

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 52 No. 1-6 · Jahrgang 2015

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., B.A.D.S.**
Gemeinnützige Vereinigung zur Aus-
schaltung des Alkohols und anderer
berauschender Mittel aus dem
Straßenverkehr

**Zugleich Publikationsorgan
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrsmedizin und
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrspsychologie**



In Verbindung mit

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

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a. D. K. Nehm (Hamburg)

Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag

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

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

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

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

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. M. Graw (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. rer. nat. F. Mußhoff (Bonn)

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

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

Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnies (Frankfurt a. M.)

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. K. Püschel, Universität Hamburg

in Zusammenarbeit mit

Dr. rer. medic. Paul Brieler (Hamburg)

Prof. Dr. iur. Dr. phil. U. Scheffler / Dr. iur. D.-M. Halecker
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

in Zusammenarbeit mit

Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt/Oder)

BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR

BAND 52
JAHRGANG 2015

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, Prof. Dr. rer. nat. *W. Schubert* (Berlin), Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

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. *M. Graw* (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.-Ing. *A. Slemeyer* (Gießen-Friedberg), Prof. Dr. rer. nat. *S. Tönnes* (Frankfurt a. M.)

herausgegeben vom

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

Schriftleitung/Editors

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

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

Prof. Dr. iur. Dr. phil. *Uwe Scheffler*
Dr. iur. *Dela-Madeleine Halecker*

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
in Zusammenarbeit mit
Rechtsanwalt *Dan Benjamin* (Schwedt/Oder)

ZUGLEICH PUBLIKATIONSORGAN
DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN

STEINTOR-VERLAG
in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Inhalt des 52. Bandes

	Seite
Heft 1/2015	
T. Daldrup, E. H. Roth, H. Schwender, K. R. Maatz, N. Mindiashivili, A. Malczyk, B. Hartung Zusammenhang zwischen der Höhe der Blutalkoholkonzentration und Beeinträchtigung beim Führen eines Fahrrades	1
K. Püschel, M. Focken Noch einmal: Krankheit und Kraftverkehr – mehr Konsequenz gefordert (insbesondere auf Seiten der Ärzteschaft)	10
Aus der Praxis R. Wendt Beweissichere Atemalkoholanalyse	18
Zur Information Beschlüsse der 85. Konferenz der JustizministerInnen	22
Deutscher Verkehrssicherheitsrat für Verbesserung der verkehrsmedizinischen Ausbildung und OWi-Tatbestand für alkoholisierte Fahrradfahrer	24
Kraftfahrzeugbundesamt: Fahrerlaubnismaßnahmen im Jahr 2013	27
Rechtsprechung	30
Heft 2/2015	
S. Klingner, M. Grapp, H. Desel, W. Grellner Zur aktuellen Entwicklung des Methamphetaminkonsums in der Mitte Deutschlands – rechtsmedizinische Aspekte	61
U. Scheffler Neue Promillegrenzen für Fahrradfahrer? Oder: „Mir san mit'n Radl da!“?	72
Zur Diskussion R. K. Müller Kommentar/Präzisierung zum Artikel „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ von Rainer Wendt (Blutalkohol 52/1, S. 18-21)	90
Dokumentation 3. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 30. Januar 2014 in Goslar Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und Arbeitskreise (Nathow)	93
Arbeitskreis I: Europäischer Führerschentourismus Europäischer Führerscheintourismus – Rechtsprechung des EuGH und nationale Rechtsgrundlagen (Zwenger)	100
Europäischer Führerscheintourismus – Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, Probleme und Lösungen (Plate)	120
Europäischer Führerscheintourismus (Benecke)	130
Arbeitskreis III: Neue Promillegrenzen für Radfahrer? Neue Promillegrenzen für Radfahrer? – Aktuelle Forschungsergebnisse (Daldrup)	131
Die 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC (Huhn)	132
Nachruf Im Gedenken an Dr. phil. Edgar Spoerer (Brieler/Zentgraf)	138
Zur Information Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung	140
Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG) im Gespräch mit dem Bundesjustizministerium über Richtervorbehalt und Atemalkoholanalyse	143

	Seite
B.A.D.S.: „Blutalkoholtest beibehalten“	144
53. Verkehrsgerichtstag – Mehrheit für B.A.D.S.-Forderung nach OWi-Tatbestand für alkoholisierte Radfahrer	144
Rechtsprechung	146
Heft 3/2015	
G. Höcher Evaluation eines weiterentwickelten Kurses gemäß § 70 FeV	177
Außer der Reihe Ulrich Franke Die Bedeutung der Konkurrenzen im Verkehrsstrafrecht	184
Nachruf Im Gedenken an Dr. iur. Hans Jürgen Bode (Schmidt-Riediger)	194
Zur Information Gesetzentwurf zur Legalisierung von Cannabis	195
Bilanz nach 1 Jahr Reform des Punktesystems	202
Alkohol am Fahrradlenker hat Risiken und Nebenwirkungen	204
Fundstücke Einfach unverbesserlich	206
Rechtsprechung	207
Heft 4/2015	
H.-T. Haffner, A. Dettling Naturwissenschaftliche Herleitung eines AAK-Grenzwertes im Verkehrsstrafrecht	233
J. Peitz Schutzpflichten behandelnder Ärzte und Psychologen	238
Zur Diskussion Qualifizierte Beratung und Training oder Selektion: Wie kann die Mobilität älterer Fahrer aufrechterhalten werden? (Fastenmeier/Brenner-Hartmann/Wagner/DeVol/Graw/Mußhoff)	257
Zur Information New EU driving licence code on alcohol interlocks	261
Deutscher Verkehrssicherheitsrat für die Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer	264
Drogen- und Suchtbericht für das Jahr 2014	271
Verkehrspolitisches Programm der Gewerkschaft der Polizei (GdP)	273
Rechtsprechung	275
Heft 5/2015	
H.-T. Haffner, A. Dettling Diskussionsbeitrag zur Vereinheitlichung der BAK-Rückrechnungsregeln bei Nachtrunkangabe in verkehrsrechtlichen Fällen	301
U. Franke Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht	306

	Seite
Aus der Forschung	
Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabis und Fahren	322
Zur Diskussion	
Die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernde Interventionsangebote (DeVol/ Seidl/ Kiegeland/ Wagner)	324
Stellungnahme zur Legalisierungsdebatte des nicht-medizinischen Cannabiskonsums (Rumpf/ Hoch/ Thomasius/ Havemann-Reinecke)	329
Zur Information	
Straßenverkehrsunfälle 2014 (Deutschland/ Österreich/ Schweiz)	334
BASt: Begutachtung der Fahreignung 2014	338
Deutsche Verkehrswacht fordert neue Promillegrenze für Radfahrer	341
Rechtsprechung	343
Anhang	
Supplement I – 11. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)	
Inhaltsverzeichnis	Sup I 2
Editorial (Graw/Dittmann/Schubert)	Sup I 7
Abstracts	Sup I 8
Heft 6/2015	
E. Ezlan, K. Luchmann, D. Hatz, R. Urban	
Experimentelle Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit und zu Leistungsdefiziten alkoholisierter Fahrradfahrer	363
B. König, M. Zentgraf	
Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV	374
D. O. Bönke	
Sanktionen bei Trunkenheitsfahrten in Zeiten des mobilen Wandels	380
Aus der Praxis	
„Wissenschaftlicher“ Trinktest in der Richterakademie (Püschel/Focken/Zwenger)	388
Zur Information	
94. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht – (Skopp)	393
EU: Straßenverkehrssicherheit 2014	397
Fahrerlaubnismaßnahmen 2014 (Deutschland/Schweiz)	400
Expertenkommission fordert Abschaffung des Richtervorbehaltes im Bereich der Straßenverkehrsdelikte	402
forsa-Umfrage: Medikamentenkonsum bei älteren Autofahrern	405
Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016 – Ankündigung –	407
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für die Aktion „BOB“ (Gerhardt/Radzanowski)	409
Fundstücke	412
Rechtsprechung	414

Autorenverzeichnis

	Seite
Al-Ahmad, Ali	Sup-34
Amstad, Christian	Sup-24
Auwärter, Volker	322
Bächli-Biètry, Jacqueline	Sup-10, Sup-14
Baumgartner, Markus	Sup-16
Becker, Wolfgang	Sup-37
Benecke, Kristina	130
Berg, Michael	Sup-28
Beyer, Jochen	Sup-35
Bochud, Yves	Sup-24
Böhning, Wilfried	Sup-20
Bönke, Detlef Otto	380
Brachwitz, Juliane	Sup-25, Sup-26
Brenner-Hartmann, Jürgen	257
Brieler, Paul	138
Cavegn, Mario	Sup-24
Cronin, Annette	Sup-35
Daldrup, Thomas	1, 131, 322
Dame, Torsten	Sup-36
Desel, Herbert	61
Dettling, Andrea	233, 301
DeVol, Don	257, 324
Dittmann, Volker	Sup-7
Eggers, Andre	Sup-21
Ewert, Uwe	Sup-13, Sup-24
Ezlan, Elias	363
Fastenmeier, Wolfgang	257
Focken, Maria	10, 388, Sup-22
Franke, Ulrich	184, 306
Franz, Thomas	Sup-36
Fressmann, Dirk	Sup-21
Fröhlich, Ernst	Sup-15, Sup-19
Gatscha, Michael	Sup-31
Gelbke, Jan	Sup-19
Gerber, Urs	Sup-14
Gerhardt, Peter	409
Getzmann, Stephan	Sup-28
Grapp, Marcel	61
Graw, Matthias	257, 322, Sup-9, Sup-21
Grellner, Wolfgang	61
Grenzwertkommission	322
Grimm, Ulfert	Sup-15, Sup-19, Sup-35
Grüschow, Hans-Hermann	Sup-22
Haffner, Hans-Thomas	233, 301

	Seite
Häne, Kurt	Sup-15, Sup-19
Hartung, Benno	1
Hatz, Dorothea	363
Hausmann, Roland	Sup-15, Sup-19
Havemann-Reinecke, Ursula	329
Herle, Margit	Sup-26, Sup-31
Hermann, Elisabeth	Sup-35
Hoch, Eva	329
Höcher, German	177
Hoffmann, Sonja	Sup-29, Sup-32
Höhn, Kathleen	Sup-20
Hufnagl, J. Michael	Sup-33
Huhn, Roland	132
Jachau, Katja	322
Käferstein, Herbert	322
Kanntner-Mabiala, R.	Sup-32
Karthus, Melanie	Sup-28
Kaufner, Yvonne	Sup-29, Sup-32
Keller, Martin	Sup-7, Sup-11, Sup-15
Kenntner-Mabiala, Ramona	Sup-29
Kiegeland, Peter	324
Klingner, Solveig	61
Knoche, Anja	322
Koch, Katharina	Sup-37
Kollbach, Birgit	Sup-17, Sup-27
König, Birgit	374
Kranich, Udo	Sup-13
Kreichgauer, Gertrud	Sup-37
Kreisel, Stefan	Sup-22
Längin, Aandreas	Sup-34
Liemandt, Torsten	Sup-27
Luchmann, Katja	363
Maatz, Kurt Rüdiger	1
Malczyk, Axel	1
Mandler, Georg	Sup-31
Mathis, Johannes	Sup-12, Sup-18
Menn, Martina	Sup-10, Sup-20
Mindiashvili, Nona	1
Müller, Patrick	Sup-14
Müller, Rudhard Klaus	90
Mußhoff, Frank	257, 322, Sup-9, Sup-36
Nädtge, Johanna	Sup-28
Nathow, Ulrike	93
Nitsche, Norbert	114

	Seite
Ortner, Tuulia M.	Sup-31
Peitz, Jürgen	238
Peldschus, Steffen	Sup-21
Pfäffli, Matthias	Sup-35
Plate, Daniel	120
Püschel, Klaus	10, 388, Sup-22
Radzanowski, Norbert	409
Reschke, Konrad	Sup-13, Sup-27
Roth, Eckhard H.	1
Rumpf, Hans-Jürgen	329
Ruttke, Tobias	Sup-25, Sup-26
Sachs, Hans	Sup-36
Scaramuzza, Gianantonio	Sup-24
Scharifi, Parichehr	Sup-27
Scheffler, Uwe	72
Schmidt, Winfried	Sup-15
Schmidt-Riediger, Hans-Michael	194
Schmitt, Georg	Sup-18
Schreier, David R.	Sup-12, Sup-18
Schröck, Alexandra	Sup-34, Sup-35
Schubert, Wolfgang	Sup-7
Schulte, Kay	Sup-17
Schulz, Philipp	Sup-22
Schünemann, Alexander Leonard	Sup-31
Schwarz, Gerlinde	Sup-36
Schwender, Holger	1
Seidl, Joachim	324
Siegrist, Stefan	Sup-8
Skopp, Gisela	322, 393, Sup-18
Spannhorst, Stefan	Sup-22
Steinmetz, Stefanie	Sup-36
Strauzenberg, Nora	Sup-26
Thierauf-Emberger, Annette	322
Thomasius, Rainer	329
Toepper, Max	Sup-22
Tönnies, Stefan	322
Trimpop, Rüdiger	Sup-25, Sup-26
Urban, Reinhard	363
Vetter, Marco	Sup-31
Vogt, Marianne	Sup-35
Volk, Madeline	Sup-29, Sup-32
Wagner, Anja	Sup-21
Wagner, Thomas	257, 324, Sup-11, Sup-15, Sup-19
Walter, Esther	Sup-24
Wascher, Edmund	Sup-28

Weinmann, Wolfgang	Sup-34, Sup-35
Weller, Gert	Sup-26
Wendt, Rainer	18
Wick, Regula	Sup-20
Winter, Dorothea	Sup-28
Zentgraf, Maritta	138, 374
Zuzan, Wolf-Dietrich	Sup-23
Zwenger, Dietmar	100, 388

Entscheidungsregister

Seite

Supranationale Gerichte

Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften

EuGH	Urteil vom 23.04.2015	– C-260/13 –	207
EuGH	Urteil vom 21.05.2015	– C-339/14 –	343

Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte

I. Bundesverfassungsgericht

BVerfG (Kammer)	Beschluss vom 24.06.2014	– 1 BvR 1837/11 –	146
-----------------	--------------------------	-------------------	-----

II. Bundesgerichtshof

BGH	Beschluss vom 23.09.2014	– 4 StR 92/14 –	147
BGH	Urteil vom 04.11.2014	– 1 StR 233/14 –	30
BGH	Urteil vom 09.04.2015	– 4 StR 401/14 –	214
BGH	Beschluss vom 02.06.2015	– 4 StR 111/14 –	414

III. Bundesverwaltungsgericht

BVerwG	Urteil vom 22.10.2014	– 6 C 30.13 –	53
BVerwG	Urteil vom 23.10.2014	– 3 C 3/13 –	151

Ordentliche Gerichte

I. Kammergericht/Oberlandesgericht

KG Berlin	Beschluss vom 22.08.2014	– (3) 121 Ss 106/14 (67/14) –	39
KG Berlin	Beschluss vom 09.10.2014	– 3 Ws (B) 507/14, 3 Ws (B) 507/14-122 Ss 147/14 –	38
KG Berlin	Beschluss vom 14.10.2014	– 3 Ws (B) 375/14, 3 Ws (B) 375/14 - 162 Ss 93/14 –	32
KG Berlin	Urteil vom 24.11.2014	– (3) 121 Ss 155/14 (115/14) –	216
KG Berlin	Urteil vom 20.02.2015	– (3) 121 Ss 195/14 (11/15) –	278
KG Berlin	Beschluss vom 14.07.2015	– (3) 121 Ss 96/15 (75/15) –	422
OLG Bamberg	Urteil vom 11.03.2015	– 3 OLG 8 Ss 16/15 –	217
OLG Braunschweig	Beschluss vom 27.05.2015	– 1 Ss 24/15 –	345
OLG Celle	Beschluss vom 23.06.2014	– 32 Ss 83/14 –	31
OLG Celle	Beschluss vom 29.12.2014	– 321 SsBs 37/14 –	150
OLG Celle	Beschluss vom 30.04.2015	– 321 SsBs 42/15 –	347
OLG Frankfurt am Main	Urteil vom 24.07.2014	– 3 U 66/13 –	299
OLG Hamm	Beschluss vom 11.09.2014	– 3 Ws 303/14 –	40
OLG Hamm	Urteil vom 17.04.2015	– 9 U 34/14 –	297
OLG Hamm	Beschluss vom 30.04.2015	– 3 RBs 116/15 –	423
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 19.01.2015	– 2 (5) SsBs 720/14 - AK 177/14 –	222
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 15.10.2015	– 2 (7) SsBs 499/15 - AK 151/15 –	414
OLG Koblenz	Urteil vom 03.02.2014	– 12 U 607/13 –	357
OLG Koblenz	Beschluss vom 20.03.2015	– 1 OLG 3 Ss 179/14 –	275
OLG Köln	Urteil vom 15.07.2014	– 9 U 204/13 –	172
OLG München	Beschluss vom 16.01.2015	– 10 U 1930/14 –	231
OLG Naumburg	Beschluss vom 24.08.2015	– 2 RV 104/15 –	416

			Seite
OLG Oldenburg	Beschluss vom 04.08.2015	- 2 Ss OWi 142/15 -	417
OLG Saarbrücken	Beschluss vom 04.03.2015	- Ss 7/2015 (6/15) -	219
II. Landgericht			
LG Berlin	Beschluss vom 17.07.2014	- 525 Qs 74/14 -	43
LG Erfurt	Beschluss vom 23.10.2014	- 7 Qs 199/14 -	42
LG Kaiserslautern	Urteil vom 07.04.2014	- 6070 Js 8485/13-3 Ns -	44
LG Oldenburg	Beschluss vom 17.03.2015	- 5 Qs 80/15 -	223
LG Saarbrücken	Urteil vom 18.02.2015	- 14 O 108/14 -	358
III. Amtsgericht			
AG Castrop-Rauxel	Urteil vom 14.11.2014	- 6 OWi-250 Js 1385/14-241/14 -	280
AG Delmenhorst	Urteil vom 25.02.2014	- 81 Ds 630 Js 49051/12 (152/13) -	46
AG Hamburg-Barmbeck	Urteil vom 07.02.2014	- 845 Ds 75/13 -	49
AG Köln	Urteil vom 20.05.2014	- 272 C 20/14 -	174
AG Landstuhl	Urteil vom 11.05.2015	- 2 OWi 4286 Js 1077/15 -	348
AG Langen (Hessen)	Urteil vom 23.01.2014	- 31 Cs 1400 Js 29594/13 -	45
AG Pinneberg	Urteil vom 28.06.2013	- 33 Ds 302 Js 477/12 (82/12) -	51
AG Riesa	Beschluss vom 14.05.2014	- 1 OWi 703 Js 36868/13 -	46
AG Tiergarten	Urteil vom 20.02.2015	- (292 Cs) 3012 Js 7602/14 (148/14) -	224

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht

OVG Berlin-Brandenburg	Beschluss vom 17.07.2015	- OVG 1 S 91.14 -	349
OVG Mecklenburg-Vorpommern	Beschluss vom 01.09.2014	- 1 M 89/14 -	170
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 12.11.2014	- 5 ME 153/14 -	167
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 23.10.2014	- 16 B 1028/14 -	57
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 05.11.2014	- 16 B 1128/14 -	56
OVG Nordrhein-Westfalen	Urteil vom 09.12.2014	- 16 A 2608/10 -	163
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 19.03.2015	- 16 B 55/15 -	284
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 04.05.2015	- 16 B 426/15 -	284
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 29.07.2015	- 16 B 584/15 -	350
OVG Saarland	Beschluss vom 14.01.2015	- 1 B 399/14 -	162
OVG Sachsen	Beschluss vom 28.10.2014	- 3 B 203/14 -	58
OVG Sachsen	Beschluss vom 16.12.2014	- 3 B 127/14 -	290
OVG Sachsen	Beschluss vom 06.01.2015	- 3 B 320/14 -	158
OVG Schleswig-Holstein	Beschluss vom 11.04.2014	- 2 MB 11/14 -	59
OVG Schleswig-Holstein	Beschluss vom 22.12.2014	- 2 O 19/14 -	227
OVG Thüringen	Beschluss vom 25.06.2014	- 2 EO 124/14 -	159
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 08.09.2015	- 10 S 1667/15 -	428
VGH Bayern	Beschluss vom 28.04.2015	- 11 ZB 15.220 -	286
VGH Bayern	Beschluss vom 27.02.2015	- 11 CS 15.145 -	225
VGH Bayern	Beschluss vom 15.09.2015	- 11 CS 15.1682 -	426

II. Verwaltungsgericht

VG Berlin	Beschluss vom 22.12.2014	- 4 L 298.14 -	295
VG Düsseldorf	Beschluss vom 04.03.2015	- 4 L 484/15 -	292
VG Freiburg (Breisgau)	Beschluss vom 14.09.2015	- 4 K 1937/15 -	431
VG Gelsenkirchen	Beschluss vom 04.09.2015	- 7 L 1833/15 -	433
VG Meiningen	Beschluss vom 22.05.2015	- 2 E 176/15 Me -	354
VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 16.06.2015	- 1 L 442/15.NW -	291
VG Würzburg	Beschluss vom 27.02.2015	- W 6 S 15.119 -	293

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

absolute Fahruntüchtigkeit 233
alkoholauffällige Kraftfahrer 374
Alkohol 1, 177, 363
Ärztetag 10
Arzthaftung 238
Aufklärung 238

B

Berechnung 301

C

Crystal Meth 61

D

Dokumentation 238
drogenbedingte Fahrauffälligkeiten 61
Drogenkonsum aktuell 61

E

Evaluation 177, 374

F

Fahreignung 238
Fahrerlaubnisentziehung 306
Fahrrad 1, 363
Fahrsicherheit 1, 363

G

Grundwert 233
Grenzwert 363

K

Konversionsfaktor 233
Kraftfahreignung 374
Kraftfahrer 177
Krankheit und Kraftverkehr 10
Kurse 374

M

Methamphetamin 61

N

Nachtrunkangaben 301

R

Rechtsprechungsübersicht 306
Resorption 301
Rückfallquote 374
rückrechnungsfreier Zeitraum 301

S

Schutzpflichten 238
Selbstverantwortung 238
Sicherheitszuschlag 233
Straßenverkehrsstrafrecht 306

V

Verkehrseignung 10
Verkehrsgerichtstag 10
Verkehrsmedizin 61
Verkehrsunfallrekonstruktion 10
Verwaltungsrecht 306

W

Weiterentwicklung 177
Widmark Faktor 301

*Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf^f)
Augenzentrum Friedrichstadt Düsseldorf^f)
Mathematisches Institut der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf^f)
G.D.V. – Unfallforschung der Versicherer Berlin⁵)*

THOMAS DALDRUP¹), ECKHARD H. ROTH²), HOLGER SCHWENDER³), KURT RÜDIGER
MAATZ, NONA MINDIASHVILI¹), AXEL MALCZYK⁵), BENNO HARTUNG¹)

Zusammenhang zwischen der Höhe der Blutalkoholkonzentration und Beeinträchtigungen beim Führen eines Fahrrades

Correlation between the level of blood alcohol concentration and impairments while riding a bicycle

Die Zahl der Unfälle mit verletzten Fahrradfahrern ist seit Jahren unverändert hoch; nach amtlicher Statistik wurden 2013 etwa 71.000 Radfahrer im Straßenverkehr verletzt und 354 getötet [1]. Es wurde daher wiederholt die Forderung erhoben, das Unfallrisiko für Fahrradfahrer zu senken. In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage gestellt, ob der seit den 1980er Jahren geltende Blutalkohol-Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit in Anbetracht der Verkehrsentwicklung und der Zunahme unter anderem des Fahrradverkehrs noch zutreffend sein kann. Dieser wurde vom Bundesgerichtshof auf der Grundlage der vor rund 30 Jahren von SCHEWE et al. durchgeführten Fahrversuche [2, 3] zur Frage der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern auf 1,5 ‰ Blutalkoholkonzentration (BAK) plus Sicherheitszuschlag festgelegt [4].

Im Auftrag und mit finanzieller Unterstützung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungsgesellschaft e.V. – Unfallforschung der Versicherer (siehe auch Danksagung) wurden deshalb zeitgemäße Fahrversuche sowie begleitende ärztliche Untersuchungen durchgeführt, um die Zusammenhänge zwischen der Leistungsfähigkeit eines Fahrradfahrers bei zunehmender Alkoholisierung nochmals zu überprüfen. Hierzu wurde als Basis eine Teststrecke gewählt, wie sie auch von SCHEWE et al. [2, 3] beschrieben ist. Die Anforderungen an die Fahrradfahrer wurden jedoch durch zusätzlich eingebaute Elemente (u. a. Reaktionstest, Merken eines Wortes während der Fahrt und Verhalten bei komplexen Ereignissen) deutlich erhöht. Zusätzlich wurden die nach Trunkenheitsfahrt üblichen (polizei-)ärztlichen Untersuchungen und augenärztliche Untersuchungen integriert. Letztlich wurde die Versuchsdauer auf fast einen ganzen Tag ausgedehnt und die Alkoholaufnahme „typischer“ gestaltet. Ziel war es, Ausfallerscheinungen sowohl bei niedrigem als auch hohem Alkoholisierungsgrad zu dokumentieren. Weiteres Ziel war es, die Verletzungsgefahr für die Probanden zu minimieren. Die Versuche wurden bewusst nicht im öffentlichen Verkehr durchgeführt, da die Risiken für alle Beteiligten unkalkulierbar gewesen wären. Wir wählten ein nichtöffentliches, geschütztes Gelände. Die Versuche wurden schließlich unter Bedingungen vorgenommen, die bezüglich des Straßenbelages, der Witterungsbedingungen und der Tageszeiten mit dem öffentlichen Verkehrsraum übereinstimmten. Um objektive Daten zu erhalten, wurden sämtliche Versuche durch 2 Kameras kontinuierlich aufgenommen. Eine Videodokumentation fand bei SCHEWE et al. nicht statt, was zu Ungenauigkeiten, verursacht durch Beobachtungsfehler, geführt haben könnte. Auch wurde im Gegensatz zu SCHEWES Versuchen durch aufwändige Überprüfungen von Urin- bzw. Blut-

proben sichergestellt, dass eine von den Probanden nicht mitgeteilte, aber für die Beurteilung von Ausfallerscheinungen relevante Medikamenten- oder Drogen-Einnahme aufgedeckt wurde. Dem von uns eingereichten Versuchsplan wurde durch die Ethikkommission der hiesigen Universität zugestimmt, nachdem auch der geforderte Versicherungsschutz für alle Teilnehmer der Studie vorlag. Die praktischen Versuche fanden im Herbst 2013 statt. Der Versuch, die Ergebnisse sowie die rechtsmedizinischen und juristischen Schlussfolgerungen wurden bereits in ausführlicher Form publiziert [5, 6]. Sie werden hier aufgeführt, soweit es zum Verständnis notwendig ist.

Versuchsaufbau, Probanden und Methodik

Pilotversuch und Versuchstage

Nach Durchführung eines Pilotversuches mit 9 Probanden erfolgten an 5 weiteren Terminen Fahrversuche von bis zu 24 Stunden.

Alkoholkonsum

Der Alkoholkonsum erfolgte im geselligen Rahmen auf dem nichtöffentlichen Testgelände nach Abgabe einer Urinprobe, Durchführung eines Drogen-Schnelltestes und Ermittlung der (nüchternen) Ausgangswerte (Auffälligkeiten im Rahmen der ärztlichen Untersuchung, Fahrleistung, Sehleistung). Die eigentliche Alkoholaufnahme begann um die Mittagszeit. Um 23.00 Uhr wurde der Ausschank alkoholhaltiger Getränke gestoppt, um einen weitgehenden Alkoholabbau bis zum Versuchsende am Folgevormittag zu gewährleisten. Zwar konnten die Probanden Art und Menge der zugeführten Getränke frei wählen, die konsumierten Getränke wurden jedoch mit Uhrzeit des Getränkeempfangs auf einem „Laufzettel“ vermerkt.

Atemalkoholmessungen

Während die Probanden in individueller Geschwindigkeit Alkohol konsumierten, erfolgten regelmäßige Atemalkoholmessungen (mittels Dräger Alcotest 6510). Bei ungefährem Erreichen des jeweiligen Zielwertes der BAK von 0,3 ‰, 0,6 ‰, 0,9 ‰, 1,2 ‰ und 1,5 ‰ erfolgten Kontrollen der Atemalkoholkonzentration (AAK) mittels des Gerätes Dräger Alcotest 9510 DE; ferner am Folgemorgen zur Feststellung etwaigen „Restalkohols“.

Erreichen eines BAK-Zielwertes

Wenn aufgrund des Ergebnisses der Atemalkoholmessung davon auszugehen war, dass einer der vorgenannten BAK-Zielwerte erreicht worden war, wurden die Untersuchungen zur Feststellung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit absolviert. Die Untersuchungen fanden dabei in immer gleicher Reihenfolge statt: Ärztliche Untersuchung, venöse Blutentnahme zur Bestimmung der BAK, AAK-Bestimmung kurz vor oder nach der Blutentnahme, praktische Fahrversuche, augenärztliche Untersuchung). Im Anschluss an eine Testreihe konnte weiterhin Alkohol konsumiert werden, bis aufgrund der Atemalkohol-Ergebnisse erneut davon auszugehen war, dass der nächste BAK-Zielwert erreicht worden ist.

Untersuchung am Folgemorgen

Zur Untersuchung des Einflusses von Restalkohol bzw. zur Untersuchung der Leistungsfähigkeit im nüchternen Zustand (jedoch nach vorangegangenem erheblichem Alkoholkonsum) erfolgte eine zusätzliche Testreihe am Folgemorgen.

Abbruchkriterien

Wenn ein Proband nicht bis zu einer BAK von etwa 1,5 ‰ trinken konnte bzw. wollte, wurde dessen individueller Endpunkt festgehalten. Wenn ein Proband alkoholbedingte Defizite zeigte, die mit dem sicheren Führen eines Fahrrades nicht mehr vereinbar waren (z. B. erhebliche Anfahrschwierigkeiten, Erbrechen, stark schwankender Gang), unterblieben weitere Fahrversuche in diesem Zustand, um kein unnötiges Verletzungsrisiko einzugehen.

Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen und Verletzungen

Um Unfällen mit Verletzungen der Versuchsteilnehmer (weitestgehend) vorzubeugen, wurden die Versuche auf einem abgesperrten Gelände mit geeigneten Sicherheitsrädern aus dem Rehabilitationswesen (Lenkerpolsterung; kein oberes Rahmenrohr; federnde, 8 Zoll große Stützräder beidseitig des Hinterrades, die erst im Falle eines Kippvorganges aufsetzten) durchgeführt. Während aller Fahrversuche trugen die Probanden einen leichten Motorradchutzanzug mit integrierten Knie- und Ellenbogenprotektoren und einen Fahrradhelm.

Versuchsstrecke (Parcours)

Der Aufbau der Versuchsstrecke erfolgte in Anlehnung an die Versuchsstrecke, die bereits von SCHEWE et al. für die Fahrversuche verwendet wurde (Details s. HARTUNG et al. 2014):

- Geradeausfahrt auf einer sich verjüngenden, 45 m langen Fahrspur.
- Durchfahren von insgesamt 6 seitlich versetzten Toren.
- Slalomfahrt durch insgesamt 10 in Linie aufgestellte Kegel mit kleiner werdenden Abständen.
- Dreimaliges Durchfahren eines Kreises mit einem Innenradius von 3 m.

Über die von SCHEWE et al. vorgegebenen Versuchsabläufe hinaus wurden die nachfolgend aufgeführten Prüfstationen in den Parcours integriert:

- Reaktionstest an einer manuell einstellbaren Ampelanlage.
- Merken eines auf einem Leuchtdisplay eingespielten (variablen) Wortes.
- Unmittelbar nach dem Anhaltevorgang an der Ampel musste nach Umfahren von Markierungshütchen (Lübecker Hütchen) an einer Stopp-Linie angehalten werden.
- Es wurde die Reaktion auf komplexe Ereignisse beobachtet (z. B. in den Fahrweg rollender Ball, Blendvorgang mit einer Taschenlampe oder Blockade bzw. Einengung der Fahrspur).
- Zuletzt musste eine 20 m lange Gasse durchfahren werden, die von Plastiktonnen begrenzt wurde.

Drogen- und Medikamentenscreening

Vor Testbeginn gaben die Probanden eine Urinprobe zur Untersuchung auf berauschende Mittel ab. Die Urinproben wurden immunochemisch auf Amphetamine, Benzodiazepine, Cocainmetabolite, Opiate und Cannabinoide untersucht. Zusätzlich wurden die Urin-

proben nach Zugabe eines inneren Standards und enzymatischer Spaltung mit einem speziellen Verfahren zum Nachweis von Fremdstoffen flüssig-flüssig extrahiert und die Extrakte mittels der LC/MS (= Kopplung eines Flüssigkeitschromatographen mit einem Massenspektrometer) auf Fremdstoffe untersucht.

Ärztliche Untersuchung im Rahmen der Blutentnahmen

Vor jedem Fahrversuch fand neben einer Blutentnahme auch eine ärztliche Untersuchung (analog zur polizeiärztlichen Untersuchung) statt. Folgende Untersuchungen wurden durchgeführt bzw. folgende Punkte wurden abgefragt: Finger-Finger-Prüfung, Finger-Nasen-Prüfung, Gang geradeaus, plötzliche Kehrtwendung nach vorherigem Gehen, Pupillenweite, Bindehautveränderungen, Bewusstsein, Sprache, Denkablauf, Befinden, Stimmung, Verhalten und äußerlicher Anschein der Alkoholwirkung.

Augenärztliche Untersuchung

Nach jedem Fahrversuch erfolgten augenärztliche Untersuchungen zur Bestimmung der Fusionsbreite. Mit diesem Test wurde überprüft, inwieweit die Probanden in der Lage waren, die Bilder, die die beiden Augen liefern, im Sehzentrum zu einem einzigen Bild zusammenzuführen. Zur Ermittlung der Fusionsbreite mussten die Probanden einen etwa 1,5 m entfernten Punkt an der Wand fixieren, während ihnen Prismen vor die Augen gehalten wurden. Ermittelt wurde der Wert, ab dem die Probanden nicht mehr in der Lage waren, den Punkt als einen einzigen Punkt wahrzunehmen (Sehen eines Doppelbildes).

Ferner wurde ein so genannter Swinging-Test durchgeführt, bei dem die Probanden den sich abwechselnd nach links und rechts bewegenden Zeigefinger des Untersuchers mit ihrem eigenen Zeigefinger insgesamt zehnmal berühren mussten. Die hierfür benötigte Zeit wurde gestoppt.

Als weiterer Test wurde die Zeit gemessen, die zum Vorlesen eines definierten Buchtextabschnittes von etwa 50 Wörtern benötigt wurde.

Angebotene alkoholische Getränke

Die Probanden hatten die freie Wahl zwischen folgenden Getränken: Altbier, Pils, Rotwein (2 Sorten), Weißwein (2 Sorten), Kornbrand (2 Sorten), Jägermeister, Rum (2 Sorten) und Wodka. Die Getränke wurden kontrolliert in fest vorgegebenen Mengen (Glasgrößen) an die Probanden an einer Bar ausgegeben.

Probanden

An dem Versuch nahmen 37 Frauen (davon 2 an zwei Versuchen) und 41 Männer (davon 3 an zwei Versuchen) im Alter zwischen 18 und 53 Jahren teil; insgesamt fanden somit 39 Fahrzyklen mit weiblichen und 44 Fahrzyklen mit männlichen Probanden statt. Alle waren ausreichend geübte Fahrrad-Fahrer, hatten ein ärztliches Gesundheitszeugnis vorgelegt, hatten Erfahrungen im Konsum mit Alkohol, jedoch keine Alkoholabhängigkeit in der Vorgeschichte. Die Probanden durften vor dem Nüchternversuch den Parcours beliebig oft durchfahren; sie trugen hierbei bereits die Schutzkleidung, um auch ein Fahrgefühl unter den Versuchsbedingungen zu erlangen. Hierbei wurde die als optimal empfundene Sattelhöhe ermittelt; diese wurde dann später bei allen Fahrradversuchen exakt wieder eingestellt. Sobald ein Proband mitteilte, dass er das Fahrrad und den Parcours problemlos beherrschte, wurde der Nüchternversuch durchgeführt.

Auswertung

Die Auswertung des Fahrverhaltens wurde anhand des Videomaterials vorgenommen. Es wurden 3 Fehlertypen unterschieden: Koordinationsfehler, Konzentrationsfehler und Reaktionsfehler.

Zu den Koordinationsfehlern wurden die Auffälligkeiten gezählt, die in erster Linie auf motorische Defizite zurückzuführen waren (z.B. Berührung oder das Überfahren einer Spurbegrenzungslinie oder Absetzen eines Fußes an nicht vorgesehener Stelle).

Zu den Konzentrationsfehlern wurden inadäquates Verhalten an der Lichtzeichenanlage oder an der Stop-Linie sowie eine fehlerhafte Wiedergabe des während des Fahrversuchs eingeblendeten Wortes gezählt.

Zu den Reaktionsfehlern wurde nur die inadäquate Reaktion auf das während der Fahrt auftretende „überraschende“ Ereignis gezählt.

Die einzelnen Fehler wurden gewichtet und mit unterschiedlichen Punktwerten versehen, wobei verkehrsmedizinisch relevantere Auffälligkeiten bzw. Fahrfehler mit höheren Punktwerten belegt wurden als verkehrsmedizinisch weniger relevante Fahrauffälligkeiten. Gleichzeitig wurde eine separate Auswertung so genannter „grober“ Fahrfehler vorgenommen, die sich von den übrigen (so genannten „allgemeinen“) Fahrfehlern durch die aus unserer Sicht gegebene potentielle, unmittelbare Verkehrsgefährdung unterschieden. Beispielfhaft seien für die Auswertung der Fahrfehler hier aufgeführt (Details siehe [5]):

1 Fehlerpunkt:

- Bertühren eines Slalomhütchens, einer blauen Tonne beim Durchfahren der Gasse oder einer Slalomstange oder von Pylonen.
- Das Absetzen eines Fußes oder beider Füße an nicht vorgesehener Stelle.

2 Fehlerpunkte:

- Überfahren der Begrenzungslinie mit dem Vorderrad auf gerader Strecke oder im Kreisverkehr.
- Umwerfen einer Slalomstange, einer Pylone oder eines Slalomhütchens.

3 Fehlerpunkte:

- Komplettes Verlassen der Spur auf gerader Strecke oder im Kreisverkehr.
- Fahren bei roter Ampel.

Weiterhin wurde für jede zu viel oder zu wenig im Kreisverkehr gefahrene Runde – Vorgabe waren 3 Runden – ein Fehlerpunkt vergeben.

Ergebnisse

Ergebnisse des Drogen- und Arzneimittelscreenings

Bei 3 Probanden konnte durch die Untersuchung der Blutproben ein Konsum von Cannabis festgestellt werden (THC-Konzentrationen zwischen 0 und 1,2 ng/ml). Bei keinem der 3 Probanden wurden Hinweise auf einen Rauschzustand erhalten; daher wurde beschlossen, diesen 3 Probanden die Teilnahme an den Fahrversuchen unter Vorbehalt zu erlauben. Ansonsten wurden in den Urinproben bei einem Probanden das blutdrucksenkende Medikament Metoprolol und bei einem weiteren Probanden die Psychopharmaka Quetiapin und Lamotrigin nachgewiesen. Die Ergebnisse des Medikamentenscreenings lagen erst nach Abschluss der Fahrversuche vor.

Versuchsabbruch

Bei 9 Probanden wurden die Fahrversuche vorzeitig abgebrochen (Fahrunfähigkeit, Anfahrtschwierigkeiten, Unwohlsein, aggressives Verhalten). Bei Versuchsabbruch wiesen diese 9 Probanden BAK zwischen 0,46 ‰ und 2,23 ‰ auf.

Ergebnisse der Fahrversuche

Die Fehlerzahl nahm insbesondere ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ zu. Noch deutlicher wird dies, wenn man die Fahrleistung im nüchternen Zustand in Relation zu den Fahrleistungen mit zunehmender Alkoholisierung setzt. Es zeigte sich, dass insgesamt bereits eine geringe Alkoholisierung zu einer Verschlechterung der Fahrleistung führt (Abb. 1).

Ergebnisse der ärztlichen Untersuchungen im Rahmen der Blutentnahmen

Bei der Auswertung des ärztlichen Berichts in Bezug auf motorische Defizite und Zeichen einer psychischen Beeinträchtigung zeigte oberhalb einer BAK von 1,0 ‰ lediglich ein Proband keinerlei Ausfälle. Im Vergleich zum Nüchternzustand zeigten bereits die nur gering alkoholbelasteten Probanden (bis 0,20 ‰) eine signifikante Zunahme von Ausfällen.

Ergebnisse der augenärztlichen Untersuchungen

Bei dem so genannten Swinging-Test konnte kein Zusammenhang zwischen der Alkoholisierung und der benötigten Zeit, den sich bewegenden Zeigefinger des Augenarztes zehnmal zu berühren, festgestellt werden. Hingegen nahm die Zeit, die zum Vorlesen des definierten Textabschnittes benötigt wurde, mit steigender BAK zu, wobei eine statistisch signifikante Veränderung erst bei einer BAK von mehr als 1,0 ‰ zu erkennen war. Es zeigte sich ferner eine lineare Abnahme der gesamten Fusionsbreite, wobei die Probanden ab einer BAK von 1,2 ‰ eine signifikant niedrigere Fusionsbreite als im nüchternen Versuch aufwiesen.

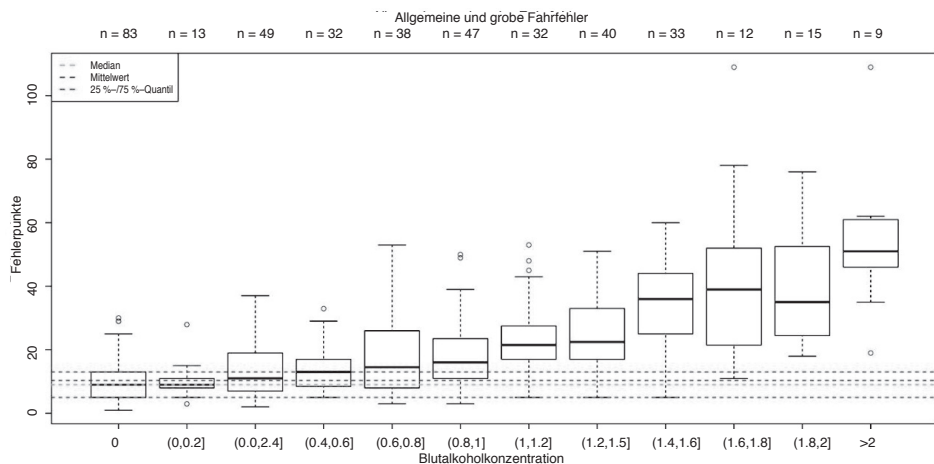


Abb. 1: Allgemeine und grobe Fahrfehler in Abhängigkeit von der erreichten Blutalkoholkonzentration; n = Anzahl; BAK-Bereiche: runde Klammer = Ausschluss; eckige Klammer = Einschluss.

Diskussion

Für die Beurteilung der Fahrsicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Eigen- und Fremdgefährdung sind insbesondere die unter Koordinationsfehler subsummierten Auffälligkeiten und Ausfallerscheinungen von besonderer Relevanz. Es zeigte sich, dass in der Gesamtzahl der Probanden die Fehlerzahl insbesondere ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ zunahm. Noch deutlicher wird dies, wenn man die Fahrleistung im nüchternen Zustand in Relation zu den Fahrleistungen mit zunehmender Alkoholisierung setzt. Es zeigte sich, dass insgesamt bereits eine geringe Alkoholisierung zu einer Verschlechterung der Fahrleistung führte. Andererseits zeigte sich jedoch auch, dass einige Probanden auch bei Blutalkoholkonzentrationen von bis zu 1,4 ‰ in der Lage sind, das Niveau ihrer Leistung beim Nüchternversuch zu halten; einige wenige Probanden lagen hinsichtlich ihrer Auffälligkeiten sogar bei Werten $\geq 1,6$ ‰ noch innerhalb des Bereichs des durchschnittlichen nüchternen Ausgangsniveau aller Versuchsteilnehmer.

Ein sehr wesentlicher Unterschied zu den von SCHEWE et al. [2, 3] durchgeführten Versuchen war die Art der Alkoholaufnahme. Während bei SCHEWE et al. größere Alkoholmengen in standardisierter Form bereits am Vormittag aufgenommen wurden, erfolgte der Alkoholkonsum in hiesigem Versuchsaufbau erst ab dem Nachmittag, wobei sowohl hinsichtlich der Alkoholart und der Alkoholmenge in individueller Geschwindigkeit variiert werden konnte. Ferner war die gleichzeitige Möglichkeit zu einer beliebigen Nahrungsaufnahme gegeben. Bekanntermaßen wird der Alkohol am Vormittag bzw. Morgen schlechter, bei gleichmäßiger, zeitlich verteilter Aufnahme in den Abendstunden hingegen besser vertragen. Die gleichzeitige Nahrungsaufnahme führt dabei zusätzlich zu einer Verzögerung der Resorption.

Bei der Beurteilung der oben ausgeführten Ergebnisse der Versuche mit den alkoholisierten Probanden müssen einige grundsätzliche Überlegungen angestellt werden: Der Versuchsaufbau ist sowohl in Bezug auf die Höhe der erreichten Blutalkoholkonzentration als auch in Bezug auf den zu bewältigenden Parcours an die Grenzen des ethisch Vertretbaren gegangen. Bei den Probanden handelte es sich – in Analogie zu den von SCHEWE et al. durchgeführten Fahrversuchen – um ausschließlich gesunde und motivierte Probanden, die sich ganz überwiegend in einem jüngeren Lebensalter befanden. Das verwendete Fahrrad durfte so lange zu Übungszwecken verwendet werden, bis sich der jeweilige Proband auf dem Fahrrad sicher gefühlt und die Fahrstrecke verinnerlicht hatte. Zwar wurde ein für den Probanden nicht vorhersehbares, komplexes Ereignis in die Teststrecke eingebaut, auf das dieser adäquat reagieren musste, eine echte Gefahr konnte aus Sicherheitsgründen in den Versuchsablauf jedoch selbstverständlich nicht integriert werden.

Des Weiteren ist bei der Auswertung grundsätzlich die Frage zu stellen, wie man bestimmte Auffälligkeiten bzw. Fahrfehler gewichtet. Bekanntermaßen gefährdet der Radfahrer, zumal wenn er keinen Fahrradhelm trägt, in erster Linie sich selbst und in zweiter Linie fremde Personen. Dennoch ist es selbstverständlich möglich, dass ein Radfahrer einen anderen Verkehrsteilnehmer in eine Verkehrssituation bringt, in der dieser sich einer riskanten Situation ausgesetzt sieht oder in der es zu einer direkten Kollision kommt. Unter diesem Gesichtspunkt erfolgte von uns die Klassifikation in „grobe“ und „allgemeine“ Fahrfehler, da für die groben Fahrfehler (zum Beispiel vollständiges Verlassen der vorgegebenen Fahrspur) die unmittelbare Herbeiführung einer riskanten Verkehrssituation auch für andere Verkehrsteilnehmer angenommen werden kann.

Zusammenfassend lassen die durchgeführten Versuche u. a. folgende wesentlichen Aussagen zu:

Mit Ausnahme der insgesamt eher selten stattgehabten „groben“ Fahrfehler, bei denen erst ab einer BAK von mehr als 0,8 ‰ eine signifikante Zunahme im Vergleich zum nüchternzustand vorlag, konnten für die allgemeinen Fahrfehler ebenso wie für die alkoholbedingten Auffälligkeiten, die sich aus dem ärztlichen Bericht anlässlich der Blutentnahmen ergaben, eine signifikante Zunahme spätestens bei BAK über 0,2 ‰ festgestellt werden.

Mit steigender Blutalkoholkonzentration nehmen die alkoholbedingten Auffälligkeiten in Bezug auf Fahrfehler, auf die im ärztlichen Bericht dokumentierten Ausfälle und hinsichtlich der (nachlassenden) Fusionsbreite zu, wobei mit Ausnahme der (nachlassenden) Fusionsbreite, die linear abzunehmen scheint, ab einer Blutalkoholkonzentration von etwa 1,0 ‰ eine exponentielle Fehlerzunahme zu erkennen ist. Auch dies deckt sich mit den Angaben in der Literatur, dass ab einem Promille-Wert von 1,0 bis 1,1 ‰ kein Proband ohne relevante Leistungsbeeinträchtigung ist [5].

Die Untersuchung hat dagegen nicht den Nachweis erbracht, dass Radfahrer nach Alkoholenuss bereits unterhalb des „geltenden“ Grenzwerts von 1,6 ‰ ausnahmslos, d. h. „absolut“ fahrunsicher sind.

Zusammenfassung

Es werden kurz die Ergebnisse der in Düsseldorf durchgeführten Versuche zur Klärung der Frage vorgestellt, ab welcher Blutalkoholkonzentration bei einem Fahrradfahrer mit Ausfällen zu rechnen ist, die zu einer Eigen- bzw. Fremdgefährdung führen.

Schlüsselwörter

Alkohol – Fahrsicherheit – Fahrrad

Summary

We examined the relationship between the blood alcohol concentration (BAC) and the fitness to ride a bicycle. One of the aims of the study was to improve the knowledge about the effects of alcohol (at different BAC) on cycling performance.

Keywords

alcohol – cycling performance

Literatur

- [1] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Verkehrs- und Unfalldaten (2014) http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Dokumente/Unfallkarten-national-deutsch.pdf?_blob=publicationFile&v=5 (letzter Zugriff am 01.01.2015)
- [2] Schewe G, Schuster R, Englert L, Ludwig O, Stertmann WA (1980) Experimentelle Untersuchungen zur Frage der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Fahrrad- und Mofafahrern. Blutalkohol, 17: 298-328
- [3] Schewe G, Knoess HP, Schaeufele A, Schuster R (1984) Experimentelle Untersuchungen zur Frage des Grenzwertes der alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern. Blutalkohol, 21: 97-109
- [4] BGHSt 34, 133

- [5] Hartung B, Mindiashvili N, Maatz R, Schwender H, Roth EH, Ritz-Timme S, Moody J, Malczyk A, Daldrup T (2014) Regarding the fitness to ride a bicycle under the acute influence of alcohol. Int J Legal Med, DOI: 10.1007/s00414-014-1104-z
- [6] Maatz KR, Daldrup T, Ritz-Timme S, Mindiashvili N, Hartung B (2014) Neue Grenzwerte für Radfahrer unter Alkoholeinfluss? Die Ergebnisse der „Düsseldorfer Studie“ und die rechtlichen Schlussfolgerungen. Deutsches Autorecht, im Druck

Danksagung

Die vorliegende Studie wurde durch den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – Unfallforschung der Versicherer finanziert. Der vollständige Forschungsbericht mit dem Titel: „Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“ steht zum Downloaden auf der Homepage www.udv.de unter Publikationen bereit (letzter Zugriff 01.01.2015).

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Thomas Daldrup
Institut für Rechtsmedizin
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Moorenstraße 5
D-40225 Düsseldorf
Email: fortoxi@uni-duesseldorf.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 dem Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
Vorstand: Prof. Dr. K. Püschel
Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf¹
Staatsanwaltschaft Hamburg²

KLAUS PÜSCHEL¹), MARIA FOCKEN²)

Noch einmal: Krankheit und Kraftverkehr – mehr Konsequenz gefordert (insbesondere auf Seiten der Ärzteschaft)

Einleitung

Unter dem Leitthema „Rätselhafte Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ hat der Arbeitskreis VI des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar sehr eindrückliche Empfehlungen verabschiedet (vgl. auch Deutscher Verkehrsgerichtstag 2005, 2009), z. B.

„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...“

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 Ärzteschaft 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 Fahr-sicherheit beeinträchtigende Medikamente farblich/symbolisch zu kennzeichnen...

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.“

Auf die medizinischen Aspekte der Fahreignung wurde in dieser Zeitschrift bereits wiederholt eingegangen (BACHMANN et al. 2013, HALECKER 2014, FOCKEN und PÜSCHEL 2014, PÜSCHEL et al. 2015). Auch der 117. Deutsche Ärztetag 2014 hat sich eindeutig in dieser Richtung geäußert (vergl. Diskussion). Immer wieder ereignen sich schwerwiegende, dramatische Verkehrsunfälle mit sehr bedrückenden Konsequenzen (Verletzte, Tote, großer Sachschaden), ohne dass die Unfallursache polizeilich/juristisch bzw. insbesondere (rechts-)medizinisch aufgeklärt wird. Ausdrücklich sei darauf hingewiesen, dass sich auch für den verantwortlichen Unfallfahrer eine sehr belastende Situation ergibt, wenn er erkennen/einsehen muss, dass er (ungewollt aber eigentlich voraussehbar und vermeidbar) große Schuld auf sich geladen hat.

Zu Art und Umfang des Problems schreiben GILG und GRAW (2012) Folgendes:

„Insgesamt ist der Anteil medizinisch bzw. krankheitsbedingter Verkehrsunfälle im

Vergleich zu anderen Ursachen wie Alkoholeinfluss u. a. nach verfügbaren Informationen eher gering einzuschätzen, z. B. im Bereich von 0,1 bis 0,15 pro 100 Unfälle und zwischen 1,5 bis 3,4 % tödlicher Unfälle. Eindeutige, detaillierte und einzelne Erkrankungen differenzierende, bundesweite statistische Angaben über krankheitsbedingte tödliche oder sonstige Verkehrsunfälle stehen kaum zur Verfügung. Vom statistischen Bundesamt werden lediglich Zahlen für „sonstige körperliche und geistige Mängel“ aufgeführt, wobei zumindest auffällt, dass beispielsweise für Oktober 2010 bundesweit immerhin 12 bei Verkehrs-unfällen Getötete mit dieser Ursache aufgeführt sind, gegenüber 20 Getöteten aufgrund von Alkoholeinfluss. Nach Unfallstatistiken der Versicherungswirtschaft werden jährlich rund 200 schwere Unfälle, bei denen rund 100 Menschen sterben, mit Ohnmachtsanfällen, Bewusstlosigkeit oder Herzinfarkt am Steuer in Verbindung gebracht. Literaturangaben wie von PARSONS 1986 erlauben zumindest eine Einschätzung dergestalt, dass von 2000 Verkehrsunfällen mit medizinischer Ursache 38 % auf eine Epilepsie, 21 % auf eine Synkope, 18 % auf einen Diabetes mellitus bei Insulintherapie, 8 % auf eine Herzattacke, 7 % auf einen Schlaganfall und 7 % auf andere Ursache zurückzuführen seien ... Insgesamt sollen nur etwa 1 bis 5 % plötzliche Herztodesfälle während des Führens eines Kraftfahrzeugs auftreten und eine plötzlich am Steuer auftretende Bewusstlosigkeit wird nur in etwa 0,9 bis 2,1 % von 1000 Verkehrsunfällen als ursächlich angenommen. Nach einer Mitteilung von Prof. J. SENGES als Leiter verschiedener kardiologischer Register sei es sehr selten bis extrem selten, dass ein Herzinfarkt tatsächlich Unfallursache sei. Das sei eine allgemeine Floskel, die die Polizei gegenüber der Presse verwende, wenn ein Fahrer am Steuer das Bewusstsein verliere ...“.

In einer früheren Studie über Verkehrstote (TRÜBNER et al. 1996) haben wir selbst 1045 Unfälle mit Todesfolge analysiert. In 6,2 % wurde eine natürliche Todesursache festgestellt; zwei Drittel der Toten waren älter als 60 Jahre. 50 % der tödlich Verunfallten waren Pkw-Fahrer.

Aktuell haben wir einige Verkehrsunfälle in unserer Region retrospektiv analysiert, bei denen die Unfallursache Krankheit/körperliche oder geistige Behinderung (eigentlich) bekannt war und der Unfall vorausschauend sowohl durch den Betroffenen also auch seine Umgebung (speziell die behandelnden Ärzte) voraussehbar und vermeidbar war.

Falldarstellungen*)

1. Urteil des Amtsgerichts Hamburg-Barmbek

Ein zum Tatzeitpunkt 68jähriger Pkw-Führer, ein praktizierender Arzt, kollidierte nachts beim Befahren einer innerstädtischen Straße mit 10 (!) 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 neben einem Arztkoffer mit diversen Notfallmedikamenten, Spritzen, ärztlichen Vordrucken und außerdem eine bei den Unfällen abgefallene Radkappe.

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.

*) Die im Folgenden unter Nr. 1-3 aufgeführten Gerichtsentscheidungen sind unter der Rubrik Rechtsprechung in diesem Heft veröffentlicht.

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 Hirndurchblutungsstörungen) mit neurologischen Ausfallerscheinungen. Im nachfolgenden Hauptverhandlungstermin wurde der Beschuldigte einerseits wegen nicht ausschließbarer Schuldunfähigkeit aufgrund der diagnostizierten Demenzerkrankung vom Vorwurf der Gefährdung des Straßenverkehrs freigesprochen und andererseits wegen des weiteren Vergehens des unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe verurteilt. Darüberhinaus wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von insgesamt fünf Jahren verhängt.

2. Urteil des Amtsgerichts Delmenhorst

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). Am Arbeitsplatz hatte man dem Mann übrigens schriftlich Arbeiten an laufenden Maschinen oder im Bereich von Treppen untersagt (wegen wiederholt auftretender Ausfallerscheinungen). Im Straßenverkehr sind vorangehende Unfallgeschehnisse nicht bekannt. – Der sehr bizarre, sich zeitlich hinziehende Unfallablauf 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.

3. Urteil des Amtsgerichts Pinneberg

Der zum Tatzeitpunkt 78 Jahre alte Angeklagte litt bereits seit zwei Jahrzehnten unter immer wieder auftretenden Schwindelanfällen. Einer dieser Schwindelanfälle führte in der Vergangenheit bereits dazu, dass der Angeklagte als Führer eines Pkw von der Straße abkam. Im angeklagten Fall hat der Mann mit seinem Pkw zunächst einen Fußgänger erfasst, fuhr in Schlangenlinien und unter Beschleunigung seines Fahrzeuges weiter, wobei er zeitweise auf den Gehweg geriet, und erfasste dann eine entgegenkommende Fahrradfahrerin, die zunächst schwer verletzt wurde und kurze Zeit danach im Krankenhaus an den Folgen der Kollision verstarb. Das sachverständig beratene Gericht stellte fest, dass die erste Phase des Unfallgeschehens auf einem Wahrnehmungsfehler beruhte, wie er jedem Autofahrer passieren kann. Die zweite Phase, nämlich das unkontrollierte Weiterfahren, sei darauf zurückzuführen, dass der Angeklagte „aufgrund altersbedingter Fahrunsicherheit die Kontrolle über sein Fahr-

zeug verloren“ habe. Dies sei dem Angeklagten auch vorwerfbar, da dieser sowohl hinsichtlich seiner Schwindelanfälle als auch hinsichtlich seiner übrigen Wahrnehmungs- und Konzentrationsstörungen hätte selbst erkennen müssen, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr geeignet gewesen sei. Dass sein langjähriger Hausarzt ihn auf das Thema der Fahreignung nicht angesprochen habe, führe nicht dazu, dass der Fahrer von seiner eigenen Sorgfaltspflicht entbunden werde. Das Urteil enthält sehr eindrückliche Formulierungen über die Rolle der Ärzte, die anhand von existenten Kriterienkatalogen aufmerksam ihre Patienten zu beobachten und im gegebenen Fall auf die Problematik (der Fahreignung) hinzuweisen hätten.

4. Fall mit Hirntumor

Ein 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 die 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. Hier ergab sich keine weitere juristische Konsequenz. Eindrücklich war die Erst-Diagnose einer zuvor nicht bekannten Erkrankung (welche die Fahreignung einschränkte und unfallursächlich war).

Diskussion

In den Fällen 1 bis 3 war das Unfallgeschehen (zweimal mit fatalen Folgen, einmal mit erheblichem Sachschaden an zwölf Pkw's) eigentlich ohne Weiteres vermeidbar. Dies gilt bei retrospektiver Analyse, aber auch bei Betrachtung aus der Sichtweise „ex ante“.

Einsichtsquellen und Eingriffsmöglichkeiten wurden nicht konsequent genutzt: Weder auf Seiten von Freunden, Bekannten, Arbeitskollegen, Familie noch bei den behandelnden Ärzten. Der Nachweis bestimmter Medikamente im Blut, ggf. auch ihrer Überdosierung oder Unterdosierung bis hin zur Nichteinnahme trotz ärztlicher Verordnung bedarf entsprechender Weichenstellung durch Polizei, Staatsanwaltschaft und Untersuchungsrichter. Ohne laborchemischen Nachweis in einer zeitnah asservierten Blutprobe gibt es einen unersetzlichen Beweismittelverlust!

Fall 4 ist anders gelagert. Hier war die behandlungsbedürftige (lebensbedrohliche) Erkrankung (Hirntumor) zuvor nicht bekannt. Erst die konsequente (verkehrs-)medizinische Untersuchung zur Aufklärung/Einschätzung des Unfallgeschehens führte zum Nachweis eines Hirntumors, der unerwartet als Erstmanifestation zu einem Krampfanfallgeschehen geführt hatte. Man sieht, dass insofern die Analyse scheinbar unerklärlicher Abläufe bei rätselhaften Verkehrsunfällen auch einmal für den Betroffenen segensreiche/sehr relevante medizinische Erkenntnisse hervorrufen kann. – Einen ähnlichen Fall schildern GILG und GRAW (2012), wobei als Auslöser des unfallursächlichen Krampfanfalls das nunmehr festgestellte Tumorrezidiv eines Oligodendroglioms II diagnostiziert wurde.

Hingewiesen sei auf die sehr überzeugenden Studien von REDELMEIER et al. aus Toronto (REDELMEIER et al. 2012). Die Kanadier konnten nachweisen, dass das relative Unfallrisiko (bezogen auf 1000 Patienten pro Jahr) nach gezielter Aufklärung/Warnung durch den be-

handelnden 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! In Deutschland wurde bereits ein erstes Projekt entwickelt, in dem Ärzte die speziellen kommunikativen Techniken der Gesprächsführung mit ihren Patienten trainieren, um die schwierige Thematik medizinische Probleme/Fahreignung/Führerschein/Mobilität (auch im Hinblick auf das Lebensalter) zu behandeln. Wir sehen jedenfalls auf ärztlicher Seite große präventive Möglichkeiten im Hinblick auf die Verhinderung von Verkehrsunfällen, die auf gesundheitliche Probleme zurückzuführen sind. Das Rollenverständnis der Mediziner sollte insofern kreativ neu bzw. weiter definiert werden. Zu verfahren ist hierbei nach dem Leitbild: „Befähigen statt Aussondern“ (ROMPE 2014, RUDINGER und KOCHERSCHIED 2011). Durch gezielte rehabilitative Maßnahmen (z. B. auch erneuter/zusätzlicher Fahrunterricht) kann die Mobilität im Straßenverkehr (sei es als Autofahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger) sicher länger und besser erhalten werden!

Eine besondere Zielgruppe stellen zweifellos die älteren Verkehrsteilnehmer dar. KOCHERSCHIED et al. haben sich bereits 2007 im Rahmen der wissenschaftlichen Informationen aus der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Frage nach „Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren“ gestellt. Es wurde ein Mobilitätsberatungskonzept für Ärzte entwickelt (KOCHERSCHIED et al. 2007). Dies soll eine gezielte Aufklärungsarbeit hinsichtlich medizinisch relevanter Aspekte einer möglichst sicheren Verkehrsteilnahme ermöglichen.

Später wurde ein Screening-Test zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer entwickelt („SCREEMO“, ENGIN et al. 2010), mit dessen Hilfe die Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer im Rahmen der ärztlichen Mobilitätsberatung erfasst werden kann.

RUDINGER und KOCHERSCHIED (2011) haben die Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten für ältere Verkehrsteilnehmer (vgl. POSCHADEL et al. 2012) nochmals sehr differenziert und anschaulich zusammengefasst. „Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich!“ ist ein sehr überzeugendes Nachschlagewerk zur Verkehrsplanung und -beratung für die sichere Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr. Speziell hingewiesen sei auch auf das Projekt PROSA (Profile von Senioren mit Autounfällen). Ältere Unfallfahrer weisen besonders viele Erkrankungen auf und nehmen viele Medikamente ein.

Schließlich sei nochmals ausführlich RUDINGER (2014) zitiert: „Da die Ärzte für ihre Patienten die wichtigsten und vertrauenswürdigsten Ansprechpartner in allen Fragen der Gesundheit darstellen, kann ihnen in diesem Zusammenhang eine Schlüsselfunktion als ‚Lotse für ältere Verkehrsteilnehmer‘ zukommen. ... Nur 4 % der 1000 befragten Autofahrer geben an, dass der Arzt sie darauf angesprochen habe, ob der Gesundheitszustand sich auf ihre Fahrtüchtigkeit auswirkt, nur jeder 10. ältere Autofahrer spricht seinen Arzt auf das Thema ‚Gesundheit am Steuer‘ an, 67 % allerdings würden den Führerschein abgeben, wenn der Arzt dies raten würde – ein Hinweis auf die ‚Autorität‘, deren Urteil man in der Regel respektiert und akzeptiert. Allerdings müssen Ärzte auf eine solche Funktion als ‚Fahrtüchtigkeits‘- bzw. ‚Mobilitätsberater‘ im Rahmen ihres Behandlungsalltages gezielter als bisher vorbereitet und entsprechend fortgebildet werden ...“.

Der Präsident der Bundesärztekammer, Prof. MONTGOMERY, hat dem Präsidenten des Verkehrsgerichtstages, Bundesanwalt a. D. KAY NEHM, Folgendes versichert, als ihm die

Beschlüsse des Verkehrsgerichtstages zur Kenntnis gebracht wurden: „... Ich danke Ihnen sehr für die Übersendung des Beschlusses des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages zu ‚rätselhaften‘ Verkehrsunfällen. Wir nehmen diese Vorgänge in der Bundesärztekammer sehr ernst und danken Ihnen daher für Ihre Hinweise. Auch fühlen wir uns keineswegs hier in der Situation, dass Verantwortung auf uns abgewälzt werden soll, sondern möchten uns dieser Verantwortung gerne stellen. Ich habe Ihren Antrag deswegen an die zuständigen Gremien weitergeleitet und werde mich bei Gelegenheit – nach Befassung in den Ausschüssen – wieder bei Ihnen melden.“

Auf die Entschließung des letzten Ärztetages wurde bereits hingewiesen. Der vollständige Wortlaut lautet: „Der 117. Deutsche Ärztetag 2014 bekräftigt die selbstverständliche Verpflichtung aller in der Patientenversorgung tätigen Ärztinnen und Ärzte, ihre Patientinnen und Patienten auch im Hinblick auf die Auswirkungen ihrer Erkrankung bzw. Medikamentenwirkungen auf die Verkehrssicherheit und Fahreignung zu beraten, um den Schutz der Sicherheit der Betroffenen und unbeteiligter Dritter zu gewährleisten. – Begründung: Die Hinweise verdichten sich, dass für eine beträchtliche Zahl ‚rätselhafter‘ Verkehrsunfälle akute Versagenszustände durch fahreignungsrelevante Erkrankungen ursächlich sind. Verkehrsunfälle älterer Kraftfahrer nehmen zu.²⁾ Ärztinnen und Ärzte sind auch im wohlverstandenen Interesse ihrer Patientinnen und Patienten verpflichtet, verkehrsmedizinisch zu beraten, bei Einschränkungen Maßnahmen der Rehabilitation und z.B. technischen Beratung zu initiieren und ggf. Einsicht in notwendige Konsequenzen zu vermitteln.“

Hingewiesen sei auch nochmals auf den Nestor der Deutschen Verkehrsmedizin (Prof. HERBERT LEWRENZ, LEWRENZ et al. 2006), der seit 1973 in allen Neuauflagen des Gutachters „Krankheit im Kraftverkehr“ bzw. in den Leitlinien zur Verkehrseignung (vgl. BAST 2014) immer wieder neu die Stellungnahme der diversen medizinischen Fachgesellschaften zur Verkehrseignung zusammengefasst hat. Wir selbst haben bereits festgestellt (FOCKEN et al.), dass Verkehrsunfälle nicht einfach geschehen, sondern dass sie von den Fahrern/Fahrerinnen verursacht werden! – Letztlich handelt es sich um einen vergleichsweise kleinen Prozentsatz aller Autofahrer, der allerdings im Alter (ab etwa 75 Jahren) deutlich zunimmt, wenn Multimorbidität und Demenz eine nachweisbar größere Rolle spielen. Angesichts der demografischen Entwicklung sind wir zum Handeln aufgefordert (insbesondere die Ärzteschaft). Dabei geht es nicht primär um Einschränkungen und Verbote, sondern um Aufklärung, Problembewusstsein, Optimierung und Kompensation bzgl. erkannter körperlicher sowie insbesondere kognitiver Defizite. Dafür ist die verkehrsmedizinische Kompetenz aller Ärzte zu verbessern. Entsprechende Fortbildungsangebote sind zu erweitern. Die seit Jahrzehnten aufgestellten Leitlinien zur Fahreignung müssen in der Ärzteschaft bekannt gemacht und dann alltäglich in der Praxis umgesetzt werden. Anreizsysteme im Hinblick auf die Einbindung von Aspekten der Mobilität, der Fahreignung und deren Kontrolle, Erhaltung bzw. Wiederherstellung müssen geschaffen werden (auch in abrechnungstechnischer Hinsicht). Dabei steht die Werbung für freiwillige Mobilitätschecks im Vordergrund. Positive Akzente für die Erhaltung der Mobilität trotz nachlassender Organfunktion sowie positive nicht diskriminierende Elemente bzw. Akzente sind hervorzuheben.

Zusammenfassung

Vorge stellt und besprochen werden 4 aktuelle Gerichtsurteile zur Problematik „Krankheit und Kraftfahreignung“ (insbesondere auch in höherem Lebensalter). Speziell bei den sogenannten „rätselhaften“ Verkehrsunfällen besteht die strafprozessuale Aufklärungspflicht auch im Hinblick auf krankheitsbedingte Unfallursachen. – Allen ist die Problematik wohl bekannt (z. B. beim Verkehrsgerichtstag, bei der Bundesärztekammer). Eingriffsmöglichkeiten bzw. präventive Ansätze auf Seiten der Ärzteschaft werden reklamiert. Hinter einer relevanten Anzahl scheinbar „rätselhafter“ Verkehrsunfälle verbirgt sich großes menschliches Leid, aber auch ein Versäumnis bzgl. ärztlicher Interventions- und Präventionsmaßnahmen.

Schlüsselwörter

Krankheit und Kraftverkehr – Verkehrseignung – Verkehrsgerichtstag – Ärztag – Verkehrsunfallrekonstruktion

Summary

Disease and Fitness to Drive – Awareness, Responsibility, and Consequences of Physicians

This study was undertaken to identify cognitive and medical deficits of car drivers by the analysis of four sentences of the traffic court. A considerable number of mysterious accidents are obviously caused by old aged drivers and persons in poor health. Police and justice should take the responsibility to clear up the underlying facts by forensic medical and pharmacological/toxicological investigations of blood, urine, and hair of the involved drivers. – The underlying problems of cognitive and medical imbalances are well known to nearly everybody (including family members, friends, and neighbours). Preventive, reconstructive and juridicious aspects have been addressed by psychological and medical associations, technical engineers, driving instructors and traffic police. Physicians warnings and informations for unfit drivers among their patients are of extraordinary value concerning traffic safety.

Keywords

traffic accidents – fitness to drive – road safety – reconstruction of accidents – jurisdiction – toxicological investigations

Literatur

117. Deutscher Ärztag, Düsseldorf 2014 “Verkehrsmedizinische Kompetenz ist ein wesentliches Element der Patientenberatung”. Beschlussprotokoll S. 322 – Dtsch. Ärztebl. 111 (25) vom 20. Juni 2014
- Bachmann, D., Schröder, C., Focken, M., Püschel, K. (2013) Beweissicherung bei anfallsbedingten Unfällen im Straßenverkehr. *Blutalkohol* 50 (6): 267-278
- Bundesanstalt für das Straßenwesen (2014) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Gültig ab 1. Mai 2014, bearbeitet von Dr. med. Nicole Gräemann, Dr. med. Martina Albrecht. <http://www.bast.de/DE/FBU/Fachthemen/BLL/BLL-hidden/node.html>
- Deutscher Verkehrsgerichtstag – VGT (2005). 43. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar. Verfügbar unter http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen_43vgt.pdf [Zugriff vom 21.11.2013]. Arbeitskreis V: „Arzt und Fahreignungsmängel seines Patienten“ http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_43_vgt.pdf
- Deutscher Verkehrsgerichtstag – VGT (2009). 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar. Verfügbar unter http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen_47vgt.pdf Arbeitskreis VI „Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis „http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_47_vgt.pdf [Zugriff vom 21.11.2013]
- Engin, T., Kocherscheid, K., Feldmann, M. & Rudinger, G. (2010) Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO). *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 210*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Focken, M., Püschel, K. (2014) Konsequenzen aus dem Arbeitskreis VI „Rätselhafte Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ beim 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar. *Blutalkohol* 51 (3): 148
- Gilg, Th., Graw, M. (2012) Unfallursache Krankheit und Medikamente. In: Haffner, H.-T., Skopp, G., Graw, M. (Hrsg.) *Begutachtung im Verkehrsrecht* S. 228-254. Springer, Heidelberg – Dordrecht – London- New York

-
- Halecker, D.-M. (2014) Dokumentation: 52. Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2014 in Goslar. *Blutalkohol* 51 (2): 66-74
- Kocherscheid, K., Rietz, C., Poppelreuter, S., Riest, N., Müller, A., Rudinger, G., Enging, T. (2007) Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren. Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 184*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Lewrenz, H., Brieler, P., Püschel, K. (2006) Krankheit und Kraftverkehr. *Fahreignungsdiagnostik aus medizinischer, juristischer und psychologischer Sicht*. Verlag Dr. Kovac, Hamburg
- Poschadel, S., Falkenstein, M., Rinkenauer, G., Mendzheritskiy, G., Fimm, B., Worriger, B., Enging, T., Kleinemas, U. & Rudinger, G. (2012) Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer. *Berichte der BAST, Mensch und Sicherheit, Reine M, Heft 231*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Püschel, K., Thayssen, G., Kellerer, P., Focken, M. (2014) Unfallursache Krankheit. – Ermittlungsansätze sowie präventive Aspekte. Poster auf dem 10. Gemeinsamen Symposium der DGVM und der DGVP. München 05.-06. September. Kirschbaum Verlag (im Druck, 2015)
- Redelmeier, D.A., Yarnell, C.J., Thiruchelvam, D., Trbshirani, R.J. (2012) Physicians warnings for unfit drivers and the risk of trauma from road crashes. *N Engl J Med* 367 (13): 1228-1236
- Rompe, K.O. (2014) Sichere Mobilität für Senioren – Nutzen von Fahrerassistenzsystemen. Vortrag an der Deutschen Hochschule der Polizei am 22. Juli 2014
- Rudinger, G. (2014) Verkehrssicherheitskommunikation: Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention, herausgegeben von Christoph Klimmt, Marcus Maurer, Hardy Holte & Eva Baumann. Springer Verlag
- Rudinger, G., Kocherscheid, K. (2011) Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. University Press, Bonn
- Trübner, K., Kinzinger, R., Miltnr, E., Püschel, K. (1996) Deaths on the road that are no traffic accidents. *J. Traffic Med.* 24 (1-2): 33-38

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Klaus Püschel
Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: pueschel@uke.de

Aus der Praxis

Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft

RAINER WENDT

Beweissichere Atemalkoholanalyse^{*)}

Besserer Grundrechtsschutz – Sinnvoller Personaleinsatz

Einleitung

Die Diskussion um den Einsatz der „Beweissicheren Atemalkoholanalyse“ im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich ist nicht neu, wir führen sie seit Jahren. Innen- und Justizministerkonferenzen, der Verkehrsgerichtstag und zahlreiche andere Gremien haben sich immer wieder mit diesem Thema befasst.

Entgegen mancher geäußerten Kritik ist festzuhalten: Die Blutprobe zur Feststellung der Blutalkoholkonzentration soll nicht gänzlich abgeschafft werden. Ihr Beweiswert ist nach wie vor von Bedeutung, etwa bei dem Verdacht von Drogenmissbrauch oder der Möglichkeit eines „Nachtrunks“. Aber schon aus Gründen des Gebots der Erforderlichkeit, immerhin ein Grundsatz mit Verfassungsrang, ist die „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ in zweifelsfreien Fällen einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt erforderlich. Immerhin gibt es sie längst, und sie wird erfolgreich vieltausendfach angewendet. Denn seit Jahren wird die „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ zuverlässig und höchstrichterlich bestätigt als Beweismittel bei Verkehrsordnungswidrigkeiten eingesetzt. Man mag einwenden, dies sei ja „nur Verwaltungsrecht“, jedoch überzeugt dieses Argument nicht. Auch das Ordnungswidrigkeitsrecht muss selbstverständlich rechtsstaatlichen Grundsätzen genügen, es ist ein milderer Recht, aber kein minderes Recht. Ist das von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zugelassene Gerät ordnungsgemäß geeicht, steht die Beweiskraft seiner Ergebnisse außer Frage.

Schließlich kann man ziemlich sicher sein: Die „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ wird auch im Strafbarkeitsbereich kommen, sie steht auf der politischen Agenda der Bundesregierung. Immerhin sieht der Koalitionsvertrag der Großen Koalition vor, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Längst wird an entsprechenden Formulierungen gearbeitet, um dieses Vorhaben auch in eine konkrete gesetzliche Regelung zu fassen.

Welche Argumente wurden und werden gegen die Anwendung der Atemalkoholanalyse im Strafbarkeitsbereich vorgetragen? Auf sie soll an dieser Stelle eingegangen werden.

^{*)} Vortrag anlässlich des Symposiums des B.A.D.S. „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ in Aschersleben am 3. Juni 2014. Der Vortragsstil wurde beibehalten.

Die nachträgliche Überprüfung des Ergebnisses durch nochmalige Auswertung ist nicht möglich

In der Praxis spielt diese Möglichkeit keine Rolle. Gewiss versuchen vor allem Verkehrsrechtsanwälte immer wieder, durch teilweise absurde und eher effektheischende Anträge das Verfahren zu torpedieren. Glücklicherweise wird dieses durchsichtige Vorgehen in der Regel erkannt. Zu bedenken ist auch, dass sogar bei Straftaten mit geringem Kriminalitätsgehalt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit richtigerweise auf die Entnahme einer Blutprobe verzichtet wird, gleichwohl wird die durchgeführte Atemalkoholanalyse vor Gericht stets als beweiskräftig gewertet und im Urteil berücksichtigt.

Zweifel am technischen Zustand des Gerätes zur Atemalkoholanalyse

Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung von 2001 eindeutig festgestellt, dass das erzielte Messergebnis sogar ohne Sicherheitsabschlag verwertbar ist. Mit anderen Worten: Der Nachweis der Zuverlässigkeit des Gerätes ist aufgrund der erfolgten PTB-Zulassung und der Eichung durch die Eichbehörden als zuverlässig anerkannt. Selbstverständlich wird es immer wieder diejenigen geben, die solche Zweifel formulieren, etwa, um ein Gerichtsverfahren durch weitere Beweiserhebungsanträge in die Länge zu ziehen und Gerichte zu verunsichern. Das dürfte aber in der juristischen Praxis die Ausnahme bleiben, denn die Zuverlässigkeit der Atemalkoholanalyse ist nun vieltausendfach unter Beweis gestellt und anerkannt worden.

Die Identität des Betroffenen kann nur durch Analyse des Blutes zweifelsfrei nachgewiesen werden

In diesem Zusammenhang wird immer wieder die Geschichte des Zwilling erzählt, der sich für den anderen Zwilling ausgibt – oder später im Verfahren behauptet, nicht derjenige gewesen zu sein, der vor Ort die Atemalkoholanalyse durchgeführt habe. In der Praxis – etwa im Bereich der seit Jahren praktizierten Atemalkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitsrecht – ist kein einziges Beispiel dieser Art bekannt. Es bleibt also lediglich ein in der Phantasie der Kritiker beheimatetes Exempel, das schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit, also selbst wenn es tatsächlich zu einem solchen Sachverhalt käme, jedenfalls keinesfalls rechtfertigte, bei zigtausenden Fahrzeugführern einen körperlichen Eingriff vorzunehmen. Tatsache ist, dass es zum täglichen „Handwerkszeug“ der Polizei gehört, Personen zweifelsfrei festzustellen, so dass Zweifel an der Identität der Fahrer ausgeschlossen werden können. Ist dies nicht der Fall, könnte im Einzelfall tatsächlich die Entnahme einer Blutprobe angeordnet werden, aber eben auch nur dann.

Alte Geschichte: Der behauptete „Nachtrunk“

Von Beginn der seit Jahren andauernden Diskussion um die Atemalkoholanalyse haben die Befürworter der Atemalkoholanalyse darauf hingewiesen, dass ein möglicher oder behaupteter Nachtrunk selbstverständlich ausgeschlossen sein muss. Wenn der Verkehrsteilnehmer auf frischer Tat betroffen wurde und wegen der zeitlichen Kontinuität des Kontaktes mit den Polizeikräften ein Nachtrunk ausgeschlossen werden kann, wird die Aussage der Beamten vor Gericht auch Bestand haben. Es ist unverständlich, warum bei einer derart klaren Sachlage das „Argument“, der behauptete „Nachtrunk“ könne nicht wiederlegt werden, immer wieder auftaucht.

Kein Alkohol festgestellt – mal sehen, was es sonst noch zu untersuchen gibt

Auch in den Diskussionsbeiträgen beim Verkehrsgerichtstag 2009 gab es die Befürchtung, dass bei einer negativen Feststellung, was die Blutalkoholkonzentration angeht, nicht die Möglichkeit bestünde, weitere Feststellungen zu treffen, etwa in Bezug auf das mögliche Vorhandensein von Drogen oder auf das Trinkverhalten (!) des Beschuldigten, das möglicherweise Hinweise auf ständigen Alkoholmissbrauch liefern könnte. Ein solches Vorgehen wäre schlicht rechtswidrig und muss nicht länger diskutiert werden. Ein körperlicher Eingriff darf selbstverständlich nur bei konkretem Verdacht einer Straftat angeordnet werden und nur zu dieser Feststellung darf es auch Untersuchungen geben. Wer darüber hinaus meint, untersuchen zu dürfen, „was sonst noch interessant sein könnte“, liegt rechtlich falsch.

Der Beschuldigte kann den Test nicht durchführen – Die Polizei kann nicht „untersuchen“

Das gibt es immer mal wieder – und ist in der Praxis überhaupt kein Problem. Beim Verdacht des Fahrens unter Alkoholeinwirkung bleibt es den eingesetzten Polizeibeamten unbenommen, in diesem Fall die Anordnung zur Entnahme einer Blutprobe einzuholen und diesen körperlichen Eingriff auch durchführen zu lassen, notfalls gegen den Willen des Beschuldigten. Ob Blutprobenentnahme oder Atemalkoholanalyse: Schon immer haben Polizeibeamte bei dieser Gelegenheit Feststellungen hinsichtlich des Verhaltens des Beschuldigten getroffen, die vor Gericht wertvolle Hinweise auf die Fahrtauglichkeit gegeben haben. Selbstverständlich ist es deshalb eben gerade nicht notwendig, dass diese Untersuchungsberichte ausschließlich von Ärzten ausgefüllt werden. Dies ist übrigens auch dort übliche Praxis, wo aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf die Anordnung einer Blutprobe verzichtet wird.

Fazit

Im Ergebnis würde von der Einführung der „Beweissicheren Atemalkoholanalyse im Verkehrsstraftatenbereich“ zunächst der Beschuldigte selbst profitieren. Abgesehen von einer erheblichen Kostenreduzierung für ihn würde der Grundrechtseingriff in seine persönliche Freiheit auf ein Minimum reduziert, der Eingriff in die Unverletzlichkeit seiner Person gar nicht stattfinden. Statt teilweise stundenlangen Wartens auf die richterliche Anordnung mit dem damit verbundenen Freiheitsentzug, der Benachrichtigung eines Arztes und der anschließenden Blutprobenentnahme – möglicherweise noch unter Zwang – ist die Atemalkoholanalyse einschließlich aller notwendigen Verfahrensschritte in einem Bruchteil der Zeit durchgeführt und der Beschuldigte sitzt längst im Taxi nach Hause, statt noch auf der Polizeiwache zu sitzen.

In erheblichem Maße profitiert der Rechtsstaat. Es ist ein Unding, dass in unserer Lebenswirklichkeit zigtausende körperliche Eingriffe stattfinden, die streng genommen rechtswidrig, weil „nicht erforderlich“ sind. Gerade das Verfassungsgebot der Erforderlichkeit zwingt uns zur Anwendung derjenigen Mittel, die den geringsten Eingriff darstellen. Gemäß Artikel 1 des Grundgesetzes hat der Staat die Pflicht, die Würde des Menschen zu achten und zu schützen. Daraus ergibt sich die Pflicht, das mildeste Mittel nicht nur zur Anwendung zu bringen, sondern auch aktiv danach zu suchen.

Natürlich werden durch diesen Schritt auch diejenigen Institute entlastet, die bislang mit der Analyse der Blutproben befasst sind. Ihre Kapazitäten könnten zur aktiven Kriminali-

tätsbekämpfung eingesetzt werden, etwa zur Bewältigung der riesigen Spurenmengen, die beispielsweise bei Wohnungseinbrüchen gesichert werden konnten. Allein die Durchführung einer DNA-Analyse dauert in einigen Ländern mehr als ein Jahr, das könnte sich ändern. Der aus manchen gerichtsmedizinischen Instituten gelegentlich geäußerte Einwand, dies sei nicht dasselbe und man könne diejenigen, die heute mit Blutprobenanalysen befasst sind, nicht morgen zu DNA-Analysen einsetzen, ist wenig überzeugend. Wenn von Polizistinnen und Polizisten erwartet wird, dass sie sich immer und immer wieder auf neue berufliche Herausforderungen einstellen und entsprechend fort-, weiter- und gelegentlich völlig neu ausbilden lassen, dürften auch in der Gerichtsmedizin Beschäftigte mit einer derartigen Veränderung ihres Berufslebens nicht überfordert sein.

Last but not least könnten erhebliche personelle Kapazitäten im polizeilichen Vollzugsdienst sinnvollerem Verwendungen zugeführt werden, etwa der Feststellung von Drogenmissbrauch im Straßenverkehr. Tatsache ist, dass sowohl in der Polizei als auch in der Justiz erhebliche personelle Ressourcen aufgewendet werden müssen, um das tatsächlich nicht erforderliche Verfahren der Blutprobenanordnung und -entnahme durchzuführen. Öffentliche Ressourcen sind ein knappes und wertvolles Gut, modernste Technik kann helfen, dieses Gut so sinnvoll wie möglich einzusetzen.

Anschrift des Verfassers

Bundsvorsitzender der
Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoG)
Rainer Wendt
Freidrichstraße 169/170
10117 Berlin
Email: wendtra@dbb.de

Zur Information

Beschlüsse der 85. Konferenz der JustizministerInnen*) – Auszug –

Unter dem Vorsitz des Landes Mecklenburg-Vorpommern fand die diesjährige Herbstkonferenz der Justizminister am 6. November 2014 in Berlin statt.

TOP II.3

Strafrechtliche Verfolgung so genannter neuer psychoaktiver Substanzen – JMK 032 –

Berichterstattung: Baden-Württemberg, Bayern

1. Die Justizministerinnen und Justizminister sind sich einig, dass der Konsum von so genannten neuen psychoaktiven Substanzen (NPS) unkalkulierbare gesundheitliche Schäden hervorrufen kann und ein effektiver und umfassender Schutz der Gesundheit von Konsumentinnen und Konsumenten wesentlich davon abhängt, dass die Herstellung und der Vertrieb dieser Substanzen wirksam unterbunden werden. Hierfür bedarf es strafrechtlicher Sanktionsmöglichkeiten.
2. Mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 10. Juli 2014 zur Frage der Einstufung von NPS als Arzneimittel ist eine Strafbarkeitslücke offenkundig geworden.
3. Die Justizministerinnen und Justizminister bitten den Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz, im Benehmen mit dem federführenden Bundesminister für Gesundheit Regelungsvorschläge vorzulegen, etwa zur Einführung einer Stoffgruppenstrafbarkeit.

TOP II.4

Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrerinnen und -fahrern – JMK 204 –

Berichterstattung: Mecklenburg-Vorpommern

1. Die Justizministerinnen und Justizminister haben sich mit der rechtlichen Problematik der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern befasst.

*) Beschlüsse der 85. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister vom 6. November 2014 in Berlin.
Einzusehen unter:
<http://www.justiz.nrw.de/JM/justizpolitik/jumiko/beschluesse/2014/herbstkonferenz14/index.php>

2. Die Justizministerinnen und Justizminister sehen gerade unter Berücksichtigung neuester rechtsmedizinischer Erkenntnisse die im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr beim Radfahren auftretende Gefährdung. Da nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt, sehen die Justizministerinnen und Justizminister allerdings keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.
3. Die Justizministerinnen und Justizminister bitten die Vorsitzende der Justizministerkonferenz, die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder über diesen Beschluss zu unterrichten.

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

Deutscher Verkehrssicherheitsrat für Verbesserung der verkehrsmedizinischen Ausbildung und OWi-Tatbestand für alkoholisierte Fahrradfahrer

Verbesserung der verkehrsmedizinischen Ausbildung*)

Beschluss

- In der ärztlichen Ausbildung sollte das Thema „Verkehrsmedizin“ als fester Bestandteil integriert werden. Die Universitäten und berufsständischen Fort- und Weiterbildungsstellen sollten diesbezüglich sensibilisiert werden.
- Verkehrsmedizinische Inhalte sollten als regelmäßige Angebote der Ärztekammern und Fachgesellschaften angeboten werden, um die Beratungskompetenz der behandelnden Ärzte zu verbessern. Die Inhalte der Weiterbildung „Verkehrsmedizin“ können hier als Vorlage dienen.
- Das Curriculum der verkehrsmedizinischen Weiterbildung für Fachärzte sollte erweitert werden, um eine breitere fachliche Basis zu schaffen.
- Zum Erhalt der verkehrsmedizinischen Qualifikation sollten verpflichtende Fortbildungen gefordert werden.
- Um einen Überblick über die Anzahl der verkehrsmedizinischen Gutachten sowie deren Ergebnis hinsichtlich der Fahreignung zu erhalten, sollten diese statistisch erfasst werden.
- Die Beratungen durch Ärzte bezüglich individueller krankheitsbedingter Einschränkungen der Fahreignung sollten abrechenbar sein.

Erläuterung

Fahreignungsrelevante Erkrankungen können in jedem Alter die Fahreignung einschränken oder ausschließen. Die Häufigkeit solcher Erkrankungen steigt jedoch mit zunehmendem Alter. Zusätzlich können sich auch altersbedingte Abbauerscheinungen, die noch keinen Krankheitswert haben, nachteilig auf die Fahreignung auswirken. Somit gewinnt die verkehrsmedizinische Beratung und Begutachtung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zunehmend an Bedeutung.

Das Themenfeld „Verkehrsmedizin“ bündelt schon seit Jahrzehnten das zugehörige Wissen der verschiedenen medizinischen Fachgebiete. Trotz ihrer Bedeutsamkeit sowohl für die Gesellschaft als auch das Individuum wird der Verkehrsmedizin bislang im ärztlichen Aus-, Fort- und Weiterbildungskonzept sowie auch im ärztlichen Alltag in Klinik und Praxis wenig Rechnung getragen.

In der ärztlichen Ausbildung ist darauf hinzuwirken, dass relevante Themen der Verkehrsmedizin interdisziplinär/transdisziplinär in Theorie und Praxis vermittelt werden. Die ärztliche Beratung ist ein wichtiger Baustein in der selbstbestimmten Lebensgestaltung, die unverzichtbar den Faktor Mobilität beinhaltet. Die angehende Ärzteschaft sollte daher auch mit diesem zentralen Thema bereits in der Ausbildung in Kontakt kommen. Darauf aufbauend sollte das Themenfeld in der Weiter- und Fortbildung besser abgebildet werden.

*) Beschluss des DVR-Vorstands vom 29. Oktober 2014 auf der Basis der Empfehlung des Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen.

Auf der Grundlage der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), § 11 sowie Anlagen 4 und 4a, und der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung ist die Begutachtung und auch Beratung von Patienten aller Altersgruppen möglich. Insbesondere für behandelnde Ärzte ist das Thema bisher jedoch oftmals wenig präsent, und die Regelwerke sind nicht ausreichend bekannt. Die verkehrsmedizinische Kompetenz der Ärzte sollte verbessert werden, damit die Grundlagen der Begutachtung bekannt werden und die Grundlage für ein ärztliches Beratungsangebot durch behandelnde Ärzte geschaffen wird.

Das bisher bestehende Curriculum für die verkehrsmedizinische Zusatzqualifikation für Gutachter beruht auf den Vorlagen der Bundesärztekammer vom 20. Januar 2006. Die dort vermittelten Inhalte bieten einen Überblick über die Auswirkungen von Krankheitsbildern auf die Verkehrssicherheit auf der Grundlage der FeV und der Begutachtungsleitlinien. Das Curriculum ist mit 16 Stunden relativ kurz gefasst und umfasst in einem einheitlichen Kurs alle relevanten Fachrichtungen. Es ist bisher keine Pflicht zur verkehrsmedizinischen Fortbildung für die fachärztlichen Gutachter implementiert. Hier sollte eine vertiefte fachspezifische Weiterbildung für die Anerkennung als Gutachter für verkehrsmedizinische Fragestellungen und eine vorgeschriebene Fortbildung (zur kontinuierlichen Qualifizierung der Gutachterkompetenz) eingeführt werden.

Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrer^{)}**

Beschluss

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) empfiehlt dem Gesetzgeber, einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für am Straßenverkehr teilnehmende Fahrradfahrer einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille und mehr aufweisen.

Begründung

Der DVR sorgt sich um die Sicherheit zahlreicher Fahrradfahrer, die trotz erheblichen vorherigen Alkoholkonsums am Straßenverkehr teilnehmen. Damit gefährden diese nicht nur sich selbst, sondern stellen auch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Der DVR und andere Organisationen haben sich in den letzten Jahren mit zahlreichen Präventionsangeboten und Kampagnen¹⁾ darum bemüht, deutlich zu machen, dass der Konsum von Alkohol und die Teilnahme am Straßenverkehr, ob als Führer eines Kraftfahrzeuges oder als Fahrradfahrer, nicht miteinander vereinbar sind.

Die derzeitige Rechtslage lässt es aber zu, dass Fahrradfahrer bis zu einer BAK von 1,5 Promille (zuzüglich 0,1 Promille Sicherheitszuschlag) Alkohol trinken und trotzdem Fahrrad fahren dürfen – es sei denn, es sind deutliche Anzeichen für die Fahrunsicherheit beweisbar. Angesichts der unten aufgeführten statistischen Zahlen ist diese bisherige gesetzliche Regelung aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht ausreichend. Der DVR fordert den Gesetzgeber auf, diese „Regelungslücke“ zu schließen und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer – analog der 0,5-Promillegrenze des § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) bei Kraftfahrzeugführern – einen Verkehrsordnungswidrigkeitentatbestand für Fahrradfahrer einzuführen.

^{**)} Beschluss des DVR-Vorstands vom 29. Oktober 2014 auf der Basis der Empfehlung der Vorstandsausschüsse Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen sowie Erwachsene Verkehrsteilnehmer und Recht.

¹⁾ z. B. „Rücksicht im Straßenverkehr“-Kampagne.

Damit würde ein deutliches Signal gesetzt, dass vorhergehender Alkoholkonsum für das Führen eines Fahrrades mit hohen Risiken behaftet ist und ab einem zu definierenden Grenzwert nicht geduldet werden kann.

Aus wissenschaftlichen Erkenntnissen²⁾ ergibt sich, dass ab einem Wert von mehr als 1,0 Promille grundsätzlich Ausfallerscheinungen auftreten. Von daher erscheint die Festsetzung eines Grenzwertes auf dieser Basis als zielführend.

Hintergrund

1. Neueste Ergebnisse einer Studie der Unfallforschung der Versicherer und des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf³⁾ zeigen, dass es ab mehr als 0,8 Promille BAK zu einer signifikanten Zunahme von eher seltenen „groben“ Fahrfehlern im Vergleich zum Nüchternzustand kommt. Probanden, die unter kontrollierten Bedingungen Alkohol konsumierten und anschließend auf dem Fahrrad einen realitätsnahen Parcours zu bewältigen hatten, zeigten ab etwa 1,0 Promille BAK eine exponentielle Fehlerzunahme in Bezug auf Fahrfehler und im ärztlichen Bericht dokumentierte Ausfälle.
2. Während im Recht der Ordnungswidrigkeiten eine entsprechende rechtliche Regelung (§ 24a Abs. 1 StVG), die das Fahren unter Alkoholeinfluss missbilligt, für Kraftfahrzeugführer existiert, fehlt eine solche für Fahrradfahrer. Zwar kann ein alkoholisierte(r) Fahrradfahrer, gemäß § 316 Abs. 1 Strafgesetzbuch (StGB), mit einer BAK von 0,3 Promille und mehr den Tatbestand einer Straftat verwirklichen, wenn er alkoholbedingt nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen, doch bedarf es dann stets zusätzlicher Anzeichen zum Beweis seiner Fahrunsicherheit. Diese sind bei Fahrradfahrern aber schwer festzustellen, weil im Gegensatz zu Kraftfahrzeugführern ein Fehlverhalten, das diesen Beweis führen ließe, wie z.B. Nichteinschalten des Scheinwerferlichts bei Dunkelheit oder vorschriftswidrige Nutzung der Fahrbahn, auch bei nüchternen Fahrradfahrern häufiger vorkommt. Anders verhält es sich nur bei Eintritt eines Schadens durch einen Verkehrsunfall.
3. Im Jahr 2012 gab es insgesamt 577.204 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden. Davon war bei 15.259 Beteiligten die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt.⁴⁾ Fahrradfahrer machten dabei einen Anteil von 24,4 %⁵⁾ aus.
4. Mehr als 84 % der 2012 alkoholisierte(n) an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrer wiesen BAK-Werte von 1,1 bis 3,0 Promille und mehr auf.⁶⁾
5. Bei fast jedem vierten Alkoholunfall war ein Fahrradfahrer der Hauptverursacher.⁷⁾

²⁾ GDV e.V., Forschungsbericht Nr. 28: Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, Berlin, August 2014, Verweis auf Gerchow J.: Alkohol im Straßenverkehr. In: Singer MV, Teyssen S., Alkohol und Alkoholkrankheiten. S. 532-540, Springer-Verlag Berlin-Heidelberg, 2005.

³⁾ GDV e.V., Forschungsbericht Nr. 28: Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, Berlin, August 2014.

⁴⁾ Destatis (2013): Unfälle unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2012 (Seite 11).

⁵⁾ Destatis (2013): Unfälle unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2012 (Seite 11).

⁶⁾ Destatis (2013): Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschender Mittel im Straßenverkehr 2012 (Seite 26).

⁷⁾ 3.457 alkoholisierte(r) Fahrradfahrer als Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden 2012, insgesamt 14.305 alkoholisierte(r) Fahrzeugführer als Hauptverursacher. Quelle: BAST-Auswertung, Information vom 05. September 2014.

Karftfahrzeugbundesamt: Fahrerlaubnismaßnahmen im Jahr 2013

Die Fahrerlaubnismaßnahmen im Jahr 2013 stellen sich nach den Statistischen Erhebungen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) wie folgt dar:

Maßnahmen	Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
absolut	106.750	10.182	24.016	404.839	16.564	23.646	585.997
Prozentuale Veränderung ggü. 2012	-4,6 %	+7,1 %	-5,8 %	-8,4 %	-5,2 %	-3,8 %	-7,1 %

Tab. 1: Fahrerlaubnismaßnahmen 2013.

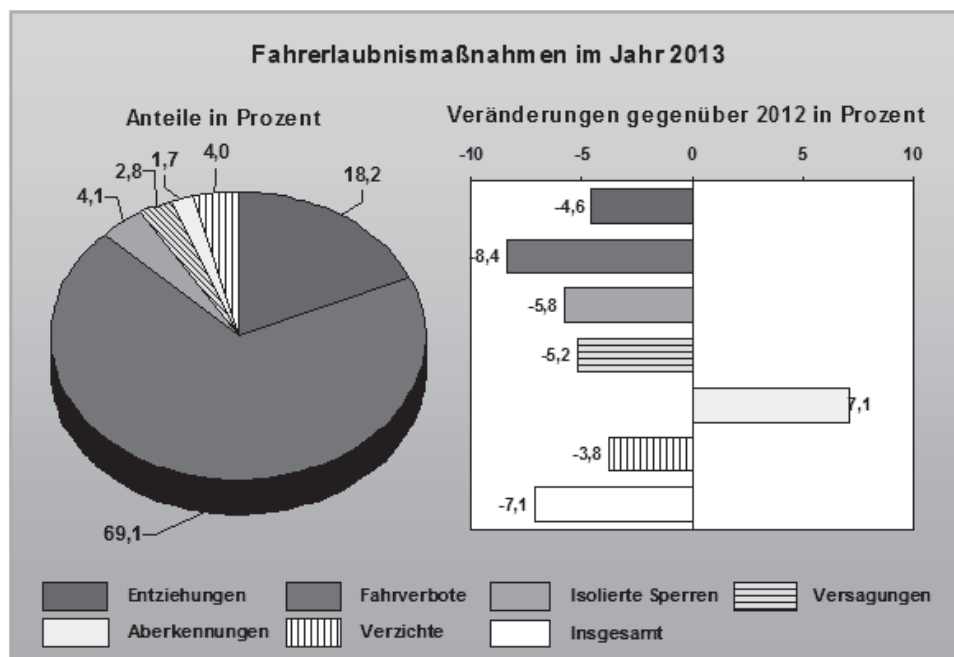


Abb. 1: Fahrerlaubnismaßnahmen 2013.

Die Anzahl der Maßnahmen nach der entscheidenden Stelle und die Gründe der Maßnahmen zeigen die nachfolgenden Tabellen:

Entscheidende Stelle	Jahr 2013	Jahr 2012	Veränderung
Entscheidungen durch Gerichte	133.948	142.737	-6,2 %
Entscheidungen durch Bußgeldbehörden	361.218	396.049	-8,8 %
Entscheidungen durch Fahrerlaubnisbehörden	67.185	67.692	-0,7 %

Tab. 2: Fahrerlaubnismaßnahmen nach entscheidender Stelle 2013.

Entscheidende Stelle und ausgewählte Gründe der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote
Gerichte und Bußgeldbehörden insgesamt	62.671	7.352	24.016	401.127
darunter mit Unfall	24.548	2.283	4.730	21.846
Verkehrsverstöße mit Alkohol und anderen Drogen	56.018	6.488	9.843	73.791
darunter mit Unfall	18.592	1.659	2.877	1.379

Tab. 3: Fahrerlaubnismaßnahmen nach entscheidender Stelle und Gründen der Maßnahme 2013.

Grund der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Verbort, Fahrzeuge oder Tiere zu führen	Versagung
Charakterliche Mängel aufgrund Neigung zu Trunk-, Arzneimittel oder Rauschgiftsucht	19.948	1.816	2.584	3.866
Charakterliche Mängel aufgrund schwerer oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	989	45	18	1.099
Körperliche Mängel	981	8	20	111
Geistige Mängel	639	10	9	88
Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Punktsystem nicht nachgekommen	3.570	121	X	28
Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Fahrerlaubnis auf Probe nicht nachgekommen	4.100	6	X	54
Eignungsgutachten nicht beigebracht	6.750	330	1.713	9.386

Tab. 4: Fahrerlaubnismaßnahmen und Gründe 2013.

(Aus den Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes, KBA)

Der kompakte Überblick über alle BtM-Delikte.

Wieder neu!

Das Werk

verschafft dem Praktiker einen raschen und systematischen Überblick über alle **Betäubungsmitteldelikte** unter Nachweis der einschlägigen **Rechtsprechung**. Eingehend behandelt sind:

- Tatbestände des § 29 BtMG
- Rechtsfolgen der Tat
- Aufklärungshilfe nach § 31 BtMG
- Sonderrecht des betäubungsmittelabhängigen Straftäters
- Ordnungswidrigkeiten des BtMG
- Verdeckte Ermittlungsmethoden und Absprachen

Die Neuauflage

bringt das Werk auf den **aktuellen Stand** in Gesetzgebung und Rechtsprechung. Berücksichtigt ist dabei insbesondere die Rechtsprechung und Polizeipraxis zu den im Betäubungsmittelstrafrecht bedeutsamen verdeckten Ermittlungsmethoden.

Geschrieben für

Strafverteidiger, Strafrichter, Staatsanwaltschaft, Polizei, Studierende, Referendare sowie alle mit dem Betäubungsmittelrecht befassten Praktiker.

Der Autor

Dr. Klaus **Malek** ist als Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht tätig.



Malek
Betäubungsmittelstrafrecht
4. Auflage. 2015. XXXIII, 392 Seiten.
Kartoniert € 69,-
ISBN 978-3-406-64925-7
Neu im November 2014

Mehr Informationen:
www.beck-shop.de/zwbbc



Rechtsprechung

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

01 *) 1. Ein allgemeiner Erfahrungssatz, dass Rauschgifttransporteure bei Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen sind, besteht nicht. Vielmehr muss die Anlasstat selbst tragfähige Rückschlüsse auf die Bereitschaft des Täters zulassen, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen

2. Bei Wegfall der Maßregel nach § 69 StGB im Revisionszug scheidet aufgrund des Umstandes, dass die Voraussetzungen der fehlenden Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Rahmen von § 69 Abs. 1 StGB als charakterliche Ungeeignetheit jeweils auf die höchst individuellen Verhältnisse des Täters bzw. Tatbeteiligten bezogen werden müssen, eine Erstreckung gemäß § 357 StPO auf die nicht revidierenden Mitangeklagten aus.

Bundesgerichtshof,

Urteil vom 4. November 2014 – 1 StR 233/14 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Beihilfe zum unerlaubten bandenmäßigen Handelreiben mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in sechzehn Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und sechs Monaten verurteilt. Darüber hinaus hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist von zwei Jahren für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis festgesetzt. Die dagegen gerichtete Revision des Angeklagten hat lediglich geringen Teilerfolg.

Aus den Gründen:

- 2 1. Zum Schuld- und Strafausspruch enthält das angefochtene Urteil keine Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten, so dass das Rechtsmittel insoweit unbegründet im Sinne von § 349 Abs. 2 StPO ist.
- 3 Die Angriffe der Revision gegen die Strafzumessung dringen nicht durch. (...)
- 5 Die Bildung der Gesamtstrafe weist ebenfalls keine Rechtsfehler auf.
- 6 2. Die Anordnung der Maßregel hat dagegen keinen Bestand. Die getroffenen Feststellungen tragen die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1 StGB nicht. Das Landgericht ist von einem rechtlich unzutreffenden Verständnis der in § 69 StGB verlangten Ungeeignetheit“ des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen.
- 7 a) Ausweislich der tatrichterlichen Feststellungen bestanden die Tatbeiträge des Angeklagten darin, Teilmengen der von den nicht revidierenden Mitangeklagten gehandelten Betäubungsmittel von diesen zu über-

nehmen, die Drogen an die Endabnehmer der Betäubungsmittel persönlich auszuliefern, die dafür vereinbarten Entgelte zu vereinnahmen und später an die Mitangeklagten W. und Z. zu übergeben. Bei den vorgenannten Vorgängen benutzte der Angeklagte jeweils seinen PKW. Auf diese Nutzung des Kraftwagens bei sämtlichen ihn betreffenden Taten hat das Landgericht die für die Maßregel des § 69 Abs. 1 StGB erforderliche Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen eines Kraftfahrzeugs gestützt.

8 b) Die vom Tatgericht herangezogene Nutzung des Kraftfahrzeugs zur Begehung der Betäubungsmittelstraftaten allein begründet das Vorliegen der Voraussetzungen von § 69 Abs. 1 StGB nicht. Ungeeignetheit im Sinne dieser Vorschrift liegt vor, wenn eine Würdigung der körperlichen, geistigen oder charakterlichen Voraussetzungen und der sie wesentlich bestimmenden objektiven und subjektiven Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Tatbeteiligten am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde (Fischer, StGB, 61. Aufl., § 69 Rn. 14). Dabei muss sich die Ungeeignetheit gerade aus der verfahrensgegenständlichen Tat bzw. den Taten ergeben. Kommt – wie hier – ausschließlich eine charakterliche Ungeeignetheit in Betracht, muss die Anlasstat selbst tragfähige Rückschlüsse auf die Bereitschaft des Täters zulassen, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen (vgl. BGH, Beschlüsse vom 27. April 2005 – GSSt 2/04, BGHSt 50, 93, 102 f. [= BA 2005, 311]; vom 23. Mai 2012 – 5 StR 185/12, StraFo 2012, 282 m. w. N. [= BA 2012, 264]; siehe auch BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96, NJW 2002, 2378, 2380 [= BA 2002, 362]).

9 Feststellungen dazu enthält das angefochtene Urteil nicht. Das Landgericht ist ersichtlich davon ausgegangen, die Durchführung der Drogenauslieferungen sowie der damit verbundenen Vorgänge mit einem Kraftfahrzeug als solche würde die Ungeeignetheit begründen. Dabei hat es jedoch in rechtlicher Hinsicht verkannt, dass die Belange der Verkehrssicherheit in Kurierfällen, in denen – wie auch vorliegend – der Tatbeteiligte in seinem Fahrzeug lediglich Rauschgift transportiert, gerade nicht ohne Weiteres beeinträchtigt sind (BGH jeweils a. a. O.). Ein allgemeiner Erfahrungssatz, dass Rauschgifttransporteure bei Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen sind, besteht nicht (BGH, Beschluss vom 3. Dezember 2002 – 4 StR 458/02, NStZ 2003, 311 sowie BGH jeweils a. a. O.).

10 Über die bloße Nutzung des Kraftfahrzeugs als Transportmittel der Betäubungsmittel sowie bei dem Vereinnahmen der Entgelte hinausgehende Umstände, aus denen eine Ungeeignetheit abgeleitet werden könnte,

weist das Urteil nicht aus. Anhaltspunkte für durch Drogenkonsum bedingte Beeinträchtigungen der Eignung des Angeklagten zum Führen eines Kraftfahrzeugs bei den der Verurteilung zugrunde liegenden Taten lassen sich dem angefochtenen Urteil ebenfalls nicht entnehmen. Im Gegenteil sprechen die zu den persönlichen Verhältnissen getroffenen Feststellungen über die geringe Häufigkeit des Konsums von Kokain und die Anlässe für diesen Konsum dagegen, dass es bei dem Angeklagten zu einem den Auslieferungsfahrten vorausgegangenen Gebrauch von Kokain oder sonstigen Betäubungsmitteln gekommen sein könnte. Es fehlt damit an tragfähigen Feststellungen für das Vorliegen verkehrssicherheitsrelevanter Eignungsmängel bei dem Angeklagten. Solcher Mängel bedarf es aber für die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis.

11 c) Angesichts der festgestellten Modalitäten der Auslieferungsfahrten durch den Angeklagten und dessen lediglich sporadischen, nicht mit diesen Fahrten in Zusammenhang stehenden Drogenkonsums schließt der Senat die Möglichkeit weitergehender Feststellungen, die eine verkehrssicherheitsrelevante Ungeeignetheit im Sinne von § 69 Abs. 1 StGB begründen könnten, aus. Er lässt daher in entsprechender Anwendung von § 354 Abs. 1 StPO den Maßregelausspruch entfallen.

12 3. Der Senat erstreckt den Wegfall der Maßregel nicht auf die nicht revidierenden Mitangeklagten W. und Sc., denen das Landgericht ebenfalls jeweils die Fahrerlaubnis bei einer Sperrfrist von zwei Jahren entzogen hat. Zwar liegt den Maßregelanordnungen auch das rechtsfehlerhafte Verständnis der „Ungeeignetheit“ gemäß § 69 Abs. 1 StGB zugrunde, so dass eine Erstreckung nach § 357 StPO rechtlich in Erwägung gezogen werden könnte (vgl. insoweit BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2009 – 2 StR 305/09, NStZ-RR 2010, 118). Da die Voraussetzungen der fehlenden Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Rahmen von § 69 Abs. 1 StGB als charakterliche Ungeeignetheit jedoch jeweils auf die höchst individuellen Verhältnisse des Täters bzw. Tatbeteiligten bezogen werden müssen, war keine Erstreckung vorzunehmen (dazu BGH, Beschlüsse vom 29. Juni 1994 – 2 StR 265/94, BGHR StPO § 357 Erstreckung 4; vom 4. September 1998 – 2 StR 390/98, NStZ-RR 1999, 15; vom 16. April 2003 – 2 StR 60/03, juris Rn. 8 <jeweils zu § 64 StGB>; BGH, Beschluss vom 24. November 2009 – 4 StR 422/09 Rz. 8 <zu § 67 Abs. 2 StGB>).

02. *) 1. Während der Senat dazu neigt, **Trunkenheitsfahrten mit einem Fahrrad wegen der damit in erster Linie verbundenen Selbstgefährdungen nicht als „erheblich“ i.S. des § 64 StGB anzusehen, so ist demgegenüber die Erheblichkeitsschwelle bei einer Trunkenheitsfahrt mit einem Mofa (jedenfalls im vorliegenden Fall) überschritten.**

3. Das Revisionsgericht ist bei einer zulässig erhobenen Revision nicht gehindert, das angefochte-

ne Urteil aufzuheben, wenn eine Prüfung der Maßregel nach § 64 StGB unterblieben ist, obwohl die tatrichterlichen Feststellungen zu einer solchen Prüfung gedrängt hätten.

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Hameln hatte den Angeklagten mit Urteil vom 15.10.2013 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von fünf Monaten, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wurde, verurteilt, ihm eine isolierte Sperrfrist von fünf Jahren und sechs Monaten für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis auferlegt und ein Fahrverbot von drei Monaten verhängt. Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft hat die Kammer in dem angefochtenen Urteil das Urteil des Amtsgerichts Hameln mit der Maßgabe abgeändert, dass die Vollstreckung der Freiheitsstrafe nicht zur Bewährung ausgesetzt wird. Hiergegen wendet der Angeklagte sich mit seiner Revision.

Aus den Gründen:

Die Revision des Angeklagten hat – vorläufig – Erfolg und führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache.

Der Schuldspruch im Urteil des Amtsgerichts Hameln war durch die wirksame Berufungsbeschränkung der Staatsanwaltschaft in Rechtskraft erwachsen. Im Rahmen des Rechtsfolgenausspruchs im angefochtenen Urteil wären jedoch Ausführungen zur Frage der Notwendigkeit einer Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB notwendig gewesen.

Zwar beschwert die Nichtanordnung der Maßnahme nach § 64 StGB den Angeklagten grundsätzlich nicht. (BGH NStZ-RR 2009, 252; Senat, Beschluss vom 20. März 2013, 32 Ss 53/13). Da der Angeklagte hier die Nichtanwendung des § 64 StGB von seinem Rechtsmittelangriff nicht ausgenommen hat, ist sie aufgrund der allgemeinen Sachrüge vom Senat zu überprüfen.

Die Anordnung einer Maßregel nach § 64 StGB setzt die Gefahr voraus, dass der Angeklagte infolge seines Hanges erhebliche rechtswidrige Taten begehen wird. Einigkeit besteht darüber, dass wegen des Erfordernisses der Erheblichkeit die Gefahr der Begehung reiner Bagatelldaten in der Regel nicht ausreichend ist. Als Bagatelldaten werden in diesem Zusammenhang z. B. Gewalt und drohungsfreie Beleidigungen, Hausfriedensbruch in öffentlichen Gebäuden, geringfügige Diebstähle oder der Erwerb kleiner Rauschgiftmengen zum Eigenkonsum angesehen (vgl. dazu Senat, a. a. O.; Fischer, StGB, 61. Aufl., § 64 Rdnr. 16 m. w. N.).

Bei der Trunkenheitsfahrt des Angeklagten mit einem Fahrrad mit Hilfsmotor handelt es sich bereits um eine erhebliche Straftat im Sinne dieser Vorschrift. Der Angeklagte ist zu einem Zeitpunkt, zu dem die Straßen vorhersehbar nicht menschenleer sind, mit seinem Mofa im Innenstadtbereich H. gefahren und war

dabei derart alkoholisiert, dass er sich an das Tatgeschehen im Nachhinein nicht mehr erinnern konnte. Ein solches Verhalten kann für andere Verkehrsteilnehmer mit erheblichen Gefahren verbunden sein, denn aufgrund der erheblichen Alkoholisierung war hier zu befürchten, dass der Angeklagte sein Mofa überhaupt nicht mehr unter Kontrolle hatte.

Im Übrigen ist die Kammer selbst im Rahmen der Entscheidung zur Verhängung der isolierten Sperre davon ausgegangen, dass von dem Angeklagten weitere verkehrsspezifische Gefahren für die Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer drohen. Insoweit kommt auch dem Umstand, dass der Angeklagte sein Mofa verkauft hat, kein entscheidendes Gewicht zu, da ein Verkauf einer Neuanschaffung nicht im Wege steht.

Eine Unterbringung in einer Entziehungsanstalt ist hier auch nach § 62 StGB nicht ausgeschlossen. Zwar ist gegen den Angeklagten nur eine Freiheitsstrafe von fünf Monaten verhängt worden. Bei der Abwägung, ob die Vollstreckung einer Maßregel nach § 64 StGB gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt, ist aber auch zu berücksichtigen, ob neben den Vollzug der Freiheitsstrafe auch ein zu erwartender Widerruf von Bewährungsstrafen tritt (OLG Celle, NStZ-RR 2012, 108; OLG Celle, Beschluss vom 20. März 2013, 32 Ss 53/13). Die erfolgreiche Absolvierung einer Maßregel kann nämlich auch bei den anstehenden Entscheidungen über einen Bewährungswiderruf von Relevanz sein. Zum anderen hat das Bundesverfassungsgericht § 67 Abs. 4 StGB für verfassungswidrig erklärt, soweit er die Anrechnung einer im Maßregelvollzug verbrachten Zeit auf sogenannte verfahrensfremde Freiheitsstrafen auch in Härtefällen ausschließt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 27. 03. 2012, 2 BvR 2258/09).

Auch im Übrigen, also insbesondere unter dem Gesichtspunkt der für die Anordnung einer Maßregel nach § 64 StGB erforderlichen Erfolgsaussichten, erscheint eine solche Maßregel hier nach den übrigen Feststellungen der Kammer zu bisherigen Therapieversuchen nicht von vornherein aussichtslos.

Die Frage der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt wird daher in einer neuen Hauptverhandlung unter Hinzuziehung eines Sachverständigen (§ 246a StPO) zu prüfen sein.

Der Rechtsfolgenausspruch unterlag insgesamt der Aufhebung, da der Senat aufgrund der grundsätzlich bestehenden Wechselwirkung zwischen Strafe und Maßregel nicht ausschließen konnte, dass die Kammer in einer erneuten Hauptverhandlung zu einer milderen Strafe kommen würde.

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des Oberlandesrichters
Celle)

03. 1. Nimmt der Betroffene nach dem Konsum von Cannabis als Kraftfahrer am Straßenverkehr teil, handelt er nach § 24a Abs. 3 StVG fahrlässig, wenn er nicht sicher sein kann, dass der Rausch-

mittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum abgebaut ist. Kann er diese Gewissheit nicht erzielen, darf er nicht am Straßenverkehr teilnehmen.

2. Im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass, an der objektiven Sorgfaltpflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert bei der Fahrt erreicht wird.

Kammergericht Berlin,

Beschluss vom 14. Oktober 2014 – 3 Ws (B) 375/14,
3 Ws (B) 375/14 - 162 Ss 93/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis nach § 24a Abs. 2, 3 StVG zu einer Geldbuße von 575,00 Euro verurteilt und unter Zubilligung des Erstverüberrprivilegs (§ 25 Abs. 2a StVG) ein einmonatiges Fahrverbot nach § 25 Abs. 1 StVG festgesetzt. Das Amtsgericht hat folgende Feststellungen getroffen:

„Der Betroffene konsumiert gelegentlich Cannabis. Dies ist, seinen Angaben zufolge, im Medienbereich nicht unüblich, und ‚hin und wieder‘ hat er bei Veranstaltungen mal ‚an einem Joint gezogen‘. Im März 2013 befand sich der Betroffene in der Schweiz im Skiurlaub, wo er ebenfalls ab und zu einen Joint geraucht bzw. mitgeraucht hat. Das Cannabis wurde ihm von Schweizer Freunden bzw. Bekannten zur Verfügung gestellt; wo diese es herhatten, war dem Betroffenen nicht bekannt. Am Abend des 18. März 2013 fand zum Ende des Skiurlaubs eine Art Abschiedsfeier statt, die sich bis in die frühen Morgenstunden des 19. März 2013, gegen 03:00 Uhr oder 04:00 Uhr, hinzog und bei welcher der Betroffene auch an Joints mitrauchte und so genannte ‚Haschischkekse‘ aß, ohne dass Einzelheiten zur Konsummenge konkret festgestellt werden konnten. Zurück in Berlin befuhr der Betroffene am Folgetag, dem 20. März 2013, gegen 19:45 Uhr mit dem PKW ... die H-Straße in B., obwohl er bei gehöriger Selbstprüfung und Gewissensspannung hätte wissen können, dass er noch unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis stand. Die ihm am Tattag um 21:05 Uhr entnommene Blutprobe wies 1,4 ng/ml Tetrahydrocannabinol, 28 ng/ml THC-Carbonsäure (und 0,27 ng/ml 11-Hydroxy-THC) auf.“

Die Beweise hat das Amtsgericht u. a. wie folgt gewürdigt:

„Die Feststellungen zum Zeitpunkt seines letzten Konsums von Cannabis beruhen gleichfalls auf den glaubhaften Angaben des Betroffenen, welche im Ergebnis durch das Gutachten des Sachverständigen Dr. R., früher Toxikologe im Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin, bestätigt werden. Dieser hat überzeugend er-

klärt, dass das Untersuchungsergebnis mit ganz gelegentlichem Cannabiskonsum nicht in Einklang zu bringen sei, bei mehrtägigem Rauchen von Joints und dem zusätzlichen Konsum mehrerer Haschischkekse aber schon. In diesem Fall können die festgestellten Werte von THC und THC-Carbonsäure zutreffen. Das Gericht ist daher nach eigener Prüfung unter Berücksichtigung der Erläuterungen des Sachverständigen den Angaben des Betroffenen gefolgt und zu seinen Gunsten von einem letzten THC-Konsum am 19.03.2013 um 03:00 Uhr, also knapp 41 Stunden vor der Tat bzw. rund 42 Stunden vor der Blutentnahme, ausgegangen.“

Im Rahmen der rechtlichen Würdigung führt das Amtsgericht weiter aus:

„Dabei spielten die vom Zeugen Polizeikommissar E. festgestellten Ausfallerscheinungen (Zittern, geweitete Pupillen, verlangsamte Pupillenreaktion, grundloses Kichern) im Ergebnis keine Rolle, denn konkrete Anhaltspunkte dafür, dass diese Körperreaktionen zwingend rauschmittelbedingt waren, lagen ebenso wenig vor, wie dafür, dass diese dem Betroffenen bewusst gewesen sind.

Der Betroffene ist vielmehr der Auffassung, dass er nicht fahrlässig gehandelt habe, denn er habe sich gut und fahrtauglich gefühlt, und so lange (fast 41 Stunden) nach dem letzten Konsum habe er nicht mehr damit rechnen müssen, dass in seinem Körper noch THC wirke. Diese Auffassung ist unzutreffend. Fahrlässig handelt nach allgemeiner Ansicht, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt subjektiv vorwerfbar außer Acht lässt. Dies hat der Betroffene getan. Es ist für jeden Laien ohne weitere Schwierigkeiten feststellbar, wie lange der Konsum von THC im Körper nachweisbar ist. Soweit der Betroffene behauptet hat, er habe ‚im Internet‘ (ohne weitere Konkretisierungen) nachgelesen, dass die Wirkung von Cannabis nach etwa acht Stunden nachlasse, hat ihm das Gericht nicht geglaubt. Eine ganz simple Eingabe der Begriffe ‚Cannabis‘ und ‚Auto fahren‘ in der Suchmaschine ‚Google‘ ergibt bereits auf der ersten Seite mehrere Treffer zu Foren (beispielsweise forum.suchtmittel.de und forum.jurathek.de), in denen wiederholt darauf hingewiesen wird, dass Cannabis noch 48 bis 72 Stunden nach dem Konsum nachweisbar sei und dass man mindestens so lange nicht Autofahren solle, wolle man nicht ‚seinen Führerschein riskieren‘. Die entsprechende Suche des erkennenden Richters hat hinsichtlich beider genannter Foren und entsprechender Beiträge jeweils unter einer Minute gedauert. Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, ob und in welchem Ausmaß diese Behauptungen letztlich unbekannter Forenmitglieder wissenschaftlich zutreffend oder erwiesen sind. Es kommt allein darauf an, dass der Betroffene als Laie sich unproblematisch und mit sehr geringfügigem Zweitaufwand hätte hierüber informieren

können; dass er ausschließlich Suchergebnisse mit einer Wirkungsdauer von bis zu acht Stunden gefunden haben will, glaubt ihm das Gericht nicht.“

Gegen das Urteil wendet sich der Betroffene mit der Rechtsbeschwerde. Der Einzelrichter des Bußgeldsenats hat die Sache nach § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG zur Fortbildung des Rechts auf den Senat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen.

Aus den Gründen:

Das nach § 79 Abs. 1 OWiG statthafte und im Übrigen zulässige Rechtsmittel hat keinen Erfolg. Die Urteilsfeststellungen tragen die Verurteilung wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG.

1. Rechtsfehlerfrei hat das Amtsgericht festgestellt, dass der Betroffene am 20. März 2013 gegen 19.45 Uhr ein Kraftfahrzeug geführt hat, obwohl er unter der Wirkung von Cannabis stand. Es war aufgrund des in der Hauptverhandlung verlesenen chemisch-toxikologischen Gutachtens des Landeskriminalamts davon überzeugt, dass auf den Betroffenen zur Tatzeit 1,4 ng/ml Tetrahydrocannabinol wirkten. Dieser Wirkstoff der Cannabispflanze steht auf der Liste der berauschenden Mittel und Substanzen (Anlage zu § 24a Abs. 2 Satz 2 OWiG). Der festgestellte Wert liegt auch über dem in Anschluss an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156]) von der „Grenzwertkommission“ (vgl. Blutalkohol 2007, 311) entwickelten sog. analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml und belegt sicher, dass der Betroffene tatsächlich unter der Einwirkung von Cannabis stand (vgl. OLG Saarbrücken NJW 2007, 309 [= BA 2007, 176]). Das Tatbestandsmerkmal „Wirkung“ ist bereits verwirklicht, wenn der Rauschmittel-Wirkstoff von dem entsprechenden Rezeptor im Zentralnervensystem aufgenommen wurde, eines tatsächlich wahrnehmungs- oder verhaltensbeeinflussenden oder eines die Fahrtüchtigkeit mindernden Effekts bedarf es nicht (OLG Bremen NZV 2006, 276 [= BA 2007, 179]; Stein, NZV 2003, 251 <Anm. zu KG NZV 2003, 250 [= BA 2003, 450]>). Auf den Zeitpunkt der Rauschmittelaufnahme kommt es insoweit ebenfalls nicht an (vgl. König, NSTz 2009, 425). Schließlich bedarf es auch eines Toleranzabzugs für Messungenauigkeiten, wie sich aus dem Wesen des analytischen Grenzwerts ergibt, nicht (vgl. OLG Saarbrücken NJW 2007, 309; OLG Karlsruhe 2007, 249 [= BA 2007, 176]; Eisenmenger, NZV 2006, 24).

2. Als rechtsfehlerfrei erweist sich auch die Annahme (zumindest unbewusst) fahrlässiger Tatbegehung (§ 24a Abs. 3 StVG).

a) Im Sinne des § 10 OWiG handelt fahrlässig, wer die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und im Stande ist, außer Acht lässt. Erkennt der Täter die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung nicht, handelt er unbewusst fahrlässig; erkennt er diese Möglichkeit, ist mit ihr aber nicht einverstanden und vertraut ernsthaft darauf, sie werde nicht eintreten, so handelt er bewusst fahrlässig (vgl. Göhler/Gürtler, OWiG 16. Aufl., § 10

Rn. 6; Rengier in *Karlsruher Kommentar, OWiG* 4. Aufl., § 10 Rn. 15; Bohnert, *OWiG* 3. Aufl., § 10 Rn. 17).

b) Bezogen auf die hier in Rede stehende Tatbestandsverwirklichung des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Cannabiskonsums entweder erkannt haben muss (bewusste Fahrlässigkeit) oder zumindest hätte erkennen können und müssen (unbewusste Fahrlässigkeit) (vgl. OLG Hamm NJW 2005, 3298; Blutalkohol 48, 288; OLG Brandenburg Blutalkohol 45, 135; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309). Dabei reicht es nicht aus, dass der Betroffene nur hinsichtlich des Konsumvorgangs schuldhaft gehandelt hat; der Fahrlässigkeitsvorwurf muss sich auch darauf beziehen, dass das Rauschmittel noch im Tatzeitpunkt wirken kann (vgl. OLG Saarbrücken NJW 2007, 309). Nicht erforderlich ist hingegen, dass der Betroffene die leistungsbeeinträchtigende Wirkung verspürt oder auch nur für möglich hält (vgl. OLG Zweibrücken *NStZ* 2002, 95 [= BA 2002, 129]; König, *NStZ* 2009, 425). Vielmehr genügt es, wenn er mit der Möglichkeit rechnen muss, dass sich das Rauschmittel bei Antritt der Fahrt noch nicht vollständig abgebaut hat und dementsprechend noch wirken kann (vgl. OLG Frankfurt *NZV* 2010, 530; König in *Hentschel/König/Dauer*, 42. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b; König, *NZV* 2009, 425; Stein, *NZV* 1999, 441). Einen „spürbaren“ oder auch nur „messbaren“ Wirkungseffekt muss sich der Betroffene nicht vorstellen, zumal ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit des Abbaus von Rauschmitteln ebenso wie atypische Rauschverläufe in Rechnung stellen muss (vgl. OLG Bremen *NZV* 2006, 276; Blutalkohol 51, 26; OLG Frankfurt *NZV* 2010, 530; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309; OLG Zweibrücken *NStZ* 2002, 95; LK-König, *StGB* 11. Aufl., § 316 Rn. 225). Erst recht nicht erforderlich ist, dass er zu einer exakten physiologischen und biochemischen Einordnung in der Lage ist oder dass er Leistungsbeeinträchtigungen oder sogar Fahrunsicherheit bei sich wahrnimmt (vgl. König, *NStZ* 2009, 425; Stein, *NZV* 2003, 251).

c) Nach der Einführung des § 24a StVG ist der Fahrlässigkeitsvorwurf zunächst lediglich in „extremen Ausnahmefällen“ (vgl. OLG Zweibrücken *NZV* 2001, 483 [= BA 2002, 129]) problematisiert und verneint worden. Seit dem Jahr 2005 wurde in der obergerichtlichen Rechtsprechung jedoch – soweit ersichtlich auf einen Beschluss des OLG Hamm (*NZV* 2005, 428 [= BA 2006, 232]) zurückgehend – zunehmend und zuletzt nahezu einheitlich entschieden, dass der Vorwurf der (auch unbewussten) Fahrlässigkeit nicht erhoben werden könne, wenn zwischen dem Drogenkonsum und der Fahrt „längere Zeit“ vergangen sei. Hier könne es an der Erkennbarkeit fehlen (vgl. Senat *NZV* 2009, 572 [= BA 2009, 341]; *DAR* 2010, 274; *VRS* 126, 109; OLG Bremen *NZV* 2006, 276; OLG Celle *NZV* 2009, 89 [= BA 2009, 100]; OLG Frankfurt *NStZ-RR* 2007, 249 [= BA 2007, 318]; *NZV* 2010, 530; OLG Hamm NJW 2005, 3298; OLG Karlsruhe Blutalkohol 49, 108; OLG Saarbrücken NJW 2007,

309 und 1373; OLG Stuttgart *DAR* 2011, 218; OLG Zweibrücken Blutalkohol 46, 99), weil mit zunehmendem Zeitablauf das Bewusstsein dafür schwinde, dass der zurückliegende Drogenkonsum noch Auswirkungen in der Gegenwart haben könne (vgl. Senat *DAR* 2010, 274; *VRS* 126, 109; OLG Bremen Blutalkohol 51, 26; OLG Stuttgart *DAR* 2011, 218). Hiervon sind indes wiederum Ausnahmen gemacht worden, wenn „höhere“ THC-Konzentrationen gemessen worden sind (vgl. Senat *DAR* 2010, 274 m. w. N.; OLG Bremen *NZV* 2006, 276) oder wenn besondere Umstände dem Betroffenen Anlass geben mussten, sich bewusst zu machen, dass der zurückliegende Cannabiskonsum noch Auswirkungen haben konnte (vgl. OLG Celle *NZV* 2009, 89). In letzterem Fall müsse der Tatrichter nähere Ausführungen dazu machen, aufgrund welcher Umstände es sich dem Betroffenen aufdrängen musste, dass der Rauschmittelkonsum noch nachweisbar sein konnte (vgl. OLG Frankfurt *NZV* 2010, 530; OLG Karlsruhe Blutalkohol 49, 108).

Die Anwendung dieser Grundsätze veranlasste die Oberlandesgerichte zwar nicht dazu, die Betroffenen freizusprechen. Vielmehr hoben sie Verurteilungen – wohl zumeist wegen eines Darstellungsmangels – auf, verwiesen die Sachen zurück und erlegten den Amtsgerichten auf, ergänzende Feststellungen insbesondere zur Erkennbarkeit der fortdauernden Drogenwirkung oder zum Zeitpunkt der Rauschmittelaufnahme zu treffen (vgl. König, *NStZ* 2009, 425 m. N.). Es kann jedoch als sicher gelten, dass diese Feststellungen von den Tatgerichten fast nie getroffen werden konnten und somit letztlich zu Freisprechungen führten. Dies dürfte der Grund sein, warum im Schrifttum gerügt wurde, § 24a StVG drohe unter dem Regime der „Längere-Zeit-Rechtsprechung“ „faktisch leer zu laufen“, und es werde im sachwidrig privilegierten Umgang mit Drogen „vielleicht einfach ein wenig wirklichkeitsfremd am schlechten Gewissen des Betroffenen vorbeijudiziert“ (vgl. Tolksdorf, *DAR* 2010, 686).

Zu einer übereinstimmenden Bestimmung des Zeitraums, ab dem ein Kraftfahrer nicht mehr mit der Einwirkung von Cannabis rechnen muss, ist es nicht gekommen. In einer überschlägigen Gesamtschau ergibt sich allerdings, dass einige Obergerichte bei etwa 20 Stunden von einer „längeren Zeit“ ausgehen, nach deren Ablauf mit dem THC-Abbau gerechnet werden kann (vgl. König, *NStZ* 2009, 425). So hat etwa das OLG Bremen (*NZV* 2006, 277) entschieden, an der Fahrlässigkeit könne es zwar bei einem „mehrere Tage zurückliegenden Konsum“ fehlen, nicht aber bei einer THC-Konzentration von 44 ng/ml und (nur) einer Nacht zwischen Konsum und Rauschfahrt. Lügen zwischen Konsum und Fahrt 24 bis 28 Stunden, könne bei einem THC-Gehalt von 1,4 ng/ml zur Tatzeit nicht ohne weiteres auf Fahrlässigkeit geschlossen werden (vgl. OLG Bremen Blutalkohol 51, 26). Ebenso hat das OLG Celle (*NZV* 2009, 89) entschieden, als bei einem THC-Gehalt von 2,7 ng/ml zwischen Konsum und Fahrtantritt 23 Stunden lagen. Das OLG Hamm

(Blutalkohol 49, 270) hat den Rückschluss auf fahrlässige Tatbegehung versagt, wenn nach dem Konsum „knapp ein Tag“ vergangen sei und bei der Fahrt der THC-Gehalt im Blutserum 1,8 ng/ml betrage. Ebenso hat der Senat – durch den Einzelrichter – jüngst bei einem THC-Gehalt von 4,7 ng/ml und einem zwischen Konsum und Fahrt liegenden Zeitraum von „weniger als 24 Stunden“ entschieden (VRS 126, 109), bei 1,5 ng/ml THC und einer Wirkzeit von 14 bis 18 Stunden (DAR 2010, 274) sowie in einem weiteren Fall mit einem THC-Gehalt von 1,8 ng/ml und einem Konsum „am Vortag“, ohne dass hier die Tatzeit der Drogenfahrt bezeichnet worden wäre (Senat NZV 2009, 572). Desgleichen hat das OLG Karlsruhe (Blutalkohol 49, 108) den vom Tatrichter bei einem THC-Wert von 6 ng/ml und einem zwei Tage vor dem Fahrtantritt liegenden Konsum gezogenen Rückschluss auf Fahrlässigkeit beanstandet. Schließlich hat das OLG Stuttgart in einem obiter dictum bekundet, bei einer Tatzeit um 16.50 Uhr und einem THC-Wert von 1,1 ng/ml dürfe auf Fahrlässigkeit geschlossen werden, wenn das Rauschmittel „am Abend oder in der Nacht“ zuvor konsumiert worden sei.

In vielen der den OLG-Judikaten zugrunde liegenden Fällen konnte das Amtsgericht keine Feststellungen zum Konsumzeitpunkt treffen. Hier hat etwa das OLG Frankfurt (NZV 2010, 530) entschieden, dass bei einem THC-Messwert von 4,6 ng/ml nicht auf Fahrlässigkeit geschlossen werden könne. Dieselben Bedenken hatten das OLG Karlsruhe (VRR 2014, 313 [= BA 2014, 355] <Volltext bei juris>) bei einem THC-Wert von 1,5 ng/ml und das OLG Saarbrücken (NJW 2007, 309) bei einem Wert von 1,0 ng/ml.

d) Demgegenüber sind zuletzt obergerichtliche Entscheidungen ergangen, welche in Übereinstimmung mit Peter König (in Hentschel/König/Dauer, 42. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b; DAR 2007, 626; 2010, 277 <Anm. zu KG DAR 2010, 274>; NSTZ 2009, 425; vgl. auch Janker in Burmann/Hess/Jahnke/Janker, 22. Aufl., § 24a StVG Rn. 7; NK-GVR/Krumm, § 24a StVG Rn. 26, 28; Tolksdorf, DAR 2010, 686) die faktische Beschränkung des Fahrlässigkeitsvorwurfs auf die drei Fallgruppen ‚Zeitnahe Konsum‘, ‚Hoher THC-Wert‘ und ‚Erkennbarkeit aufgrund besonderer Umstände‘ als zu eng ansehen (vgl. OLG Bremen NSTZ-RR 2014, 257 [= BA 2014, 279]; OLG Frankfurt NSTZ-RR 2013, 47 [= BA 2013, 28]; OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; mit Einschränkung auch OLG Stuttgart DAR 2011, 218). In diesen Judikaten sind die sich aus der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs und dem Erfordernis effektiven Rechtsgüterschutzes ergebenden besonders hohen Sorgfaltsanforderungen betont worden, die jedem Rauschmittelkonsumenten eine Pflicht auferlegen, sich gewissenhaft und gründlich über die Wirkdauer von Drogen zu informieren und bei verbleibenden Unklarheiten die Fahrt zu unterlassen.

e) Dem folgt der Senat. An seiner Rechtsprechung, einem Betroffenen, dessen Cannabiskonsum „längere Zeit“ (DAR 2010, 274: 14 bis 18 Stunden) zurückliegt,

könne ohne Hinzutreten besonderer Umstände kein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden, hält er nicht fest. Im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass, an der Sorgfaltspflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert bei der Fahrt erreicht wird. Denn nach § 24a Abs. 3 StVG handelt bereits fahrlässig, wer nach dem Konsum berauschender Mittel ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich sicher sein zu können, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist (Anschluss an OLG Bremen NSTZ-RR 2014, 257). Kann der Konsument die Sicherheit nicht gewinnen, so darf er kein Kraftfahrzeug führen.

aa) Die sich aus §§ 10, 11 Abs. 2 OWiG ergebenden Sorgfaltsanforderungen leiten sich aus dem allgemeinen und in § 1 Abs. 2 StVG lediglich klarstellend normierten Verbot ab, andere zu schädigen (*neminem laede*). Je größer das Risiko einer Gefährdung und je schützenswerter das Rechtsgut ist, desto höher sind die Sorgfaltsanforderungen (vgl. BGH NJW 1991, 501; OLG Bremen NSTZ-RR 2014, 257). Da § 24a StVG als abstrakte Gefährdungsordnungswidrigkeit wichtige Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer schützt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349) und die Gefahren im Straßenverkehr, wo Nachlässigkeiten und Irrtümer zu folgenschweren Unfällen führen, besonders hoch sind, sind auch die Sorgfaltsanforderungen besonders streng (LK-König, StGB 11. Aufl., § 315c Rn. 66). Folgerichtig muss sich ein Kraftfahrer vor Fahrtantritt nicht nur über die Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs (§ 23 StVO) und seiner Ladung (§ 22 StVO), sondern auch über seine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit (§ 2 Abs. 1 FeV; § 31 Abs. 1 StVZO; auch §§ 315c, 316 StGB) sicher sein. Hat er diese Sicherheit nicht, weil er zum Beispiel die Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs (vgl. BGH NJW 1967, 211) oder die Wirkdauer eines Medikaments oder einer Droge (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 4. November 1975 – 2 Ss 493/75 – <Red. Leitsatz: VM 1976, Nr. 19>; OLG Hamm Blutalkohol 48, 288) nicht beurteilen kann, so muss er sich erkundigen. Wie weit in Bezug auf die technische Verkehrssicherheit von Kraftfahrzeugen die Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr gehen, zeigt eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs, in der von einer allgemeinen Verpflichtung ausgegangen wird, „vor Antritt der Fahrt die Sicherheit des Fahrzeugs und damit die Wirksamkeit der Bremsanlage zu überprüfen“; selbst bei einem entliehenen Fahrzeug müssen zumindest noch dahingehende Erkundigungen beim Halter eingeholt werden (vgl. BGH NJW 1967, 211). In Bezug auf die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit ist entschieden worden, dass eine Fahrt unterbleiben muss, wenn die Gefahr eines epileptischen Anfalls (vgl. BGH NJW 1995, 795 [= BA 1995, 290]) und wenn kurz nach einem Herzinfarkt die Gefahr eines Rückfalls besteht (vgl. LG Heilbronn VRS 52, 188). Entsprechendes ist für Ermüdung (BGH VersR 1959, 445 und 1967, 808) sowie für eingeschränktes Sehvermögen (vgl. BGH JZ 1968, 103; NJW 1974, 948) entschieden worden. Vor

längerer Zeit ist sogar von Fahrlässigkeit ausgegangen worden, als ein Kraftfahrer trotz Heuschnupfens am Verkehr teilgenommen hat (vgl. AG Gießen NJW 1954, 612). Für altersbedingte Auffälligkeiten hat der Bundesgerichtshof (NJW 1988, 909) entschieden, ein Kraftfahrer sei verpflichtet, sich – gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines Arztes – zu vergewissern, ob er eine Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit noch durch Erfahrung, Routine und Fahrverhalten auszugleichen vermag. Für Medikamente gilt, dass ein Kraftfahrer die Gebrauchsanweisung des eingenommenen Medikaments beachten muss (vgl. OLG Braunschweig DAR 1964, 170; OLG Köln VRS 32, 349). Kann er die Gewissheit der Unbedenklichkeit nicht herstellen, darf er am Straßenverkehr nicht teilnehmen (vgl. OLG Hamm Blutalkohol 48, 288). Tut er es dennoch, so macht er sich nach § 315c StGB strafbar, wenn sich die (konkrete) Gefahr realisiert; kommt es zu keiner konkreten Gefährdung, so kann er sich, wenn das Medikament Rauschmittel enthält, nach § 316 StGB strafbar machen oder nach § 24a StVG ordnungswidrig verhalten.

bb) Unter Berücksichtigung dieser an der Optimierung des Rechtsgüterschutzes ausgerichteten Grundsätze verhält sich nach § 24a Abs. 3 StVG fahrlässig, wer nach dem Konsum berauschender Mittel ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich sicher sein zu können, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist.

aaa) Ein Cannabiskonsument kann in der Regel nicht exakt beurteilen, welche Zeit vergehen muss bis der Wirkstoff THC in seinem Blutserum unter den analytischen Grenzwert sinkt. Im Gegensatz zum Alkohol verläuft der Abbau nicht linear, sondern komplex. Er ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die dem Konsumenten unbekannt – z. B. in der Regel das äußere Drogenaufnahmegeschehen – oder unbekannt – z. B. meist die chemische Quantifizierung des Konsums – sein können. Eine zuverlässige Formel zur Berechnung des Abbaus existiert nicht (vgl. dazu ausführlich Senat DAR 2010, 274; 2013, 390; SVR 2012, 235 [= BA 2010, 245] <Volltext bei juris>; OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257). In den Fachkreisen wird demzufolge von unterschiedlich langen Nachweisdauern berichtet. So heißt es etwa in einer von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen und seit mindestens 2009 auf der Homepage des Bundesgesundheitsministeriums abrufbaren Studie: „Problematisch für die Festlegung von Abstinenzfristen zwischen Konsumende und der Teilnahme am Straßenverkehr (...) ist die ungeklärte Frage, wie lange Nachwirkungen bei den Wahrnehmungs-, Reaktions- und Leistungseinschränkungen wirksam sind. Die Fristen liegen in der Regel bei 24 Stunden (nach einmaligem Konsum), können aber bei intensiven Konsumenten bis zu vier Wochen betragen“ (vgl. Simon/Sonntag/Bühninger/ Kraus, Cannabisbezogene Störungen, www.bundesgesundheitsministerium.de).

Kommt der Cannabiskonsument der ihm obliegenden allgemeinen Erkundigungspflicht nach, wird er daher zwar erfahren, dass – etwa bei mäßigem und ein-

maligem Konsum – der THC-Wert mit einiger Wahrscheinlichkeit binnen 24 Stunden nach Konsumende unter 1,0 ng/ml im Blutserum gesunken sein kann. Sicher sein kann er sich angesichts des beschriebenen komplexen Abbaugeschehens jedoch nicht. Bei dieser Sachlage, dass nämlich Zweifel daran bleiben, ob das beabsichtigte Tun gefährlich und rechtswidrig ist, kennt die strafrechtliche Dogmatik nur eine Rechtsfolge: Der Betroffene muss von dem Verhalten Abstand nehmen (vgl. nur Roxin, Strafrecht AT 4. Aufl., § 24 Rn. 36). Daraus folgt, dass sich ein Rauschmittelkonsument nur dann in den Straßenverkehr begeben darf, wenn er sich der Gefahrlosigkeit seiner Fahrt gewiss sein kann. Vertraut er hingegen auf ungewisser Grundlage auf den Abbau der Droge und verwirklicht sich sein Einschätzungsrisiko, so handelt er objektiv und subjektiv fahrlässig (vgl. OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; AG Nördlingen Blutalkohol 43, 47; König, NStZ 2009, 425; Göhler/Gürtler, OWiG 17. Aufl., § 11 Rn. 26).

bbb) Zu einer Abschwächung dieses strengen Sorgfaltsmaßstabs gibt § 24a Abs. 3 StVG keinen Anlass. Ein Cannabiskonsument muss damit rechnen, dass in seinem Blutserum auch noch längere Zeit nach der Einnahme eine über dem analytischen Grenzwert liegende THC-Konzentration nachweisbar ist. Er kann sich auch nach längerer Karenzzeit nicht darauf berufen, dies sei so unwahrscheinlich, dass ihm eine Sorgfaltspflichtverletzung nicht mehr vorgeworfen werden könne. Zwar ist anerkannt, dass nicht jede Gefahr Grundlage einer Fahrlässigkeitszurechnung sein kann, und es liegt auf der Hand, dass die Wahrscheinlichkeit, sich nach § 24a StVG ordnungswidrig zu verhalten, mit jeder nach dem Rauschmittelkonsum vergehenden Stunde sinkt. Ob auch bei solcherart zuletzt erheblich verminderter Wahrscheinlichkeit der Rechtsgutsverletzung ein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden kann, hängt in erster Linie von der sozialen Bedeutung des riskanten Verhaltens ab (vgl. Roxin, a. a. O., § 24 Rn. 39). Bei sozial anerkannten Handlungen werden geringe Risiken toleriert, bei sozial missbilligenswerten, unnützlichen Handlungen (etwa bei wilden Motorradfahrten) kann jedes messbare Risiko eine Fahrlässigkeitsahndung tragen (vgl. Roxin, a. a. O.).

Der Konsum von Cannabis, so verbreitet er auch sein mag, kann nicht als sozial gebilligt oder rechtlich anerkannt gelten. Der unerlaubte Erwerb von Cannabis ist strafbewehrt (§ 29 Abs. 1 Nr. 1 BTMG). Das Bundesverfassungsgericht hat wegen der von der Droge und dem Drogenhandel ausgehenden Gefahren für den Einzelnen und die Allgemeinheit die „gesetzgeberische Konzeption“, den gesamten Umgang mit Cannabisprodukten (mit Ausnahme des Konsums selbst) einer umfassenden staatlichen Kontrolle zu unterwerfen, verfassungsrechtlich gebilligt (vgl. BVerfG Blutalkohol 43, 37). Der Konsum von Cannabis erscheint damit keinesfalls als sozial akzeptiert und nicht einmal als sozial neutral, sondern auch und gerade wegen des hohen Potentials für psychische Abhängigkeit (vgl. Möller in Hettenbach/Kahlus/Möller/Uhle, Drogen und Straßenverkehr 2. Aufl., § 3 Rn. 126)

als gesellschaftlich problematisch. Der Fahrtantritt kann somit auch „längere Zeit“ nach dem Konsum nicht als „erlaubtes Risiko“ (vgl. Binding, Die Normen und ihre Übertretung Band 4, 433; Roxin, Strafrecht AT 4. Aufl., § 11 Rn. 65; Kraatz, DAR 2011, 1) und schon gar nicht als sozialadäquat gelten.

Es kann offen bleiben, ob man im Hinblick auf die gesetzgeberische Konzeption der Reglementierung und weitgehenden Pönalisierung des Umgangs mit Cannabis den Rechtsgedanken der Ingerenz für eine Verschärfung des Sorgfaltsmaßstabs heranziehen müsste. Bereits im Ansatz entfällt jedenfalls jeder anerkanntenswerte Grund, den Drogen konsumierenden Verkehrsteilnehmer bei der Bestimmung des von ihm zu beachtenden Sorgfaltsmaßstabs zu privilegieren (vgl. auch OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257; Tolksdorf DAR 2010, 686).

ccc) Eine Einschränkung des strengen Sorgfaltsmaßstabs ergibt sich auch nicht aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz oder dem Gesichtspunkt der Unzumutbarkeit normgemäßen Verhaltens. Zwar verlangt § 24a StVG nach den hier vertretenen Grundsätzen von dem Drogenkonsumenten, dass er kein Kraftfahrzeug führen darf, solange er nicht ganz sicher sein kann, dass der Wirkstoff unter den analytischen Grenzwert gesunken ist. Diese Sicherheit wird der einmalige Konsument – je nach Intensität des allenfalls ihm bekannten Konsums – erst nach mehreren Tagen haben können, der Gelegenheitskonsument wird noch länger zuwarten müssen, und der Dauer- und Langzeitkonsument wird diese Sicherheit angesichts der Eigenart, dass sich THC im Fettgewebe ablagert und erst bei Abstinenz wieder ausgeschieden wird (vgl. Skopp u.a., Archiv für Kriminologie 212, 83; 228, 46; Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehrsrecht, 2007, 122, 152), ohne Enthaltbarkeit nie gewinnen können. Schon wegen des durch § 24a StVG geschützten überragend wichtigen Rechtsguts der Sicherheit des Straßenverkehrs ist ihm dieses normgemäße Verhalten jedoch ohne weiteres zuzumuten (vgl. OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257; König, DAR 2010, 277 <Anm. zu KG DAR 2010, 274>).

Unzutreffend wäre der Einwand, ein Cannabiskonsument könne angesichts der uneinheitlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Abbaugeschehen im Grunde nie Gewissheit darüber erlangen, ob der Wirkstoff vollständig verstoffwechselt ist. Denn jedenfalls als ultima ratio hat er die nicht nur theoretische Möglichkeit, sein Blut in einem Labor untersuchen zu lassen. Dass einem Verkehrsteilnehmer, der an seinem gesundheitlichen oder geistigen Zustand Ausfälle erkennt, zur Sicherstellung seiner Fahrsicherheit ein Arztbesuch zugemutet werden kann, ist anerkannt (vgl. BGH NJW 1988, 909; für Cannabis: OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257: „Fachkundiger Apotheker oder Mediziner“). Es besteht kein Grund, einen Konsumenten von Cannabis, dessen massive Leistungseintrüchtigungen im Bereich des Zeitgefühls, der optischen und akustischen Wahrnehmung und des Reaktions- und Konzentrationsvermögens belegt sind

und zur Aufnahme in die Anlage zu § 24a StVG geführt haben, anders zu behandeln als etwa betagte Verkehrsteilnehmer, die Ausfallerscheinungen zum Anlass nehmen müssen, sich ihre Fahreignung ärztlich bestätigen zu lassen (vgl. BGH NJW 1998, 909). Dies gilt umso mehr als der Rauschgiftkonsument seinen Zustand in der Regel absichtlich, nämlich zur Erzielung des Rauschs, herbeigeführt hat, während im anderen Fall Beeinträchtigungen altersbedingt und damit schicksalhaft auftreten.

ddd) Der Fahrlässigkeitsvorwurf kann auch nicht unter dem Gesichtspunkt entfallen, dass in früherer Rechtsprechung unzutreffend davon ausgegangen oder zumindest der Eindruck erweckt worden ist, THC sei nur wenige Stunden nach dem Cannabiskonsum nachzuweisen (diesen Einwand insgesamt anzweifeln: König, DAR 2010, 277 <Anm. zu KG DAR 2010, 274>). Als zumindest problematisch muss allerdings in diesem Zusammenhang auch der Erläuterungstext gelten, den das Landeskriminalamt (Kompetenzzentrum Kriminaltechnik) standardisiert seinen toxikologischen Untersuchungsberichten unter dem Stichwort „Interpretation“ beifügt. Darin heißt es: „Innerhalb eines Zeitraums von zwei bis vier Stunden (teilweise bis zu sieben Stunden) nach dem Konsum muss mit einer Beeinflussung gerechnet werden.“ Das ist zwar nicht ganz falsch, erweckt aber den unzutreffenden Eindruck, mit einer „Beeinflussung“ (und einem Wirkstoffnachweis) sei nach mehr als sieben Stunden nicht mehr zu rechnen.

Abgesehen davon, dass die Urteilsfeststellungen keinen Hinweis darauf geben, der Betroffene könnte sich mit der Rechtsprechung oder den Gutachten des LKA befassen haben, lässt die zitierte Jurisdiktion die Sorgfaltspflichtverletzung nicht entfallen, weil zuletzt mehrere obergerichtliche Entscheidungen veröffentlicht worden sind, die gerade nicht ausschlossen, dass die Drogen mehrere Tage vor Fahrtantritt eingenommen worden waren (vgl. OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257; OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; OLG Frankfurt NZV 2010, 530). Sollte sich der Betroffene mit der zu § 24a StVG ergangenen Rechtsprechung befassen haben, konnte sich für ihn jedenfalls keine gesicherte Erkenntnisgrundlage für die Annahme ergeben, der Cannabiswirkstoff sei vor Fahrtantritt abgebaut.

eee) Allerdings ist die Formulierung des Amtsgerichts, es sei „für jeden Laien ohne weitere Schwierigkeiten feststellbar, wie lange der Konsum von THC im Körper nachweisbar ist“ missverständlich. Seine weiteren Überlegungen ergeben indes, dass der Tatrichter keineswegs erklären wollte, die individuelle, auf den Betroffenen bezogene Nachweiszeit sei – gegebenenfalls mit einer Rückrechnungsformel – zu ermitteln. Vielmehr wird klargestellt, bereits eine überschlägige Internetrecherche ergebe, dass THC häufig oder in einzelnen Fällen noch wesentlich länger nachweisbar sei als vom Betroffenen vermutet. Sachlich nachvollziehbar und rechtlich zutreffend geht das Amtsgericht damit davon aus, dass der Betroffene eine Feststel-

lung, der Wirkstoff des Cannabis sei abgebaut, gerade nicht sicher treffen konnte und daher darauf verzichten musste, ein Kraftfahrzeug zu führen.

Nach allem hat das Amtsgericht rechtsfehlerfrei den Fahrlässigkeitsvorwurf erhoben und zutreffend davon abgesehen, dem Betroffenen, der etwa 41 Stunden nach dem inhalativen und oralen Konsum von Cannabis darauf vertraute, das Rauschmittel sei bis zur straßenverkehrsrechtlichen Unbedenklichkeit abgebaut, die gebotene größtmögliche Sorgfalt zu attestieren.

3. Auch die auf die allgemeine Sachrüge hin sonst noch gebotene Nachprüfung des Rechtsfolgenanspruchs deckt keine Rechtsfehler auf.

4. Der Senat hat geprüft, ob die aufgeworfene Frage, unter welchen Voraussetzungen nach §§ 24a Abs. 3 StVG, 10 OWiG bei einer Drogenfahrt der Vorwurf unbewusster Fahrlässigkeit erhoben werden kann, dem Bundesgerichtshof vorzulegen ist (§§ 121 Abs. 2 GVG, 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). Eine Divergenzvorlage ist aber nicht angezeigt, weil die beanstandete „Längere-Zeit-Rechtsprechung“ tatsächlich eine Fülle von Einzelfallentscheidungen betrifft, denen, wie auch hier, unterschiedliche Drogenaufnahmegeschehen und zwischen Konsum und Fahrt verstrichene Zeiträume sowie auch sonst verschiedene Lebenssachverhalte zugrunde liegen. Hinzu kommt, dass sich in den letzten Jahren die Möglichkeiten der Rauschgiftkonsumenten verbessert haben, Erkenntnisse über die Komplexität des Abbaugeschehens, das für einen medizinischen Laien in der Regel nicht zu antizipieren ist, zu erlangen. Der hier getroffenen Senatsentscheidung liegen im Vergleich zu früheren OLG-Entscheidungen somit auch insgesamt veränderte tatsächliche Rahmenbedingungen zugrunde. Damit ist die Frage, unter welchen Voraussetzungen bei einer Drogenfahrt der Vorwurf unbewusster Fahrlässigkeit erhoben werden kann, vorrangig im Tatsächlichen verankert; im Kern ist es keine Rechtsfrage (so wohl auch OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257; kritisch: Anm. der Schriftleitung in NStZ-RR 2014, 257), so dass es an der Abstraktionsfähigkeit und damit an der durch § 121 Abs. 2 GVG erforderten Abweichung im Rechtsinne fehlt.

04. 1. Allein der Umstand, dass auf den Betroffenen Alkohol oder illegale Drogen einwirken, stellt seine Einwilligungsfähigkeit in eine Blutentnahme nicht grundsätzlich in Frage. Denn es reicht aus, dass der Tatrichter davon überzeugt ist, dass der Betroffene den mit der Blutentnahme verbundenen körperlichen Eingriff und dessen Risiken überblicken konnte.

2. Ein Erfordernis, dass die Einwilligung des Betroffenen schriftlich zu erfolgen hat, ist weder § 81a StPO noch allgemeinen Grundsätzen des Strafprozessrechts zu entnehmen. Ob eine solche vorliegt, unterliegt der freien Beweiswürdigung.

3. Ein Verstoß der Ermittlungsbehörden gegen die Dokumentations- und Begründungspflicht im

Falle der Anordnung einer Blutentnahme unter der Annahme von Gefahr im Verzuge nach § 81a Abs. 2 StPO begründet kein Beweisverwertungsverbot.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 9. Oktober 2014
– 3 Ws (B) 507/14, 3 Ws (B) 507/14-122 Ss 147/14 –

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen das Urteil des Amtsgerichts Tiergarten vom 6. Juni 2014 wird nach §§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, 349 Absatz 2 StPO verworfen.

Die Sachrüge bleibt ohne Erfolg, weil die Rechtsbeschwerde die dem Tatrichter vorbehaltene Beweiswürdigung angreift, die keine Rechtsfehler erkennen lässt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Betroffene bei der Einwilligung in die Blutentnahme nicht die strafrechtlichen Folgen einer Blutalkoholmessung, sondern nur den mit der Blutentnahme verbundenen körperlichen Eingriff und dessen Risiken überblicken können muss; er muss noch nicht einmal geschäftsfähig sein (vgl. Schleswig-Holsteinisches OLG NStZ 2014, 55 [= BA 2014, 115] m.w.N.; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO 57. Aufl. § 81a Rn 3). Von der allerdings erforderlichen Verstandesreife war der Tatrichter, insbesondere im Hinblick auf die Bekundungen des Zeugen H., auf der Grundlage tragfähiger, verstandesmäßig einsichtiger Tatsachen in einer Weise überzeugt, die – ohnehin nur eingeschränkt zugänglicher – rechtlicher Überprüfung standhält.

Die Verletzung des § 81a StPO wäre unter Beachtung der sich aus § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO ergebenden Anforderungen mit der Verfahrensrüge zu beanstanden gewesen. Das ist nicht geschehen. Unter anderem legt die Rechtsmittelschrift nur auslassend den Wortlaut der durch die polizeilichen Zeugen gefertigten Dokumentation zur Belehrung über die Freiwilligkeit der Blutentnahme und die Einwilligung dar. Ein Erfordernis, dass die Einwilligung schriftlich zu erfolgen habe, ist weder § 81a StPO noch allgemeinen Grundsätzen des Strafprozessrechts zu entnehmen. Ob ein Betroffener belehrt wurde und in die Blutentnahme eingewilligt hat, ist vielmehr Gegenstand der freien richterlichen Beweiswürdigung (§ 261 StPO). Davon zu trennen ist die aus dem Gebot effektiven Rechtsschutzes abgeleitete Verpflichtung der anordnenden Ermittlungsperson, ihre Entscheidung, unter Annahme von Gefahr im Verzuge nach § 81a Abs. 2 StPO eine Blutentnahme anzunehmen, schriftlich zu dokumentieren und zu begründen (vgl. BVerfGE 103, 142, 156 ff.). Das von der Rechtsbeschwerde geforderte Beweisverwertungsverbot könnte aber auch ein solcher Dokumentationsverstoß nicht bewirken (vgl. BGH NStZ-RR 2007, 242; NStZ 2005, 392; Brandenburgisches OLG, Beschluss vom 16. Juni 2010 – (1) 53 Ss 68/10 (34/10) – juris), was auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden ist (vgl. BVerfG NJW 2008, 3053 [= BA 2008, 386]).

05. 1. Zur vorsätzlichen Tatbegehung der Trunkenheit im Verkehr, wenn dem Angeklagten wegen seiner konkreten Alkoholisierung das Führen eines Kraftfahrzeugs verboten worden ist.

2. Die Feststellung, auf den Angeklagten habe eine „maximale Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille“ eingewirkt, belegt keine absolute Fahrunsicherheit.

3. Zu den erforderlichen Feststellungen bei einer Verurteilung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und Nr. 2 b StGB.

4. Zu den erforderlichen Feststellungen bei einer Verurteilung nach § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB (Zufahren auf Polizeibeamten).

5. Zu den Konkurrenzen der Verkehrsvergehen (§§ 315b Abs. 1 Nr. 3, 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Nr. 2 b, Abs. 3 Nr. 1, 316 Abs. 1 StGB).

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 22. August 2014
– (3) 121 Ss 106/14 (67/14) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Angeklagten wegen Beleidigung, vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr, gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und versuchter gefährlicher Körperverletzung sowie wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Beleidigung und Körperverletzung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr und vier Monaten verurteilt. Zugleich hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und der Verwaltungsbehörde untersagt, vor Ablauf von 36 Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Gegen das Urteil hat der Angeklagte – zunächst allgemein formuliert – Rechtsmittel eingelegt, das er sodann als Revision bezeichnet hat. Mit ihr erhebt er die allgemeine Sachrüge und beanstandet u. a. den Schuldspruch wegen Beleidigung und wegen der Verkehrsvergehen. Auf die Sachrüge ist das angefochtene Urteil hinsichtlich der Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr (Tatkomplex 2) und wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und versuchter gefährlicher Körperverletzung (Tatkomplex 3) im Schuld- und Rechtsfolgenausspruch aufzuheben, die Verurteilung wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Beleidigung und Körperverletzung (Tatkomplex 4) ist im Rechtsfolgenausspruch aufzuheben. Im Übrigen ist das Rechtsmittel im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO unbegründet, so dass die Verurteilung wegen Beleidigung (Tatkomplex 1) mit ihrer Rechtsfolge und die Verurteilung wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Beleidigung und Körperverletzung (Tatkomplex 4) im Schuldspruch Bestand haben.

Aus den Gründen:

1. Die Verurteilung wegen Beleidigung zum Nachteil der Polizeibeamten R. und K. ist frei von Rechtsfehlern. (...)

2. Der Schuldspruch wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Beleidigung und Körperverletzung (Tatkomplex 4) ist gleichfalls frei von Rechtsfehlern. (...)

3. Keinen Bestand hat der Schuldspruch wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr (Tatkomplex 2) sowie wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und versuchter gefährlicher Körperverletzung (Tatkomplex 3).

a) Allerdings hat der Senat bei der Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr im Gegensatz zur Generalstaatsanwaltschaft keine Bedenken gegen die Annahme grundsätzlich vorsätzlicher Tatbegehung. Denn ausweislich der Feststellungen haben die Polizeibeamten den Angeklagten vor Fahrtantritt auf seine „Alkoholisierung und mangelnde Fahrtüchtigkeit hingewiesen“. In der Beweiswürdigung heißt es sogar, die Polizeibeamtin R. habe bekundet, dem Angeklagten sei wegen seiner Alkoholisierung „verboten worden, mit dem Auto zu fahren“. Dass der Angeklagte infolge seiner Alkoholisierung nicht in der Lage gewesen wäre, dies zu verstehen, ist im Urteil nicht ausdrücklich festgestellt, und es ergeben sich auch keine anderweitig darauf hindeutenden Umstände.

Die Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr begegnet jedoch insoweit durchgreifenden rechtlichen Bedenken, als das Amtsgericht mitteilt, auf den Angeklagten habe „zur Tatzeit“ eine „maximale Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille“ eingewirkt. Zum einen ergibt sich aus dieser Feststellung schon gar nicht, dass der Angeklagte absolut fahrunsicher war, denn die Formulierung lässt es auch als denkbar erscheinen, dass auf den Angeklagten eine Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,1 Promille einwirkte. Darüber hinaus bleibt auch offen, aus welchen Umständen sich die Feststellung einer „maximalen Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille“ ergibt.

Die Generalstaatsanwaltschaft führt insoweit zutreffend aus:

„Da vorliegend jedoch die Anknüpfungstatsachen, auf die die Berechnung der Blutalkoholkonzentration gestützt wird, namentlich die entsprechenden Zeitangaben, die Werte der Blutalkoholuntersuchung und die Modalitäten der Rückrechnung nicht mitgeteilt werden, ist nicht nachvollziehbar, wie das Amtsgericht zu dem BAK-Wert von maximal 1,6 Promille gekommen ist.“

b) Keinen Bestand haben kann auch die Verurteilung wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und versuchter gefährlicher Körperverletzung nach §§ 315b Abs. 1 Nr. 3, 315c Abs. 1 Nr. 1 a und Nr. 2 b, Abs. 3 Nr. 1, 224 Abs. 1 Nr. 2, 52, 22, 23 StGB (Tatkomplex 3).

aa) Wie sich aus der rechtlichen Würdigung und aus der Liste der angewendeten Strafvorschriften ergibt, hat das Amtsgericht § 315c StGB in zwei Tatbestandsalternativen als verwirklicht angesehen, nämlich als Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Trunkenheit

(§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB) und als Gefährdung des Straßenverkehrs infolge falschen Überholens oder sonstigen falschen Fahrens bei Überholvorgängen (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 b StGB).

aaa) Die Verurteilung wegen Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Trunkenheit (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB) leidet unter den oben (Ziffer 3 a) bezeichneten Rechtsfehlern im Bereich der Feststellungen und der Beweiswürdigung.

bbb) Die Feststellungen tragen auch eine Verurteilung wegen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 b, Abs. 3 Nr. 1 StGB nicht. Die rechtliche Würdigung lässt nicht erkennen, durch welches Verhalten das Amtsgericht welche Tatbestandsalternative als erfüllt angesehen hat. Der Senat vermutet, dass das Amtsgericht in einem Teil der Polizeiflucht („Entgegenkommende Fahrzeuge mussten stark abbremsen und hart nach rechts gelenkt werden, um eine sonst unvermeidliche Kollision zu verhindern“) sowohl den Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 2 b StGB als auch jenen nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB erfüllt gesehen hat. Eine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer oder für bedeutende Sachwerte ist hierdurch jedoch nicht festgestellt. Einzelheiten zur Art der konkreten Begegnung der Fahrzeuge werden nicht mitgeteilt, weshalb sich die vom Amtsgericht weiter gebrauchte Formulierung, ohne das Ausweichen „wäre es zu einem schweren Unfall gekommen“, als bloße Bewertung erweist, die einer hinreichenden Tatsachengrundlage gerade entbehrt (vgl. BGH JA 2014, 72).

bb) Die Feststellungen tragen auch nicht die Verurteilung wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr nach § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB. (...)

4. Durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnet auch die Annahme, das Vergehen der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 StGB) und die weiteren Verkehrsvergehen (§§ 315b Abs. 1 Nr. 3, 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Nr. 2 b, Abs. 3 Nr. 1 StGB) stünden im Verhältnis der Tatmehrheit (§ 53 StGB). Die Urteilsfeststellungen lassen keine dies rechtfertigende Zäsur zwischen dem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr (Tatkomplex 2) und dem anschließenden Zufahren auf die Polizeibeamtin sowie der diesem nachfolgenden Polizeiflucht (Tatkomplex 3) erkennen. Vielmehr weisen die Feststellungen aus, dass der Angeklagte, nachdem er in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand losgefahren war, auf die auf die Fahrbahn getretene Zeugin W. zugefahren ist. Selbst wenn das Amtsgericht seinem Erkenntnis die Schilderung der Zeugin W. zugrunde gelegt hat, der Angeklagte habe mit seinem Fahrzeug nochmals (kurz) angehalten, könnte diese flüchtige Unterbrechung die Annahme einer sich hieran anschließenden sachlich-rechtlich neuen Tat nicht rechtfertigen.

5. Darüber hinaus begegnet die Strafzumessung im Tatkomplex 4 durchgreifenden Bedenken, weil den Urteilsgründen nicht entnommen werden kann, ob sich das Amtsgericht mit der – lediglich erwähnten – Vorschrift des § 47 Abs. 1 StGB näher befasst und erkannt

hat, dass die Verhängung von Freiheitsstrafen unter sechs Monaten nur ausnahmsweise und als letztes Mittel verhängt werden soll (std. Rspr. des KG, vgl. etwa Beschluss vom 4. Oktober 2013 – (3) 121 Ss 123/13 (131/13) – m. w. N.). Kurze Freiheitsstrafen dürfen nur verhängt werden, wenn aufgrund einer Gesamtwürdigung aller die Tat und den Täter kennzeichnenden Umstände auf sie nicht verzichtet werden kann (vgl. KG a. a. O.). Dabei liegen besondere Umstände in der Tat oder in der Persönlichkeit des Täters dann vor, wenn entweder bestimmte Tatsachen die konkrete Tat von den durchschnittlichen gewöhnlich vorkommenden Taten gleicher Art unterscheiden oder wenn bestimmte Eigenschaften oder Verhältnisse bei dem Täter einen Unterschied gegenüber dem durchschnittlichen Täter derartiger strafbarer Handlungen begründen (vgl. KG, Beschluss vom 5. April 2000 – (4) 1 Ss 35/00 (27/00) –). Das Vorliegen dieser Ausnahmeveraussetzungen bedarf in der Regel einer besonderen Begründung (vgl. KG, Beschluss vom 4. Oktober 2013 – (3) 121 Ss 123/13 (131/13) –). Diesen Anforderungen wird das angefochtene Urteil nicht gerecht, weil das Amtsgericht die Unerlässlichkeit der Verhängung der kurzen Freiheitsstrafe, sei es aus spezial- oder generalpräventiven Gründen, nicht erörtert hat.

6. Schließlich weist der Senat darauf hin, dass das Verschlechterungsverbot einer Schuldspruchänderung zuungunsten des Angeklagten nicht entgegensteht (vgl. BGHSt 14, 5), so dass wegen des Tatkomplexes 3 eine Verurteilung wegen eines besonders schweren Falls des Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte nach § 113 Abs. 2 Nr. 1, 52 StGB nahe liegt, wenn das Amtsgericht im neuen Rechtsgang ähnliche Feststellungen trifft.

06. 1. Gegen die von der Berufungskammer angeordnete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist das Rechtsmittel der Beschwerde auch während des laufenden Revisionsverfahrens gegen das die Fahrerlaubnisentziehung anordnende Berufungsurteil zulässig (Aufgabe der bisherigen Senatsrechtsprechung).

2. Die Prüfungskompetenz des Beschwerdegerichtes unterliegt dann keiner generellen Einschränkung in dem Sinne, dass neue Tatsachen und Beweismittel oder eine vom Tatgericht abweichende Tatsachenbeurteilung durch den Revisionsführer außer Betracht zu bleiben haben (gegen: Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 31. Juli 2008, 1 Ws 315/08; Kammergericht Berlin, Beschluss vom 14. März 2006, 1 AR 231/06 – 1 Ws 101/06).

3. Das schriftlich abgefasste und mit der Revision angegriffene Berufungsurteil entfaltet für die anzustellende Beurteilung, ob dringende Gründe im Sinne des § 111a Abs. 1 S. 1 StPO vorliegen, eine mindestens indizielle Wirkung jedenfalls dann,

wenn es für diese Beurteilung eine geeignete Grundlage darstellt.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 11. September 2014 – 3 Ws 303/14 –

Zum Sachverhalt:

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Detmold erließ das Amtsgericht Detmold einen Strafbefehl gegen den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr, verhängte eine Geldstrafe und erließ Maßregelanordnungen gem. §§ 69, 69a StGB. Nach Einspruch des Angeklagten verurteilte das Amtsgericht ihn wegen Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,5 Promille zu einer Geldbuße von 500,- €. Es vermachte die Voraussetzungen einer Straftat gemäß § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB nicht festzustellen, sah von einer Verurteilung insoweit und Maßregelanordnungen gem. §§ 69, 69a StGB ab. Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft verurteilte das Landgericht Detmold den Angeklagten am 22. Juli 2014 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe, entzog ihm die Fahrerlaubnis, zog seinen Führerschein ein und wies die Verwaltungsbehörde an, ihm vor Ablauf von neun Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Mit Beschluss vom selben Tage entzog es dem Angeklagten gemäß § 111a StPO die Fahrerlaubnis vorläufig, woraufhin der Angeklagte noch in der Sitzung seinen Führerschein überreichte.

Mit Schriftsätzen vom 24. Juli 2014 legte der Angeklagte einerseits gegen den zuletzt genannten Beschluss Beschwerde und andererseits gegen das Urteil Revision ein.

Mit der Revision ist der Senat zwar gegenwärtig ebenfalls befasst; sie ist aber anders als die Beschwerde noch nicht zur Entscheidung reif.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Beschwerde als unzulässig zu verwerfen.

Aus den Gründen:

1. Die Beschwerde ist zulässig.

a) Gegen die von der Berufungskammer angeordnete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist das Rechtsmittel der Beschwerde auch während des laufenden Revisionsverfahrens gegen das die Fahrerlaubnisentziehung anordnende Berufungsurteil uneingeschränkt zulässig.

Die Frage der Zulässigkeit einer Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, die von der Berufungskammer im Rahmen der Berufungshauptverhandlung ausgesprochen oder bestätigt wird, wird in der Rechtsprechung unterschiedlich beantwortet. Mit Beschluss vom 1. April 1996 (3 Ws 166/96) hat der Senat eine solche ohne Prüfung der Voraussetzungen des § 111a StPO verworfen. Die Frage, ob dringende Gründe i. S. d. § 111a StPO vorlägen, hänge in diesem Verfahrensstadium nur noch davon ab, ob die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 69 StGB unter revisionsrechtlichen Gesichtspunkten Bestand habe. Eine Prüfung des Sach-

verhalts in tatsächlicher Hinsicht könne nach Erlass des Berufungsurteils nicht mehr stattfinden; andernfalls werde die Struktur des Revisionsverfahrens unterlaufen. Diese Rechtsprechung wird auch von anderen Obergerichten mit der genannten Begründung vertreten; ferner gehe die Zulässigkeit der Beschwerde mit der Gefahr divergierender Entscheidungen einher (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 17. Mai 1996, 2 Ws 187/96, NStZ-RR 1996, 267; Beschluss vom 2. März 1999, 4 Ws 78/99; OLG Brandenburg, Beschluss vom 25. Januar 1996, 2 Ws 249/95, NStZ-RR 1996, 170; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 9. August 1995, 3 Ws 436/95, NZV 1995, 459 <OLG Düsseldorf 09.08.1995 – 3 Ws 436/94> [= BA 1996, 54]).

b) Abweichend von dieser Rechtsprechung sieht der Senat diese Argumentation schon nicht in allen möglichen Konstellationen als tragfähig an.

Sind etwa Revision und Beschwerde gleichzeitig entscheidungsreif, wird die Beschwerde bei Verwerfung der Revision gegenstandslos. Grundlage für die Entziehung ist dann nicht (mehr) die mit der Beschwerde angegriffene vorläufige Entscheidung gem. § 111a StPO, sondern das rechtskräftige Urteil.

Führt hingegen die Revision zur Aufhebung des angefochtenen Urteils, besteht kein Bedürfnis für die Einschränkung der Beschwerdemöglichkeit. Im Gegenteil: Rechtfertigen bereits die getroffenen Feststellungen des Urteils eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht, besteht demgegenüber sogar eine Notwendigkeit auch die von der Revision nicht erfasste vorläufige Entziehung prüfen zu können.

Ausschließlich in Fällen, in denen die Beschwerde zeitlich vor der Revision zur Entscheidung reif ist, haben danach die zuvor genannten Erwägungen eine Berechtigung. Auch sie vermögen allerdings nicht zu überzeugen. Zwar besteht die Möglichkeit divergierender Entscheidungen; diese steht aber schon deshalb der in § 304 Abs. 1 StPO vorgesehenen Zulässigkeit der Beschwerde nicht entgegen, weil eine solche mit Vorabentscheidungen notwendigerweise einhergeht und diese mithin vom Gesetz ausdrücklich als hinnehmbar angesehen wird.

c) Die Prüfungskompetenz des Senats als Beschwerdegericht unterliegt hier trotz des anhängigen Revisionsverfahrens keiner generellen Einschränkung in dem Sinne, dass neue Tatsachen und Beweismittel oder eine vom Tatgericht abweichende Tatsachenbeurteilung durch den Revisionsführer außer Betracht zu bleiben haben (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 11. November 1999, 2 Ws 348/99, NStZ-RR 2000, 240 [= BA 2000, 381]; a. A.: Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 31. Juli 2008, 1 Ws 315/08; KG, Beschluss vom 14. März 2006, 1 AR 231/06-1 Ws 101/06; KG, Beschluss vom 11. April 2001, 1 AR 371/01-3 Ws 198/01 [BA 2001, 378]). Denn auch eine grundsätzliche Bindung des Beschwerdegerichts an revisionsrechtliche Beurteilungskriterien findet im Gesetz keine Stütze (vgl. OLG Düsseldorf, a. a. O.).

Allerdings entfaltet das schriftlich abgefasste und mit der Revision angegriffene Urteil für die anzustellende Beurteilung, ob dringende Gründe im Sinne des § 111a Abs. 1 S. 1 StPO vorliegen, eine zumindest in-

dizielle Wirkung jedenfalls dann, wenn dieses Urteil für diese Beurteilung eine geeignete Grundlage darstellt. Diese Situation ist vergleichbar mit Fällen, in denen nach Durchführung einer Hauptverhandlung über eine Haftbeschwerde zu entscheiden ist. Auch in diesen Fällen besteht in Ermangelung besserer Erkenntnismöglichkeiten des Beschwerdegerichts eine Bindung an die tatsächlichen Feststellungen im angegriffenen Urteil (HK/Posthoff, StPO, 5. Aufl., § 117, Rn. 17).

2. Die Beschwerde ist unbegründet.

Die Voraussetzungen des § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO liegen vor.

a) Im vorliegenden Fall entfaltet das schriftlich abgefasste Urteil vom 22. Juli 2014 für die anzustellende Beurteilung, ob dringende Gründe im Sinne des § 111a Abs. 1 S. 1 StPO vorliegen, bereits deshalb eine starke Indizwirkung, weil die erkennende Kammer den konkreten Vortrag zur Begründung der Beschwerde, der deckungsgleich ist mit dem Verteidigungsvorbringen im Rahmen der Berufungshauptverhandlung, bei der Urteilsfindung berücksichtigt, diesen aber als widerlegt angesehen hat. Da ferner keine Anhaltspunkte dafür vorgebracht oder erkennbar sind, nach denen diese Würdigung zu beanstanden ist, legt der Senat diese tatsächlichen Feststellungen der Kammer der Beschwerdeentscheidung zugrunde.

b) Nach diesen hat der Angeklagte das Fahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt und war infolge des zuvor konsumierten Alkohols fahruntüchtig. Bei gehöriger Prüfung wäre ihm aufgefallen, zu viel getrunken zu haben, um noch sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Danach liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen gemäß § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB – einer Katalogtat gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB – vor. Darüber hinaus hat die Kammer ausweislich der schriftlichen Urteilsgründe das ihr eingeräumte Ermessen erkannt und auch fehlerfrei ausgeübt.

07. *) 1. Grundsätzlich hat gemäß § 162 Abs. 3 S. 1 StPO nach Erhebung der öffentlichen Klage nicht mehr der Ermittlungsrichter (vgl. § 162 Abs. 1 StPO), sondern das mit der Sache befasste Gericht die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 StPO zu treffen. Eine Personenidentität von Ermittlungsrichter und mit der Sache befassten Richter steht diesem Erfordernis nicht entgegen.

2. Die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO kann auch nach einem Zeitablauf von ca. einem Jahr und sieben Monaten seit dem Tatgeschehen verhältnismäßig sein.

Landgericht Erfurt,

Beschluss vom 23. Oktober 2014 – 7 Qs 199/14 –

Zum Sachverhalt:

Mit Anklageschrift vom 25.03.2013 wirft die Staatsanwaltschaft Erfurt dem Angeklagten unerlaubtes Ent-

fernen vom Unfallort gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB zur Last. Der Angeklagte sei aufgrund der Ermittlungen verdächtig, am 20.12.2012 gegen 08:20 Uhr mit dem LKW auf der BAB 4 in Richtung E. gefahren zu sein. Dort habe er in Höhe Km 212 den PKW des Zeugen L. überholt. Beim Wiedereinordnen habe der Hänger des Angeklagten den PKW gestreift, wodurch ein Fremdschaden von ca. 3.500,00 EUR entstanden sei. Obwohl der Angeklagte den Unfall bemerkt und erkannt habe bzw. damit gerechnet habe, dass ein nicht völlig unbedeutender Fremdschaden entstanden gewesen sei, habe er die Unfallstelle verlassen, ohne die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen. Durch die Tat habe der Angeklagte sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.

Mit Beschluss vom 06.11.2013 hat das Amtsgericht Erfurt die vorbezeichnete Anklage zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren vor dem Amtsgericht Erfurt – Strafrichter – eröffnet. Nachdem das Amtsgericht mehrere anberaumte Hauptverhandlungstermine (30.01.2014, 12.03.2014, 04.06.2014, 02.07.2014) aus diversen Gründen verlegt bzw. aufgehoben hat, hat die Staatsanwaltschaft Erfurt unter dem 10.07.2014 beantragt, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen.

Mit Beschluss vom 18.07.2014 hat das Amtsgericht Erfurt dem Angeklagten die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen. Zur Begründung wird ausgeführt, dass aufgrund des in der Anklageschrift dargestellten Sachverhalts dringende Gründe für die Annahme vorhanden seien, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§§ 69 Abs. 1 und 2; 142 StGB). Zur Sicherung gegen weitere Gefährdungen sei es erforderlich, die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen.

Daraufhin wurde durch die Polizeidirektion L. am 04.08.2014 der Führerschein des Angeklagten sichergestellt.

Gegen den Beschluss des Amtsgerichts Erfurt hat der Angeklagte durch Schriftsatz seines Verteidigers vom 04.08.2014 Beschwerde eingelegt und beantragt, den Beschluss zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO aufzuheben und dem Angeklagten den Führerschein wieder auszuhändigen. Das Amtsgericht hat mit Beschluss vom 15.08.2014 der Beschwerde des Angeklagten nicht abgeholfen und die Sache zur Entscheidung der Beschwerdekammer des Landgerichts Erfurt vorgelegt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Angeklagten ist gemäß § 304 StPO zulässig; in der Sache jedoch unbegründet.

Zunächst wurde der Beschluss vom gemäß § 162 Abs. 3 S. 1 StPO zuständigen Richter erlassen. Zwar ist der Beschwerde insoweit zu folgen, dass entsprechend dieser Vorschrift nach Erhebung der öffentlichen Klage nicht mehr der Ermittlungsrichter (vgl. § 162 Abs. 1 StPO), sondern das mit der Sache befasste Gericht die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 StPO zu treffen hat.

Genau dieser Richter hat vorliegend aber auch die Anordnung erlassen. Aufgrund der Personenidentität von Ermittlungsrichter und mit der Sache befassten Richter hat jedenfalls der zuständige Richter in Person entschieden. In der Gesamtbetrachtung ändert sich für den Angeklagten auch nichts, da die zur Entscheidung berufene Person tätig geworden ist. Es ist zwar zutreffend, dass der Beschluss die fehlerhafte Bezeichnung Amtsgericht Erfurt „— Ermittlungsrichter —“ enthält, gleichfalls beinhaltet dieser aber mit der Bezeichnung „Ds“ im Aktenzeichen „982 Js ... 48 Ds“ gerade jenes Zeichen für „Sachen des Strafrichters“ und nicht des Ermittlungsrichters.

Des Weiteren liegen auch die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO bezüglich des Angeklagten vor.

Die Annahme eines dringenden Tatverdachts des unerlaubten Entfernens vom Unfallort gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB gegen den Angeklagten durch das Amtsgericht Erfurt ist nicht zu beanstanden. [wird ausgeführt]

Vorliegend ist die Anordnung der [vorläufigen] Entziehung der Fahrerlaubnis trotz des zwischenzeitlichen Zeitablaufs von ca. einem Jahr und sieben Monaten nach dem Tatgeschehen auch verhältnismäßig.

Zwar ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO eine Präventivmaßnahme, die der Allgemeinheit Schutz vor weiteren Verkehrsstrafataten gewähren soll. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis muss dabei auch im Einzelfall dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen. Dieser Grundsatz setzt staatlichen Eingriffen Grenzen, die insbesondere durch Abwägung der in Betracht kommenden Interessen zu ermitteln sind.

Es ist aber hier nicht zu beanstanden, dass das Amtsgericht dem öffentlichen Interesse am Schutz anderer Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten Kraftfahrern den Vorrang vor dem Interesse des Angeklagten am Bestand seiner Fahrerlaubnis beigemessen hat.

Mit Blick auf die gebotene Beschleunigung hinsichtlich strafprozessualer Eingriffe in Grundrechte sowie den Charakter als Eilmaßnahme verneinen allerdings Teile der Rechtsprechung die Berechtigung des Staates zur vorläufigen Einziehung der Fahrerlaubnis nach Eintritt eines gewissen Zeitablaufs zwischen Tatgeschehen und Anordnung. Dabei werden zum Teil — wie vom Verteidiger zitiert — bereits Entziehungen nach Ablauf von Zeitspannen zwischen vier (vgl. LG Trier, VRS 63, S. 210 f.) und fünf Monaten (vgl. LG Kiel, StV 2003, S. 325) als unverhältnismäßig angesehen (vgl. auch Meyer-Goßner, § 111a StPO, 56. Aufl., Rn. 3 m.w.N.). Nach anderer Ansicht lässt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz aber die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auch noch in einem späteren Verfahrensabschnitt zu (vgl. OLG München, NJW 1992, S. 2776 f.: nach drei Jahren; BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 15.03.2005, 2 BvR 364/05 [BA 2006, 151]: 15 Monate).

In Hinblick auf die aus dem dringenden Tatverdacht sprechende grobe Verkehrswidrigkeit des Verhaltens des Angeklagten ist der Sicherheit des Straßenver-

kehrs Vorrang gegenüber dem eingetretenen Zeitablauf und der hier — bis zur erstmaligen Terminierung durch das Amtsgericht — zu erkennenden Verfahrensverzögerung einzuräumen. Es liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, dass die durch die Tat zum Ausdruck kommende Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zwischenzeitlich weggefallen sei.

Auch wenn der Antragsteller seit der Anlasstat beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat, führt dies unter Beachtung der Wertung des Gesetzgebers, dass der Täter einer Unfallflucht in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, nicht zwangsläufig dazu, die Ungeeignetheit zu negieren. Dies gilt hier unter Berücksichtigung des in der Akte enthaltenen Fahreignungsregisters beim Kraftfahrtbundesamt bezüglich des Angeklagten umso mehr. Dieses weist seit 2009 die Begehung von fünf Ordnungswidrigkeiten — in zwei Fällen mit einem Fahrverbot sanktioniert — aus.

Die Bedeutung der Verfahrensdauer wird zudem dadurch gemindert, dass die unterbliebene Verfahrensbeschleunigung nicht den Zeitraum der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis selbst betrifft.

Auch Gesichtspunkte des Vertrauensschutzes wiegen hier nicht besonders schwer, weil der Angeklagte — ausweislich der ihm zugestellten Anklageschrift vom 25.03.2013, die von der Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen bereits ausgeht — die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptverfahren ernsthaft in Betracht ziehen musste. Dass das Amtsgericht ursprünglich bei zeitnaher Hauptverhandlung das Ergebnis der Beweisaufnahme abwarten wollte, eine solche sich unabhängig von der Verursachung der einzelnen Terminverschiebungen jedoch nicht realisieren ließ, aber nunmehr aufgrund vorgenannter Gesamtumstände die vorläufige Entziehung für erforderlich erachtet, hat den Angeklagten insofern auch nicht benachteiligt.

08. *) Verfahren, in denen eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO angeordnet ist, müssen mit besonderer Beschleunigung geführt werden.

Landgericht Berlin,

Beschluss vom 17. Juli 2014 – 525 Qs 74/14 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 19. Juli 2013 hat das Amtsgericht Tiergarten der Angeklagten die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 111a Abs. 1 StPO vorläufig entzogen. Hiergegen richtet sich die zulässige Beschwerde der Angeklagten, die auch in der Sache Erfolg hat.

Aus den Gründen:

Es kann dahin stehen, ob weiter dringender Tatverdacht gegen die Angeklagte besteht. Der angefochtene Beschluss ist unabhängig davon aufzuheben, weil das

Verfahren nicht mit der gebotenen Beschleunigung durchgeführt worden ist. Verfahren, in denen eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet ist, müssen mit besonderer Beschleunigung geführt werden (vgl. OLG Nürnberg, Beschluss vom 14. Februar 2006, 1 Ws 119/06, bei juris). Das vorliegende Verfahren wird diesem Beschleunigungsgebot nicht gerecht.

Aus Sicht der Kammer begegnet es bereits Bedenken, dass erst mit Verfügung vom 21. Oktober 2013 Hauptverhandlungstermin auf den 20. März 2014 anberaumt worden ist, nachdem gegen den am 9. August 2013 erlassenen Strafbefehl am 17. August 2013 Einspruch eingelegt worden ist. Der Umstand, dass die Akte zwischenzeitlich wegen einer bereits damals gegen den § 111a StPO-Beschluss eingelegten Beschwerde an das Landgericht versandt war, stand einer früheren Terminierung nicht entgegen. Es hätte unschwer ein Beschwerdeband angelegt werden können oder aber die Verzögerung bei der Terminierung durch einen auf einen früheren Zeitpunkt anzuberäumenden Hauptverhandlungstermin ausgeglichen werden müssen.

Aber jedenfalls, nachdem die am 23. März 2014 begonnene Hauptverhandlung fortgesetzt werden sollte, dann aber wegen Verhinderung des Verteidigers ausgesetzt worden ist, hat es das Amtsgericht an einer beschleunigten Bearbeitung vermissen lassen. Nach der Aussetzung hat der Verteidiger mit Schriftsätzen vom 24. und 30. April 2014 jeweils um Mitteilung eines neuen Termins gebeten. Ein neuer Hauptverhandlungstermin ist indessen erst am 18. Juni 2014 auf den 5. August 2014 angesetzt worden. Dies offenbar erst, nachdem mit Schriftsatz vom 11. Juni 2014 erneut Beschwerde gegen den § 111a StPO-Beschluss eingelegt worden ist.

Angesichts dieses Verfahrensganges kann entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft auch nicht damit argumentiert werden, dass das Verfahren längst hätte abgeschlossen sein können, wenn der Verteidiger nicht auf der Aufhebung des Fortsetzungstermins vom 3. April 2014 bestanden hätte. Vielmehr war der angefochtene Beschluss mit der Folge aufzuheben, dass der Führerschein an die Angeklagte freizugeben ist.

09. *) 1. Zur Widerlegung der nach dem Gesetz vermuteten Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann weder allein auf eine kurze Fahrtstrecke abgestellt werden, noch gibt es umgekehrt einen dahin lautenden Rechtssatz, dass bei einer bestimmten Promillezahl des Straftäters, für den vorliegenden Fall beispielsweise 1,75 Promille, stets die Entziehung der Fahrerlaubnis anzuordnen wäre.

2. In der Rechtsprechung der Rechtsmittelgerichte ist anerkannt, dass ein Ausnahmefall vorliegen kann, in dem von der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen wird, wenn seit der Trunkenheitsfahrt eines Ersttätigen ein erheblicher Zeitraum verstrichen ist, keine Überschreitung des

Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille vorlag, die Fahrerlaubnis für längere Zeit vorläufig entzogen war und der Täter an einem anerkannten Nachschulungskurs teilgenommen hat.

Landgericht Kaiserslautern,

Urteil vom 7. April 2014 – 6070 Js 8485/13-3 Ns –

Zum Sachverhalt:

I. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft erließ das Amtsgericht – Strafrichter – Kaiserslautern am 25. Juni 2013 einen Strafbefehl, durch den dem Angeklagten ein Vergehen der vorsätzlichen Trunkenheit im Straßenverkehr zur Last gelegt wurde. Hiergegen erhob der Angeklagte rechtzeitig und in ordnungsgemäßer Form Einspruch. In der Hauptverhandlung vom 21. August 2013 wurde der Einspruch wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch des Strafbefehls beschränkt. Nach Durchführung der Hauptverhandlung erließ das Erstgericht am 21. August 2013 ein Urteil, durch das der Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu jeweils 10 € unter Bewilligung von Ratenzahlung und zu einem Fahrverbot von 3 Monaten verurteilt wurde. Hiergegen erhob die Staatsanwaltschaft fristgerecht und in ordnungsgemäßer Form Berufung und begründete diese damit, dass bei einer beim Angeklagten festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,75 Promille anstelle des Fahrverbots die Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB hätte entzogen werden müssen.

Aus den Gründen:

Die durchgeführte Hauptverhandlung hat in Ergänzung des bereits durch die Einspruchsbeschränkung feststehenden Sachverhalts zu nachfolgenden Feststellungen geführt:

1. (...) In der Zeit vom 2. Februar bis zum 10. März 2014 nahm der Angeklagte an einer verkehrspsychologischen Maßnahme Mobil plus teil, bei der die Ursachen seines strafbaren Verhaltens, die Entwicklung einer kritischen Problemsicht, die Erarbeitung von angemessenen Einstellungs- und Verhaltensänderungen die Stabilisierung der eingeleiteten Veränderungen bearbeitet wurden. Weder im Verkehrszentralregister noch im Bundeszentralregister finden sich Eintragungen zulasten des Angeklagten.

2. Am Abend des 11. Mai 2013 begab sich der Angeklagte mit dem auf ihn zugelassenen Kraftfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ... zur Gaststätte des örtlichen Fußballvereins in T., um den Aufstieg der Männer-Mannschaft zu feiern. Im Laufe des Abends sprach der Angeklagte in hohem Maße alkoholischen Getränken zu. Dabei konsumierte er sowohl Bier als auch Whisky-Cola.

Gegen 1:45 Uhr bestieg der Angeklagte sein vor der Gaststätte, auf dem Sportplatzgelände abgestelltes Fahrzeug und bog damit nach links in die Straße J. ein. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Blutalkoholkonzentration beim Angeklagten, wie sich einer um 2.20 Uhr bei ihm entnommenen Blutprobe ergeben hat, 1,75 Promille. Eine trunkenheitsbedingte Fahruntüchtigkeit

hielt der Angeklagte in dieser Situation für möglich und nahm sie gleichwohl billigend in Kauf. An der Einmündung zur K-Straße wurde der Angeklagte nach einer Fahrtstrecke von ca. 25 m auf ein Fahrzeug, einen unter anderem mit der Polizeibeamtin N. besetzten Streifenwagen, aufmerksam. Er schaltete sofort den Motor seines Fahrzeugs aus und blieb stehen. Einer der eingesetzten Polizeibeamten parkte nach einer durchgeführten Kontrolle das Fahrzeug am Fahrbahnrand. Die Polizei beschlagnahmte noch in der Tatnacht den Führerschein des Angeklagten. Mit Beschluss des Amtsgerichts Kaiserslautern vom 17. Mai 2013 wurde dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen. Ohne ausdrückliche Aufhebung des Beschlusses über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wurde dem Angeklagten der beschlagnahmte Führerschein am 21. August 2013 anlässlich der Hauptverhandlung ausgehändigt.

3. Die Feststellungen der Kammer beruhen auf der in der Hauptverhandlung vom 7. April 2014 durchgeführten Beweisaufnahme.

4. Zu Recht ist das Erstgericht dazu gelangt, dass sich der Angeklagte auf Grundlage der getroffenen Feststellungen wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB strafbar gemacht hat. Die Erwägungen, die das Erstgericht im Rahmen der Strafzumessung berücksichtigt hat, sind zutreffend.

Soweit sich die Berufung dagegen richtet, dass gegen den Angeklagten trotz Vorliegens der Regelvorsatzsetzung des § 69 Abs. 2 Nummer 2 StGB seitens des Erstgerichts von der Verhängung der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen worden ist, erweist sich die angefochtene Entscheidung jedenfalls unter Berücksichtigung der in der Berufungshauptverhandlung getroffenen Feststellungen als richtig. Die Frage, ob bei Vorliegen der gesetzlichen Regelvorsatzsetzungen von der Entziehung der Fahrerlaubnis ermessensfehlerfrei abgesehen werden kann, entzieht sich einer schematischen Beantwortung. Vielmehr sind bei der Prüfung der Geeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen – oder im vorliegenden Fall einer nicht mehr bestehenden Ungeeignetheit – sämtliche Umstände zu berücksichtigen, die Tat und Täter ihr Gepräge geben. (vergleiche OLG Karlsruhe Beschluss vom 4. August 2004, Az. 1 Ss 79/04 [BA 2005, 381] und LG Aachen, Urteil vom 24.02.2011, Az. 71 Ns 601 Js 226/10, Rz. 37-51 m. w. N. [BA 2012, 109] nach juris). Richtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Umstände zur Begründung eines Ausnahmefalls umso gewichtiger sein müssen, je weiter nach oben sich die Alkoholisierung zum Tatzeitpunkt von der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit wegbewegt. Im vorliegenden Fall stehen der deutlichen Überschreitung der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit nach Auffassung der Kammer gewichtige Umstände entgegen, die es hier ausnahmsweise angezeigt erscheinen lassen, von der Verhängung der Maßregel des Fahrerlaubnisentzugs abzusehen. Insoweit hat die Kammer darauf abgestellt, dass der Angeklagte Ersttäter und bisher weder im Straßenverkehr noch sonst strafrechtlich auffällig ge-

wesen ist. Darüber hinaus wirkte sich zu Gunsten des Angeklagten bei der Beurteilung seiner Geeignetheit aus, dass er lediglich eine kurze Fahrtstrecke zurückgelegt hat und die Fahrt nach Erkennen des sich nähernden Fahrzeugs, dass der Angeklagte zu diesem Zeitpunkt noch nicht als Polizeifahrzeug identifizieren konnte, freiwillig beendet hat. Hinzu kommt, dass dem Angeklagten für einen Zeitraum von über 3 Monaten die Fahrerlaubnis bereits vorläufig entzogen war. Von besonderem Gewicht ist schließlich, dass der Angeklagte nunmehr seit über 8 Monaten wieder ohne Beanstandung am Straßenverkehr teilnimmt, dass er glaubhaft seine Alkoholabstinenz in der Hauptverhandlung versichern konnte und darüber hinaus sich im Zuge der durchgeführten Nachschulung beim TÜV Süd in der Zeit vom 2. Februar bis zum 10. März 2014 umfangreich mit den Hintergründen der hierzu ahnenden Straftat und der Erarbeitung einer kritischen Problemsicht befasst hat. Zusammengekommen erlaubt all dies aus Sicht der Kammer die Feststellung, dass der Angeklagte jedenfalls zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung sich nicht mehr als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist.

Gegen den Angeklagten war gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 und 2 StGB ein Fahrverbot zu verhängen, welches seitens des Erstgerichts zutreffend mit 3 Monaten bemessen worden ist.

10. *) Von der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB kann trotz Vorliegen eines Regelfalls (hier: §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316, 142 StGB) aufgrund eines schweren emotionalen Ausnahmezustandes abgesehen werden, in dem sich der langjährig unbeanstandete am Straßenverkehr teilgenommene Angeklagte zum Tatzeitpunkt befand.

Amtsgericht Langen (Hessen),
Urteil vom 23. Januar 2014 – 31 Cs 1400 Js 29594/13 –

Aus den Gründen:

II. Am 01.07.2013 befuhr der Angeklagte mit seinem PKW ... in D... gegen 21:45 Uhr den Parkplatz neben dem Lokal „C.“ im H.weg. Seine Blutalkoholkonzentration betrug zur Entnahmezeit um 0:22 Uhr 1,17 Promille. Seine Blutalkoholkonzentration betrug zur Tatzeit ca. 1,43 Promille. Er stieß auf dem Parkplatz gegen das ebenfalls dort abgestellte Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ... Dadurch entstand ein Fremdschaden von mindestens 1.000,00 Euro. Ihm war bekannt, dass er infolge Alkoholgenusses fahruntüchtig war. Obwohl er den Unfall bemerkt hatte, verließ er mit dem Fahrzeug die Unfallstelle, ohne seinen Pflichten zu genügen.

III. Dieser Sachverhalt steht fest aufgrund der umfassenden geständigen Einlassung des Angeklagten in der Hauptverhandlung, an deren Wahrheitsgehalt das Gericht keine Zweifel hat, sowie aufgrund dem in der Hauptverhandlung verlesenen Gutachten des Prof. Dr. med. ... zur Blutalkoholkonzentration.

Der Angeklagte führte zu dem Vorfall aus, dass er an dem Morgen des Tattags erfahren habe, dass seine Lebensgefährtin in Kürze sterben werde. Daher sei er emotional sehr aufgewühlt gewesen und habe es nicht ertragen, zu Hause allein zu sein. Er sei dann in das Restaurant gefahren, das er normalerweise zu Fuß aufsuche. Er habe den ganzen Tag zuvor nichts gegessen und seine Alkoholkonzentration unterschätzt. Da er anschließend beim Verlassen des Parkplatzes den falschen Gang einlegte, sei er nach vorne gerutscht und habe den anderen Wagen angestoßen. Er sei dann ausgestiegen, habe einen Moment gewartet und sei dann wieder eingestiegen. Er wollte zunächst den Wagen wegfahren und dann wiederkommen, der Wirt des Restaurants, mit dem der Angeklagte bekannt ist, sei ihm aber nachgefahren und habe ihn mit zurück zur Unfallstelle genommen. Er habe überhaupt nicht an Unfallflucht gedacht und sei nach wenigen Minuten wieder an der Unfallstelle gewesen.

IV. Hiernach hat sich der Angeklagte der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und Abs. 3 Nr. 1 StGB sowie dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort in Tateinheit mit Trunkenheit im Verkehr gemäß §§ 142 Nr. 1, 316 Abs. 1 StGB strafbar gemacht.

V. Bei der Strafzumessung hatte das Gericht von folgenden Strafrahmen auszugehen: [wird ausgeführt]

Von einer Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB war indes abzusehen. Es liegt zwar ein Regelfall des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB vor, jedoch lagen zur Tatzeit besondere Umstände vor, die die Vermutung mangelnder Eignung zum Tatzeitpunkt widerlegen. Der Angeklagte nahm langjährig am Straßenverkehr unbeanstaltet teil. An dem Tattag war er in einer schwierigen emotionalen Lage. Er erfuhr, dass seine langjährige Lebensgefährtin, mit der er zusammen wohnte und unter schwerwiegenden Speiseröhrenkrebs litt, keine lange Lebenserwartung mehr haben würde. Die Tat erfolgte unter diesem einmaligen Eindruck und er war in dieser Situation nicht in der Lage, klare Gedanken zu fassen und beschreibt seinen Zustand selbst als durcheinander.

Allerdings war dem Angeklagten ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB zu verhängen. Der Angeklagte hat eine nicht unerhebliche Straftat als Führer eines Kraftfahrzeugs begangen, die eine derartige Einwirkung, auch als Besinnungsmaßnahme, zwingend geboten erscheinen lässt. Unter nochmaliger Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände erschien die Bemessung der Dauer des Fahrverbots mit drei Monaten als angemessen. Dieses ist jedoch gemäß § 51 Abs. 5 StGB durch die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO bereits abgegolten.

11. *) Bei Durchführung einer Atemalkoholmessung mit dem Messgerät Dräger „Alcotest 7110 Evidential“ muss neben einer 20minütigen Wartezeit zwischen Trinkende und Atemalkoholtest vor

der Abgabe der Atemprobe eine 10minütige Kontrollzeit eingehalten werden, in der jedwede Aufnahme von Speisen und Getränken unzulässig ist. Andernfalls liegt ein Beweisverwertungsverbot für das Ergebnis der Atemalkoholüberprüfung vor.

Amtsgericht Riesa,
Beschluss vom 14. Mai 2014
– 1 OWi 703 Js 36868/13 –

Aus den Gründen:

Nach dem Bußgeldbescheid des Landratsamtes M. vom 10.06.2013 lag dem Betroffenen zur Last, die Fahrt [mit dem Pkw am 04.04.2013 gegen 23:15 Uhr] mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,46 mg/l Atemluft durchgeführt und deshalb sich einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG schuldig gemacht zu haben.

Die Atemalkoholmessung erfolgte mit dem geeichten Messgerät Dräger „Alcotest 7110 Evidential“. Hierzu ergab die Hauptverhandlung vom 11.11.2013, dass der Betroffene nach einer ersten nichtverwertbaren Messreihe, die zwischen 23:13 Uhr und 23:20 Uhr durchgeführt wurde, vor der zweiten Messreihe, die um 23:24 Uhr begonnen hat, ein Glas Wasser getrunken hat. Dies bestätigte die Zeugin ..., die ermittelnde Polizeibeamtin.

Damit ist die Gebrauchsanleitung des zum Einsatz gebrachten Messgerätes nicht eingehalten worden, da neben einer 20minütigen Wartezeit zwischen Trinkende und Atemalkoholtest vor der Abgabe der Atemprobe eine 10minütige Kontrollzeit eingehalten sein muss, in der jedwede Aufnahme von Speisen und Getränken unzulässig ist. Auf die Frage, ob der aufgenommene Stoff Alkohol enthält oder nicht, kommt es dabei nicht an. Damit liegt ein Beweisverwertungsverbot für das Ergebnis der Atemalkoholüberprüfung mit dem Messgerät Dräger „Alcotest 7110 Evidential“ vor, sodass die dem Betroffenen zur Last gelegte Tat nicht nachweisbar ist.

12. *) Zur Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB aufgrund krankheitsbedingter Fahreignungsmängel (hier: Epileptiker).

Amtsgericht Delmenhorst**),
Urteil vom 25. Februar 2014
– 81 Ds 630 Js 49051/12 (152/13) –

Aus den Gründen:

II. Weiter stellte das Gericht zur Sache selbst nach durchgeführter Beweisaufnahme in der Hauptverhandlung fest: Am 9. September 2012 besuchte der Angeklagte zusammen mit seiner Lebensgefährtin, der

**) Siehe zu dieser und den beiden nachfolgenden amtsgerichtlichen Entscheidungen den Beitrag von PÜSCHEL/FOCKEN in diesem Heft.

Zeugin R. J., einen Markt in G., und zwar mit dem von dem Angeklagten gehaltenen und auch geführten Pkw Ford Mondeo ... Nachdem die beiden dort etwas gegessen hatten, machten sie sich – wiederum mit dem von dem Angeklagten geführten Pkw Ford – auf den Heimweg über die B 212 zurück nach „B.“ ca. 1,5 bis 2 km vor der Ortstafel lenkte dann der Angeklagte sein Auto nur noch mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 60 km/h, obwohl dort nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 c StVO für Pkw eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig war bzw. ist und es keinerlei Verkehrsbehinderungen gab. Kurz vor dem Ortseingang wird der Angeklagte dann jedoch seinen Wagen wieder beschleunigt haben. Ob er hierbei noch bei Besinnung war oder jene bereits während seiner auffällig langsamen Fahrweise ca. 1,5 bis 2 km vorher verloren hatte, konnte nicht verifiziert werden. Jedenfalls kam er direkt in Höhe der Ortstafel „B.“ (Z 311) mit dem besagten „Mondeo“ und der Zeugin J. auf dem Beifahrersitz nach rechts von der Fahrbahn ab, wobei er zunächst einen Leitpfosten überfuhr, der dort bei der Ortstafel auf der Berme zwischen der Richtungsfahrbahn und dem wiederum rechts daneben gelegenen und kombinierten Rad-/Gehweg stand. Dieser Rad-/Gehweg verlief bzw. verläuft nachfolgend über eine durchschnittliche Breite von ca. 2,70 m durch „B.“ entlang der B 212. Sodann fuhr der Angeklagte weiter nach „B.“ in Richtung Ortsmitte, wobei er allerdings auf diesen Rad-/Gehweg blieb, der zunächst in einer langgestreckten Rechtskurve verläuft. Nach ca. 73 m streifte er wahrscheinlich mit dem rechten Seitenspiegel seines Fahrzeugs ein rechts neben dem Rad-/Gehweg stehendes Hinweisschild „Ev. methodistische Kirche Gottesdienst Sonntag 10.00“. In Höhe dieses Hinweisschildes begann bzw. beginnt eine Bepflanzung der Berme mit Strauchwerk bzw. einer Hecke und diversen Straßenbäumen. Außerdem waren bzw. sind alsdann auf diesem Grünstreifen zwischen der Richtungsfahrbahn und dem Rad-/Gehweg diverse Masten und Leitpfosten platziert. Trotz dieser Einengung erreichte der Angeklagte auf dem Rad-/Gehweg eine Geschwindigkeit von deutlich über 60 km/h, wobei er noch die Zeugin P. M. rechts überholte, die ihn zuvor während seiner auffällig langsamen Fahrweise ca. 1,5 bis 2 km vor dem Ortseingang selber überholt [hatte], und nun nach der Einfahrt in den Ort mit knapp über 50 km/h unterwegs war. Vor dem Angeklagten fuhr der Herr S. O. E. (damals 41 Jahre alt) vorschriftsmäßig und zudem behelmt mit seinem Rennrad gleichsam den kombinierten Rad-/Gehweg in Richtung Ortsmitte entlang. Der Rennradfahrer war völlig arglos, als ihn der Angeklagte von hinten ca. 303 bis 310 m nach dem Streifen des Hinweisschildes mit deutlich höherer Geschwindigkeit als 50 km/h anfuhr, auflud und wenigstens 31 m/maximal 45 m nach der Anstoßstelle im Bereich der rechtsseitigen Einmündung der Straße „Ü. Berg“ ablud. Das Rennrad blieb bereits ca. 10 m vorher an einer rechtsseitigen Birke und wurde völlig zerstört. Der angefahrene Herr E., welcher vor dem Unfall überhaupt keinen Verursachungsbeitrag geleistet hatte,

verstarb noch in seiner Endlage an seinen Unfallverletzungen, insbesondere an einem Polytrauma. Nachdem der Angeklagte den Rennradfahrer angefahren hatte, raste er – ohne anzuhalten – mit unvermindert hoher Geschwindigkeit auf den ihm zusammen mit seinem damals 11 Jahre alten Sohn L. I. entgegenradelnden F. I. zu. Der Zeuge F. I. konnte seinen Jungen gerade noch warnen, dieser solle nach rechts springen. Trotzdem wurde das Kind noch in der Einmündung der vorgenannten Straße am rechten Fuß und am rechten Bein touchiert, so dass er Abschtürfungen bzw. Prellungen erlitt und sich an der Jeans ein schwarzer Abrieb von der Bereifung des „Mondeos“ ergab. Letztlich war es nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass nicht auch dieser Junge schwer verletzt oder vielleicht sogar getötet wurde. Die Fahrt des Angeklagten führte dann noch ca. 256 m weiter über den stark rechts und links eingeengten Rad-/Gehweg bis zu einer umzäunten Grundstücksecke, vor der Herr K. noch soweit abbremsen konnte, dass er den Zaun mit seinem vorderen Stoßfänger nur so leicht berührte, dass dabei kaum ein weiterer Schaden entstand.

Auf der gesamten Fahrstrecke von ca. 677 m, die der Angeklagte auf dem durchschnittlich 2,70 m breiten Rad-/Gehweg mit seinem ca. 2 m breiten Pkw Ford Mondeo (incl. Außenspiegeln) zurücklegte, hatte er nicht nur eine Rechtskurve, sondern noch diverse weitere Wegverschwenkungen und Erhöhungen zu überwinden. Dies gelang ihm ohne weitere Kollisionen bei der enormen räumlichen Enge mit einer Geschwindigkeit von deutlich über 60 km/h. Trotzdem wird bei dem Angeklagten keine psychische Steuerungsfähigkeit mehr vorgelegen haben. Zumindest wird sie (wenn nicht ganz) doch überwiegend eingeschränkt gewesen sein.

Es muss davon ausgegangen werden, dass Herr K. spätestens beim Ortseingang „B.“ einen sogenannten komplexfokalen Anfall erlitten hatte. Derartige Anfälle imponieren durch Phasen eingeschränkten Bewusstseins, in denen der Betroffene durchaus noch in der Lage ist, auch komplexere Tätigkeiten quasi automatisch und unkontrolliert zu verrichten. Für Ereignisse während eines solchen Anfalls besteht in der Regel eine Erinnerungslücke, die retrospektiv vom Betroffenen als „Blackout“ wahrgenommen wird, wenn ihn Beteiligte darauf hinweisen. Der Angeklagte ist Epileptiker. Er leidet unter dieser Krankheit ungefähr seit dem Jahre 2001. Die Epilepsie zeigt sich bei ihm sowohl durch große Anfälle mit Sturz und Zuckungen als eben auch durch komplex-fokale Anfälle, wobei eine genaue Dokumentation der Anfallshäufigkeit nicht vorliegt.

Grund dieser Anfälle könnte eine Schädigung beider Temporalhirne sein. Danach führte der Angeklagte seinen Pkw in einem Zustand weitgehend eingeschränkten Bewusstseins mit deutlich reduzierter Wahrnehmung und fehlender Ansteuerbarkeit, wobei er motorisch noch in der Lage war, eine relativ komplexe Tätigkeit, nämlich die schwierige Fahrt über einen kurvigen, seitlich stark eingeengten Rad-/Gehweg durchzuführen und er überwiegend nur noch

einen Seitenabstand rechts und links von zusammen ungefähr 79 cm hatte! Die Verantwortung für seine Fahrt im Dämmerzustand, in deren Verlauf er den Herrn S. O. E. tötete und Kind L. I. leicht verletzte, trägt der Angeklagte aber dennoch.

Er hätte wissen können und müssen, dass er aufgrund seiner Epilepsie, insbesondere der jederzeit drohenden und sich nicht ankündigenden großen und kleinen Anfällen dauerhaft bzw. fortwährend nicht fahrtauglich bzw. geeignet zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr war bzw. ist. Seit Anfang der zweitausender Jahre kam es bei ihm immer wieder in unregelmäßigen Abständen zu generalisierenden großen (Krampf-)Anfällen, aber auch den sogenannten kleinen Anfällen, also den komplex-fokalen Anfällen. Im Jahre 2009 machte er einen Alkoholentzug. Seit diesem Jahr ist der Angeklagte auch Patient bei dem Neurologen H., der ihn mehrfach, so auch im Mai 2009 und im Juni 2010 belehrte, dass er krankheitsbedingt kein Kraftfahrzeug führen dürfe, ihm quasi ein unbefristetes Fahrverbot aussprach. Als dann entzog sich der Angeklagte jedoch ab November 2010 der Behandlung durch den Neurologen H., obwohl ihm sein Hausarzt am 20. Januar 2011 eine entsprechende Überweisung ausgestellt hatte. Dr. K. verschrieb dem Angeklagten zwar fortlaufend das Medikament Carbamazepin, erklärte ihm aber nicht etwa, er dürfe bei dieser Medikation oder nach einem bestimmten Zeitablauf von 2 Jahren nach dem letzten Anfall wieder Auto fahren.

Stattdessen ergab sich bei dem Angeklagten – bei vollständig haltender Urrechtseinsichtsfähigkeit – eine verhängnisvolle Verharmlosungstendenz. Obwohl er genau wusste, dass er jederzeit mit großen und kleinen epileptischen Anfällen rechnen musste, schob er verantwortungslos gebotenen Bedenken beiseite und nahm ständig mit seinem Wagen am motorisierten Straßenverkehr teil. Selbst ein epileptischer Anfall am 24. April 2009, den er während des Führens seines Pkws erlitten hatte und zum Einsatz eines Rettungswagens führte, konnte ihn nicht Vernunft bringen.

Dabei wurde er fortwährend beruflich an die Auswirkungen seiner Erkrankung erinnert und von seinen Vorgesetzten auch ermahnt, zumindest innerbetrieblich jede Risikohöherung unterlassen. Bereits Anfang 1999 gab er bei den A.-Werken seine Beschäftigung Dreher auf und wurde alsdann dort in der Werkzeugausgabe eingesetzt. Grund waren gesundheitlichen Einschränkungen des Angeklagten, die als Risikohöherung erkannt wurden. Im August 2005 wurde in seiner Personalakte vermerkt: „nach Beobachtungen von H. B. hat K. einige Ausfallerscheinungen, die auf Alkoholismus hinweisen ... Manchmal redet er wirres Zeug/evtl. besteht Tablettenbedarf/Epilepsie ... Seine Arbeit macht er gut, hat aber Aussetzer“. Unter dem 28. September 2007 empfahl der Arbeitsmedizinische Dienst O. e. V. der Arbeitgeberin des Angeklagten:

„Keine Alleinarbeit, keine Nachtschicht,

Keine Fahrtätigkeiten

Keine Tätigkeiten mit erheblicher Verletzungsgefahr bei Sturz – so darf Herr K. bestimmte Trep-

pen im Betrieb nicht benutzen wie z. B. den Aufgang innerhalb des Lagers oder die Treppe von der Halle hinauf zur Kantine.

Die Betätigung von drehenden Maschinen muss unterbleiben, so lange sie auch ohne Betätigung weiterlaufen können (z. B. Bohrmaschine mit eingerasteter Arretierung).

Die Benutzung von Bohrmaschinen kann nur bei Vermeidung von Arretierung eingesetzt werden.

Die im Lager vorhandene Schleifmaschine kann bei Verwendung des entsprechenden Sichtschutzes durch Herrn K. bedient werden.

Bei den direkten Kollegen bestehen erhebliche Befürchtungen vor dem Eintreten eines erneuten Krampfanfalls. Zum Schutze dieser Kollegen wurde die Verwendung von polsterartigen Materialien empfohlen, die zwischen dem Krampfenden und verletzungsauslösenden Gegenständen gehalten werden können. Hierdurch soll vermieden werden, dass Mitarbeiter in die Versuchung geraten, einzugreifen und sich damit selbst zu gefährden. Psychologisch gesehen ist das ‚zuschauende Abwarten‘ für Mitarbeiter kaum auszuhalten, so dass durch die Verwendung solcher Matten und ein aktives Eingreifen ohne Selbstgefährdung späteren Selbstvorwürfen vorgebeugt werden kann.

Ein weiterer Kontakt zwischen Herrn K. und Betriebsarzt sollte in zumindest monatlichen Abständen erfolgen, um die initiierten Maßnahmen begleiten und gegebenenfalls vorausblickend intervenieren zu können.

Eine Rücknahme der empfohlenen Einschränkungen sollte nicht vor einer einjährigen Anfallsfreiheit geprüft werden.“

Im Dezember 2007 teilte der ADO der Arbeitgeberin des Angeklagten mit, bei Verwendung einer geeigneten Warnvorrichtung (Personennotsignalgerät) könne Herr K. auch wieder für Alleinarbeit eingesetzt werden. Nach Signalauslösung sollte Erste Hilfe innerhalb von 1-2 Minuten vor Ort eintreffen. Diese Notrufanlage wurde dann auch für den Angeklagten installiert. Aber schon unter dem 11. März 2009 riet der ADO aus betriebsärztlicher Sicht zumindest für das nächste halbe Jahr davon ab, Herrn K. mit Alleinarbeit zu beschäftigen. Auch im Hinblick auf die eingesetzte Notfallanlage werde diese Neuempfehlung ausgesprochen. Am 14. April 2009 wiederholte der ADO seine Empfehlung, dass der Angeklagte nicht mehr in Alleinarbeit beschäftigt werden sollte, um dann am 29. November 2011 mitzuteilen, dass keine gesundheitlichen Bedenken gegen eine Tätigkeit im Schließdienst/Frühdienst bestünden, wobei berücksichtigt werden müsse, dass eine Tätigkeit mit Absturzgefahr, wie z. B. Arbeit auf Leitern sowie eine gefahrensgeeignete Tätigkeit wie eine Tätigkeit an gefährlichen Maschinen ausgeschlossen werde. All diese medizinischen Hinweise, Empfehlungen und Warnungen schlug der Angeklagte bedenkenlos in den Wind, nutzte auch regelmäßig seinen Pkw für die Fahrt zur Arbeitsstelle und zurück nach Hause, wobei dies seine Arbeitgeberin nicht weiter tangierte, weil diese gefahr-

geneigte Tätigkeit außerhalb des Betriebes erfolgte. Auch für die ihn behandelnden Ärzte gab es keine Meldepflicht.

Ergo trug Herr K. ganz allein die Verantwortung, die er aber nicht wahrnahm, obwohl ihm dies bei der gebotenen Sorgfalt möglich gewesen wäre, so dass es zu der beschriebenen Unfallfahrt mit tödlichem Ausgang kam.

III. Mithin hat sich der Angeklagte der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung gem. den §§ 222, 315c Abs. 1 Nr. 1 b, Absatz 3 Nr. 2, 52 StGB schuldig gemacht. Zuvor hatte bereits die Staatsanwaltschaft Oldenburg die Verfolgung nach § 154a Abs. 1 StPO beschränkt, soweit es den Vorwurf einer fahrlässigen Körperverletzung zum Nachteil des Kindes L. I. betrifft.

Bei der Strafzumessung fiel zugunsten des Angeklagten ins Gewicht, dass er nicht vorbestraft und zuvor auch wohl nicht straßenverkehrsrechtlich aufgefallen war. Außerdem scheint er selbst unter den Folgen seiner Tat erheblich zu leiden. Zu seinen Lasten wirkte sich hingegen aus, dass er über viele Jahre ein überdurchschnittliches Maß an Pflicht- und Verantwortungslosigkeit an den Tag legte, sich allen Hinweisen auf seine dauerhaft nicht mehr gegebene Fahrtauglichkeit verweigerte, stattdessen egoistisch nicht von der motorisierten Verkehrsteilnahme lassen konnte. Auch am 9. September 2012 hätte er überhaupt nicht selbst fahren müssen. Das Paar K./J. wollte kurz in G. einen Markt besuchen und eine Bratwurst essen. Auf der Heimfahrt wurde dann ein junger Mann getötet und ein Kind auch noch in konkrete Todesgefahr gebracht. Sicherlich wollte der Angeklagte niemand gefährden, wahrscheinlich macht er sich auch noch vorfahrtauglich zu sein. Trotzdem hätte er es besser wissen und all diese tragischen Folgen seines Fehlverhaltens vermeiden können. Er war und ist seit Jahren in persona eine abstrakte Gefahr für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs, handelte grob bzw. bewusst fahrlässig. Dabei hat er sein Fehlverhalten bis dato nicht ausreichend reflektiert. Unter Berücksichtigung dieser für gegen den Angeklagten sprechenden Umstände erachtet das Gericht eine Freiheitsstrafe von einem Jahr und sechs Monaten als tat- und schuldangemessen, zur Einwirkung ausreichend, aber gleichsam wenigstens notwendig. Dem Angeklagten musste eindringlich aufgezeigt werden, dass er für das von ihm begangene überdurchschnittliche Handlungsunrecht einzustehen hat und endlich die gebotene Krankheitseinsicht entwickeln muss.

Die Vollstreckung der Freiheitsstrafe wurde gem. § 56 Abs. 1 und 2 StGB zur Bewährung ausgesetzt. Da der Angeklagte bislang noch nicht derart bestraft worden war, ansonsten vollständig sozialisiert ist und bislang einen rechtschaffenen Lebenswandel geführt, überdies auch bei der Aufklärung des Sachverhalts durchaus mitgewirkt und sich geöffnet hat, konnte erwartet werden, er werde sich diese Verurteilung allein zur Warnung dienen lassen und künftig – vor allem unter dem Druck des ihm bei einem strafrechtlichen

Rückfall drohenden Widerrufs der Strafaussetzung zur Bewährung – keine neue Straftat mehr begehen, insbesondere nicht motorisierten Straßenverkehr teilnehmen, sofern es ihm nicht ausdrücklich durch die für ihn zuständige Behörde erlaubt wurde.

Durch die festgestellte Verkehrsstrafat erwies sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, so dass ihm gem. den §§ 69, 69a StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen, seine Führerschein einzuziehen und eine Sperre für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu verhängen war, welche umständehalber zur Besinnung charakterlichen Festigung mit noch vier Jahren geboten erschien.

Hierbei berücksichtigte das Gericht auch, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis bereits per Beschluss des Amtsgerichts Delmenhorst vom 13. März 2013 vorläufig entzogen wurde, worauf der Angeklagte am 19. März 2013 seinen Führerschein in amtliche Verwahrung gab.

13. *) Eine lebenslange Sperre gemäß §§ 69, 69a StGB für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis erscheint im Falle einer Demenzerkrankung als nicht verhältnismäßig, da nicht absehbar ist, was sich in der Forschung auf dem Gebiet der Demenz in den nächsten Jahren entwickelt.

Amtsgericht Hamburg-Barmbek,

Urteil vom 7. Februar 2014 – 845 Ds 75/13 –

Aus den Gründen:

II. In der Hauptverhandlung konnte folgender Sachverhalt festgestellt werden: Der Angeklagte betrieb zur Tatzeit mit der Zeugin Dr. C eine Praxisgemeinschaft. Dabei übernahm die Zeugin Dr. C zumeist die Vormittags- und der Angeklagte die Nachmittagssprechstunde. In der Zeit vom 01.04.2012 bis zum 09.05.2012 war die Zeugin nicht in der Praxis.

Am 26.04.2012 fuhr der Angeklagte mit dem Pkw gegen 0.15 Uhr in Richtung der Straße S. Der Angeklagte war übermüdet und litt unter einer Demenzerkrankung. Aufgrund der Demenzerkrankung konnte der Angeklagte nicht erkennen, dass er fahrtauglich war und aufgrund dessen von ihm eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge ausging. Bei Einfahrt in die Straße S., einer Einbahnstraße, verlor der Angeklagte die Kontrolle über seinen Wagen. Ob dies geschah, weil er an Kantstein stieß, konnte nicht festgestellt werden. Sein Fahrzeug kollidierte mit den am linken Fahrbahnrand geparkten Fahrzeugen der Geschädigten H., B., H. S., H., R., P., G., K., Me. und M. An den genannten Fahrzeugen entstand ein Fremdschaden in Höhe von insgesamt mindestens 9.450,00 Euro.

Als der Angeklagte den Unfall bemerkt hatte, stieg er aus seinem Fahrzeug aus, sammelte seine verlorene Radkappe ein und notierte sich auf einer in seinem Fahrzeug liegenden Zeitung das Kennzeichen „HH ...“. Sodann entfernte er sich von der Unfallstelle, ohne

der Wartepflicht zu genügen und ohne den Geschädigten die Möglichkeit zu geben, Feststellungen über den Unfallhergang zu treffen. Der Angeklagte parkte seinen Pkw ca. 150 m entfernt auf einem Parkplatz in der Straße S. In seinem Fahrzeug lagerte der Angeklagte u. a. gut sichtbar einen Arztkoffer mit Medikamenten. Sodann ließ der Angeklagte seinen Wagen unverschlossen zurück.

Am nächsten Morgen um 11.45 Uhr erschien der Angeklagte mit fleckiger Kleidung und nach Urin riechend auf dem Polizeikommissariat. Dort erklärte er dem wachhabenden Polizeibeamten, dass er sich selbst anzeigen wolle. Er habe in der vergangenen Nacht einen parkenden Pkw angefahren.

III. Der Angeklagte hat sich nicht zur Sache eingelassen. Er wird u. a. überführt durch die Angaben der Zeugen H., D. und Dr. C. [...]

Der Sachverständige Prof. Dr. P. des Instituts für Rechtsmedizin in Hamburg führte Folgend aus:

Zusammen mit dem Sachverständigen Dr. T. habe er den Angeklagten am 21.12.2012 anamnestisch befragt und orientierende ambulante Untersuchungen durchgeführt. In der Eigenanamnese zum Unfallgeschehen habe der Angeklagte sich seiner Meinung nach an den Unfall erinnern können. Er habe angegeben, keine Erinnerungslücken zu haben, habe jedoch auch gesagt, nur einen Anstoß bemerkt zu haben. Darin sei ein deutlicher Widerspruch zu dem Verlauf der Beweisaufnahme zu sehen. Als Erklärung für den Unfall habe der Angeklagte die Belastungssituation in der Praxis und Übermüdung angegeben.

Weiterhin führte der Sachverständige aus, dass das hier angeklagte Geschehen in zwei Phasen aufzuteilen sei: die erste Phase sei die Unfallphase, die zweite Phase die Unfallflucht.

In der ersten Phase reiche eine Übermüdung allein nicht aus, um das Unfallgeschehen und die Realisierung und Wahrnehmung der Situation zu erklären. In der Regel werde man durch einen Unfall wach. Selbst wenn der Angeklagte mit dem Reifen den Kantstein angefahren habe und dadurch ins Schlingern gekommen sei, hätte er anhalten müssen, wenn lediglich eine Übermüdung vorgelegen habe. Es seien also Co-Faktoren als Erklärung für das Verhalten des Angeklagten in der ersten Phase, der Unfallphase, nötig. Nach Ansicht des Sachverständigen Prof. Dr. P. lägen diese Faktoren erkennbar in der Persönlichkeit des Angeklagten. So habe er geistige Ausfälle, d. h. Phasen der Unkonzentriertheit und Abwesenheit, in der er sich in einer Art „Dämmerzustand“ befinden würde und aufgrund seiner hirnganischen Störung Situationen nicht wahrnehmen und diesen Situationen entsprechend angemessen reagieren könne. In der ersten Phase habe sich der Angeklagte in einem Zustand mit geistigen Minderleistungen befunden, die sich im Straßenverkehr ausgewirkt hätten. An dem Abend, als der Unfall geschehen und der Angeklagte in die Straße eingebogen sei, sei der Angeklagte gehandicapt gewesen durch zwei Dinge: 1. durch seine Übermüdung und 2. durch seine Erkrankung. In diesem Zustand habe er diese Kette von Unfällen verursacht. Er habe nicht richtig dagegen wir-

ken können und etwas Rätselhaftes, Falsches und Sinnloses getan, weil er die Situation nicht erfasst habe. In der ersten Phase sei die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten hochgradig eingeschränkt gewesen. Es könne deswegen nicht ausgeschlossen werden, dass der Angeklagte in der ersten Phase nicht mehr schuld- und steuerungsfähig gewesen sei.

In der zweiten Phase, der Unfallflucht, habe der Angeklagte die Situation dann weitgehend richtig erfasst und im Griff gehabt. Dass er in der Nacht nicht die Polizei gerufen habe, müsse er sich anlasten lassen.

Der Sachverständige Dr. T., Arzt in der Klinik für Neurologie am Universitätskrankenhaus E., erstattete in der Hauptverhandlung folgendes Gutachten:

Auch er gehe von einem zweiphasigen Unfallereignis aus. Aufgrund der Untersuchung des Angeklagten, der Aktenlage und der Zeugenaussagen läge für ihn beim Angeklagten eine demenzielle Erkrankung vor, wahrscheinlich eine vaskuläre Demenz. Eine Alzheimererkrankung sei eher unwahrscheinlich. Der hier vorliegende Unfall beinhalte ein ausgesprochen komplexes und letztlich in sich nicht schlüssiges Fehlverhalten des Angeklagten mit der Beschädigung von mehreren Fahrzeugen. Auch sei der weitere Verlauf der Nacht unklar. Der Angeklagte habe nicht erklären können, wie es zu diesem Verhalten gekommen sei. Ursachen für das Verhalten könnten zum Beispiel kurzzeitige Ausfälle durch Medikation oder Kopfverletzungen sein, für die jedoch keine Hinweise vorlägen. Deswegen müsse hier von hirnganischen Störungen ausgegangen werden. Anlässlich der Begutachtung des Angeklagten am 21.12.2012 sei der Angeklagte durch Prof. Dr. P. und Dr. T. befragt und neurologisch untersucht worden. Dabei sei aufgefallen, dass schon nach den Kriterien der neurotischen Untersuchungen Defizite feststellbar gewesen seien. Der Angeklagte sei erschwert in seiner Auffassungsgabe gewesen und habe im Gespräch Schwierigkeiten gehabt, sich zu konzentrieren. Die Merkfähigkeit des Angeklagten sei beeinträchtigt gewesen und es sei aufgefallen, dass der Angeklagte in seiner Darstellung Lücken gehabt hätte und immer an bestimmten Themen hängen geblieben sei und sich gedanklich nicht weiterbegeben habe können. Diese Dinge könnten als Minderung der Leistungsfähigkeit gewertet werden. Im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen und den Zeugenaussagen müsse man davon ausgehen, dass diese Beeinträchtigung der Gehirnleistung schon länger bestehe und keine akute, sporadische Leistungsstörung vorliege. Es gebe daher Hinweise darauf, dass der Angeklagte eine demenzielle Leistungsstörung aufweise. Dies sei jedoch nicht psychometrisch getestet worden; über die Ursache der Erkrankung müsse etwas spekuliert werden. Der Angeklagte habe jedoch schlüssige Vorerkrankungen wie ausgeprägten Bluthochdruck und eine Zuckererkrankung, welches beides Krankheiten sind, die typische Risikofaktoren für Gefäßerkrankungen seien, die dann wiederum zu einer Hirnstörung führen könnten. An dem Vorliegen einer Demenz bei dem Angeklagten habe der Sachverständige keine Zweifel.

Bei Hirnleistungsstörungen müsse man weiterhin zwischen akut auftretenden und demenziellen Erkrankungen unterscheiden. Bei einer demenziellen Erkrankung gehe man davon aus, dass sie über einen längeren Zeitraum besteht. Eine Heilung sei nicht gegeben. Es gebe lediglich sekundäre Profilaxe, um das weitere Fortschreiten der Erkrankung zu verhindern. Autofahren mit Demenz sei eine schwierige Sache. Demenz sei eine Situation, die die Fahrfähigkeit sehr in Frage stellen würde. Es sei deswegen zu befürchten, dass man bei Vorliegen einer Demenz von einer chronischen Ungeeignetheit zum Autofahren sprechen könne.

Das Gericht ist nach erfolgter eigenständiger Überprüfung von der Richtigkeit des gewissenhaft erstellten und von großer Sachkunde getragenen Gutachtens der Sachverständigen Prof. Dr. P. und Dr. T. überzeugt und zieht aus den Befundtatsachen, die die Sachverständigen festgestellt haben, unter Würdigung sämtlicher Umstände in ihrer Gesamtheit, seinem Erscheinungsbild, seinem psychischen Zustand, seinem Verhalten vor, bei und nach der Tat, auf Grund eigener gewonnener Erkenntnisse den Schluss, dass in Fall 1 der Anklage [§ 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB] eine Schuldunfähigkeit des Angeklagten i. S. d. § 20 StGB nicht ausgeschlossen werden kann.

Die Feststellungen zur Schadenshöhe beruhen auf den im Rahmen des Selbstleseverfahrens gemäß § 249 Abs. 2 StPO in die Hauptverhandlung eingeführten Rechnungen und Gutachten. [...]

IV. Der Angeklagte hat sich daher wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort, § 142 I Nr. 1, 5 StGB, schuldig und strafbar gemacht.

V. Die Strafe war dem Strafrahmen des § 142 Abs. 1 StGB zu entnehmen, welcher Freiheitsstrafe bis drei Jahre oder Geldstrafe vorsieht.

Strafmildernd ist zu berücksichtigen, dass der Angeklagte unbestraft ist. Die Tatzeit liegt schon einige Zeit zurück. Seit dem 27.04.2012 ist der Führerschein des Angeklagten sichergestellt. Zu Gunsten des Angeklagten spricht weiterhin, dass bei dem Unfall keine Personen geschädigt wurden. Weiterhin hat sich der Angeklagte einige Zeit später selbst bei der Polizei angezeigt.

Strafschärfend ist der hohe Schaden zu werten.

Nach Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Gesichtspunkte und unter Berücksichtigung seiner persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse hielt das Gericht eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 100,00 Euro für tat- und schuldangemessen.

Dem Angeklagten ist neben der Strafe die Fahrerlaubnis zu entziehen. Aus der von ihm begangenen Tat ergibt sich, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (§ 69 Abs. 1 StGB). Diese Ungeeignetheit ist zwischenzeitlich nicht fortgefallen, sondern besteht auch heute noch fort. Zum einen liegt ein Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 bzw. 3 StGB vor. Zum anderen kommt entscheidend hinzu, dass die Sachverständigen Prof. Dr. P. und Dr. T. bei dem Angeklagten eine Demenzerkrankung ausgemacht haben, die ihn zum Führen von Kraftfahrzeugen körperlich bzw. geistig ungeeignet machen lässt.

Eine Sperre von noch drei Jahren erachtet das Gericht unter Berücksichtigung der gesamten Persönlich-

keit des Angeklagten, insbesondere seiner Zuverlässigkeit, seines Vorlebens, seines Verhaltens bei und nach der Tat sowie der gesamten Tatumstände und der oben im Einzelnen geschilderten Strafzumessungserwägungen als ausreichend, aber auch als erforderlich. Bedacht worden ist dabei insbesondere, dass der Führerschein des Angeklagten bereits seit dem 27.04.2012 sichergestellt ist. Andererseits fiel bei der Bemessung der Dauer mit ins Gewicht, dass der Angeklagte nach Ausführungen des Sachverständigen Dr. T. an einer vaskulären Demenz leidet. Dieser sieht deswegen derzeit und in naher Zukunft keine Fahrreignung. Das Gericht ist diesbezüglich derselben Ansicht. Soweit jedoch der Sachverständige weiter ausführt, dass er eine chronische Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen zum Fahren befürchtet, kann sich das Gericht dieser Meinung nicht vollständig anschließen. Zwar ist derzeit nach dem heutigen Stand der Medizin und Forschung anzunehmen, dass eine Heilung von Demenz nicht möglich ist. Jedoch erscheint eine lebenslange Sperre für eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis nicht verhältnismäßig, da nicht absehbar ist, was sich in der Forschung auf dem Gebiet der Demenz in den nächsten Jahren entwickelt. Das Gericht sieht sich deswegen nicht in der Lage, der Medizin vorwegzugreifen und eine dauerhafte – lebenslange – Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen festzustellen.

14. *) 1. Jeder Patient muss erwarten dürfen, dass ein Hausarzt, zumal bei langjähriger Betreuung und Kenntnis der Krankengeschichte, das Thema Autofahren anspricht, wenn sich aus Sicht des Arztes Defizite zeigen, die zur Fahrunfähigkeit führen könnten. Aufgrund des bestehenden Vollzugsdefizits in der Praxis sind die Ärzte umso mehr aufgerufen, anhand von existenten Kriterienkatalogen aufmerksam ihre Patienten zu beobachten und im gegebenen Fall auf die Problematik hinzuweisen.

2. Solange der Gesetzgeber jedoch davor zurückschreckt, allgemein verbindliche Tests für die Fahrfähigkeit einzuführen, muss jeder Führer eines Kraftfahrzeuges selbst kritisch darauf achten, ob er noch fähig ist und entsprechend handeln.

2. Zur Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB auf Lebenszeit aufgrund krankheitsbedingter Fahrreignungsmängel (hier: altersbedingte Einschränkungen der Fahrfähigkeit und Schwindelsymptomatik).

Amtsgericht Pinneberg,
Urteil vom 28. Juni 2013
– 33 Ds 302 Js 477/12 (82/12) –

Aus den Gründen:

I. Der Angeklagte ist 78 Jahre alt und verheiratet. Bereits seit etwa 20 Jahren ist bei dem Angeklagten eine Schwindelsymptomatik bekannt. Er ist diverse Male gründlich untersucht worden. Es konnte jedoch

keine Ursache festgestellt werden. Im Jahr 2006 war er das erste Mal wegen eines Schwindelanfalls im Krankenhaus. Er hat in der Folgezeit ab etwa 2008 Vertigo-Vomex als Medikament gegen die Schwindelanfälle erhalten. Dieses hat er nach Bedarf eingenommen. Ursache für den Krankenhausaufenthalt im Jahr 2008 war ein Schwindelanfall, den der Angeklagte beim Kartenspielen erlitten hat. Er saß damals am Tisch mit Verwandten und fiel plötzlich vom Stuhl und stieß sich den Kopf an der Heizung an. Es trat ein kurzzeitiger Bewusstseinsverlust auf. Etwa zwei Jahre später trat ein kurzer Schwindelanfall auf, als der Angeklagte gerade mit seinem PKW auf der Autobahn unterwegs war. Er kam daraufhin kurz von der Straße ab, konnte sich dann aber wieder fangen und seine Fahrt normal fortsetzen.

Neben der Schwindelsymptomatik leidet der Angeklagte seit Jahren an Schwerhörigkeit. Er trägt Hörgeräte auf beiden Ohren. Außerdem wurden bei klinischen Untersuchungen immer wieder Durchblutungsstörungen im Gehirn festgestellt. Diese führen zu Gefühlsstörungen in den Beinen. Die Hirnleistung des Angeklagten ist altersbedingt vermindert. Er leidet unter Beeinträchtigung im Bereich der Aufmerksamkeit, Konzentrations- und Wahrnehmungsfähigkeit. Strafrechtlich ist der Angeklagte bisher nicht in Erscheinung getreten.

II. Hinsichtlich der Feststellungen zur Sache [siehe die entsprechende Darstellung im Beitrag von PÜSCHEL/FOCKEN in diesem Heft auf S. 10 <12>].

III. Die Feststellungen zur Person beruhen zum Einen auf den Angaben des Angeklagten selbst, zum Anderen auf der Aussage des Zeugen sowie dem Gutachten des Sachverständigen Professor Dr. P. [...]

Die Feststellungen zur Sache beruhen auf den jeweiligen Aussagen der gehörten Augenzeugen des Unfalls sowie auf den Angaben des Angeklagten selbst. [...]

IV. Der Angeklagte hat sich durch sein Verhalten der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung nach § 229 StGB sowie fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 b und Abs. 3 StGB strafbar gemacht.

Der Fahrlässigkeitsvorwurf bezüglich der drei tateinheitlich begangenen Delikte ergibt sich daraus, dass der Angeklagte zum Zeitpunkt der Tat nicht mehr fähig war und dies auch hätte erkennen können und müssen. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Professor Dr. P. ist das Gericht davon überzeugt, dass der Angeklagte seit vielen Jahren nicht nur unter Schwindelanfällen litt, die auch alleine schon zu einer Fahruntüchtigkeit geführt hätten, sondern zudem ein altersbedingter Abbauprozess im Gehirn des Angeklagten begonnen hatte. Die daraus resultierenden Konzentrations- und Wahrnehmungsstörungen des Angeklagten hätte dieser im Alltag selbst beobachten und erkennen können. Derartige Wahrnehmungsfehler sind auch bei der vorliegenden Tat ursächlich für das Unfallgeschehen geworden. Der Angeklagte hat bei dem Abbiegevorgang in die G.-Straße zunächst den

Fußgänger H. übersehen. Aus der Kollision mit diesem resultierte dann der von dem Sachverständigen als „Kette von Fehlreaktionen“ bezeichnete Ablauf des Unfallgeschehens. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kollision mit dem Fußgänger und Zeugen H. noch als allgemeine Fahrlässigkeit einzustufen ist. Ein derartiger Wahrnehmungsfehler kann auch einem ansonsten fahrtüchtigen Kraftfahrzeugführer etwa durch eine kurzzeitige Ablenkung oder sonstige Unaufmerksamkeit unterlaufen. Diese muss nicht zwingend auf der altersbedingten Wahrnehmungsstörung des Angeklagten beruhen. Der dann losgetretene Geschehensablauf ist allerdings bei einer gesunden und fähigen Person nicht denkbar. Vielmehr hat der Angeklagte hier aufgrund altersbedingter Fahrsicherheit die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Anstatt nach der Kollision an geeigneter Stelle rechts zu halten und zunächst den Unfall mit dem Geschädigten zu klären, hat der Angeklagte aufgrund seiner medizinischen Probleme die Situation nicht mehr richtig einschätzen und nicht adäquat reagieren können. Nach dem Sachverständigengutachten und der Aussage des Zeugen K. geht das Gericht ebenfalls davon aus, dass die Fehlreaktion des Angeklagten hier nicht auf seiner Schwindelproblematik beruhte, sondern auf seine übrigen altersbedingten Einschränkungen der Fahrfähigkeit. Dennoch bleibt festzustellen, dass auch allein die Schwindelsymptomatik in dieser Ausprägung, wie sie bei dem Angeklagten vorliegt, dazu geführt hätte, dass dieser zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet war. Sowohl hinsichtlich seiner Schwindelanfälle als auch hinsichtlich seiner übrigen Wahrnehmungs- und Konzentrationsstörungen hätte der Angeklagte selbst erkennen müssen, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr geeignet war. Darüber hinaus hätte es im Verantwortungsbereich seines Hausarztes gelegen, den Angeklagten auf diese Problematik hinzuweisen. Die Verantwortung der Ärzte entbindet allerdings den einzelnen Verkehrsteilnehmer nicht von der eigenen Verpflichtung, sich stets selbst zu prüfen. Entsprechend kann das Versäumnis eines Arztes wie im vorliegenden Fall dann auch nicht dazu führen, dass der Fahrer von seiner eigenen Sorgfaltspflicht entbunden wird. Ganz konkret durfte der Angeklagte sich hier nicht darauf verlassen, dass er fahrtüchtig sei, solange ihn kein Arzt auf das Thema anspreche. Zwar müsste eigentlich jeder Patient erwarten dürfen, dass ein Hausarzt, zumal bei langjähriger Betreuung und Kenntnis der Krankengeschichte, das Thema Autofahren anspricht, wenn sich aus Sicht des Arztes Defizite zeigen, die zur Fahrfähigkeit führen könnten. Dies ist allerdings in der Praxis leider nicht immer der Fall. Hinzu kommt, dass es wie der Zeuge K. im Übrigen zutreffend bemerkte, keinerlei allgemein anerkannte Tests zur Überprüfung der Fahrfähigkeit gibt. Umso mehr sind hier die Ärzte aufgerufen, anhand von existenten Kriterienkatalogen aufmerksam ihre Patienten zu beobachten und im gegebenen Fall auf die Problematik hinzuweisen. Auch dies kann aber nur eine Empfehlung und allenfalls moralische Verpflichtung gegenüber dem Patienten und der Si-

cherheit der Allgemeinheit sein, solange der Gesetzgeber davor zurückschreckt, allgemein verbindliche Tests für die Fahrfähigkeit einzuführen. Sollte dies in der Zukunft geschehen, so wäre dann sicherlich auch die Frage der Fahrlässigkeit eines einzelnen Fahrers neu zu beurteilen. Solange aber muss jeder Führer eines Kraftfahrzeuges selbst kritisch darauf achten, ob er noch fahrfähig ist und entsprechend handeln.

V. Da die Delikte vorliegend tateinheitlich begangen wurden, war eine einheitliche Strafe zu bilden. Diese ist aus dem Strafrahmen des schwersten Deliktes, hier § 222 StGB, zu entnehmen. Dieser sieht Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren oder Geldstrafe vor. Strafmildernd war vorliegend zu berücksichtigen, dass der Angeklagte, soweit er sich erinnern konnte, voll geständig war. Er hat sich auch nach Kräften bemüht, das Tatgeschehen aufzuklären und auch bereitwillig Auskunft über seine gesundheitliche Vorgeschichte gegeben. Dass er hier unter einigen Erinnerungslücken und Schwierigkeiten bei der zeitlichen Einordnung litt, kann ihm nicht zur Last gelegt werden, da dies auf gesundheitlichen Umständen beruhte. Strafmildernd war außerdem zu berücksichtigen, dass der Angeklagte bisher strafrechtlich noch nicht in Erscheinung getreten ist. Auch wenn, wie oben erörtert, der Angeklagte nicht von der eigenen Sorgfaltspflicht dadurch befreit wird, dass er sich auf das Urteil seines Arztes verlässt, war hier dennoch strafmildernd zu berücksichtigen, dass der Angeklagte von seinem Arzt nicht auf eine mögliche Fahrunfähigkeit angesprochen wurde. Zwar hätte er über sich selbst und seine Fahrfähigkeit selber reflektieren müssen, er hätte aber auch erwarten können, dass er durch seinen Hausarzt auf die Problematik hingewiesen wird. Nach Abwägung aller Einzel- und Gesamtumstände hält das Gericht es vorliegend für ausreichend, gegen den Angeklagten eine Geldstrafe zu verhängen. Diese musste aufgrund der Tatumstände und insbesondere der Vorhersehbarkeit für den Angeklagten jedoch bereits dem mittleren Bereich entstammen. Nach nochmaliger Abwägung aller Einzel- und Gesamtumstände hält das Gericht eine Geldstrafe in Höhe von 150 Tagessätzen für tat- und schuldangemessen. Ein Tagessatz war entsprechend den finanziellen Verhältnissen des Angeklagten mit 20,00 € zu bemessen.

Zudem war gegen den Angeklagten eine lebenslange Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis zu verhängen. Da sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat und dies auf altersbedingten Defiziten beruht, ist nicht zu erwarten, dass die gesetzliche Höchstfrist für die Sperre der Fahrerlaubnis von 5 Jahren hier ausreichend ist. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Angeklagte mit zunehmendem Alter immer weniger geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sein wird. Aus diesem Grunde erschien es gerechtfertigt, gemäß § 69a Abs. 1 S. 2 StGB die Sperre für immer anzuordnen. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB musste darüber hinaus nicht ausgesprochen werden, da der Angeklagte bereits freiwillig auf seine Fahrerlaubnis verzichtet hatte.

15. Vorsichtig und sachgemäß im Sinne des § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG geht mit Waffen nur um, wer sie in nüchternem Zustand gebraucht und so sicher sein kann, keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen zu erleiden, die zur Gefährdung Dritter führen können.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 22. Oktober 2014 – 6 C 30.13 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger ist Jäger. Aufgrund dieser Eigenschaft wurden ihm in den Jahren 1974 und 1990 waffenrechtliche Erlaubnisse für mehrere Schusswaffen erteilt. Aktuell weisen drei Waffenbesitzkarten zehn auf den Kläger eingetragene Waffen aus.

Am 13. Juni 2008 fuhr der Kläger mit seinem Pkw von seinem Haus aus zu einem nahegelegenen Wald zur Jagd, nachdem er zwei Gläser Rotwein – zusammen 0,5 l mit ca. 13 % Alkohol – und ein Schnaps-Glas Wodka – 30 ml mit ca. 40 % Alkohol – getrunken hatte. Von einem Hochsitz aus erlegte er einen Rehbock mit einem Schuss. Auf der Rückfahrt mit dem Pkw vom Wald zu seinem Haus wurde der Kläger von Polizeibeamten angehalten. Ein freiwilliger Alkoholtest vor Ort ergab einen Wert von 0,47 mg/l Atemluftalkoholkonzentration, ein später auf der Polizeiwache durchgeführter „gerichtsverwertbarer“ Alkoholtest einen Wert von 0,39 mg/l. Die Polizeibeamten, die den Kläger kontrolliert hatten, beschrieben diesen und sein Verhalten in einem internen Formularbogen vom 14. Juni 2008 unter anderem wie folgt: Stimmung sicher, körperliche Auffälligkeiten keine, Stimmung/Verhalten distanzlos, Bewusstsein benommen.

Mit Bescheid vom 15. April 2010, zugestellt am 20. April 2010, widerrief der Beklagte unter anderem die waffenrechtlichen Erlaubnisse des Klägers (Nr. 1), forderte ihn auf, die waffenrechtlichen Erlaubnisse unverzüglich abzugeben (Nr. 2), gab ihm Gelegenheit, innerhalb von zwei Monaten nach Bestandskraft des Bescheids für die verwahrten Waffen und Munition einen empfangsbereiten Berechtigten zwecks Überlassung oder Unbrauchbarmachung zu benennen (Nr. 3), und setzte eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 350 € fest (Nr. 5).

Das Verwaltungsgericht hat die dagegen gerichtete Klage mit Urteil vom 22. September 2011 abgewiesen und das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung mit Urteil vom 28. Februar 2013 zurückgewiesen. Das Oberverwaltungsgericht hat zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, der unter Nr. 1 des Bescheids verfügte Widerruf der waffenrechtlichen Erlaubnisse des Klägers finde seine Rechtsgrundlage in § 45 Abs. 2 Satz 1 WaffG. Es lägen nachträglich eingetretene Tatsachen vor, welche die Annahme rechtfertigten, dass der Kläger mit Waffen nicht vorsichtig und sachgemäß umgehen werde (§ 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG). Der Kläger habe Alkohol in einer Menge zu sich genommen, die typischerweise verhaltensbeeinflussend wirken könne, und sei in diesem Zustand mit einer Waffe umgegangen, indem er mit dieser in nicht einge-

grenztem und auch nicht anderweitig gesichertem Gelände geschossen habe.

- 5 Der Kläger habe vor dem Waffengebrauch am 13. Juni 2008 Alkohol in einer Menge zu sich genommen, die typischerweise verhaltensbeeinflussend wirke. Dies ergebe sich aus der festgestellten Atemluftalkoholkonzentration von 0,39 mg/l, deren Richtigkeit der Kläger nicht in Frage stelle, und darüber hinaus aus den Trinkmengenangaben des Klägers – 0,5 l Rotwein mit ca. 13 % Alkohol und 30 ml Wodka mit ca. 40 % Alkohol –, aufgrund derer er selbst eine Blutalkoholkonzentration von über 0,5 ‰ am Ende der Resorptionsphase errechne. Bei einem solchen Grad der Alkoholisierung sei – wissenschaftlich abgesichert – typischerweise mit einer Verhaltensbeeinflussung im Sinne von Enthemmung, erhöhter Risikobereitschaft und nachlassender Reaktionsfähigkeit zu rechnen. Die entsprechenden wissenschaftlichen Erkenntnisse hätten ihren Niederschlag in § 24a Abs. 1 StVG gefunden, ohne dass dem, was die dort festgelegten Grenzwerte anbelange, spezifische Anforderungen oder Faktoren in der Person des betreffenden potenziellen Verursachers einer konkreten Gefahr oder eines Schadens zugrunde lägen, die beim Umgang mit Waffen – vor allem in Gestalt des Schießens zu Jagdzwecken – ohne Bedeutung seien. Der Schusswaffengebrauch des Klägers im alkoholisierten Zustand unter den am 13. Juni 2008 gegebenen Umständen trage als Tatsache die nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG erforderliche und getroffene Prognoseentscheidung.
- 6 Der Senat hat auf die Beschwerde des Klägers die Revision mit Beschluss vom 14. Oktober 2013 zugelassen. Zur Begründung seiner Revision führt der Kläger aus, das Oberverwaltungsgericht habe seinem Urteil insoweit einen unrichtigen Sachverhalt zu Grunde gelegt, als es – im Anschluss an den Anzeigerstatter R – angenommen habe, dass an diesem „ein Geschoss von rechts offensichtlich dicht an ihm vorbeigeflogen sei“. Diese Sachverhaltsdarstellung sei unzutreffend, weil der Kläger genau in die entgegengesetzte Richtung geschossen habe als diejenige, in welcher der Zeuge einen Weg entlang gegangen sei. Weitere Faktoren als die Tatsache, dass der Kläger Alkohol getrunken habe, bevor er zur Jagd aufgebrochen sei, lägen für die Beurteilung seiner Zuverlässigkeit (§ 5 WaffG) bzw. Eignung (§ 6 WaffG) nicht vor.
- 7 Das Oberverwaltungsgericht habe außerdem zu Unrecht § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG angewandt. Der Gesetzgeber habe mit der Neuregelung des Waffenrechts im Jahr 2003 alle Fragen im Zusammenhang mit Waffen und Alkoholkonsum detailliert und abschließend geregelt. Die Auswirkungen eines Alkoholkonsums auf die waffenrechtliche Erlaubnis richteten sich allein nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 und 3 WaffG. So habe die Rechtsprechung die Prognose, dass ein Waffenbesitzer nicht vorsichtig oder sachgemäß mit seinen Waffen umgehe, nur dann gestellt, wenn ein Fehlverhalten des Waffenbesitzers zum Konsum von Alkohol hinzutreten sei.
- 8 Darüber hinaus bringe der Kläger vor, auch eine Anwendung von § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG führe

vorliegend zur Aufhebung der angegriffenen Verfügung. Das Oberverwaltungsgericht gehe bei seiner Aussage, der Kläger habe vor dem Waffengebrauch „Alkohol in einer Menge zu sich genommen, die typischerweise verhaltensbeeinflussend wirke“ pauschal vor. Bei dieser typisierenden, nicht auf den Einzelfall abstellenden Betrachtungsweise stütze es sich auf § 24a Abs. 1 StVG. Dabei lasse es außer Acht, dass vorliegend schon die von dem Beklagten zugrunde gelegte Blutalkoholkonzentration mit 0,39 mg/l unter der Relevanzgrenze nach § 24a Abs. 1 StVG liege.

Zudem habe das Berufungsgericht die Richtigkeit der erhobenen Blutalkoholkonzentration und Atemluftalkoholkonzentration nicht überprüft. Der Bundesgerichtshof habe in seinem Beschluss vom 3. April 2001 – 4 StR 507/00 – (BGHSt 46, 358 [= BA 2001, 280]) die Verwertbarkeit einer Messung der Atemalkoholkonzentration bei einer Verurteilung nach § 24a Abs. 1 StVG geklärt. Nur wenn die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration unter Verwendung eines Atemalkoholmessgerätes ohne Sicherheitsabschläge verwertbar sei, wenn das verwendete Gerät die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten habe, wenn es unter Einhaltung der Eichfrist geeicht sei und die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt seien, könnten die mit ihm erhobenen Daten verwertet werden. Dies sei vorliegend nicht der Fall.

Wenn schon eine Parallele zum Straßenverkehrsrecht gezogen werde, biete sich § 316 StGB an. Nach dem Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90 – (BGHSt 37, 89 [= BA 1990, 370]) liege eine „absolute Fahruntüchtigkeit“ erst bei einem Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ vor, wobei ein Sicherheitsabschlag von 0,1 ‰ einbezogen sei. Eine relative Fahruntüchtigkeit werde nach der Rechtsprechung erst dann angenommen, wenn die Blutalkoholkonzentration größer als 0,5 ‰ sei. Eine solche von 0,3 ‰ reiche nur dann aus, wenn weitere Faktoren hinzuträten. Bei Anwendung dieser Rechtsprechung könne vorliegend von einer Überschreitung der Grenzwerte nicht ausgegangen werden.

Der Kläger beantrage, das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 28. Februar 2013 und das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 22. September 2011 zu ändern und den Bescheid des Polizeipräsidiums Köln vom 15. April 2010 mit Ausnahme der Regelung unter Ziff. 4 aufzuheben.

Der Beklagte beantrage, die Revision zurückzuweisen.

Der Beklagte verteidigt ebenso wie der Vertreter des Bundesinteresses das Berufungsurteil.

Aus den Gründen:

Die Revision ist unbegründet. Das Berufungsurteil steht im Einklang mit revisiblem Recht (§ 137 Abs. 1 VwGO). Der Widerruf der waffenrechtlichen Erlaubnisse des Klägers ist rechtmäßig. Auch die weiteren Regelungen des angefochtenen Bescheids des Beklagten vom 15. April 2010, soweit sie noch im Streit ste-

hen, begegnen keinen rechtlichen Bedenken. Zu Recht hat daher das Oberverwaltungsgericht die Berufung des Klägers gegen das klageabweisende Urteil des Verwaltungsgerichts zurückgewiesen.

- 15 1. Der Widerruf findet seine Rechtsgrundlage in § 45 Abs. 2 Satz 1 WaffG. Danach ist eine Erlaubnis nach dem Waffengesetz zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung hätten führen müssen. Nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 WaffG ist eine Erlaubnis zu versagen, wenn der Antragsteller nicht die erforderliche Zuverlässigkeit besitzt. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG besitzen Personen die erforderliche Zuverlässigkeit nicht, bei denen Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass sie mit Waffen oder Munition nicht vorsichtig oder nicht sachgemäß umgehen.
- 16 Die hiernach gegebenen Widerrufsvoraussetzungen liegen hinsichtlich des Klägers vor.
- 17 a. Dem Kläger mangelt es an der erforderlichen Zuverlässigkeit.
- 18 Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, die den Senat binden (§ 137 Abs. 2 VwGO), hat der Kläger eine Schusswaffe gebraucht, nachdem er kurz zuvor einen halben Liter Rotwein sowie 30 ml Wodka zu sich genommen hatte. Vorsichtig und sachgemäß geht mit Schusswaffen nur um, wer sie in nüchternem Zustand gebraucht und so sicher sein kann, keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen zu erleiden, die zu Gefährdungen Dritter führen können. Bei der vom Kläger konsumierten Alkoholmenge waren solche Ausfallerscheinungen nicht hinreichend sicher ausgeschlossen. Diese war vielmehr geeignet, seine Reaktionsgeschwindigkeit sowie seine Wahrnehmungsfähigkeit zu mindern und enthemmend zu wirken. Der Kläger ist hiermit das Risiko eingegangen, Dritte zu schädigen.
- 19 Der Umstand, dass der Kläger trotz dieses Risikos die Schusswaffe gebraucht hat, rechtfertigt die Prognose, dass er auch künftig mit Waffen oder Munition nicht vorsichtig und sachgemäß umgehen wird. Die bei Prüfung der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit vorzunehmende Prognose hat sich an dem Zweck zu orientieren, die Risiken, die mit jedem Waffenbesitz ohnehin verbunden sind, nur bei solchen Personen hinzunehmen, die nach ihrem Verhalten Vertrauen darin verdienen, dass sie mit Waffen und Munition jederzeit und in jeder Hinsicht ordnungsgemäß umgehen (stRSpr; vgl. etwa Beschluss vom 12. Oktober 1998 – BVerwG I B 245.97 – Buchholz 402.5 WaffG Nr. 83 S. 51 f. m. w. N.). Dieses Vertrauen verdient nicht, wer in einem Zustand, in dem alkoholbedingte Ausfallerscheinungen auftreten können, eine Schusswaffe gebraucht hat. In diesem Verhalten liegt ein schwer wiegender Verstoß gegen das Gebot vorsichtigen und sachgemäßen Umgangs mit Waffen, der auf eine grundlegende persönliche Fehleinstellung schließen lässt. Es handelt sich nicht um eine situative Nachlässigkeit minderen Gewichts, die bei nur einmaligem Auftreten noch toleriert werden könnte.
- 20 b. Die Tatsachen, aus denen sich nach dem Vorgesagten der Versagungsgrund der Unzuverlässigkeit er-

gibt, sind im Sinne von § 45 Abs. 2 Satz 1 WaffG nachträglich eingetreten.

- c. Den Einwänden des Klägers kann nicht gefolgt werden.
- aa. Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang beim Kläger alkoholbedingte Ausfallerscheinungen tatsächlich eingetreten sind, ist unerheblich. Unvorsichtig und unsachgemäß ist der Gebrauch von Schusswaffen bereits dann, wenn der Betroffene hierbei das Risiko solcher Ausfallerscheinungen eingeht. Die waffenrechtliche Zuverlässigkeit setzt die Fähigkeit und die Bereitschaft voraus, Risiken mit dem Potential der Schädigung Dritter strikt zu vermeiden. § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG fordert insoweit eine typisierende Betrachtung. Es kommt nicht auf den individuellen Risikograd an, wie er sich unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Betroffenen in seiner Person tatsächlich verwirklicht hat. Entscheidend ist vielmehr allein, ob der in Rede stehende Umgang mit Waffen oder Munition typischerweise bei Menschen als riskant einzustufen ist. Dies ist hier zu bejahen. Der Konsum von Alkohol führt typischerweise zur Minderung von Reaktionsgeschwindigkeit und Wahrnehmungsfähigkeit sowie zu Enthemmungen, d. h. zu Ausfallerscheinungen, die beim Schusswaffengebrauch die Gefahr der Schädigung Dritter hervorrufen.
- Unerheblich ist demzufolge erst Recht, ob ein weiteres Fehlverhalten zum Konsum von Alkohol hinzugefallen ist. Der Schusswaffengebrauch unter Alkoholeinfluss stellt ein Fehlverhalten dar, welches bereits für sich genommen die Annahme der Unzuverlässigkeit begründet.
- bb. § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WaffG sperrt die Anwendung von § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG nicht.
- Gemäß der erstgenannten Vorschrift besitzen Personen die erforderliche persönliche Eignung nicht, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass sie abhängig von Alkohol sind. Sind Tatsachen bekannt, die dahingehende Bedenken begründen können, hat die zuständige Behörde dem Betroffenen die Vorlage eines amts- oder fachärztlichen Zeugnisses aufzugeben (§ 6 Abs. 2 WaffG). Hieraus kann entgegen der Auffassung des Klägers nicht geschlossen werden, dass die Annahme einer Unzuverlässigkeit im Sinne von § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG wegen des Gebrauchs einer Schusswaffe unter Alkoholeinfluss ausscheiden muss, sofern kein weiteres Fehlverhalten hinzugefallen ist. Der Gesetzgeber hat durch § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WaffG die Möglichkeit eröffnet, ereignisunabhängig eine waffenrechtliche Erlaubnis zu versagen bzw. zu widerrufen. Hiermit sollte nicht indirekt die Reichweite der ereignisabhängigen Unzuverlässigkeitstatbestände des § 5 WaffG eingegrenzt werden.
- cc. Soweit der Kläger im Rahmen seiner Revisionsbegründung vorträgt, bei ihm sei eine unter dem Schwellenwert des § 24a StVG liegende Blutalkoholkonzentration von 0,39 mg/l gemessen worden, verkennt er, dass das Oberverwaltungsgericht von der Feststellung ausgegangen ist, es sei eine – über dem Schwellenwert des § 24a StVG liegende – Atemluftal-

koholkonzentration von 0,39 mg/l festgestellt worden. Allerdings kommt es auf die Frage, ob die Voraussetzungen des § 24a StVG erfüllt sind, nicht an und kann daher auch die weitere vom Kläger aufgeworfene Frage dahinstehen, inwieweit das in seinem Fall zur Messung eingesetzte Gerät die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren erfüllte. Der waffenrechtliche Zuverlässigkeitsmaßstab des § 5 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b WaffG fällt nicht in eins mit dem straßenverkehrsrechtlichen Sorgfaltsmaßstab, der in § 24a StVG normiert ist.

- 27 2. Dass die übrigen noch angegriffenen Regelungen des Bescheids vom 15. April 2010 rechtswidrig sein könnten, ist nicht ersichtlich und vom Kläger auch nicht vorgetragen.
- 28 3. Auf die erhobenen Verfahrensrügen kommt es danach nicht an. Sie betreffen Sachverhalte, die für die Entscheidung des Senats nicht entscheidungserheblich sind und im Übrigen auch für das Oberverwaltungsgericht bereits nicht entscheidungserheblich waren.

16. 1. § 13 Nr. 2 Buchst. b) FeV sieht die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Die Zuwiderhandlung meint nicht nur Straftaten, also §§ 315c, 316 StGB, sondern auch Ordnungswidrigkeiten gemäß § 24a Abs. 1 StVG.

2. Die Fragestellung für den medizinischen Teil der Untersuchung kann sich jedenfalls dann auf etwaige Alkoholkonsumbedingte fahreignungsrelevante Leistungsbeeinträchtigungen erstrecken, wenn Anzeichen für einen unkontrollierten Alkoholkonsum vorliegen (hier bejaht bei erneuter Auffälligkeit trotz Verringerung des Alkoholkonsums und der Fahrt mit Restalkohol).

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 5. November 2014 – 16 B 1128/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg.

Mit der Beschwerdebegründung wird erneut geltend gemacht, dass die Gutachtenfrage nicht den Vorgaben der Anlage 4 Nr. 8.1 zur FeV entspreche, die Umrechnung einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,45 mg/l in eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,9 % wissenschaftlich nicht möglich sei und zu Unrecht widersprüchliche Angaben des Antragstellers bei der Begutachtung bejaht worden seien. Mit diesem Vorbringen wird die Auffassung des Verwaltungsgerichts, der Antragsgegner habe dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu Recht entzogen, aber nicht durchgreifend infrage gestellt. Dieses Vorbringen hat das Verwaltungsgericht zutreffend gewürdigt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Gutachter von der Frage zukünftiger Fahrten unter unzulässig hoher Alkoholwirkung ausgegangen sind. Der

erste Teil der Fragestellung fragt zwar danach, ob es zu erwarten sei, dass die Person auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Diese Fragestellung ist in der Tat überschießend formuliert, weil § 13 Nr. 2 Buchst. b) FeV, worauf der Antragsgegner in der Beibringungsanordnung auch abgehoben hat, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vorsieht, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Die Zuwiderhandlung meint nicht nur Straftaten, also §§ 315c, 316 StGB, sondern auch Ordnungswidrigkeiten gemäß § 24a Abs. 1 StVG (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 13 FeV Rn. 22).

Demgegenüber fordert der Wortsinn der Gutachterfrage auch die Prognose dazu, ob der Antragsteller unterhalb der strafrechtlich und straßenverkehrsrechtlich gezogenen Grenzen unter Alkoholeinfluss stehend ein Kraftfahrzeug führen würde. Dies würde eine 0,0 Promille-Grenze voraussetzen, dies es abgesehen vom Alkoholverbot für Fahranfänger nach § 24c StVG nicht gibt. Allerdings ist die Gutachterfrage im Lichte der Anlage 4 Nr. 8.1 zur FeV zu verstehen (so auch VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 10. Dezember 2010 – 10 S 2173/10 –, Blutalkohol 2011, 50 = juris, Rn. 12).

Dort heißt es im Hinblick auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zum Alkoholmissbrauch: Das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum kann nicht hinreichend sicher getrennt werden. Es geht also um die Gefahr der Beeinträchtigung der Fahrsicherheit aufgrund des Konsums von Alkohol. Dies knüpft unmittelbar an die oben dargestellten strafrechtlich und straßenverkehrsrechtlich gezogenen Grenzen an. Hiervon sind offensichtlich auch die Gutachter im vorliegenden Verfahren ausgegangen. Denn in dem Gutachten heißt es, aus „den aktenkundigen Vorgeschichtsdaten ergibt sich, dass Herr S. wiederholt unter unzulässig hoher Alkoholwirkung ein Fahrzeug geführt hat“. Die Anknüpfung an eine unzulässig hohe Alkoholwirkung des Antragstellers zeigt, dass die Gutachter die Gutachtenfrage verständig im Sinne der Anlage 4 Nr. 8.1 zur FeV interpretiert haben und nicht von der Frage einer jedweden Alkoholeinwirkung beim Führen eines Fahrzeugs ausgegangen sind.

Entgegen der Auffassung der Beschwerde kommt es auch nicht auf eine mathematisch genaue Konversion des bei dem Antragsteller gemessenen AAK-Werts in einen BAK-Wert an. Denn der AAK-Wert von 0,45 mg/l überschreitet den für eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG maßgeblichen Mindestwert von 0,25 mg/l.

Schließlich sind die Angaben des Antragstellers während seiner Begutachtung zu Recht als unschlüssig und unstimmig gewertet worden. Die Beurteilung in dem Gutachten, dass die von dem Antragsteller angegebenen Alkoholtrinkmengen vor den beiden Vorfällen am 10. April 2005 und am 1. Dezember 2013 die festgestellten Alkoholkonzentrationen nicht erklären könnten, ist nachvollziehbar. Das gleiche gilt für die

Einschätzung in dem Gutachten, es lasse sich das Ausmaß der bei dem Antragsteller vorliegenden Alkoholproblematik nicht sicher beurteilen; es könne nicht ausreichend geklärt werden, ob er noch zu einem kontrollierten Trinken zuverlässig in der Lage sei. Dieses Ergebnis wird mit dem Hinweis auf steigende BAK, erneute Auffälligkeit trotz Verringerung des Alkoholkonsums und der Fahrt mit Restalkohol begründet. Der Antragsteller überschätze seine Kontrollmöglichkeiten im Hinblick auf seinen Alkoholkonsum und sei sich der bestehenden Rückfallgefährdung in frühere Verhaltensgewohnheiten nicht ausreichend bewusst. Diese Beurteilung begründeten die Gutachter u.a. damit, dass die letzte Auffälligkeit nicht im Zusammenhang mit seiner Bundeswehrzeit gestanden habe und der Antragsteller sein persönliches Rückfallrisiko nahezu ausschließe. Ob die Angaben des Antragstellers von dem Antragsgegner zu Recht als „widersprüchlich“ gewertet wurden oder ob eine Beurteilung etwa als „unschlüssig“ oder „unstimmig“ sprachlich geboten ist, kann dahinstehen; jedenfalls ist die Wertung des Antragsgegners in der Sache zutreffend.

Das Gutachtenergebnis, dass der Antragsteller auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird, begegnet daher bei summarischer Prüfung keinen durchgreifenden Bedenken und ist im Übrigen unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen in der Weise zu verstehen, dass der Antragsteller auch zukünftig ein Fahrzeug unter die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholeinwirkung führen wird und damit gegenwärtig zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet ist.

Bei dieser Ausgangslage fällt die sonstige Interessenabwägung zu Ungunsten des Antragstellers aus. In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungseigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 1124/13 –, juris, Rn. 9).

Besondere Umstände, aufgrund derer vorliegend ausnahmsweise eine abweichende Bewertung veranlasst sein könnte, sind weder schlüssig dargetan noch ersichtlich.

17. Bei Mischkonsum von Alkohol und Cannabis ist [für die Wiedererlangung der Fahreignung] der

Nachweis einer einjährigen Drogenabstinenz geboten.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 23. Oktober 2014 – 16 B 1028/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg.

Der Antragsteller wendet ein, das DEKRA-MPU-Gutachten vom 25. Juni 2014 sei fehlerhaft. Er sei seit einem Jahr abstinent und habe sich der familiären Hintergrundproblematik gestellt. Zudem sei die Entziehung der Fahrerlaubnis unverhältnismäßig. Der Antragsgegner hätte ihm die Fahrerlaubnis unter Auflagen belassen können.

Mit diesem Vorbringen wird die Auffassung des Verwaltungsgerichts, der Antragsgegner habe dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu Recht entzogen, aber nicht durchgreifend infrage gestellt. Dieses Beschwerdevorbringen geht daran vorbei, dass der Antragsteller bislang eine Drogenfreiheit von einem Jahr nicht nachgewiesen hat. Vielmehr sind entsprechend den Ausführungen in dem MPU-Gutachten während eines Abstinenzkontrollprogramms vom 25. Oktober 2013 bis zum 23. April 2014 insgesamt 4 Urinuntersuchungen des Antragstellers auf Betäubungsmittel, Betäubungsmittelabbauprodukte und gängige Ersatzstoffen ohne Befund untersucht worden. Die damit anzunehmende Drogenabstinenz von einem halben Jahr reicht aber nicht aus. Mit Rücksicht auf den Mischkonsum des Antragstellers von Alkohol und Cannabis ist der Nachweis einer einjährigen Drogenabstinenz geboten (Nr. 9.2.2 i. V.m. der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung; zum Mischkonsum von Alkohol und Cannabis und dem daraus folgenden Verlust der Fahreignung vgl. BVerwG, Urteil vom 14. November 2013 – 3 C 32.12 –, BVerwGE 148, 230 ... [= BA 2014, 30], Rn. 13 ff.).

Abgesehen hiervon kommen weitere Umstände für die Annahme fehlender Fahreignung des Antragstellers hinzu. In dem MPU-Gutachten heißt es unter Berücksichtigung des Entlassungsberichts der T.-Klinik I. vom 23. Januar 2014, die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls des Antragstellers hinsichtlich eines Drogenkonsums müsse als erhöht angesehen werden und es sei zu erwarten, dass er ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder anderen psychoaktiven Stoffen oder deren Nachwirkungen führen werde. Der Antragsteller habe seit dem Jahr 2000 eine Polytoxikomanie (Cannabis, Amphetamine, Alkohol, Medikamente) entwickelt, worauf mehrere Klinikaufenthalte erfolgt seien. Da er seine problematische Beziehung zu seiner Lebenspartnerin erst vor Kurzem beendet habe, sei, so heißt es in dem MPU-Gutachten weiter, der Verzicht auf Drogen, deren Konsum mit der Familienproblematik im Zusammenhang im Jahr 2013 gestanden habe, nicht hinreichend sicher. Diese mit der Beschwerde nicht substantiiert beanstandete Einschätzung ist damit die (weitere) Grundlage für die Annahme einer derzeit vorliegenden Fahruneignetheit des Antragstellers.

Bei dieser Ausgangslage fällt die sonstige Interessenabwägung zu Ungunsten des Antragstellers aus. In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungseigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 1124/13 –, Rn. 9).

Besondere Umstände, aufgrund derer vorliegend ausnahmsweise eine abweichende Bewertung veranlasst sein könnte, sind weder dargetan noch sonst erkennbar. Es ist auch nicht ersichtlich, dass der Antragsteller seine Kraftfahreignung im maßgeblichen Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung wiedererlangt hätte. Es bedarf, wie oben ausgeführt, des Nachweises, dass bezogen auf die Einnahme illegaler Drogen auf der Grundlage einer tragfähigen Motivation eine hinreichend stabile Verhaltensänderung eingetreten ist und daher für die Folgezeit eine günstige Prognose getroffen werden kann. Dieser Nachweis kann grundsätzlich nur auf der Grundlage einer (hier: weiteren) medizinisch-psychologischen Begutachtung nach dem Erreichen eines ausreichenden Abstinenzzeitraums erbracht werden (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 6. Oktober 2006 – 16 B 1538/06 –, Rn. 4, vom 2. April 2012 – 16 B 356/12 –, Rn. 6 ff., und vom 20. März 2014 – 16 B 264/14 –, Rn. 12).

Hieran fehlt es.

18. *) Da § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV, wonach ein medizinisch-psychologisches Gutachten u.a. beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde, nicht nach Fahrzeugarten differenziert, gilt die Bestimmung aufgrund der Verweisung in § 3 Abs. 2 FeV auch für Fahrradfahrer, ohne dass sie eine Fahrerlaubnis beantragt haben oder Inhaber einer solchen Erlaubnis sein müssen.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 28. Oktober 2014 – 3 B 203/14 –

Aus den Gründen:

2. Die Beschwerde des Antragstellers ist nicht begründet, da die mit ihr dargelegten Gründe, auf deren Prüfung das Oberverwaltungsgericht gemäß § 146 Abs. 4 Sätze 3 und 6 VwGO beschränkt ist, nicht erge-

ben, dass es das Verwaltungsgericht zu Unrecht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 22. Mai 2014 wiederherzustellen. Mit dem Bescheid wurde dem Antragsteller, der durch rechtskräftigen Strafbefehl vom 17. Oktober 2013 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt wurde, weil er trotz einer Blutalkoholkonzentration von 1,82 Promille im Straßenverkehr Fahrrad gefahren war, unter Anordnung der sofortigen Vollziehung das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen untersagt.

Das Verwaltungsgericht hat die auf § 3 Abs. 1 und 2 i. V. m. § 13 i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV analog gestützte Untersagungsverfügung für offensichtlich rechtmäßig gehalten, weil der Antragsteller der rechtmäßigen Anforderung der Antragsgegnerin, ein medizinisch-psychologisches Gutachten über seine Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge beizubringen, nicht nachgekommen sei und die Antragsgegnerin deshalb auf die Nichteignung des Antragstellers habe schließen dürfen.

Der Antragsteller hält die Untersagung unter Verweis auf einen Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 25. September 2009 (– 10 B 10930/09 –) [BA 2009, 437] mangels direkter Anwendbarkeit der Fahrerlaubnisverordnung für zweifelhaft und unverhältnismäßig. Es stehe nicht zu erwarten, dass er fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge führen werde. Nach einmaliger Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Fahrrad unter Einfluss von Alkohol, bei dem keine Fremdschädigungen eingetreten sei, sei auch nicht zu erwarten, dass er erhebliche Schäden durch die alkoholisierte Teilnahme mit Fahrrädern am Straßenverkehr verursachen werde. Bei einer Abwägung zwischen den Interessen des öffentlichen Straßenverkehrs und seinem Persönlichkeitsrecht sei von erheblicher Bedeutung, dass neben dem einmaligen Vorfall keine weiteren Hinweise darauf bestünden, dass er nicht geeignet sei, als Fahrradfahrer am Straßenverkehr teilzunehmen. Das Verbot des Führens von Fahrrädern im Straßenverkehr würde demgegenüber seine grundrechtlich geschützte persönliche Bewegungsfreiheit erheblich beeinträchtigen. Zu berücksichtigen sei zudem, dass er nicht fehlerfrei gefahren sei, was auf eine mangelnde Alkoholgewöhnung hindeute.

Dieses Vorbringen rechtfertigt keine Abänderung des angegriffenen Beschlusses. Zu der in § 3 Abs. 2 FeV angeordneten entsprechenden Anwendung der für Fahrerlaubnisbewerber geltenden Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV auf (erlaubnisfreie) Fahrzeugführer hat das Bundesverwaltungsgericht (Beschl. v. 20. Juni 2013 – 3 B 102/12 –, juris [= BA 2013, 254] Rn. 6) bereits entschieden, dass mit ihr nicht die Voraussetzungen, unter denen nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, relativiert werden sollen; vielmehr soll mit der Verweisung auf die §§ 11 bis 14 FeV der Regelungsgehalt dieser Vorschriften auch auf Führer fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge erstreckt werden, soweit die in Bezug genommenen Regelungen ihrem Inhalt nach

nicht das Führen eines Kraftfahrzeuges voraussetzen. Da § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV, wonach ein medizinisch-psychologisches Gutachten u. a. beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr – wie hier – bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde, nicht nach Fahrzeugarten differenziert, gilt die Bestimmung aufgrund der Verweisung in § 3 Abs. 2 FeV auch für Fahrradfahrer, ohne dass sie eine Fahrerlaubnis beantragt haben oder Inhaber einer solchen Erlaubnis sein müssen. Das hat das Bundesverwaltungsgericht auch aus Sinn und Zweck der Norm abgeleitet und hierzu auf die dazu ergangenen Entscheidungen der Obergerichte verwiesen, die – mit Ausnahme der vom Antragsteller zitierten, inzwischen jedoch durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz selbst korrigierten Ausnahme – übereinstimmend und zu Recht darauf hinwiesen, dass die Teilnahme am Straßenverkehr in erheblich alkoholisiertem Zustand mit jedem Fahrzeug eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt und der Gesetzgeber diese Einschätzung teilt, indem er die Trunkenheitsfahrt mit jedem Fahrzeug in § 316 StGB unter Strafe stellt (vgl. die Rechtsprechungsnachweise bei BVerwG a. a. O. Rn. 7; Sächs-OVG, Beschl. v. 31. Januar 2011 – 3 B 226/10 – [BA 2011, 182], veröffentlicht in juris unter dem falschen Aktenzeichen 3 B 266/11 Rn. 5; inzwischen auch OVG Koblenz, Urt. v. 17. August 2012 – 10 A 10284/12 – juris [= BA 2012, 335] Rn. 24 f. unter Änderung seiner früheren Rechtsprechung, soweit – wie hier – eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr erreicht worden ist). Da eine festgestellte Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr den Verdacht eines die Fahreignung ausschließenden Alkoholmissbrauchs begründet, muss schon aus Gründen der Gefahrenabwehr den Eignungszweifeln nachgegangen werden, gleichgültig welches Fahrzeug geführt worden ist und unabhängig davon, ob der Fahrzeugführer Inhaber einer Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ist oder eine solche Erlaubnis anstrebt. Insoweit finden die Grundrechte des Betroffenen ihre Grenzen in den Rechten Dritter, insbesondere in dem Recht der übrigen Verkehrsteilnehmer auf Leben und körperliche Unversehrtheit, die zu schützen der Staat aufgerufen ist (BVerwG a. a. O.).

Dass auch die Vorschrift des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV, wonach die Behörde bei Nichtbeibringung des zu Recht angeforderten Gutachtens auf die Nichteignung des Betroffenen schließen darf, analog auf Fahrradfahrer anwendbar ist, hat der Senat in dem vorzitierten Beschluss bereits entschieden, ohne dass die Beschwerde dem entgegen getreten ist. Ebenso hat der Senat darin ausgeführt, dass er bei dem Schluss auf die Nichteignung nicht von einem intendierten Ermessen in dem Sinne ausgeht, dass das angeblich geringere Gefährdungspotenzial des alkoholisierten Führens von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen nur dann eine entsprechende Verbotsverfügung rechtfertige, wenn eine an die Risiken bei auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhabern angenäherte Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs aus den konkreten Umständen des Einzel-

falls erkennbar sei. Vielmehr sind die jeweiligen Belange bei der Ermessensentscheidung abzuwägen. Hierzu hat das Verwaltungsgericht zu Recht darauf hingewiesen, dass die Antragsgegnerin auf die besondere Verkehrssituation in Dresden Bezug genommen und keine anderen Einwirkungsmöglichkeiten als die Untersagung, die die Verkehrssicherheit in ausreichendem Maße sicherstellen, gesehen hat. Auch die Erwägung der Antragsgegnerin, dass keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür bestünden, dass der Antragsteller nicht erneut alkoholisiert mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen werde, weil er an der Ausräumung der durch die Alkoholfahrt aufgekommenen Zweifel gerade nicht durch Beibringung des Gutachtens mitgewirkt habe, sind nicht zu beanstanden. Da der Antragsteller es selbst in der Hand hat, seine Eignung durch ein Gutachten, dessen rechtmäßige Anordnung er nicht in Zweifel gezogen hat, nachzuweisen, ist es ihm zuzumuten, die durch die Untersagung bedingte Einschränkung seiner persönlichen Rechte hinzunehmen. Belange, die ausnahmsweise Vorrang vor dem Schutz des öffentlichen Straßenverkehrs vor Gefährdungen haben könnten, wie etwa die Angewiesenheit auf die Benutzung eines Fahrrads bei schlechter Erreichbarkeit des Wohnorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder aus anderen Gründen, hat der Antragsteller im Übrigen nicht geltend gemacht.

19. Eine auf § 46 Abs 3 i. V. m. §§ 11 bis 14 FeV gestützte Anordnung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens stellt eine lediglich der Sachverhaltsaufklärung dienende vorbereitende Maßnahme dar, die erst im Rahmen eines Verfahrens über die Entziehung oder Erteilung einer Fahrerlaubnis überprüft werden kann und gegen die auch die Gewährleistung vorläufigen Rechtsschutzes in aller Regel unzulässig ist.

Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein,
Beschluss vom 11. April 2014 – 2 MB 11/14 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe für ein noch durchzuführendes Beschwerdeverfahren ist unbegründet.

Das Verwaltungsgericht hat zutreffend entschieden, dass die Anordnung, ein Fahreignungsgutachten beizubringen, nicht selbständig angreifbar ist. Die Anordnung stellt lediglich eine Aufklärungsmaßnahme dar und ist damit kein selbständig anfechtbarer Verwaltungsakt, sondern nur eine Vorbereitungshandlung im Sinne des § 44a Satz 1 VwGO. Die Voraussetzungen für die Anordnung sind erst im Verwaltungsrechtsstreit über die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis zu überprüfen. An dieser vom Bundesverwaltungsgericht in ständiger Rechtsprechung zu § 15b StVZO a. F. vertretenen Rechtsauffassung (vgl. z. B. Urteil vom 27. September 1995 – BVerwG 11 C 34.94 – juris [= BA 1996, 107] Rn. 10, Beschluss vom 28. Juni

1996 – 11 B 36.96 – juris Rn. 2 jeweils m. w. N.) ist auch für die Anforderung von medizinisch-psychologischen Gutachten auf der Grundlage der §§ 11 ff. der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I, S. 2214) festzuhalten; durch die einschlägigen Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung hat sich am Rechtscharakter der Gutachtensanordnung nichts geändert (vgl. mit ausführlicher Begründung OVG Münster, Beschluss vom 22. Januar 2001 – 19 B 1757/00 u. a. – juris [= BA 2001, 474] LS 2 und Rn. 18 ff.; siehe auch VGH Mannheim, Beschluss vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 –, juris [= BA 2003, 245] Rn. 12; OVG Hamburg, Beschluss vom 22. Mai 2002 – 3 Bs 71/02 –, juris [= BA 2003, 460], OVG Magdeburg, Beschluss vom 14. September 2007 – 1 O 190/07 – juris Rn. 2; VGH München, Beschluss vom 6. August 2007 – 11 ZB 06.1818 – juris Rn. 3; OVG Schleswig, Beschlüsse vom 2. Juni 2010 – 2 LA 25/10 – m. w. N. und vom 13. Januar 2011 – 2 O 56/10 – [beachte zu dieser Thematik jedoch die Empfehlungen des AK V des 52. VGT 2014, näher hierzu die Dokumentation „52. Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2014 in Goslar“ in BA 2014, 66 ff.]).

Der Verweis des Antragstellers auf den Beschluss des Verwaltungsgerichts München vom 4. Juni 2010 – M 1 E 10.2052 – (juris) geht fehl. Das Verwaltungsgericht München führt ebenfalls ausdrücklich aus, dass die Anordnung, ein Gutachten beizubringen, nicht selbständig anfechtbar ist (a. a. O. Rn. 15 m. w. N.).

Danach scheidet vorläufiger Rechtsschutz gemäß

§ 80 Abs. 5 VwGO gegen die Anordnung zur Vorlage eines Gutachtens mangels Vorliegens eines Verwaltungsakts aus. Der Zulässigkeit vorläufigen Rechtsschutzes nach § 123 VwGO steht entgegen, dass die Gutachtensanordnung nicht als solche, sondern erst im Rahmen eines Verfahrens über die Entziehung oder Erteilung einer Fahrerlaubnis als Vorfrage überprüft werden kann (vgl. OVG Hamburg a. a. O. Rn. 3). Zwar darf die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei ihrer Entscheidung über die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn sich der Betroffene 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 der Untersuchung formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 9. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 – juris [= BA 2006, 52] Rn. 22 und – BVerwG 3 C 25.04 – juris [= BA 2006, 49] Rn. 19 jeweils m. w. N.).

Da im Verfahren um die Entziehung der Fahrerlaubnis vorläufiger Rechtsschutz gewährt werden kann, ist auch nicht ersichtlich, dass im Hinblick auf den durch Art. 19 Abs. 4 GG grundrechtlich gewährleisteten effektiven Rechtsschutz ausnahmsweise vorläufiger Rechtsschutzes bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu gewähren wäre (vgl. hierzu ausführlich OVG Hamburg a. a. O. Rn. 4 ff.).

Aus der Abteilung Rechtsmedizin der Universitätsmedizin Göttingen
(Direktor: Prof. Dr. med. Wolfgang Grellner)

SOLVEIG KLINGNER, MARCEL GRAPP, HERBERT DESEL, WOLFGANG GRELLNER

Zur aktuellen Entwicklung des Methamphetaminkonsums in der Mitte Deutschlands – rechtsmedizinische Aspekte

Latest developments of methamphetamine abuse in central Germany – forensic aspects

Einleitung

Bei Methamphetamin handelt es sich um das Methyl-Derivat von Amphetamin, in Reinform erstmals 1919 in Japan synthetisiert. Ab den 1930er Jahren erfuhr die Substanz in verschiedenen Ländern medizinischen Gebrauch als Appetitzügler sowie zur Therapie der Aufmerksamkeitsdefizit-/Hyperaktivitätsstörung und der Narkolepsie [1]. Unter dem Handelsnamen *Pervitin* wurde Methamphetamin in Deutschland vertrieben und fand aufgrund seiner konzentrations- und aufmerksamkeitssteigernden, anxiolytischen und das Müdigkeitsgefühl dämpfenden Wirkung unter anderem wie auch Amphetamin rege Anwendung unter Soldaten im Zweiten Weltkrieg [2, 3]. Die mit einem hohen Abhängigkeitspotenzial einhergehende Substanz kann bei regelmäßiger Einnahme oder hoher Dosierung jedoch schwerwiegende Folgen für den Konsumenten haben. Neben körperlichem Verfall mit Zahn- und Haarverlust, Hautentzündungen und Magenzulzera spielen vor allem psychische Nebenwirkungen wie Verfolgungswahn und Aggressivität, schizophrene Episoden und paranoide Psychosen bis hin zum Suizid eine große Rolle [1, 4, 5]. Bei Langzeitkonsumenten wird ein gehäuftes Auftreten von Aortendissektionen beobachtet [1]. 1960 wurden Amphetamin und Methamphetamin in der Bundesrepublik Deutschland dem Betäubungsmittelgesetz unterstellt, noch bis 1988 blieb *Pervitin* im Handel [2, 3]. Nach Verbot der Substanz für den medizinischen Gebrauch in Deutschland wurde diese weiterhin als Dopingmittel im Sport verwendet, in den 1990er Jahren erfuhr sie einen erneuten Höhepunkt als aufputschende Droge in der Technoszene. Das in Deutschland unter Straßennamen wie Yaba, Ice oder Crystal Meth auf dem illegalen Markt erhältliche Methamphetamin wird hauptsächlich in Tschechien produziert und vor allem in den angrenzenden Bundesländern Sachsen und Bayern wird in den letzten Jahren ein steiler Anstieg der Konsumhäufigkeit beobachtet [6, 7]. Crystal Meth stellt nach Einschätzung des Bundeskriminalamts ein zunehmendes Problem dar, welches mit großer Sorge beobachtet wird und umfassende Aufklärung und Prävention erfordert [7]. Ziel der Studie war es, die aktuelle Entwicklung im Einzugsgebiet der Universitätsmedizin Göttingen zu untersuchen.

Material und Methoden

Ausgewertet wurden retrospektiv alle von Januar 2008 bis Dezember 2012 in der Abteilung Rechtsmedizin der Universitätsmedizin Göttingen mittels GC/MS auf Drogen untersuchten Laborproben – insgesamt 15.179 Proben aus einem Einzugsgebiet von Süd- und Ostniedersachsen. 2019 davon waren neben der Überprüfung auf andere Drogen auftragsgemäß auf Amphetamin, Methamphetamin und andere Amphetaminderivate analysiert

worden. Bei den übrigen handelte es sich um Probeneingänge, welche nicht auf die Amphetamingruppe untersucht werden sollten. Auftraggeber dieser Analysen waren hierbei die Polizeiinspektionen und -kommissariate in Süd- und Ostniedersachsen. Ob eine entsprechende Analyse angeordnet wird, hängt dabei überwiegend von der Beurteilung der Beamten ab. Oftmals liegt ein im Rahmen der Polizeikontrolle durchgeführter Urinvortest mit positiver Reaktion auf Amphetamin oder Methamphetamin vor, der zur anschließenden Blutuntersuchung führt, teilweise geben die kontrollierten Probanden den Konsum einer bestimmten Droge im Rahmen der Befragung auch selbst zu. Mitunter geben entsprechende körperliche oder psychische Auffälligkeiten den Untersuchungsanlass. Teilweise wird auch eine immunchemische Screeninguntersuchung im Serum auf Drogen und Medikamente angeordnet und positive Vortestergebnisse werden dann mittels GC/MS-Analysen bestätigt. Berücksichtigt wurden alle im forensisch-toxikologischen Labor der Abteilung Rechtsmedizin aufgenommenen Proben, klinische Fälle wie beispielsweise Vergiftungen wurden nicht mitefassen. Die Analytik im Serum erfolgte mittels Gaschromatographie-Massenspektrometrie im „Selected Ion Monitoring“ (SIM)-Modus. Die Aufarbeitung der Proben wurde mittels Festphasenextraktion (CHROMABOND Drug-Festphasenextraktionssäule, 3 mL/200 mg, Macherey-Nagel, Düren) und anschließender Derivatisierung mit Trifluoressigsäureanhydrid (TFAA) durchgeführt.

Bei 136 der 2019 Analysen, die auf die Amphetamingruppe untersucht worden waren, ließ sich Methamphetamin nachweisen. Diese wurden im Rahmen der aktuellen Studie hinsichtlich Geschlechts und Alters der Konsumenten, der gemessenen Blutkonzentrationen sowie eines möglichen zusätzlichen Beikonsums anderer Drogen verglichen. Hierbei wurden die Probanden in 6 Altersgruppen eingeteilt (21-25 Jahre, 26-30 Jahre, 31-35 Jahre, 36-40 Jahre, 41-45 Jahre und 46-50 Jahre). Zur Auswertung der Blutkonzentrationen wurden die gemessenen Werte in subtherapeutische Konzentrationen < 10 ng/mL, wirksame Konzentrationen von 10-50 ng/mL, übertherapeutische Konzentrationen von 51-200 ng/mL und toxische Konzentrationen > 200 ng/mL eingeteilt [5]. Lag ein Beibzw. Mischkonsum vor, wurde zwischen Beikonsum nur einer einzigen weiteren Substanz oder mehreren unterschieden und ausgewertet, welche Substanzgemische in welcher Häufigkeit konsumiert wurden. Die Analysen des Jahres 2012 erbrachten 39 Methamphetamin-positive Fälle, welche mit Hilfe der polizeilichen Protokolle zur Blutentnahme zusätzlich auf das ermittelte Vergehen und einen eventuellen Zusammenhang mit der Höhe der Blutkonzentration der Droge sowie auf die bei den Probanden in der polizeilichen und ärztlichen Inaugenscheinnahme festgestellten Auffälligkeiten und den jeweiligen Vorfallszeitpunkt (Einordnung in ein Zeitintervall von 0-8 Uhr, 8-16 Uhr oder 16-24 Uhr) geprüft wurden. Ferner wurde aufgeschlüsselt, ob ein Unterschied der Auftretenshäufigkeit oder Art der Auffälligkeiten im Vergleich der polizeilichen mit den ärztlichen Untersuchungsergebnissen vorlag und wie groß die zeitliche Spanne zwischen beiden Untersuchungen war, wobei als Zeitpunkt der polizeilichen Inaugenscheinnahme der dokumentierte Vorfallszeitpunkt, als Zeitpunkt der ärztlichen Untersuchung der Zeitpunkt der Blutentnahme angenommen wurde.

Bei der Betrachtung der Gesamtzahlen zählten für die Amphetamingruppe die Fälle als Ausschlusskriterium, bei denen Methamphetamin und/oder MDMA nachgewiesen wurden, um zu vermeiden, dass Fälle mitgezählt werden, bei denen Amphetamin nicht konsumiert worden war, sondern lediglich als Abbauprodukt auftrat.

Ergebnisse

Entwicklung des Probenaufkommens

Bei der statistischen Auswertung zeigten sich im Beobachtungszeitraum von Januar 2008 bis Dezember 2012 Anstiege sowohl der Zahl der polizeilichen Untersuchungsaufträge für Methamphetamin als auch der positiv getesteten Proben. Wurden im Jahr 2008 noch nur 282 Blutproben auf Methamphetamin untersucht, stieg diese Zahl in den Folgejahren kontinuierlich an (2009: 304 Untersuchungsaufträge, 2010: 348 Untersuchungsaufträge, 2011: 443 Untersuchungsaufträge) und hatte sich mit 642 Untersuchungsaufträgen in 2012 mehr als verdoppelt. Einen ebensolchen Anstieg wies auch die Zahl der positiv getesteten Laborproben auf. In 2008 fanden sich unter den getesteten Proben 17 Methamphetamin-positive Fälle. Im Folgejahr 2009 fiel die Zahl auf 13 positive ab, stieg jedoch in 2010 auf 26 positiv getestete Proben an. Im Jahr 2011 fand sich mit 41 Methamphetamin-positiv getesteten Laborproben das Maximum der letzten Jahre, in 2012 ergaben 39 der analysierten Proben einen positiven Methamphetaminnachweis. Trotz des zwischenzeitlichen geringen Abfalls hat sich die Zahl insgesamt von 17 auf 41 bzw. 39 mehr als verdoppelt (Abb. 1).

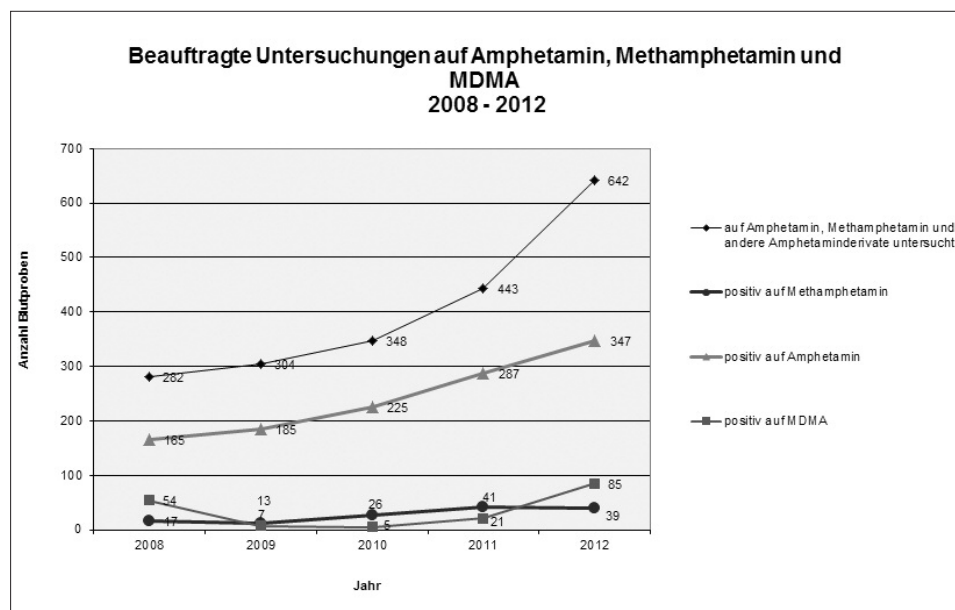


Abb. 1: Probenaufkommen Methamphetamin im Vergleich, 2008 – 2012.

Untersuchungsmaterial war dabei in 123 der 136 Fälle Blutserum, in neun Fällen Fluoridblut, dreimal Vollblut sowie in einem Fall das Herzblut einer Leiche.

Betrachtet man vor dem Hintergrund eines allgemeinen Anstiegs des Probenaufkommens in den letzten Jahren in der Abteilung Rechtsmedizin der Universitätsmedizin Göttingen die relativen Anteile, so blieben diese mit jeweils 12-15 % Methamphetaminanalysen unter allen drogenbezogenen Aufträgen und 6-9 % positiven Ergebnissen bezogen auf die Methamphetamin-Aufträge annähernd konstant.

Auch die Nachweiszahlen von Amphetamin (bei Probanden, die kein Methamphetamin und/oder MDMA konsumiert hatten) stiegen im Beobachtungszeitraum an, ebenso wie die Anzahl der positiven Nachweise von MDMA (Abb. 1).

Geschlechterverteilung

Von allen 136 positiv auf Methamphetamin getesteten Laborproben aus 2008–2012 stammten 127 von männlichen und nur 9 von weiblichen Probanden. Dies entspricht einer prozentualen Verteilung von über 93 % männlichen und knapp 7 % weiblichen Konsumenten.

Altersverteilung

Hinsichtlich der Altersverteilung der Konsumenten zeigte sich ein eindeutiger Schwerpunkt im jungen Erwachsenenalter. 90 % der Konsumenten waren jünger als 36 Jahre. Der jüngste Proband des Untersuchungsguts war 21 Jahre alt. 29 der Konsumenten waren in die Altersgruppe 21–25 Jahre einzuordnen (21 %), 44 Konsumenten waren zwischen 26 und 30 Jahre (32 %) und 36 Konsumenten (27 %) zwischen 31 und 35 Jahre alt. In der Altersgruppe 36–40 Jahre fanden sich nur noch 6 (4 %), zwischen 41 und 45 Jahren 5 Konsumenten (4 %) und lediglich ein Proband war älter als 45 Jahre (47 Jahre, 1 %). Bei 15 der 136 Konsumenten lagen keine Angaben zum Geburtsdatum vor, so dass diese nicht mit in die statistische Auswertung der Altersverteilung einbezogen werden konnten.

Methamphetaminkonzentrationen im Blut

Von den ermittelten Werten lagen 40 % im subtherapeutischen ($n = 54$), 60 % im wirksamen bis toxischen Bereich. Aufgeschlüsselt handelte es sich um 27 % ($n = 37$) im wirksamen Bereich zwischen 10 und 50 ng/mL, 20 % ($n = 27$) im übertherapeutischen Bereich (51–200 ng/mL) und 13 % ($n = 18$) im toxischen Bereich > 200 ng/mL. Der höchste gemessene Wert lag bei 898,5 ng/mL.

Beikonsum

41 % ($n = 56$) der Konsumenten wiesen keinen Beikonsum auf, sondern konsumierten ausschließlich Methamphetamin. Hingegen fand sich bei rund 45 % der Konsumenten ($n = 61$) ein Beikonsum nur einer einzigen Substanz: Klar vorherrschend war ein Mischkonsum mit THC (69 %, $n = 42$), weiterhin fanden sich Cocain (10 %, $n = 6$), Ecstasy (8 %, $n = 5$), GHB (7 %, $n = 4$), Alkohol (5 %, $n = 3$) und Opiate (2 %, $n = 1$). Bei den Konsumenten, die mehrere Substanzen zusätzlich zu Methamphetamin konsumierten ($n = 19$), handelte es sich in 68 % der Fälle ($n = 13$) um ein Gemisch aus THC und Ecstasy, in 32 % ($n = 6$) um andere Wirkstoffe (neben den bereits genannten auch Benzodiazepine, Antidepressiva, Methylphenidat) (Abb. 2).

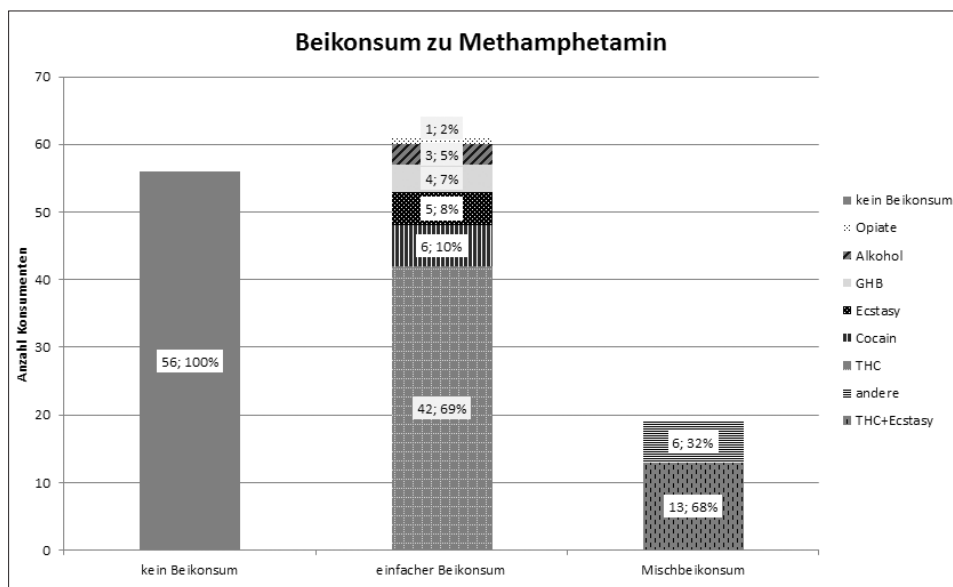


Abb. 2: Vorliegen von Beikonsum anderer Drogen zu Methamphetamin; Einfacher Beikonsum: Nachweis von Methamphetamin und einer weiteren Substanz; Misch-Beikonsum: Methamphetamin in Kombination mit mindestens zwei weiteren Drogen.

Vergehen/Auffälligkeiten

Bei den 39 Methamphetamin-positiven Fällen aus dem Jahr 2012 handelte es sich fast ausschließlich um Verkehrsvergehen. In 54 % der Fälle (n = 21) wurden Routinekontrollen ohne Anlass gebende Fahrauffälligkeiten durchgeführt. Bei 41 % (n = 16) lagen hingegen Fahrauffälligkeiten verschiedener Art und Weise vor. Hierbei handelte es sich in 5 Fällen um laut Dokumentation „unangepasste Geschwindigkeit“, wobei nicht zwischen überhöhter oder auffällig geringer Geschwindigkeit differenziert wurde. Einmal wurde von einer „extrem langsamen“ Fahrweise berichtet. Weitere Fahrauffälligkeiten, die in Einzelfällen in die Dokumentation aufgenommen wurden, waren das Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis in zwei Fällen, ein Rotlichtverstoß, ein Fahrzeug, welches von der Fahrbahn abkam sowie in zwei Fällen das Fahren von Schlangenlinien. Zum Verkehrsunfall kam es in zwei Fällen. Bei 5 % (n = 2) der ausgewerteten Fälle lagen andere Delikte (Handel mit Betäubungsmitteln bzw. Körperverletzung) vor, die Anlass zur Untersuchung der Blutprobe auf Methamphetamin gaben.

Bei näherer Betrachtung der Probanden hinsichtlich im Rahmen der polizeilichen und ärztlichen Inaugenscheinnahme festgestellter körperlicher oder psychischer Auffälligkeiten wiesen insgesamt 17 der 39 Fälle Auffälligkeiten oder Ausfallerscheinungen auf, wobei Probanden mit Anzeichen einer psychophysischen Aktivierung (euphorische oder aggressive Stimmung, Redseligkeit, provokatives oder grundlos wechselhaftes Verhalten o. ä.; n = 8) etwa in gleicher Häufigkeit auftraten wie Probanden mit Anzeichen einer psychophysischen Erschöpfung (Störungen von Motorik und/oder Gleichgewicht, Müdigkeit, schläfriger oder benommener Bewusstseinszustand o. ä.; n = 9). Von den Letzgenannten wies einer der Probanden in seiner Blutprobe THC und dessen Abbauprodukte auf. Unter Betrachtung des Vorfalleszeitpunkts mit Einordnung der 17 auffälligen Konsum-

menten in drei Zeiträume fanden sich bei den Probanden mit Anzeichen einer psychophysischen Aktivierung 5 Fälle im Zeitraum von 0-8 Uhr, 1 Fall zwischen 8 und 16 Uhr und 2 Fälle im Zeitraum von 16-24 Uhr. Bei den Probanden, welche Erschöpfungssymptome aufwiesen, wurden 4 Fälle zwischen 0 und 8 Uhr, 1 Fall zwischen 8 und 16 Uhr sowie 4 Fälle zwischen 16 und 24 Uhr dokumentiert.

Bei dem Vergleich der dokumentierten Auffälligkeiten zwischen der polizeilichen und der ärztlichen Inaugenscheinnahme zeigte sich, dass bei einem der 17 Probanden auch in der ärztlichen Untersuchung Auffälligkeiten festgestellt worden waren. Bei allen anderen als auffällig eingestuften Probanden (n = 16) erfolgte diese Beurteilung ausschließlich durch die Polizeibeamten und sie wurden vom anschließend untersuchenden Arzt als unauffällig eingestuft, wobei unterschiedliche Zeitspannen zwischen der polizeilichen und der ärztlichen Untersuchung von 20 Minuten bis 191 Minuten vorlagen. Hierbei fand sich 1 Fall, bei dem diskrepante Uhrzeitangaben vorlagen (der Zeitpunkt des Vorfalles resp. der polizeilichen Inaugenscheinnahme lag zeitlich später als der Zeitpunkt der Blutentnahme bzw. der ärztlichen Untersuchung) sowie ein Fall ohne Angabe eines Vorfalleszeitpunkts, beide wurden von der Beurteilung ausgeschlossen.

Diskussion

Wie auch in Sachsen und Bayern stieg der rechtsmedizinisch erfasste Methamphetaminkonsum in Süd- und Ostniedersachsen seit 2008 an. In Sachsen wurde zwischen 2005 und 2011 ein Anstieg des Anteils der Methamphetaminkonsumenten an allen Drogenkonsumenten von knapp unter 20 % auf über 45 % beobachtet [8]. In unserem Einzugsgebiet allerdings stiegen zwar die absoluten Zahlen nachgewiesener Methamphetaminkonsumenten signifikant an, die relativen Anteile am Gesamtdrogengebrauch blieben jedoch annähernd gleich und es konnte zumindest bis 2012 kein so deutlicher Anstieg der Popularität von Methamphetamin beobachtet werden wie in Ostdeutschland.

Die Untersuchungszahlen sowie der positive Nachweis von Amphetamin und MDMA stiegen im beobachteten Zeitraum in absoluter Zahl ebenfalls deutlich an. Somit zeigt sich eine allgemeine Zunahme des Nachweises von Drogen der Amphetamingruppe, eine gravierende Verschiebung innerhalb der Wirkstoffgruppe ließ sich nicht feststellen.

Die Geschlechterverteilung der Methamphetaminkonsumenten lag, wie auch in anderen Studien [8, 9, 10], eindeutig auf Seiten des männlichen Geschlechts. Der Großteil der Konsumenten war in die Altersgruppe 21-35 Jahre einzuordnen, wobei es einen Peak zwischen 26 und 30 Jahren gab. Bisherige Studienergebnisse zu Amphetaminen und Amphetaminderivaten im Allgemeinen aus Bonn zeigten eine ähnliche Verteilung mit einem Anteil männlicher Konsumenten von 92,8 % und einem Altersmittel von 26,3 Jahren [9]. Bei in Sachsen untersuchten Todesfällen im Zusammenhang mit Methamphetamin ergaben sich bei einem Probandengut von 8 Todesfällen zwischen 2005 und 2011 ebenfalls eine Altersverteilung der Verstorbenen im jungen Erwachsenenalter zwischen 22 und 29 Jahren sowie ein klarer Schwerpunkt auf Seiten der männlichen Konsumenten [8]. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt ferner die aktuelle Studie des Zentrums für Interdisziplinäre Suchtforschung (ZIS) der Universität Hamburg zu Methamphetamin, welche eine Befragung von online oder in ambulanten und stationären Einrichtungen rekrutierten Methamphetaminkonsumenten vornahm. In dieser groß angelegten deutschlandweiten Studie, welche unter anderem eine Einordnung der Konsumenten bezüglich ihrer sozialen und persönlichen Situa-

tion vornahm, kristallisierte sich wie auch in der vorliegenden Studie heraus, dass der Hauptanteil der Konsumenten männlich (73,3 %) und zum überwiegenden Teil (52,4 %) zwischen 21 und 30 Jahre alt war [11]. Auffällig war auch, dass sich im eigenen Fallgut keine Konsumenten fanden, die jünger als 21 Jahre waren. Möglicherweise lässt sich aus diesen Ergebnissen schließen, dass Methamphetamin wie auch Amphetamin und dessen Derivate keine „Einstiegsdrogen“ für junge und Erstkonsumenten, sondern Drogen sind, die von älteren, bereits erfahreneren Konsumenten eingenommen werden.

Die gemessenen Blutkonzentrationen lagen mit zumeist > 10 ng/mL überwiegend im wirksamen bis toxischen Bereich, wobei bedacht werden muss, dass die vom Drogenkonsumenten erreichte Serumkonzentration Methamphetamin wie auch bei Amphetaminen stark von dessen Gewöhnung abhängig ist. Die Schwankungsbreite in unserem Fallgut war mit < 10 ng/mL bis knapp unter 900 ng/mL sehr groß, jedoch überrascht dies vor dem Hintergrund eben dieser Toleranzentwicklung nicht. Für nicht gewöhnte oder Erstkonsumenten sind bereits bei kleineren Serumkonzentrationen starke Wirkungen zu erwarten, bei fortschreitender Gewöhnung steigert sich die Toleranz gegenüber dem Wirkstoff, so dass immer höhere Blutkonzentrationen erreicht werden. Die Schwankungsbreite der Konzentrationen wie auch der höchste gemessene Wert der in Bonn im Rahmen einer Studie zu Verkehrsteilnehmern unter Drogeneinfluss untersuchten Methamphetaminkonsumenten war mit 15-146 ng/mL deutlich kleiner, jedoch handelte es sich dort lediglich um ein Probandengut von 5 untersuchten Proben [9].

In über der Hälfte der Fälle wurde nicht ausschließlich Methamphetamin konsumiert, sondern dieses mit anderen Drogen kombiniert, vorrangig mit Cannabisprodukten (69 %) und/oder Ecstasy (8 %). Zu ähnlichen Ergebnissen gelangten auch MUSSHOFF und MADEA [7], welche in ihrer aktuellen Studie zum Einfluss von Amphetaminen und Amphetaminderivaten auf Kraftfahrer in 59,7 % der Fälle einen Beikonsum von Cannabisprodukten feststellten, gefolgt von Kokain/Benzoyllecgonin in 8,2 % der Fälle. In der Studie des ZIS gaben 60,4 % der Methamphetaminkonsumenten einen mehr als einmaligen Konsum von Cannabis im letzten Monat an, bei 32,6 % wurde Ecstasy und bei 19,3 % Kokain zusätzlich zu Methamphetamin konsumiert [11]. Die deutliche Häufung der Kombination von Methamphetamin und Cannabis spiegelt das bekannte Vorgehen von Drogenkonsumenten wider, die so genannte „Upper-/Downer“-Kombination zu verwenden, also eine zentral stimulierende mit einer zentral dämpfenden Droge zu kombinieren, um entsprechende (Neben-)Wirkungen zum gewünschten Zeitpunkt zu erleben und später wieder zu korrigieren. Der Konsument erreicht so beispielsweise eine verlängerte Phase der Aktivität und Wachheit, um in langen Partynächten durchzuhalten. Um anschließend die aufputschende Wirkung zu beenden und einschlafen zu können, wird die beruhigende Droge konsumiert.

Die im Jahr 2012 in Süd- und Ostniedersachsen auffällig gewordenen Konsumenten zeigten fast ausschließlich Verkehrsvergehen, wobei über die Hälfte eine sichere Fahrweise aufwies. Bei den von den kontrollierenden Beamten als unsicher eingestuften Probanden zeigten sich verschiedenartige Fahrauffälligkeiten, wobei am häufigsten eine „unangepasste Geschwindigkeit“ dokumentiert wurde. Sollte es sich dabei um überhöhte Fahrgeschwindigkeiten gehandelt haben, was aus den zur Auswertung vorliegenden Blutentnahmeprotokollen nicht hervorging, könnte dies auf die enthemmende Eigenschaft des akut wirkenden Methamphetamins zurückgeführt werden, ebenso wie möglicherweise die beiden Fälle von Fahren ohne Fahrerlaubnis und der Rotlichtverstoß.

Bei der Auswertung der festgestellten Ausfallerscheinungen der Konsumenten fiel auf, dass die Anzeichen einer psychophysischen Aktivierung etwa gleich häufig auftraten wie Symptome einer psychophysischen Erschöpfung. Ein Zusammenhang mit der Tageszeit der Kontrolle (z. B. Häufung der Müdigkeit in den frühen Morgenstunden nach einer „durchzechten“ Nacht) ließ sich dabei nicht erheben. Eine Verfälschung der Symptomatik durch Beikonsum von Cannabisprodukten, welche als „Downer“ eher zu Anzeichen psychophysischer Erschöpfung führen würden und die eigentliche Methamphetaminsymptomatik verschleiern könnten, konnte ausgeschlossen werden, da lediglich einer der mit Erschöpfungssymptomen aufgefallenen Konsumenten einen Beikonsum von zentral dämpfenden Substanzen (vorliegend Cannabis) aufwies. Es zeigte sich also, dass auch ein von Müdigkeit, Erschöpfung und motorischen Ausfällen gekennzeichnetes Zustandsbild durchaus auf Methamphetamin, in dem Fall eher in der abklingenden Wirkphase, zurückzuführen sein kann und bei entsprechend auffälligen Probanden an diese Droge gedacht werden muss. Dies wäre beispielsweise für die Schulung von Polizeibeamten im Hinblick auf Verkehrskontrollen wichtig.

Ferner fiel auf, dass bis auf eine einzige Ausnahme ausschließlich in der polizeilichen Untersuchung zur Blutentnahme Auffälligkeiten bei den Konsumenten festgestellt worden waren und die Probanden bei den vom blutentnehmenden Arzt durchgeführten Tests unauffällig erschienen. Ein möglicher Grund für die Diskrepanz zwischen polizeilichen und ärztlichen Beobachtungen könnte, die entsprechende Urteilsfähigkeit der beteiligten Untersucher vorausgesetzt, der Ernüchterungseffekt sein, welcher aufgrund der sich für den Probanden als Stresssituation darstellenden Amtshandlung eintreten kann.

Eine Korrelation zwischen der gemessenen Methamphetaminkonzentration im Blut und dem zur Kontrolle führenden Ereignis bzw. der Schwere des Vergehens war nicht erkennbar. Dies überrascht jedoch vor dem Hintergrund der bereits angesprochenen Toleranzentwicklung gegenüber der Droge nicht. Ferner ist Methamphetamin ein indirektes Sympathomimetikum und führt somit zu einer vermehrten Ausschüttung von Neurotransmittern aus präsynaptischen Nervenenden und einer Hemmung der Wiederaufnahme, wodurch die Transmitterreserven in den Vesikeln erschöpft werden. Dadurch können beim Konsumenten auch noch Wirkungen bzw. Ausfallerscheinungen verursacht werden, wenn die Substanz im Blut bereits kaum noch nachweisbar ist. Ein Rückschluss von der gemessenen Wirkstoffkonzentration auf die Wirkung und entsprechende Ausfälle ist somit nicht möglich.

Eine ähnliche Auswertung wie in der vorliegenden Studie erfolgte bundesweit bereits 2006 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Diese analysierte die toxikologischen Blutuntersuchungsergebnisse von Verkehrsteilnehmern, welche aufgrund des Verdachts auf Drogenbeeinflussung erhoben worden waren. Es zeigte sich dabei für den untersuchten Zeitraum von 1998–2001 zumindest in Sachsen, Thüringen, Bayern und Hessen bereits eine deutliche Zunahme der Nachweishäufigkeit von Methamphetamin [12]. Dies führte dazu, dass 2007 die Aufnahme der Droge in die Anlage des § 24a StVG erfolgte. Der Nachweis von 25 ng/mL Methamphetamin im Blut wird seitdem als Grenzwert für Ordnungswidrigkeitenfälle angesehen. Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen, dass zumindest der rechtsmedizinisch erfassbare Anstieg des Methamphetaminkonsums der letzten Jahre ebenfalls vorrangig verkehrsmedizinische Relevanz besitzt. Auch wenn dieses Ergebnis mit Zurückhaltung interpretiert werden muss, da es sich bei den ausgewerteten Daten lediglich um die Betrachtung der Laborergebnisse handelt und somit nur über

den aktuellen Grund zur Blutentnahme sowie Geschlecht und Alter des Probanden Kenntnis herrschte, aber kein persönlicher Kontakt zu den Konsumenten vorlag, der eine Bewertung zu deren persönlicher bzw. sozialer Situation oder den Beginn und die Dauer des Methamphetaminkonsums zugelassen hätte, so zeigen die Ergebnisse doch, dass das Fahren unter Methamphetamin ein aktuelles Problem ist. Bei der betroffenen Konsumentengruppe handelt es sich dabei offenbar nicht um Adoleszente/Fahranfänger, sondern um junge Erwachsene der Altersgruppe 21 bis 35 Jahre. Diese wären die wichtigste Zielgruppe eventueller Aufklärungs- und Präventionsmaßnahmen und eine weitere Bekanntmachung nicht nur der Droge selbst, sondern vor allem ihrer das allgemeine und das Fahrverhalten beeinträchtigenden Auswirkungen, wie erhöhte Risikobereitschaft, Enthemmung, Überschätzung des eigenen Leistungsvermögens oder auch Aufmerksamkeitsstörungen, Orientierungslosigkeit und müdigkeitsspezifische Ausfallerscheinungen, wäre anzustreben.

Die Literaturrecherche bezüglich anderer aktueller Studien zur Entwicklung des Methamphetaminkonsums im restlichen Deutschland erbrachte wenige Ergebnisse. Die Entwicklung des Konsums an sich bzw. damit verbundener Straftaten oder auch Todesfälle wurde bisher lediglich in Ostdeutschland genauer untersucht. In der aktuellen Studie des ZIS zu Methamphetamin wird verdeutlicht, dass in den bislang vorliegenden bundesweiten Surveys Methamphetamin nicht als eigenständige Substanz, sondern nur Amphetamin und Methamphetamin summarisch untersucht worden waren. Eine Differenzierung der Substanztypen sei lediglich in Frankfurt am Main seit 2007 erfolgt [11]. Um ein repräsentatives und umfassendes Bild der Entwicklung des Methamphetaminkonsums in Deutschland zu erlangen, wären weitere Studien auch der anderen deutschen Institute erforderlich und eine Differenzierung der Substanzen bzw. die Betrachtung von Methamphetamin als eigenständige Droge unabdingbar.

Zusammenfassung

Ausgewertet wurden alle 2008 bis 2012 in der Abteilung Rechtsmedizin der Universitätsmedizin Göttingen zur Untersuchung auf Drogen eingegangenen Laborproben ($n = 15179$, davon 2019 Methamphetaminanalysen). Die Methamphetamin-positiven Fälle ($n = 136$, $m = 127$, $w = 9$) wurden hinsichtlich Alter der Probanden, Blutkonzentration und möglichem Beikonsum anderer Drogen verglichen, die Proben aus 2012 ($n = 39$) zusätzlich auf das ermittelte Vergehen geprüft. Die beauftragten Untersuchungen auf Methamphetamin stiegen im Beobachtungszeitraum deutlich an (Verdoppelung). Auch die Zahl der positiv getesteten Proben verdoppelte sich. Vor dem Hintergrund eines allgemein gestiegenen Probenaufkommens bei Drogenanalysen blieben die relativen Anteile annähernd konstant (12-15 % Methamphetaminanalysen, 6-9 % positive Fälle). 90 % der Probanden waren < 36 Jahre alt (Altersspektrum 21-47 Jahre). Von den ermittelten Werten lagen 60 % im wirksamen (> 10 ng/mL) bis toxischen Bereich (> 200 ng/mL) (Maximalwert = 898,5 ng/mL). 41 % der Konsumenten wiesen keinen Beikonsum auf, bei 59 % lag dieser vor (64 % Cannabis, 40 % Ecstasy, ferner Kokain, Opiate und Benzodiazepine). Untersuchungsanlass gaben 2012 zu 95 % Verkehrsdelikte (davon 43 % mit Fahrauffälligkeiten) ohne Zusammenhang zwischen Blutkonzentration und Schwere des Vorfalls. Mögliche Präventionsvorhaben sollten sich an junge erwachsene Verkehrsteilnehmer richten, da diese die Hauptrisikogruppe darstellen.

Schlüsselwörter

Methamphetamin – Crystal Meth – Verkehrsmedizin – drogenbedingte Fahrauffälligkeiten – Drogenkonsum aktuell

Summary

All blood samples sent to the Department of Forensic Medicine at the University of Göttingen for drug content analysis (total number of 15179; 2019 of which were methamphetamine analyses) between 2008 and 2012 were examined. The samples tested positive for methamphetamine (total number of 136; 127 of which were taken from male subjects, 9 from female subjects) were then assessed with regard to age of the subject, blood concentration and possible parallel consumption of other drugs. The samples from 2012 (total number of 39) were further examined in respect to the offense ascertained by the police. During the observation period a considerably growing number of requests for methamphetamine analyses was noted (amount doubled), as well as a doubling of the number of positive samples.

While the overall number of samples for drug content analysis increased, the relative percentages remained rather steady (12-15 % methamphetamine analyses, 6-9 % tested positive). 90 % of the subjects were under the age of 36 (total range of age: 21-47 years). 60 % of the samples tested positive for methamphetamine contained effective (> 10 ng/mL) to toxic (> 200 ng/mL) doses, the highest concentration found was 898,5 ng/mL. 59 % of the methamphetamine users consumed additional drugs (64 % cannabis, 40 % ecstasy, as well as cocaine, opiates and benzodiazepines). In 2012, the cause for 95 % of the analyses were traffic violations, 43 % of them with a suspicious way of driving. A link between blood concentration and severeness of the accident could not be established. Possible prevention plans should be directed at young adult motorists who represent the highest risk group.

Keywords

methamphetamine – Crystal Meth – traffic medicine – driving under the influence of drugs (DUID) – drugs of abuse

Literatur

- [1] Baselt RC (2008) Disposition of toxic drugs and chemicals in man. Eighth Edition, Biomedical Publications. Foster City, California, S. 947-951
- [2] taz.de: Eggers E. Peppige Panzerschokolade (<http://www.taz.de/1/archiv/archiv/?dig=2006/12/28/a0217>), 28.12.2006
- [3] Marquardt H, Schäfer SG, Barth H, Toxikologie, 3. Auflage (2013) Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft mbH, Stuttgart, S. 984-987
- [4] Madea B, Mußhoff F, Berghaus G (2012) Verkehrsmedizin. 2. Auflage, Deutscher Ärzteverlag, Köln, S. 511-518
- [5] Iten PX (1994) Fahren unter Drogen-/Medikamenteneinfluss: Forensische Interpretation und Begutachtung, Zürich, S. 87-91
- [6] Informationsblatt für Medienvertreter, Pressekonferenz der Drogenbeauftragten der Bundesregierung und des Präsidenten des Bundeskriminalamts: Zahl der Drogenoten/Rauschgiftlage 2012, 25.04.2013
- [7] Pressemitteilung, Berlin, 17. April 2014. Drogenbeauftragte der Bundesregierung, Bundeskriminalamt
- [8] Pietsch J, Paulick T, Schulz K, Flössel U, Engel A, Schmitter S, Schmidt U (2013) Escalation of methamphetamine-related crime and fatalities in the Dresden region, Germany, between 2005 and 2011. Forensic Sci Int. 233: 51-54
- [9] Musshoff F, Madea B (2012) Driving under the influence of amphetamine-like drugs. J Forensic Sci 57: 413-419
- [10] Zwingenberger S, Pietsch J, Hommol A, Dreßler J (2010) Illegal drug-related deaths in East Germany between 1995 and 2004. Forensic Sci Int. 199: 58-62
- [11] Milin S, Lotzin A, Degkwitz P, Verthein U, Schäfer I (2014) Amphetamin und Methamphetamin – Personengruppen mit missbräuchlichem Konsum und Ansatzpunkte für präventive Maßnahmen. Sachbericht. Zentrum für Interdisziplinäre Suchtforschung (ZIS) der Universität Hamburg, Februar 2014
- [12] Iwersen-Bergmann S, Kauert G (2006) Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 175: 59-62
- [13] Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e. V. Pressemitteilung Jahrbuch Sucht 2013. Crystal Meth (N-Methylamphetamin). Berlin/Hamm, 03.04.2013
- [14] Wollersen H, Müller C, Musshoff F, Madea B (2008) Drogen- und Arzneimittelbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern. Blutalkohol 45: 89-102
- [15] Below E, Kopas E, Bockholdt B (2007) Problembewusstsein von Jugendlichen beim Konsum von legalen und illegalen Drogen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, Teil 1. Blutalkohol 44: 201-213
- [16] Below E, Kopas E, Bockholdt B (2008) Problembewusstsein von Jugendlichen beim Konsum von legalen und illegalen Drogen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, Teil 2. Blutalkohol 45: 103-117

- [17] Bühring P (2013) Drogenmissbrauch: immer mehr Abhängige von „Crystal Meth“. Dtsch Ärztebl 110: A 912
- [18] Karow T, Lang-Roth R (2012) Allgemeine und spezielle Pharmakologie und Toxikologie, 20. Auflage, Köln, S. 77-78
- [19] Defalque RJ, Wright AJ (2011) Methamphetamine for Hitler's Germany: 1937 to 1945. Bull Anaesth Hist. 29: 21-24, 32
- [20] Wille SM, Raes E, Lillsunde P, Gunnar T, Laloup M, Samyn N, Christophersen AS, Moeller MR, Hammer KP, Verstraete AG (2009) Relationship between oral fluid and blood concentrations of drugs of abuse in drivers suspected of driving under the influence of drugs. Ther Drug Monit. 31: 511-519
- [21] Logan BK (2002) Methamphetamine – effects on human performance and behavior. Forensic Science Review 14: 134-151

Anschrift für die Verfasser

Solveig Klingner und Prof. Dr. med. Wolfgang Grellner
Abteilung Rechtsmedizin
Universitätsmedizin Göttingen
Robert-Koch-Straße 40
37075 Göttingen
Email: grellner@med.uni-goettingen.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 Widerrufsrecht

Herr Frau

— Ex. Madea, Verkehrsmedizin
€ 149,-
ISBN 978-3-7691-1285-6

Name, Vorname Klinik/Praxis/Firma Fachgebiet

Straße, Nr. PLZ, Ort

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

Mehr Informationen: www.aerzteverlag.de



Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

UWE SCHEFFLER

Neue Promillegrenzen für Fahrradfahrer? Oder: „Mir san mit'n Radl da!“^{*)}

Beginnen wir mit einem kurzen Rückblick:

Die aktuelle Diskussion begann vor knapp drei Jahren, im März 2012. Weil die Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern „dramatisch“⁽¹⁾ zunehmen würden, beschlossen der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) auf ihrem gemeinsamen Symposium „Sicherer Radverkehr“ in Berlin als „Empfehlung für Politik und Praxis“ unter anderem: „Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden.“ Als Limit wurde ein Blutalkoholwert von 1,1 Promille präferiert²⁾. Um aber die Grenzwertfrage genauer zu „klären“, gaben die Versicherer beim Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf eine Untersuchung über „Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“ in Auftrag.

Im Juni 2012 sprach sich auch die Deutsche Verkehrswacht dafür aus, „den für Radfahrer bestehenden Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit auf den für Kraftfahrzeugführer von 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) im Straßenverkehrsrecht herabzusetzen.“³⁾

Die Politik fiel mit kurzer Verzögerung⁴⁾ begeistert ein. „Mit dem gültigen Grenzwert von 1,6 Promille kann niemand sicher auf zwei Rädern unterwegs sein“, erklärte der seinerzeitige Vorsitzende der Innenministerkonferenz, BORIS PISTORIUS (SPD) im Frühjahr 2013⁵⁾. „Daher schlagen wir den Verkehrs- und Justizministern angesichts bundesweit besorgniserregender Zahlen über Unfälle mit Fahrradfahrern die Senkung der Promillegrenze vor.“ „Wer 1,6 Promille Alkohol im Blut hat, gehört nicht auf ein Fahrrad“, stieß sogleich der damalige Bundesverkehrsminister PETER RAMSAUER (CSU) in „Bild am Sonntag“ ins gleiche Horn⁶⁾.

Die 84. Justizministerkonferenz im Juni 2013 war dann schon zurückhaltender. Sie beschloss, zunächst die Ergebnisse der Düsseldorfer Untersuchung abwarten zu wollen⁷⁾.

Auch die Verkehrsminister der Länder berieten auf ihrer 2013er Herbsttagung im thüringischen Suhl zwar über eine solche Herabsetzung des Gefahrgrenzwertes, beließen es dann aber bei der Feststellung, dass „der bestehende Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von derzeit 1,6 ‰ der Überprüfung“ bedürfe und baten das Bundesverkehrsministerium, „die Rechtslage hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern ... überprüfen zu lassen“ und „einen Bericht über das Ergebnis der Prüfung mit Lösungsvorschlag spätestens zur Herbstsitzung 2014 vorzulegen“⁸⁾, was nicht geschah.

^{*)} Der Beitrag beruht auf dem für den 53. Verkehrsgerichtstag 2015 in Goslar vorbereiteten Manuskript. Eine verkürzte Fassung, die dem dort im AK III „Neue Promillegrenzen für Radfahrer?“ gehaltenen mündlichen Referat entspricht, wird im VGT-Tagungsband publiziert.

I. Neuer Gefahrgrenzwert?

Nun ist ein solcher Grenzwert auch nicht so einfach von Politik oder Praxis, also von Gesetzgeber und Gerichten, mal eben neu festzusetzen.

Für die Annahme von Fahruntüchtigkeit muss, so seit Jahrzehnten die allgemeine Ansicht unter Führung des BGH, „die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle, so weit herabgesetzt“ sein, „daß er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern“⁹). Deshalb wird heute häufig statt von „Fahruntüchtigkeit“ von „Fahrunsicherheit“ gesprochen¹⁰). Weil den Begriff „Fahrunsicherheit“ inzwischen auch der BGH „genauer“ findet¹¹), soll er im Folgenden ebenfalls verwendet werden.

Absolute Fahrunsicherheit bedeutet, dass beim Vorliegen einer bestimmtem BAK unwiderleglich vermutet wird, jeder, wirklich ein jeder Fahrzeugführer sei nicht mehr in der Lage, sein Fahrzeug sicher zu führen. Der Gegenbeweis der besonderen Alkoholverträglichkeit im konkreten Fall¹²) wird dadurch a limine ausgeschlossen¹³).

Der Gedanke an eine strafprozessual, sogar verfassungsrechtlich (Art. 103 Abs. 2 GG) unzulässige Schuldvermutung eines solchen Abschneidens von Beweisankünften liegt nahe¹⁴) und kann nur dann verworfen werden, wenn der Grenzwert auf einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis beruht, die für eine abweichende trichterliche Überzeugungsbildung keinerlei Raum mehr belässt¹⁵).

1. Fahrradfahrer

Der bislang anerkannte Grenzwert von 1,6 ‰ für Radfahrer beruht auf einer wissenschaftlichen Untersuchung des Gießener Rechtsmediziners GÜNTER SCHEWE aus dem Jahr 1984. SCHEWE kam zu dem Ergebnis, dass es bei 1,5 Promille „ausnahmslos zu Leistungseinbußen“ bei den von ihm untersuchten Probanden gekommen sei¹⁶).

Für Radfahrer nahm sodann 1986 der BGH, der bis dahin die Festlegung eines absoluten Fahrrad-Grenzwertes abgelehnt hatte¹⁷), auf Grundlage dieser Untersuchung unter Hinzufügung eines Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ absolute Fahrunsicherheit ab 1,7 ‰ an¹⁸). Da dieser Zuschlag wegen verfeinerter Messmethoden inzwischen auf 0,1 ‰ reduziert worden ist¹⁹), gehen die Gerichte seit Anfang der 1990er Jahre von einem Grenzwert von 1,6 ‰ aus²⁰).

Seitdem hatte zu diesem Thema weitgehend Ruhe geherrscht. Von der Düsseldorfer Untersuchung erwartete man nun aber „Munition“ für eine Absenkung dieses zu hoch erscheinenden Grenzwertes.

Die Düsseldorfer Resultate entsprachen jedoch dieser Erwartung nicht. Zur Überraschung vieler konnte nicht einmal festgestellt werden, dass ein jeder mit dieser BAK absolut fahrunsicher ist²¹) – nur eine Heraufsetzung, keinesfalls aber eine Absenkung des Grenzwertes ließe sich auf diese Untersuchung demzufolge stützen²²).

Da wohl auch eine noch nicht abgeschlossene Untersuchung an der Mainzer Universität ähnliche Ergebnisse erwarten lässt²³), ist auf dieser empirischen Grundlage die Herabsetzung der Grenze der absoluten Fahrunsicherheit bei Radfahrern mausetot²⁴).

2. Pferdekutscher

Insbesondere kann man dem nicht entgegenhalten, dass beispielsweise das OLG Oldenburg vor knapp einem Jahr „freihändig“ ohne jegliche empirische Grundlage den für Kraft-

fahrer geltenden Grenzwert von 1,1 ‰ auf den Führer einer Pferdekutsche übertragen hat²⁵).

PETER KÖNIG, seit einigen Jahren selbst Richter am BGH, kritisierte in seiner Urteilsanmerkung mit vornehmer Zurückhaltung, das Oberlandesgericht habe offenbar „die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur sog. ‚absoluten Fahruntüchtigkeit‘ nicht gänzlich internalisiert“ und betonte wiederum: „Bei dem Institut der ‚absoluten‘ Fahrunsicherheit handelt [es] sich um eine auf gesicherte medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gestützte Beweisregel, nach der für den Tatrichter bindend mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststeht, dass der Betreffende fahrunsicher ist, sofern ein bestimmter Alkoholisierungsgrad erreicht wird. Das impliziert, dass für die betreffende Bewegungsart im Verkehr naturwissenschaftliche Erkenntnisse vorhanden sein müssen.“

KÖNIG weist ergänzend auf eine Äußerung des BGH aus dem Jahre 1990 hin, wonach der Beweisgrenzwert für die absolute Fahrunsicherheit von Kraftfahrern für „Führer von Pferdefuhrwerken ... nicht gilt“²⁶). Damit ist, wie KÖNIG betonte, dem Urteil des OLG Oldenburg „die Grundlage entzogen“.

3. Kraftfahrzeugführer

Man sollte ohnehin nicht ohne Not das Konzept der absoluten Fahrunsicherheit strapazieren²⁷), steht doch genau betrachtet sogar die 1,1 ‰-Grenze für Kraftfahrer auf tönernen Füßen – das sei hier nur kurz angedeutet²⁸):

Im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes von 1966, auf das sich die Rechtsprechung insoweit immer noch beruft²⁹), wird als Ergebnis statistischer Untersuchungen und deren Bewertung ausgeführt, dass bei einer BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰ nicht in 100 ‰, sondern nur in 99,879 ‰ der Fälle absolute Fahrunsicherheit anzunehmen ist³⁰). Anders formuliert bedeutet das jedoch, dass wenigstens jeder 740. Kraftfahrer mit einer BAK von maximal 1,1 ‰ noch fahrsicher ist³¹).

Einer von 740 – das deckt eigentlich nicht die Prämisse des BGH ab, ab einem absoluten Grenzwert müsse die Fahrsicherheit „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ ausgeschlossen sein³²).

II. Neuer Straftatbestand?

Aber zurück zu den Radfahrern: Muss man sich also von der richterlichen Festlegung eines Beweisgrenzwertes absoluter Fahrunsicherheit unter 1,6 ‰ verabschieden, so bleibt es dem Gesetzgeber zwar grundsätzlich unbenommen, eine niedrigere Grenze nunmehr als Tatbestandsmerkmal in das Strafgesetzbuch zu schreiben.

So einfach ist das allerdings auch nicht:

1. Für Fahrradfahrer

KURT-RÜDIGER MAATZ, bis vor einigen Jahren stellvertretender Vorsitzender des 4., also des Verkehrssenats des BGH, hat angesichts der Ergebnisse der Düsseldorfer Studie einen gesetzlich festgelegten Gefahrgrenzwert zwischen 1,4 und 1,6 ‰ speziell für Radfahrer ins Gespräch gebracht³³).

Ein neuer Paragraph bzw. ein neuer Absatz in § 316 StGB, der einen Grenzwert ausschließlich für Radfahrer festlegt, würde sich jedoch mit den schon bestehenden gesetzlichen Regeln „beißen“. Es wäre ein völlig aus dem systematischen Rahmen fallendes

Sondergesetz, weil es nur für ein spezielles Fahrzeug – das Fahrrad – und ein einziges berauschendes Mittel – den Alkohol – Geltung beanspruchen würde. Und es würde zu dogmatischen Verwerfungen führen: Radfahrer wären die einzigen Fahrzeugführer, die auch für alkoholisiertes Fahren trotz nicht festgestellter Fahrunsicherheit wegen Trunkenheit im Verkehr bestraft werden könnten.

2. Für alle Fahrzeugführer

Würde man dagegen den § 316 StGB, wie es ebenfalls MAATZ noch vor knapp einem Jahr auf dem Leipziger Symposium des B.A.D.S. vorgeschlagen hatte³⁴⁾, so verändern, dass er für alle Fahrzeugführer, also nicht nur für Radfahrer gesetzliche Promillegrenzen vorsieht³⁵⁾, so wäre das, wie auch MAATZ betont, „eine grundlegende Reform“ des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums und soll hier – es würde das Thema sprengen – nicht weiter vertieft werden³⁶⁾.

Nur so viel dazu: Wäre es in Anbetracht des unterschiedlichen Gefährdungspotentials schuldangemessen und sachgerecht, für alle Fahrzeugarten einheitlich die gleiche Promillezahl festzulegen? Oder sollten (so MAATZ) für die Führer von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern, vielleicht aber auch für die von Pferdekutschen, Mofas³⁷⁾, Inline-Skates³⁸⁾ und motorisierten Krankenfahrstühlen³⁹⁾ unterschiedliche Promillegrenzen ins Gesetz geschrieben werden⁴⁰⁾? Was hätte mit den „anderen berauschenden Mitteln“ zu geschehen?

III. Neuer Ordnungswidrigkeitentatbestand?

Man kann sich aber der Schaffung eines speziell auf Radfahrer bezogenen Ordnungswidrigkeitentatbestandes nähern, der ab einer bestimmten Blut- oder Atemalkoholkonzentration ein Bußgeld androht, so wie es auch § 24a Abs. 1 StVG für Kraftfahrzeugführer vorsieht.

1. Welche Promillegrenze?

Zu überlegen wäre zunächst einmal, ab welcher Alkoholkonzentration eine solche Norm sinnvoll greifen könnte.

In aller Kürze:

a) Unter 0,5 ‰ BAK

Ziemlich unstrittig ist wohl, dass diese Grenze nicht unter dem für Kraftfahrer gültigen Wert von 0,5 ‰ BAK – bleiben wir der Übersichtlichkeit halber bei der Blutalkoholkonzentration und nennen korrespondierende AAK-Werte nicht gesondert – liegen dürfte.

Zwar kennen wir im östlicheren Teil Europas darunter liegende Grenzen durchaus – in Polen beispielsweise gilt für Radfahrer „0,2“⁴¹⁾. Und sogar überhaupt kein Alkohol ist für Radfahrer in Tschechien und der Slowakei erlaubt. Aber die Wertungswidersprüche zur deutschen 0,5 ‰-Grenze für Autofahrer in § 24a Abs. 1 StVG wären evident.

b) 0,5 ‰ BAK

Die Übernahme dieser 0,5 ‰-Grenze als „einheitliche Regelung für alle Verkehrsteilnehmer“⁴²⁾ – allerdings wohl nicht für Fußgänger – ist schon gefordert worden, etwa vom B.A.D.S.⁴³⁾. In diversen Staaten der EU gilt diese Grenze⁴⁴⁾. Dem Argument der Einheitlichkeit ist jedoch entgegenzuhalten, dass dann Ungleiches gleich behandelt würde⁴⁵⁾:

Beim Fahrrad ist das Gefahrenpotenzial deutlich geringer schon aufgrund der höheren Masse und Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges; ein Fahrrad stellt zudem weniger Anforderungen an den Fahrer⁴⁶). Nicht zuletzt wäre zu befürchten, dass bei identischer Sanktionsandrohung Radfahrer gleich auf das „bequemere“ Auto umsteigen könnten.

c) 0,8 ‰ BAK

Der Reanimation der alten 0,8 ‰-Grenze, die es seit 2001 in Deutschland⁴⁷) nicht mehr gibt, 2012 ebenfalls auf dem Symposium „Sicherer Radverkehr“ der Versicherer vorge schlagen⁴⁸), steht entgegen, dass der Gesetzgeber 2001 diesen Grenzwert gerade abgeschafft hatte, um das „*Nebeneinander von verschiedenen Grenzwerten*“ einzudämmen⁴⁹).

d) 1,1 ‰ BAK

Stellen wir also im Folgenden den Vorschlag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in den Fokus⁵⁰), die Autofahrern wohlbekannte 1,1 ‰-Grenze für Radfahrer als Ordnungswidrigkeitentatbestand festzulegen⁵¹), weil „*von den alkoholisierten Radfahrern ... 86 % mit 1,1 Promille oder mehr*“ verunglückten⁵²).

2. Welche Fallgruppe?

Nehmen wir diesen Hinweis zum Anlass für einen Blick in die Statistiken zu Alkoholfällen.

Für 2013 sind 3.432 Radfahrer unter Alkoholeinfluss – also mit einer BAK von 0,3 ‰ oder mehr⁵³) – als Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden ausgewiesen⁵⁴). Die oft behauptete „*dramatische*“⁵⁵), „*starke*“⁵⁶), „*erhebliche*“⁵⁷) oder „*rasante*“⁵⁸) Steigerung ist hier übrigens nicht einmal ansatzweise zu erblicken⁵⁹) – ganz im Gegenteil: Das ist der Minusrekord seit der Wiedervereinigung⁶⁰)! Auch die Jahre 2010, 2011 und 2012 weisen die seit 1992 niedrigsten Fallzahlen auf⁶¹).

a) Unfallbeteiligte

Die Statistik lässt zudem nur die „*Beteiligten*“ erkennen; sie ermöglicht „*keinerlei Aussage über die Art der Unfallbeteiligung, der Ursächlichkeit der Alkoholisierung für das Unfallgeschehen und das Maß der Eigen- und Fremdschädigung*“⁶²). Denn in der Vorbemerkung zur Verkehrsunfallstatistik definiert das Statistische Bundesamt allgemein, dass „*Beteiligte*“ alle Fahrzeugführer seien, „*die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben*“⁶³).

In der statistischen Zahl sind damit beispielsweise auch all diejenigen Fälle mit enthalten, in denen ein Radfahrer mit gut 0,3 ‰ verunfallt, weil ihm ein Reifen platzt, sowie Fälle, in denen ein rücksichtsloser Autofahrer einen an sich vorschriftsmäßig fahrenden, aber angetrunkenen Radler erfasst. Solche Radfahrer kommen also ebenfalls als alkoholisierte Beteiligte in die Statistik – sie haben nämlich „*Schäden erlitten*“. Sie entsprechen jedoch eher einem Opfer als einem ahndungswürdigen Täter einer Alkoholfahrt.

b) Unfallverursacher

aa) Fremdschädiger

Es bleiben die Radfahrer, die bei einem Unfall (Personen-)Schäden aufgrund von Trunkenheit „*hervorgerufen*“ haben. Diese „*Täter*“-Konstellation ist allerdings überschaubar⁶⁴). Man kann hier vor allem an Zusammenstöße mit Fußgängern oder an nach Aus-

weichmanövern verunglückende Autofahrer denken – oder an das Schrammen von parkenden Fahrzeugen als Sachschaden⁶⁵). Solche Radfahrer machen sich jedoch ohnehin schon nach heutiger Rechtslage ab einer BAK von 0,3 ‰ nicht nur wegen Trunkenheit im Straßenverkehr, § 316 StGB, sondern sogar wegen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c StGB strafbar, sofern sie „*Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert*“ verletzt, beschädigt oder auch nur konkret gefährdet haben⁶⁶). Ein neuer zusätzlicher Bußgeldtatbestand liefere hier also völlig ins Leere.

Der immer wieder hervorgebrachte Einwand, praktisch spiele die relative Fahrunsicherheit in der Arbeit von Polizei und Justiz keine Rolle, weil gerade bei Radfahrern der Nachweis der Fahrunsicherheit durch Fahrfehler bei BAK-Werten unter 1,6 Promille auf große Schwierigkeiten stoße⁶⁷), kann jedenfalls dann nicht überzeugen, wenn vom Radfahrer ein Unfall verursacht worden ist. Denn bewältigen es die Strafverfolgungsbehörden regelmäßig, verunfallten Kraftfahrern relative Fahrunsicherheit bei Promilleverten zwischen 0,3 und 1,1 nachzuweisen, wird dies bei Radfahrer-Werten über 1,1 ‰ (die der angedachte Bußgeldtatbestand abdecken soll) erst recht möglich sein. Wenn sich heute dazu kaum veröffentlichte Urteile finden lassen⁶⁸), so mag das Folge davon sein, „*dass betrunkene Fahrradfahrer in erster Linie sich selbst gefährden*“⁶⁹) – oder aber für Defizite bei der Befolgung des Legalitätsprinzips sprechen (von dessen Einhaltung die Existenz eines konkurrierenden Ordnungswidrigkeitentatbestandes auch nicht entbinden würde, vgl. § 21 Abs. 1 Satz 1 und § 41 Abs. 1 OWiG⁷⁰).

bb) Selbstschädigende (Alleinunfall)

In den meisten Fällen verletzen alkoholisierte Radfahrer bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden jedoch nur sich selbst (indem sie beispielsweise den Bordstein touchieren und stürzen oder gegen einen Baum fahren). Sie sind, mit anderen Worten, gleichzeitig als „Täter“ wie als „Opfer“ beteiligt. Nach einer internationalen Metastudie, die im Januar 2014 vom „British Medical Journal“ veröffentlicht wurde, hatten zwischen 60 und 95 Prozent der in Krankenhäusern behandelten Radfahrer überhaupt keine Unfallgegner gehabt⁷¹). Diese sogenannten Alleinunfälle sind es offenbar, so klingt zumindest immer durch, die die Befürworter neuer Promillegrenzen für Radfahrer im Auge haben⁷²). Es geht wohl weniger um den Schutz vor dem Radfahrer⁷³), als vielmehr um den Schutz der Radfahrer vor sich selbst⁷⁴).

Nur: Genauso wie (versuchte) Selbsttötungen keine Straftat sein können, dürfen auch reine Selbstverletzungen oder -gefährdungen nicht Anlass für Straf- oder Bußgelddrohungen sein! Das ist gleichermaßen unzulässig, wie Drachenflieger, Raucher, Fastfood-Esser oder Sportmuffel mit Strafe oder Bußgeld zu belegen⁷⁵). So hat das BVerfG 1982 die Grundgesetzverträglichkeit der in § 21a Abs. 2 StVO bußgeldbewehrten Helmpflicht für Motorradfahrer nicht etwa damit begründet, dass zahllosen Bikern ihr Kopfschutz das Leben rettet, sondern sehr gewunden formuliert: Ein Motorradfahrer, „*der ohne Schutzhelm fährt und deshalb bei einem Unfall eine schwere Kopfverletzung davonträgt*“, schade „*keineswegs nur sich selbst*“. Denn es liege „*auf der Hand, daß in vielen Fällen weiterer Schaden abgewendet werden kann, wenn ein Unfallbeteiligter bei Bewußtsein bleibt*.“⁷⁶)

Vor allem aber: Auch jeder Radfahrer, der durch einen alkoholbedingten Fahrfehler allein verunfallt, ist ohnehin schon nach geltendem Recht infolge relativer Fahrunsicherheit sogar gemäß § 316 StGB zu bestrafen⁷⁷)!

c) Unfallfreie

Wer bleibt als Adressat für einen zusätzlichen neuen Ordnungswidrigkeitentatbestand aber dann noch übrig? Nur der alkoholisierte Radfahrer, der in keinen Unfall verwickelt wird und dem auch kein alkoholbedingter Fahrfehler anzulasten ist.

aa) Mit Fahrfehler

Ein Fahrfehler ist nach allgemeiner Ansicht dann alkoholbedingt, wenn er *„in symptomatischer Weise auf die nach Alkoholgenuß typischerweise auftretenden physiologischen (etwa Verlängerung der Reaktionszeit, Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns, Einengung des Gesichtsfelds, Müdigkeit) und psychischen (etwa Kritiklosigkeit, erhöhte Risikobereitschaft und Selbstüberschätzung) Folgen hinweist.“*⁷⁸⁾ ROLAND HUHN, obgleich Rechtsreferent des ADFC, der erklärten „Interessenvertretung für alle Radfahrer“, Befürworter einer Bußgeldregelung, nennt hier als Beispiele⁷⁹⁾: *„Beim Anfahren wird vergessen, das Licht einzuschalten. Richtungsänderungen werden nicht oder falsch angezeigt. Es wird in Schlangenlinien oder verkehrt durch Einbahnstraßen gefahren ... Man könnte auch noch das Missachten roter Ampeln hinzunehmen.“* Er fügt dann aber an: *„Das alles kommt auch bei nüchternen Radfahrern öfter vor und lässt keinen Schluss auf eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu.“*

Daraus jedoch die Folgerung zu ziehen, man bräuchte einen Bußgeldtatbestand gegen sämtliche angetrunken Radfahrende, denn es sei nicht zu unterscheiden, ob ein Fahrfehler alkoholbedingt oder aber in nüchternem Zustand vorsätzlich geschehe, geht an der Sache vorbei:

Zunächst einmal vorweg: Sofern man mit neuen Alkoholrestriktionen gegenüber Radfahrern Verkehrsgefährdungen durch die beschriebenen Fahrweisen „bekämpfen“ will⁸⁰⁾, hätte das unmittelbar zu geschehen und nicht nur dann, wenn die Fahrfehler – vielleicht nur zufällig – mit Alkoholisierung zusammentreffen, zumal überhaupt nicht belegt ist, dass „Rüpel-Radfahrer“ häufiger als andere angetrunken sind. Im Übrigen geht es um ohnehin bußgeldbewehrte Verstöße gegen die StVO, für die natürlich auch ein Alkoholisierter belangt werden kann, der somit sowieso nicht völlig „straffrei“ davonkommen muss⁸¹⁾.

Allerdings geht es den Befürwortern einer neuen Bußgeldvorschrift offenbar primär um etwas anderes, nämlich darum, dass die Polizei infolge der Nachweisschwierigkeiten *„die Lage aus Gründen der Prävention für unbefriedigend“* hält, weil sie *„Radfahrer unterhalb des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht aufhalten“* könne und *„außer gutem Zureden keine Handlungsoption“* habe⁸²⁾.

Mutet es schon fragwürdig an, eine repressive Vorschrift schaffen zu wollen, um präventives Eingreifen zu ermöglichen, so ist vor allem zu widersprechen, dass die Polizei über keine *„Handlungsoption“* verfügt: Bei einem Radfahrer, der bei einer Anhaltung (§ 36 Abs. 5 StVO) Alkoholkonsum (etwa infolge einer „Fahne“) erkennen lässt und außerdem Fahrfehler der genannten Art begangen hat, liegt in aller Regel zumindest ein Anfangsverdacht relativer Fahrunsicherheit entsprechend § 316 StGB vor⁸³⁾. Ergibt eine sodann zulässige (Atem-)Alkoholprüfung gar einen Wert entsprechend einer BAK von über einer Promille⁸⁴⁾, so sind in gleicher Weise polizeirechtliche Maßnahmen wie etwa ein Weiterfahrverbot zulässig, wie sie vorgeblich erst nach der Inaugurierung eines neuen Bußgeldtatbestandes möglich sein sollen.

Die immer wieder betonte Bedeutungslosigkeit der relativen Fahrunsicherheit von Radfahrern in solchen Fällen in der Praxis offenbart keine Gesetzeslücke, sondern eher ein – mit Blick auf § 258a StGB sogar sehr problematisches – Unterlassen der Exekutive.

bb) Ohne Fahrfehler

Eine legislatorische „Lücke“ verbleibt mithin eigentlich nur hinsichtlich aller zwar angetrunken, aber fahrfehlerlos Radelnden, sofern sie – vielleicht bei einer zielgerichteten Verkehrskontrolle, eigentlich fallen sie ja überhaupt nicht auf – „entdeckt“ werden.

Und selbst hier können noch einmal diejenigen abgeschieden werden, die während der Verkehrskontrolle Koordinationsstörungen wie „*ein Stolpern und Schwanken beim Gehen ... , das Reden mit lallender Stimme ... oder ein unbesonnenes Benehmen*“ als Beweiszeichen relativer Fahrunsicherheit zeigen⁸⁵).

Vor allem deshalb, weil sie letztlich allenfalls unauffällig Radelnde betreffen könnten, bestehen gegen die entsprechenden Gesetzesvorschläge erhebliche Bedenken.

3. Welche Bedenken?

a) Rechtliche Aspekte

aa) Ultima ratio

Ob jede vermeintliche Lücke im Ahndungssystem sogleich „postwendend“ geschlossen werden muss, sollte man durchaus bezweifeln. Strafrecht – und das Ordnungswidrigkeitenrecht gehört dazu – ist ultima ratio; es bezweckt als „schärfstes Schwert“ des Staates keine lückenlose Sanktionierung jeglichen unbotmäßigen Verhaltens, nicht einmal allumfassenden Rechtsgüterschutz. Die seit nunmehr 40 Jahren, seit dem Ende der noch Entkriminalisierung bewirkenden Strafrechtsreform anschwellende Zahl an Verboten, an Straf- und Ordnungswidrigkeitentatbeständen ist deshalb nicht unbedenklich. Eine Gesellschaft muss seine Rechtsordnung weiterentwickeln, keine Frage. Aber eine „natürliche“ Konsequenz sozialen Wandels müsste es doch eigentlich sein, dass Verbote durchaus auch mal wegfallen. Aber wem fällt schon eine Regelung des Strafrechts ein, die als überholt, als nicht mehr erforderlich gestrichen ist oder wenigstens in ihren Rechtsfolgen abgemildert wurde? Umgekehrt werden aber auch Lebensbereiche, in denen kein sozialer Wandel, keine neu entstandene Gefahrensituation als Begründung dienen kann, mit teilweise fast schon skurril zu nennenden neuen Restriktionen belegt – vom Rauchverbot in Raucherclubs⁸⁶) bis zum Kondomzwang in Bordellen⁸⁷). Die Balance von Freiheit und Sicherheit verschiebt sich bei uns – und zwar weg von der Freiheit.

Es muss auch bedacht werden, wie sehr sich bei demjenigen, dem man ein Bußgeld für bloßes alkoholisiertes Radeln androhen könnte, das Erfolgsunrecht verflüchtigt hat: Es ist von seiner Fahrsicherheit auszugehen, und er hat dementsprechend niemanden auch nur abstrakt gefährdet! Und im Unterschied zum Kraftfahrer hat sich beim Radfahrer auch noch die verbleibende „potentielle Gefahr einer abstrakten Gefahr“ – darin liegend, dass bei seiner Alkoholisierung schon eine solche Gefahr hätte vorliegen können – verringert, weil in ihm, wie schon angesprochen, ein deutlich geringeres Gefährdungspotential als im Motorisierten liegt.

Das BVerfG hat zu Beschränkungen der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG durch Drogengrenzwerte in § 24a Abs. 2 StVG auf den Verhältnismäßigkeits-

grundsatz hingewiesen⁸⁸): Sie seien nur dann „*verfassungsmäßig, wenn sie zur Zielerreichung nicht nur geeignet und erforderlich sind, sondern auch zur Art und Intensität der Rechtsgutgefährdung in einem angemessenen Verhältnis stehen.*“ Ein Ordnungswidrigkeitstatbestand gegen alkoholisiertes Radeln dürfte zwar kaum vom BVerfG schon als Grundgesetzverstoß „kassiert“ werden – der Hinweis auf das Übermaßverbot sollte aber dennoch den Gesetzgeber zur Zurückhaltung mahnen⁸⁹).

bb) Wertungswiderspruchsfreiheit

Ein weiterer Punkt ist, dass Radfahrer, genauso wie Fußgänger, aber anders als Führer von Kraftfahrzeugen, keinerlei Zulassungsvoraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr unterliegen⁹⁰). Sie brauchen keine Fahrerlaubnis zu erwerben, keine praktische und theoretische Fahrprüfung zu absolvieren, keinen Sehtest vorzulegen. Es gibt kein Mindestalter; ab dem vollendeten 10. Lebensjahr müssen Kinder sogar auf der „gefährlichen“ Fahrbahn statt auf dem Gehweg radeln⁹¹). – Wie passen hierzu Promillegrenzen?

Dem verwandt ist der Gedanke, dass die Gefährdung Dritter durch Radfahrer weitaus mehr Ähnlichkeit mit der Gefährdung durch betrunkene Fußgänger als durch motorisierte Kraftfahrzeugführer aufweist: Es wird immer wieder auf die Gefahren hingewiesen, wenn Autofahrer Schlangenlinien fahrenden, schwankenden Radfahrern ausweichen müssen⁹²). Für torkelnde Fußgänger trifft das aber genauso zu⁹³). An eine Promillegrenze für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für Fußgänger, denkt aber natürlich niemand⁹⁴).

Gäbe es eine solche allgemeine Grenze – und würde sie eingehalten – wäre das übrigens zur Verhinderung von Körper- und Sachschäden Dritter um ein Vielfaches segensreicher als Promillegrenzen (nur) für Radfahrer: Man kann durchaus schätzen, dass mehr als ein Drittel zumindest aller erheblicheren Körperverletzungen und kaum weniger Sachbeschädigungen im öffentlichen Raum unter dem Einfluss alkoholischer Getränke durch „Fußgänger“ geschehen⁹⁵!

b) Kriminologische Aspekte

Es bleibt noch ein weiterer Aspekt zu beachten, der besondere Beachtung verdient: Es gilt doch zuvörderst, Alkohol am Steuer zu verhindern, die wirklichen, nämlich durch betrunkene Kraftfahrer hervorgerufenen Gefahren einzudämmen!

Den Blick hierauf verstellen sich alle, die bei einer neuen Promillegrenze scheuklappenartig den „präventiven Zweck“, beim Radfahren „auf den Genuss größerer Alkoholmengen zu verzichten“⁹⁶), also eine abschreckende, vielleicht auch verkehrserziehende Wirkung auf Radfahrer im Auge haben.

aa) Viel hilft nicht immer viel

Denn man kann bezweifeln, dass verschärfte Alkoholrestriktionen für Radfahrer hilfreich sind, um die Fallzahlen bei Kraftfahrern, die so erfreulich in den letzten Jahrzehnten gesunken sind⁹⁷), weiter zu verringern. Im Gegenteil. Der – auch zu unserem Thema schon wieder zu hörende – martialische Ausruf „Zero Tolerance“⁹⁸) kann die Normakzeptanz beeinträchtigen. Wir haben inzwischen eine – gerade auch bei jungen Leuten – ausgeprägte Akzeptanz, dass Fahren und Trinken zu trennen ist. Die gesetzgeberischen Entscheidungen dazu werden weitgehend befürwortet und befolgt. Schon ein Blick in Internet-Foren zeigt aber, dass dem Alkoholverbot am (Fahrrad-)Lenker oftmals mit Unverständnis und

Ablehnung entgegengetreten wird. Die Gefahr eines Autoritätsverlustes des Gesetzgebers, seine gesamten Promilleregeln betreffend, darf nicht unbedacht bleiben⁹⁹).

bb) Wer radelt, fährt nicht

Vor allem aber: Das Fahrrad sollte als ein Mittel gesehen werden, Alkoholisierte vom Auto fernzuhalten. Seien wir Realisten: Wir können nicht verhindern, dass Alkohol getrunken wird, oftmals (zu) viel. Wir haben auch keine Möglichkeit zu unterbinden, dass das nicht nur zu Hause oder in der benachbarten Eckkneipe geschieht, sondern weiter weg auf dem Schützenfest, beim Public Viewing, in der Diskothek im nächsten Dorf. Wir müssen dann aber in Rechnung stellen, dass alle wieder nach Hause wollen. Fahrgemeinschaften lassen sich nicht immer organisieren. Der Öffentliche Personennahverkehr kann spät-abends allenfalls in größeren Städten noch helfen¹⁰⁰). Taxis, die übrigens, wie auch Busse und Bahnen¹⁰¹), nicht jeden Betrunknen mitnehmen müssen¹⁰²), sind teuer – und zur Party hinkommen muss man zunächst ja auch. Wer lapidar auf „*Taxis oder Busse und Bahnen*“ als „*richtige Wahl*“ verweist und glaubt, so das Problem lösen zu können, ist naiv¹⁰³).

Bei einer Untersuchung in Münster gaben über ein Drittel der Befragten (und über die Hälfte der Jüngeren) an, das Fahrrad zu nutzen, um Alkohol zu trinken¹⁰⁴). Glauben wir wirklich, sie würden sämtlichst plötzlich auf Mineralwasser umsteigen oder abends zu Hause bleiben?

All denen den Ausweg des Nach-Hause-Radelns zu verbauen, ist kontraindiziert, schafft es doch die Versuchung, das viel gefährlichere Auto zu nehmen¹⁰⁵).

Resümee

Als Ergebnis kann festgehalten werden:

Dass es auch aufgrund der neueren empirischen Untersuchungen keine Möglichkeit gibt, die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit bei Radfahrern zu senken, braucht nicht bedauert zu werden. Schon heute macht sich jeder Radfahrer, der infolge seiner Alkoholisierung verunfallt oder auch nur Fahrfehler begeht, zumindest nach § 316 StGB strafbar.

Eine neue Ordnungswidrigkeitennorm würde nur diejenigen treffen können, die unter Alkohol unauffällig Rad fahren. Deren Ahndungswürdigkeit ist aufgrund des relativ geringen Gefährdungspotentials von Radfahrern sowie im Vergleich zu Fußgängern sehr fraglich.

Es ist zudem illusorisch – sofern man nicht „Mausefallen“ für alkoholisierte Radfahrer etabliert – zu erwarten, dass eine solche Ordnungswidrigkeitenvorschrift praktische Relevanz erlangen würde¹⁰⁶). Sie könnte allenfalls generalpräventiv als „*deutliches Signal*“¹⁰⁷) wirksam sein. Dieser Hoffnung steht aber vor allem die Sorge entgegen, dass im alkoholisierten Zustand stattdessen wieder mehr ein die Verkehrssicherheit weitaus mehr gefährdendes Kraftfahrzeug benutzt werden könnte.

Anfang November hat die Justizministerkonferenz in Berlin zum „Alkohol am Lenker“ beschlossen: „*Da nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt, sehen die Justizministerinnen und Justizminister ... keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.*“¹⁰⁸)

Dem ist zuzustimmen¹⁰⁹). Belassen wir es bei der geltenden Rechtslage¹¹⁰).

Epilog

„[Ja] mir san mit'n Radl da“ – was hat es mit dem Titelzusatz auf sich?

1971 spielten die „Wachauer Buam“, eine niederösterreichische Blasmusikkapelle, einen so betitelten volkstümlichen Schlager ein¹¹⁾, der die Freuden des Radfahrens beschreibt, gesungen auf der Melodie des alten Gospelsongs „Just Over in the Glory Land“.

Gleich in der ersten Strophe heißt es:

*Zum Zechen fährt der kluge Mann
 seit Neuestem mit'n Radl
 Damit er wieder heimfahr'n kann
 ganz ohne Furcht und Tadel
 Er braucht dazu kein' Führerschein
 nur etwas Gleichgewicht
 Man fährt damit sein' Affen heim
 und Straf' zahl'n muss man nicht*

Fußnoten

- ¹⁾ So die UDV (Unfallforschung der Versicherer) auf ihrer Homepage (<http://www.udv.de/de/info/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr>).
- ²⁾ Tagungsband des Gemeinsamen Symposiums des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) „Sicherer Radverkehr“ am 19./20. März 2012 in Berlin, S. 29, Empfehlungen für Politik und Praxis (http://www.dvr.de/download2/p3081/3081_0.pdf).
 Siehe aber auch die Pressemitteilung der UDV vom 6. 11. 2013: „Auf ihrer Verkehrsministerkonferenz in thüringischen Suhl haben heute einige Länderverkehrsminister gefordert, den Wert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Radfahrern auf 1,1 Promille abzusenken. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hält eine solche Maßnahme für nicht zielführend. ‚Identische Promillegrenzen für Kraftfahrer und Radfahrer sind nicht zu rechtfertigen, da von Autos und Lkw aufgrund der höheren Masse und Geschwindigkeit eine erheblich höhere Gefahr ausgeht‘, gibt der Leiter der UDV, Siegfried Brockmann, zu bedenken.“ (<http://www.gdv.de/2013/11/debatte-ueber-neue-alkoholgrenzwerte-fuer-radfahrer-dient-nicht-der-verkehrssicherheit/>).
- ³⁾ Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2.
- ⁴⁾ Ohne Bezug auf die Tagung der Versicherer hatte im Juli 2012 schon der nordrhein-westfälische Innenminister RALF JÄGER (SPD) gefordert: „Die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit für Radfahrer muss von 1,6 auf 1,1 Promille gesenkt werden.“ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 15.7.2012 [<http://www.derwesten.de/politik/nrw-innenminister-jaeger-zeigt-haerte-gegen-betrunkene-radfahrer-id6883023.html>]).
- ⁵⁾ Pressemitteilung der Innenministerkonferenz vom 24.5.2013 (BA 2013, 182). Ähnlich auch wieder NRW-Innenminister JÄGER: „Betrunkene Radfahrer sind eine Gefahr für sich und andere“, erklärte er; niemand sei in der Lage, bei 1,6 Promille noch sicher Fahrrad zu fahren. (rp online vom 22.5.2013 [<http://www.rp-online.de/leben/auto/news/betrunkene-radler-sind-eine-gefahr-fuer-andere-aid-1.3413799>]).
- ⁶⁾ Bild am Sonntag vom 26.5.2013 (<http://www.bild.de/news/aktuell/news/ramsauer-wer-16-promille-hat-gehoert-nicht-30556908.bild.html>).
- ⁷⁾ „Die Justizministerinnen und Justizminister weisen auf die zeitweilige 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.“ Beschluss der 84. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister 2013 zu TOP II.1 der Tagesordnung: Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern (BA 2014, 23).
- ⁸⁾ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 6./7. November 2013 in Suhl zu Punkt 6.3 der Tagesordnung: Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern (Senkung der Promillegrenze) (BA 2014, 23).
- ⁹⁾ BGHSt 13, 83 (90); 44, 219 (221); BA 2008, 309 – Hervorhebung von hier.
- ¹⁰⁾ Was auch schon der Wortlaut von § 316 Abs. 1 StGB („... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen ...“) nahelegt; ausführlich zum Ganzen DENCKER, FS Geppert, 2011, S. 43 ff.
- ¹¹⁾ BGH, BA 2008, 309 mit (insoweit) zust. Anm. KÖNIG, NZV 2008, 492.
- ¹²⁾ Siehe zu Fällen ungewöhnlicher Alkoholtoleranz REH, BA 1965/66, 199 ff.; ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 275 ff.

- ¹³⁾ Die darauf beruhende Unterscheidung in „relative“ und „absolute“ Fahrunsicherheit ist insoweit irreführend, als dass mit ihnen nicht unterschiedliche Arten und erst recht nicht verschiedene Grade der Fahrunsicherheit beschrieben werden. Es geht bekanntlich dabei inhaltlich allein um die Frage des Nachweises der Fahrunsicherheit, vgl. BGHSt 31, 42 (44); HENTSCHEL, NJW 1984, 350.
- ¹⁴⁾ Siehe ausführlich SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 422 ff.; kritisch auch ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 273 ff.; HAFFKE, JuS 1972, 449 ff.; STRATE, BA 1983, 188 ff.; FAHL, DAR 1996, 394; EISENBERG, Beweisrecht der StPO, 8. Aufl. 2013, Rn. 1850b.
- ¹⁵⁾ BVerfG (Kammer), BA 1995, 127 mit zahlr. weiteren Nachw.
- ¹⁶⁾ SCHEWE et al., BA 1984, 96 (108).
- ¹⁷⁾ BGHSt 19, 82; siehe aber auch BGHSt 30, 251 (254): „Die neueren Untersuchungsergebnisse legen es nahe, auch für den Radfahrer einen nach dem heutigen Erkenntnisstand zwischen 1,5 ‰ und 2,0 ‰ liegenden Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit zu bestimmen.“
- ¹⁸⁾ BGHSt 34, 133.
- ¹⁹⁾ Siehe BGHSt 37, 89.
- ²⁰⁾ BayObLG, BA 1992, 282; OLG Hamm, NZV 1992, 198; OLG Celle, BA 1993, 134; PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 44 mit zahlr. Nachw. in Fn. 182.
- ²¹⁾ DALDRUP et al., BA 2015, 8: „Die Untersuchung hat ... nicht den Nachweis erbracht, dass Radfahrer nach Alkoholgehalt bereits unterhalb des ‚geltenden‘ Grenzwerts von 1,6 ‰ ausnahmslos, d.h. ‚absolut‘ fahrunsicher sind.“ MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: „... eine Absenkung des richterrechtlich festgelegten strafbegründenden ‚geltenden‘ Grenzwerts alkoholbedingter ‚absoluter‘ Fahrunsicherheit von 1,6 ‰ für Radfahrer durch die Rechtsprechung [lässt sich] nicht begründen ...“
- ²²⁾ So auch MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53 sowie MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: „Eher könnte dieses Ergebnis sogar nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert nach oben korrigieren müsste“; KETTLER, SVR 2015, 8: „Nach diesen Erkenntnissen ist es unausweichlich, den Grenzwert künftig höher anzulegen als bisher.“
Das hätte auch Implikationen für § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. c FeV, wonach ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn „ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde“. Denn die Erwartung, dass „das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum ... nicht hinreichend sicher getrennt werden“ könne (Nr. 8.1. der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV), ist durch die Radfahrt mit der genannten Alkoholkonzentration dann noch nicht belegt, weil es sich nicht unbedingt um einen Fahrradfahrer handelt, „der sich mit hoher BAK ... am Straßenverkehr beteiligt und damit eine Verkehrsstraftat nach § 316 StGB begeht“ (vgl. BVerwGE 99, 249 [253], 131, 163 [167]). Die zutreffende Maßnahme dürfte dann in dieser Konstellation vielmehr die Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV sein, weil „Tatsachen die Annahme von Alkoholabhängigkeit begründen“.
- ²³⁾ Siehe etwa ROEBING, Neue Alkoholgrenzwerte für Radfahrer? Die Bedeutung von Alkohol im Straßenverkehr und dessen Auswirkungen auf den Radverkehr sowie aktuelle Bestrebungen zur Einführung neuer Promillegrenzwerte für Radfahrer, 2014, S. 8 f.
- ²⁴⁾ Siehe aber WANDTNER/EVERS/ALBRECHT, NZV 2015, 22: „Insgesamt stellen die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse den derzeit gültigen Grenzwert von 1,6 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit nicht in Frage.“
- ²⁵⁾ OLG Oldenburg, BA 2014, 176 mit Anm. KÖNIG, DAR 2014, 399.
- ²⁶⁾ BGHSt 38, 341 (348).
- ²⁷⁾ Das Konzept steht zudem – was hier nicht näher ausgeführt werden kann – in höchst fragwürdiger Spannung zu der nahezu einhelligen Ansicht unter Führung des BGH, dass es keine alkoholbedingte „absolute Schuldunfähigkeit“ gibt; siehe zuletzt BGHSt 57, 247 (252) mit zahlr. weiteren Nachw.: „... ist gefestigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass es keinen Rechts- oder Erfahrungssatz gibt, der es gebietet, ohne Rücksicht auf die im konkreten Fall feststellbaren psychodiagnostischen Kriterien ab einer bestimmten Höhe der Blutalkoholkonzentration regelmäßig von zumindest ‚bei Begehung der Tat‘ erheblich verminderter Schuldfähigkeit auszugehen ... Für die Beurteilung der Schuldfähigkeit maßgeblich ist demnach eine Gesamtschau aller wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild des Täters vor, während und nach der Tat beziehen ... Dabei kann die ... Blutalkoholkonzentration ein je nach den Umständen des Einzelfalls sogar gewichtiges, aber keinesfalls allein maßgebliches Beweisanzeichen (Indiz) sein ...“
- ²⁸⁾ Näher SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 423 ff.; SCHEFFLER, BA 2002, Sup. 2, S. 37 f.
- ²⁹⁾ Siehe insbesondere BGHSt 37, 89 (92).
- ³⁰⁾ Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage Alkohol bei Verkehrsstraftaten, 1966, S. 50; aufgrund der etwas unpräzisen Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ hatte der BGH seinen Überlegungen bei der Reduzierung des BAK-Grenzwertes von 1,5 ‰ auf 1,3 ‰ den für den Kraftfahrer günstigsten Wert von 1,1 ‰ (+ 0,2 ‰ Sicherheitszuschlag) zugrunde gelegt, vgl. BGHSt 21, 157 (161 f.).

- ³¹⁾ Näher HAFCKE, JuS 1972, 449 ff.; vgl. auch STRATE, BA 1983, 190 f.; die Frage, ob sich aus der Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ und der Festsetzung der Fahrumsicherheit bei 1,1 ‰ eine Differenz ergibt, die diese Berechnung noch leicht verschieben könnte, soll hier offen bleiben. Der BGH (BGHSt 38, 320) ließ 1992 sogar in seiner Entscheidung zum Beweiswert der DNA-Analyse eine Täterwahrscheinlichkeit von 99,986 % (1:6.937) nicht für eine Verurteilung wegen Vergewaltigung ausreichen. Dem OLG Naumburg (BA 2001, 190 m. Anm. SCHEFFLER) genügte 2000 für eine Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nicht, dass der beim Angeklagten gemessene AAK-Wert von 0,94 mg/l mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,64 % einer BAK von 1,1 g/‰ entspricht. Anders entschied der BGH, wenn ein Merkmal bei „mehr als zehn Milliarden Personen kein zweites Mal“ vorkommt (BGHSt 58, 212), bei einem „Häufigkeitswert von 1:256 Milliarden“ (BGH, NJW 2009, 1159) sowie einer „Wahrscheinlichkeit von 99,999999999999 %“ (BGH, NJW 1994, 1348). Zusammenfassend formulierte er, dass „jedenfalls bei einem Seltenheitswert im Millionenbereich“ (BGH, NJW 2009, 1159; BGH, NSZ 2012, 403; BGHSt 58, 212) die Überzeugungsbildung ausschließlich auf den statistischen Wert gestützt werden darf – also dann doch wohl nicht schon im „Hunderterbereich“ wie bei der absoluten (Kraft-)Fahrumsicherheit ... Ausführlich hierzu SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 423 ff.
- ³²⁾ BGHSt 37, 89 (92; 95). Der BGH fügt allerdings (das Problem sehend?) etwas nebulös hinzu: „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. Auch haben sich vor allem auf Autobahnen und Schnellstraßen die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten erheblich gesteigert.“
- ³³⁾ MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53; MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: „Ein solcher abstrakter gesetzlich festgelegter Gefahrgrenzwert könnte nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung am ehesten bei zwischen 1,4 und 1,6 ‰ liegen. ... Mit einem (unteren) Grenzwert von 1,4 ‰ würde auch noch der gebotene Abstand gegenüber dem nach der derzeitigen Rechtslage ‚geltenden‘ Grenzwert sog. ‚absoluter‘ Fahrumsicherheit für Kraftfahrer von 1,1 ‰ (BGHSt 37, 89) gewahrt ...“
- ³⁴⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 7.
- ³⁵⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 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.“
- ³⁶⁾ Siehe dazu BÖNKE, NZV 2015, 19: „Dass der Gesetzgeber eine derart krasse Abkehr von der bisherigen Systematik vornehmen wird, ist angesichts des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums, bestehend aus Straftatbeständen, die an das unbestimmte Tatbestandsmerkmal der Fahrumsicherheit anknüpfen und einem Bußgeldtatbestand, der einen konkreten Gefahrgrenzwert nennt, indes kaum zu erwarten, zumal der Rückgang der Alkoholunfälle im Straßenverkehr hierfür keinerlei Anlass bietet.“
- ³⁷⁾ BGHSt 25, 360; kein Grenzwert; BGHSt 30, 251: 1,3 ‰.
- ³⁸⁾ KÖNIG in Leipziger Kommentar StGB, 12. Aufl. 2008, § 316 Rn. 72: 1,6 ‰; dagegen PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 45.
- ³⁹⁾ OLG Nürnberg, BA 2011, 238: 1,1 ‰; AG Löbau, BA 2008, 79: 1,6 ‰; näher WEGERICHS/SCHIBENPFLUG, NZV 2012, 414 ff.
- ⁴⁰⁾ Ähnlich BÖNKE, NZV 2015, 19: „... führte ein gesetzgeberisches Tätigwerden durch Einführung eines Grenzwertes für Radfahrer in § 316 StGB zu erheblichen Nebenwirkungen: Der Gesetzgeber müsste Grenzwerte für sämtliche von der Strafvorschrift erfasste Fahrzeugarten festlegen, zuvörderst für den praktisch besonders relevanten Bereich der Kraftfahrzeugführer, und gegebenenfalls auch noch gesonderte Werte für die Atemalkohol-Konzentration, je nachdem wie er sich inzwischen zu der Frage der Atemalkoholanalyse als Beweismittel im Strafrecht versteht.“
- ⁴¹⁾ Bis Ende 2013 ab 0,5 ‰ sogar als Straftat (und nicht nur Ordnungswidrigkeit) eingestuft; siehe Infoseite-Polen vom 21.10.2013 (<http://www.infoseite-polen.de/newslog/?p=9714>); siehe auch Polen: Debatte um Alkohol am Steuer, BA 2014, 21. Zur Situation unter der alten Rechtslage siehe KELLERMANN, Radfahrer hinter Gittern, Deutschlandfunk vom 16.5.2012 (http://www.deutschlandfunk.de/radfahrer-hinter-gittern.795.de.html?dram:article_id=205971).
- ⁴²⁾ So ausdrücklich Gesundheitsakademie Schmidbauer – Seminarzentrum für Menschen mit Alkoholproblemen, Burnout, Depressionen und anderen lebensbedingten Abhängigkeiten, Ängsten und Problemen (<http://alkohol-freies-leben.de/alkohol/innenministerkonferenz-will-striktere-promillegrenze-fur-fahrradfahrer>).
- ⁴³⁾ Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 25.5.2013, BA 2013, 182. So auch D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6.2014 (<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/promillegrenze-fuer-radfahrer/>); D. MÜLLER/REBLER, SVR 2015, 7.
- ⁴⁴⁾ Laut ADAC 4/2013 Belgien, Frankreich, Italien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Schweiz, Spanien (http://www.adac.de/_mmm/pdf/1304_PromilleRadfahrer_170835.pdf).

- ⁴⁵⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 8; MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53 f.; HUHN, BA 2014, Sup. 16; 19; BROCKMANN in einer Pressemitteilung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom 6. 11. 2013 (<http://www.gdv.de/2013/11/debatte-ueber-neue-alkoholgrenzwerte-fuer-radfahrer-dient-nicht-der-verkehrssicherheit/>).
- ⁴⁶⁾ Siehe etwa D. MÜLLER/REBLER, SVR 2015, 7; siehe dazu auch MAATZ, BA 2014, Sup. 8: „Die gesetzlichen Grenzwertfestlegungen für den alkoholisierten Kraftfahrer in § 24a StVG beruhen ... auf dem Maß der Steigerung des statistischen Risikos eines – durch die Alkoholisierung bedingten – tödlichen (!) – Verkehrsunfalls. ... 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 *F a h r r a d e s* unter Alkoholeinfluss übertragen.“ (Hervorhebungen von dort).
- ⁴⁷⁾ Siehe aber § 5 Abs. 1 östStVO 1960: „Wer sich in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) oder darüber oder bei einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l oder darüber gilt der Zustand einer Person jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt.“
- ⁴⁸⁾ Tagungsband des Gemeinsamen Symposiums des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) „Sicherer Radverkehr“ am 19./20. März 2012 in Berlin, S. 29, Empfehlungen für Politik und Praxis (http://www.dvr.de/download2/p3081/3081_0.pdf). Siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 9; MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 54.
- ⁴⁹⁾ Begr. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 12. 10. 2000, BT-DrS 14/4304, S. 9 (BA 2000, 225).
- ⁵⁰⁾ „§ 24d StVG 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) – (5) ...“
- HUHN, BA 2014, Sup. 19; siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 57.
- ⁵¹⁾ Für diese Grenze lief auch in der Woche vor dem Verkehrsgerichtstag eine Pressekampagne („Experten fordern strengere [niedrige] Promillegrenze für Radfahrer“), siehe dazu etwa die Internetseiten von „Spiegel“ (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/alkohol-und-fahrrad-experten-fordern-1-1-promillegrenze-a-1014548.html>), „Zeit“ (<http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-01/promille-grenze-fahrrad>) und „Bild“ (<http://www.bild.de/auto/auto-news/fahrrad/fahrrad-betrunken-alkohol-promille-39471446.bild.html>).
- ⁵²⁾ HUHN, BA 2014, Sup. 16.
So jetzt auch der Vorstand des DVR am 29.10. 2014, mitglieder info 6/2014 („Der DVR empfiehlt dem Gesetzgeber, einen Ordnungswidrigkeitstatbestand für am Straßenverkehr teilnehmende Fahrradfahrer einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille und mehr aufweisen. ... Damit würde ein deutliches Signal gesetzt, dass vorhergehender Alkoholkonsum für das Führen eines Fahrrades mit hohen Risiken behaftet ist und ab einem zu definierenden Grenzwert nicht geduldet werden kann. Aus wissenschaftlichen Erkenntnissen ergibt sich, dass ab einem Wert von mehr als 1,0 Promille grundsätzlich Ausfallerscheinungen auftreten. Von daher hält der DVR-Vorstand die Festsetzung eines Grenzwertes auf dieser Basis für zielführend.“). Ähnlich KOEHL, SVR 2015, 15.
- ⁵³⁾ „... die Polizei ... kann ... Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von ... mindestens 0,3 Promille ... als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.“ (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 4).
- ⁵⁴⁾ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 32.
- ⁵⁵⁾ Die UDV auf ihrer Homepage (<http://www.udv.de/de/info/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr>).
- ⁵⁶⁾ REBLER, SVR 2012, 401; „... die Zahl der Unfälle, an denen angetrunkene Radfahrer beteiligt waren, ist in den letzten Jahren stark angestiegen. So war ... etwa jeder achte Radfahrer, der in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt war, alkoholisiert.“
- ⁵⁷⁾ Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2: „Die Zahl alkoholisierter Fahrradfahrer, die durch einen Verkehrsunfall zu Schaden gekommen sind, hat erheblich zugenommen.“
- ⁵⁸⁾ Siehe etwa D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6. 2014: „Verkehrsunfälle mit Beteiligung alkoholisierten Radfahrer steigen seit Jahren rasant an, auch die Anzahl der durch sie verursachten Personenschäden geht in die Höhe.“ (<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/promillegrenze-fuer-radfahrer/>).
- ⁵⁹⁾ So auch MAATZ, BA 2014, Sup. 3; ähnlich BÖNKE, NZV 2015, 17.
- ⁶⁰⁾ 2013 hatte mit 354 getöteten Radfahrern auch die geringste Zahl seit der Wiedervereinigung, gefolgt von 2010, 2011 und 2012 (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2013, S. 26). Das sind über 1.000 Tote weniger als 1979 (1.357), eine Verringerung um gut 73 %. 1970 gab es sogar noch 1.835 getötete Radfahrer.

- ⁶¹⁾ 2010: 3.489; 2011: 3.729; 2012: 3.726 (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 32). Siehe auch HUHN, BA 2014, Sup. 15: „Von 2009 bis 2013 wurden 31 Prozent weniger Radfahrer wegen Fahrens unter Alkohol oder Drogen verurteilt (Rückgang von 11.782 auf 8.136 dieser Verkehrstraftaten).“
- ⁶²⁾ MAATZ, BA 2014, Sup. 3. Das missversteht HUHN, BA 2014, Sup. 15, wenn er aus der Statistik zu entnehmen meint: „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 ...“ Ähnlich unzutreffend auch die Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2: „Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes trugen im Jahr 2010 in 3.489 Fällen alkoholisierte Radfahrer die Hauptschuld an Unfällen mit Personenschaden. 2011 waren es bereits 3.725 Fälle.“
- ⁶³⁾ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 4.
- ⁶⁴⁾ FAHL, NZV 1996, 308: „Die möglichen Schäden ‚durch das Anfahren von Personen oder Sachen‘ sind unter nahezu allen Umständen verhältnismäßig harmlos.“
- ⁶⁵⁾ BGHSt 34, 133 (136).
- ⁶⁶⁾ § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a StGB: „Wer im Straßenverkehr ... 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 ...“
- ⁶⁷⁾ So etwa HUHN, BA 2014, Sup. 14 f.
- ⁶⁸⁾ Siehe aber BayObLG, NJW 1998, 1966.
- ⁶⁹⁾ KOEHL, SVR 2015, 11.
- ⁷⁰⁾ § 21 Abs. 1 Satz 1 OWiG: „Ist eine Handlung gleichzeitig Straftat und Ordnungswidrigkeit, so wird nur das Strafgesetz angewendet.“
§ 41 Abs 1 OWiG: „Die Verwaltungsbehörde gibt die Sache an die Staatsanwaltschaft ab, wenn Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, dass die Tat eine Straftat ist.“
- ⁷¹⁾ SCHEPERS et al., An international review of the frequency of single-bicycle crashes (SBCs) and their relation to bicycle modal share, Injury Prevention, am 9.1.2014 online veröffentlicht (<http://dx.doi.org/10.1136/injuryprev-2013-040964>).
Aus Deutschland nennt die Metastudie zwei Studien aus Göttingen mit 60 % und aus Münster mit 72 % Alleinunfällen. Die Zahl für Münster irritiert, da die Fahrradunfallstudie Münster nicht 72 % „single-bicycle crashes“, sondern lediglich bis zu 60 % „falls without external influence/forces“ nennt (JUHRA et al., Bicycle accidents – Do we only see the tip of the iceberg? A prospective multi-centre study in a large German city combining medical and police data, Injury, Int. J. Care Injured 43 [2012], S. 2026 ff.: „Of all hospitalised patients, 30% fell without external influence, and 20% suffered from a collision with another vehicle. For another 30%, no exact cause of injury was recorded. Since most of the accidents involving cars were reported by the police, it is highly likely that a great portion of the missing accidents causes were also falls without external forces.“). Allerdings entsprechen sich die Kategorien „single-bicycle crashes“ und „falls without external influence/forces“ nicht, fehlen doch in letzterer solche Ursachen wie „Technischer Defekt beim Fahrrad“ oder „Kollisionen mit einem fixen Objekt“ (vgl. JUHRA et al., a. a. O.).
Ein Mailwechsel mit JUHRA konnte die verbleibende Diskrepanz nicht vollständig klären; es zeigt sich die Problematik der internationalen Vergleiche auf, da keine einheitliche Nomenklatur definiert ist, die dann auch in den unterschiedlichen Studien angewendet wird.
- ⁷²⁾ Siehe etwa die Argumentation von HUHN, BA 2014, Sup. 16 zu einem niedrigeren Grenzwert: „Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer.“ Und (a. a. O., S. 19): „Es geht darum, Verkehrsunfälle zu verhindern – auch solche, bei denen allein Fahrradfahrer zu Schaden kommen.“
Es muss erstaunen, dass bei dieser Sichtweise nicht auch Restriktionen gegenüber älteren Radfahrern diskutiert werden: 2013 waren von insgesamt 354 getöteten Radfahrern 175, also 49,3 %, 70 und mehr Jahre alt – übrigens die Altersgruppe, die am wenigsten alkoholisiert Rad fährt (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr, 2013, S. 13).
- ⁷³⁾ Vgl. in diesem Zusammenhang auch OLG Oldenburg, BA 2015, 31: „... der Senat ... neigt [dazu], Trunkenheitsfahrten mit einem Fahrrad wegen der damit in erster Linie verbundenen Selbstgefährdungen nicht als ‚erheblich‘ i.S. des § 64 StGB anzusehen ...“
- ⁷⁴⁾ FAHL, NZV 1996, 308.
- ⁷⁵⁾ Vgl. aber BGHZ 74, 25 (34) zur Gurtanlegepflicht: „Die Folgekosten der unerträglich hohen Anzahl von Unfällen mit schweren und schwersten Personenschäden für die Allgemeinheit sind erheblich. Unfallopfer fallen zuweilen ihr Leben lang der Fürsorge privater und öffentlicher Pflegepersonen zur Last.“ Auch BVerfGE 59, 275 (279) erwähnt zur Schutzhelmpflicht etwas nebulös „Einsatz der Rettungsdienste, ärztliche Versorgung, Rehabilitationsmaßnahmen, Versorgung der Invaliden“.
- ⁷⁶⁾ BVerfGE 59, 275; ähnlich zur Gurtanlegepflicht in § 21a Abs. 1 StVO BVerfG (Kammer), NJW 1987, 180.
- ⁷⁷⁾ Nach Mitteilung von Amtsanwälten auf einer Fortbildungsveranstaltung in Königs Wusterhausen im November 2014 wird dies jedenfalls in Brandenburg dem Legalitätsprinzip entsprechend auch verfolgt; siehe aber

- HUHN, BA 2014, Sup. 15: „In der Praxis ist die relative Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bedeutungslos.“ Es ist zu bedenken, dass bei Alleinunfällen oftmals eine Verfahrenseinstellung gemäß § 153b StPO i. V. m. § 60 Satz 1 StGB („... wenn die Folgen der Tat, die den Täter getroffen haben, so schwer sind, dass die Verhängung einer Strafe offensichtlich verfehlt wäre“) opportun sein dürfte.
- ⁷⁸⁾ KOEHL, SVR 2015, 13 unter Hinweis auf FISCHER, StGB, 60. Aufl. 2013, § 316 Rn. 35.
- ⁷⁹⁾ HUHN, BA 2014, Sup. 14 f.; HUHN, BA 2/2015 (in diesem Heft).
Siehe auch das Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“, S. 2 f.: „In den Medien und in der Öffentlichkeit wird zunehmend beklagt, dass Radfahrer bewusst Regeln verletzen (z.B.: Benutzen der falschen Richtungsfahrbahn, Missachtung des Rotlichts von Lichtsignalanlagen) und dabei die besonderen Risiken für sich oder andere außer Acht lassen.“
- ⁸⁰⁾ Siehe dazu MAATZ, BA 2014, Sup. 3: „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‘.“
- ⁸¹⁾ Freilich mit geringerem Bußgeld, als es etwa HUHN, BA 2014, Sup. 19 für einen Ordnungswidrigkeitentatbestand des alkoholisierten Radfahrens vorschwebt (ab 250 €).
- ⁸²⁾ HUHN, BA 2014, Sup. 15.
- ⁸³⁾ Siehe dazu ausführlich GRAMSE, NZV 2002, 17 ff.
- ⁸⁴⁾ Siehe dazu schon BGHSt 31, 44 (45): „Dabei sind die an eine konkrete Ausfallerscheinung zu stellenden Anforderungen um so geringer, je höher die Blutalkoholkonzentration ... [ist].“ Siehe auch STERNBERG-LIEBEN/HECKER in Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl. 2014, § 316 Rn. 12 mit zahlr. weiteren Nachw.
- ⁸⁵⁾ ZIESCHANG in Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 4. Aufl. 2013, § 316 Rn. 35 mit weiteren Nachw.; ähnlich schon BGHSt 31, 44 (45 f.).
- ⁸⁶⁾ „Der Landtag von NRW hat ein striktes Nichtraucherschutzgesetz verabschiedet. ... Ab Mai nächsten Jahres greift damit in Gaststätten ein generelles Rauchverbot. ... Raucherkeipen und Raucherclubs werden untersagt. Auch in Hochschulen, Sport-, Kultur- oder Freizeiteinrichtungen darf es keine Raucherräume mehr geben. ... Der Bußgeldrahmen wird von 1000 auf 2500 Euro erweitert.“ (rp online vom 29.11.2012 [<http://www.rp-online.de/nrw/landespolitik/nrw-bekommt-striktes-rauchverbot-aid-1.3088026>]).
- ⁸⁷⁾ § 6 Saarl. HygieneVO: „Personen, die der Prostitution nachgehen, und deren Kunden sind verpflichtet, beim Beischlaf und bei beischlafähnlichen Handlungen Kondome zu verwenden. Die Verpflichtung zur Verwendung von Kondomen ist in Räumen und Einrichtungen, die zur Prostitution genutzt werden, durch einen deutlich sichtbaren und gut lesbaren Aushang bekannt zu machen.“ Zuwiderhandlungen können gemäß § 8 Abs. 2 „mit einer Geldbuße von bis zu fünftausend Euro geahndet werden“.
- ⁸⁸⁾ BVerfG (Kammer), BA 2005, 156 (157) m. Anm. SCHEFFLER/HALECKER; so auch schon BVerfG (Kammer), BA 2002, 362.
- ⁸⁹⁾ Am Rande zum Stichwort „Übermaß“: Auch der zweimal nicht fahrunsicher mit 1,1 ‰ auffällig gewordene Radfahrer hätte gemäß § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 2 lit. b FeV („wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen“) zur Ausräumung von Zweifeln an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern „ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen“.
- ⁹⁰⁾ Die einzige Einschränkung lässt sich aus § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV herleiten: „Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen oder Tieren, hat die Fahrerlaubnisbehörde ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen.“ Sehr kritisch zum Verbot des Radfahrens nach § 3 FeV KETTLER, SVR 2015, 9 ff.
- ⁹¹⁾ Siehe § 2 Abs. 5 Satz 1 StVO: „Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.“ Ähnlich HUHN, BA 2014, Sup. 16.
- ⁹²⁾ BGHSt 34, 133 (136): „... daß alkoholisierte Radfahrer wegen ihrer Gleichgewichtsbeeinträchtigung durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichmanövern veranlassen können, die nicht nur für die ausweichenden, sondern vor allem auch für die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich sind.“ Siehe auch VG Cottbus, Beschl. v. 16.5.2014 – 1 L 117/14 (bei juris): „... immer die Gefahr besteht, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer wegen des unkontrollierten Verhaltens eines alkoholisierten Radfahrers unvorhersehbar ausweichen müssen und mit anderen Fahrzeugen kollidieren“; VG Neustadt, Beschl. v. 8.8.2014 – 3 L 636/14.NW (bei juris): „... der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs kann andere motorisierte Verkehrsteilnehmer durch seine Fahrweise (z.B. bei einspurigen Fahrzeugen durch Nichthalten der Spur infolge eines alkoholbedingten gestörten Gleichgewichtssinns) in Bedrängnis bringen und zu die Verkehrssicherheit gefährdenden Reaktionen veranlassen (z.B. reflexbedingtes Ausweichen auf die Gegenfahrbahn oder den Bürgersteig).“
- ⁹³⁾ FAHL, NZV, 1996, 308; siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 8.
- ⁹⁴⁾ FAHL, NZV, 1996, 308: „Auf den Gedanken, ihnen den Rückweg nach Hause (und sei es auch nur zum nächsten Taxistand) zu verbieten, würde wohl ernsthaft niemand verfallen.“
Siehe aber OLG Köln, VersR 2011, 506: „Der Kläger hat ... sich in einem Zustand schwerwiegender Alkoholisierung (BAK: 2,51 ‰) im Straßenverkehr bewegt, obwohl er dies wegen der daraus folgenden Verkehr-

suntüchtigkeit auch als Fußgänger nicht durfte (§ 2 FeV ...). ... der Kläger [ist] diversen Verkehrsteilnehmern durch seinen sehr stark schwankenden Gang ... aufgefallen. Letztgenannte Zeugin hat den Kläger noch auf allen Vieren aus einem Graben herauskrabbelnd gesehen ... Sein Verhalten ... gipfelte [darin], dass er mitten auf der Fahrbahn bäuchlings zu liegen kam und in diesem Zustand verharrte ...“ Siehe auch BGH, BA 1976, 372 zur Verkehrstüchtigkeit eines jungen Mannes mit einer BAK von 1,78 ‰.

⁹⁵⁾ „Von insgesamt 137.690 aufgeklärten Fällen von Gewaltkriminalität wurden [2013] 42.144 Fälle (30,6 Prozent) unter Alkoholeinfluss verübt (2012: 32,1 Prozent). Bei schwerer und gefährlicher Körperverletzung (104.989 Fälle, davon 35.908 Fälle unter Alkoholeinfluss) ist der Anteil der Taten, die unter Alkoholeinfluss begangen wurden, im Vergleich zum Vorjahr leicht von 35,5 auf 34,2 Prozent gesunken.“ (Polizeiliche Kriminalstatistik 2013, S. 10). Sachbeschädigungen wurden 2013 unter Alkoholeinfluss in 26,6 % aller Fälle begangen, an Kfz in 29 % der Fälle (Polizeiliche Kriminalstatistik 2013, Tabelle 22, S. 47 [<http://www.bka.de/DE/Publikationen/PolizeilicheKriminalstatistik/2013/2013Standardtabellen/pks2013StandardtabellenTatverdachtigeUebersicht.html>]). Für die sog. Straßenkriminalität („Straftaten, die in ihrer Tatphase ausschließlich oder überwiegend auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen – einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel – begangen werden und durch Präventionsmaßnahmen reduzierbar sind“) nennt die Polizeiliche Kriminalstatistik 25,9 % (a. a. O., S. 67).

⁹⁶⁾ D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6.2014.

⁹⁷⁾ „[Die Alkoholunfallzahlen] erreichten im Jahr 2013 mit 13.980 (– 7,6 % gegenüber 2012) den niedrigsten Stand seit 1975. Insgesamt verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden seit 1975 um 72,9 % von 51.593 auf 13.980 im Jahr 2013.“ (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr, 2013, S. 7).

⁹⁸⁾ So ausdrücklich Gesundheitsakademie Schmidbauer – Seminarzentrum für Menschen mit Alkoholproblemen, Burnout, Depressionen und anderen Lebensbedingten Abhängigkeiten, Ängsten und Problemen (<http://alkohol-freies-leben.de/alkohol/innenministerkonferenz-will-striktere-promillegrenze-fur-fahradfahrer>).

⁹⁹⁾ Siehe zu diesem Gedanken ausführlich SCHEFFLER, BA 2002, S. 174 ff.

¹⁰⁰⁾ OLIVER MALCHOW, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Polizei (GdP), forderte 2013 für Busse und Bahnen, es müsse für stark alkoholisierte Personen ein Beförderungsverbot geben. (Rheinische Post vom 24.7.2013 [<http://www.rp-online.de/politik/deutschland/generelles-alkoholverbot-in-bussen-und-bahnen-aid-1.3557867>]).

¹⁰¹⁾ § 3 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen: „Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebs oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Soweit diese Voraussetzungen vorliegen, sind insbesondere ausgeschlossen ... Personen, die unter dem Einfluss geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel stehen ...“

¹⁰²⁾ § 13 Satz 2 BOKraft: „[Taxifahrer] ... können ... die Beförderung ablehnen, wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste darstellt.“

LAMPE in Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 171. Erg.-Lfg. 2008, § 13 BOKraft Rn. 2: „In Betracht kommen insbesondere die Ablehnung der Beförderung von Betrunknen, von denen Störungen zu erwarten sind ...“ Siehe dazu AG Hamburg, DAR 2014, 652 mit Anm. RINIO: „Allein der Umstand, dass ein Fahrgast erheblich alkoholisiert ist, stellt keine Tatsache dar, die die Annahme rechtfertigt, dass die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes darstellt. Betrunkene Fahrgäste sind – insbesondere nachts – eher der Normalfall der Beförderungspraxis. Es müssen deshalb, abgesehen von der Alkoholisierung, weitere Anzeichen hinzutreten, aus denen sich auf eine von dem Fahrgast ausgehende Gefahr schließen lässt, z.B. aggressives Verhalten gegenüber dem Fahrer oder Dritten, erhebliche motorische Einschränkungen des Fahrgastes oder Kleidung, die erkennen lassen, dass sich der Fahrgast bereits übergeben hat oder keine Kontrolle über seine Körperfunktionen (Blase und/oder Schließmuskel) mehr hat.“

¹⁰³⁾ Siehe etwa BROCKMANN, zit. n. Pressemitteilung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom 6.2.2013: „Für solche Fälle seien Taxis oder Busse und Bahnen die richtige Wahl.“ (<http://www.gdv.de/2013/02/fahrrad-ist-keine-alternative-fuer-betrunkene-autofahrer/>).

¹⁰⁴⁾ Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“, 2013, S. 3: „Das Fahrrad wird häufig bewusst als Ersatz für den Pkw genutzt, wenn absehbar Alkohol konsumiert werden soll. So gaben bei einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2010 21 % der Fahranfänger an, das Fahrrad zu nutzen, um bei abendlichen Unternehmungen Alkohol trinken zu können. Eine Befragung in Münster bestätigt dies und kommt sogar zu einem höheren Ergebnis: 34,5 % aller Befragten und 52,9 % der 16- bis 29-Jährigen gaben an, das Fahrrad zu nutzen, um Alkohol trinken zu können.“

Siehe auch Spiegel online vom 17.7.2014 (<http://www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/party-logbuch-muenster-wenn-studenten-betrunken-fahrradfahren-a-980627.html>): „Der Mittwoch sei für Münsters Uni-Studenten der klassische ‚Ausgetag‘, sagt [Polizeidirektor Udo Weiss, Chef der Verkehrsdirektion Münster]. Um Geld zu sparen, werde vielfach erst zu Hause ‚vorgeglüht‘, anschließend betrieben die Hochschüler gern ‚Eventhopping‘ und düsten dann mit dem Fahrrad von einer ‚Location‘ zur nächsten. So sei es eben üblich in Münster und anderen Uni-Städten.“

- Ähnlich auch KOEHL, SVR 2015, 11: „Gerade in der jüngeren Bevölkerung ist häufig zu beobachten, dass man bereits mit dem Fahrrad zur ‚Feierlocation‘ erscheint, um nicht Gefahr zu laufen, im berauschten Zustand mit dem eigenen Kraftfahrzeug nach Hause zu fahren.“
- ¹⁰⁵⁾ Im Ergebnis so auch KETTLER, SVR 2015, 9: „Der Automatismus mit strengerer Sanktionierung des Radfahrers ist für die Verkehrssicherheit ... kontraproduktiv.“
- ¹⁰⁶⁾ „Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert die Innenminister auf, bei ihren Beratungen die personelle Situation der polizeilichen Verkehrsüberwachung nicht außer Acht zu lassen. Jede Regel sei nur die Hälfte wert, wenn das Risiko, beim Regelverstoß erwischt zu werden, zu gering sei, sagte GdP-Chef Oliver Malchow.“ (Rheinische Post vom 22. 5. 2013 [<http://www.rp-online.de/leben/auto/news/betrunkene-radler-sind-eine-gefahr-fuer-andere-aid-1.3413799>]). Siehe dazu auch HUHN, BA 2014, Sup. 18 f.
- ¹⁰⁷⁾ Vorstand des DVR, mitglieder info 6/2014. Siehe auch (zur 0,5 ‰-Grenze in § 24a Abs. 1 StVG) Begr. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 12. 10. 2000, BT-DrS 14/4304, S. 9 (BA 2000, 225): „positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt“.
- ¹⁰⁸⁾ Beschluss der 85. Konferenz Justizministerinnen und Justizminister am 6. November 2014 in Berlin zu TOP II.4 Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrerinnen und -fahrern (BA 2015, 22 f.).
- ¹⁰⁹⁾ BÖNKE, NZV 2015, 17 meint allerdings, daraus, dass „die Möglichkeit der Normierung eines Auffangtatbestandes in einer Bußgeldvorschrift mit keinem Wort erwähnt wird“, sei nicht zu schließen, „dass die Justizministerkonferenz auch insoweit, keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf sieht“.
- ¹¹⁰⁾ Die Rechtslage entspricht übrigens (abgesehen von der deutschen Konstruktion der absoluten Fahrunsicherheit) in etwa der in allen skandinavischen Staaten und auf den Britischen Inseln: „Im Einzelfall Sanktion möglich für das Fahren eines Fahrrades, wenn man alkoholbedingt nicht zum sicheren Führen des Rades in der Lage ist.“ (ADAC 4/2013 [http://www.adac.de/_mmm/pdf/1304_PromilleRadfahrer_170835.pdf]). Schweden und Großbritannien/Nordirland („United Kingdom“) bilden (mit den Niederlanden) die „SUN-Staaten“, die „nach allgemeiner Überzeugung ... in Europa, aber auch weltweit am erfolgreichsten in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit“ sind (STEPHAN, Kontrolle als Prävention Maßnahmen gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen. Presseseminar Alkohol und Drogen im Straßenverkehr 4./5. 9. 2006 in Bonn [http://www.dvr.de/presse/seminare/776_80.htm]).
- ¹¹¹⁾ Leitung: Kurt Friedrich; Text / Musik: P. Ciri & W. Lind (Peter Hrcirik und Wolfgang Lindner) (zu hören bei Youtube [<https://www.youtube.com/watch?v=Sj9udAHoAUy>]).

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Lehrstuhl für Strafrecht,
Strafprozessrecht und Kriminologie
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: scheffler@europa-uni.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

Zur Diskussion

RUDHARD KLAUS MÜLLER

Kommentar / Präzisierung zum Artikel „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ von Rainer Wendt (Blutalkohol 52/1, S. 18-21)

Multifaktorielle Probleme, Sachverhalte und Entscheidungen leiden nicht selten unter scheinbar gegensätzlichen Auffassungen von Experten, obwohl diese von gleichen Kenntnissen und zuweilen auch von gleichen Zielen ausgehen – die gleichen bestimmenden Faktoren werden nur unterschiedlich gewichtet.

RAINER WENDT beginnt seine Stellungnahme zur künftigen Rolle von Atemalkohol- und Blutalkoholbestimmung mit Aussagen, denen nur zuzustimmen ist: Grundsätzlich wollen ja sowohl Polizei und Justiz als auch Rechtsmediziner und forensische Toxikologen möglichst mehr und raschere sowie beweissichere Analysen. Die Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse mit den dafür verfügbaren geeichten Geräten wurde vom Gesetzgeber für den Verkehrsordnungswidrigkeitsbereich festgestellt. Ihre steigende Bedeutung für die möglichst unverzügliche Feststellung von Alkoholeinfluss im Verkehr ist daher nicht nur zu erwarten, sondern für geeignete Fälle auch zu unterstützen. Wo sie angebracht ist, wird die beweissichere Atemalkoholanalyse mehr rechtssichere Befunde effektiver (mit geringerem Zeitverzug und effektiver für die Polizeiarbeit) liefern können. Insofern ist das polizeiliche Bestreben nach ihrem Einsatz anstelle von Blutentnahmen in geeigneten Fällen mit strafrechtlicher Relevanz zu unterstützen.

Den folgenden Ausführungen ist größtenteils ebenfalls zuzustimmen, aber einige müssen bezweifelt werden und widersprechen teilweise wohl sogar den eingangs formulierten Aussagen.

Pro oder Kontra hinsichtlich beweissicherer Atemalkoholmessungen anstelle von Blutalkoholbestimmungen auch im Strafbarkeitsbereich hängen schlicht von der buchstäblichen Geltung der beiden Sätze ab, die Herr WENDT seinen Darlegungen voranstellt:

„Die Blutprobe zur Feststellung der Blutalkoholkonzentration soll nicht grundsätzlich abgeschafft werden. Ihr Beweiswert ist nach wie vor von Bedeutung etwa bei dem Verdacht von Drogenmissbrauch oder der Möglichkeit des ‚Nachtrunks‘.“

Einige der folgenden Sätzen lassen aber befürchten, dass das nicht buchstäblich ernst und bindend gemeint, sondern eher als Beschwichtigung aufzufassen ist. Die Fußnote auf S. 18 „Der Vortragsstil wurde beibehalten.“ Lässt allerdings hoffen, dass man einiges dem rhetorischen Überschwang anlasten kann.

Schon im nächsten Abschnitt klingt auf, dass eine politische Absicht im Koalitionsvertrag irgendwie als rationale Rechtfertigung, als Beweis der sachlichen Richtigkeit interpretiert wird. Vielleicht ist der gut gemeinte Federstrich nur als taktisches Zugeständnis gegenüber einem Koalitionspartner in das Papier formuliert. Anders würde es die Gefahr in sich bergen, dass schließlich wie nicht selten politisches Kalkül über gründliche sachliche Erwägungen dominiert und zu unangebracht pauschalisierten Regelungen führt.

Nun geht RAINER WENDT daran, auf die Argumente gegen die Anwendung der Atemalkoholanalyse im Strafbarkeitsbereich einzeln einzugehen, und dabei soll ihm in aller Kürze gefolgt werden.

In der Praxis spiele es keine Rolle, dass Atemalkoholmessungen nachträglich nicht wiederholt oder nochmalig ausgewertet werden könnten, und Versuche von Anwälten, das Verfahren mit darauf gerichteten Anträgen zu torpedieren, würden in der Regel als durchsichtig erkannt. Hier frage ich mich, wann der Autor wohl das letzte Mal Trunkenheitsverfahren im Verkehr beigezogen hat? Das gilt auch für den folgenden Abschnitt: „Der Nachweis der Zuverlässigkeit des Gerätes [gemeint ist ja sicher das Zweimethodengerät Evidential] ... ist ... anerkannt.“ Leider bedeutet das aber eher nicht, dass „... Zweifel formulieren, ... um ein Gerichtsverfahren durch weitere Beweiserhebungsanträge in die Länge zu ziehen und Gerichte zu verunsichern ... in der juristischen Praxis die Ausnahme bleiben“. Es gibt eben immer noch solche und solche Anwälte.

Den Erörterungen zur Identitätsfeststellung ist ebenfalls nicht absolut zu folgen; die polizeiliche Akribie und Erfahrung werden hier Zweifel und Einsprüche weitestgehend, aber nicht vollständig ausschließen – das zeigen publizierte Erfahrungsberichte (auch im „Blutalkohol“). Das hier unnötigerweise erneut gegen die Blutprobe geäußerte Argument ihrer Entnahme als „Körperverletzung“ scheint mir inzwischen als beinahe lächerlich. Formal juristisch zwar eine Körperverletzung, wird diese in ihrer heutigen Form selbst von Kindern kaum mehr als solche wahrgenommen. Ohne hysterische Voreingenommenheit wird sie als praktisch schmerzfrei empfunden und bleibt ohne nennenswertes Infektions- oder Verletzungsrisiko. Im Hinblick auf das abertausendfach freiwillig erduldeten „Piercing“ und Tätowieren muss man sich fragen, ob nicht das Festhalten an der formalen Ablehnung einer harmlosen diagnostischen Maßnahme als Körperverletzung letztlich eher den Argwohn gegen das Kontrolliertwerden widerspiegelt als die Scheu, verletzt zu werden.

Der behauptete „Nachtrunk“ – eine alte Geschichte? Warum muss eine der häufigsten Ausreden bei Trunkenheit im Verkehr in Anführungsstrichen stehen, als wäre sie ein Scheinproblem? Das widerspricht ganz und gar der gerichtlichen Praxis, in der die Nachtrunkeinlassung ja auch nicht stets schon am Unfallort, sondern erst nach dem Wirksamwerden eines Anwalts aufkommt. Selbst wenn die Polizisten dennoch bei der Unfallortaufnahme keinerlei Hinweise auf einen Nachtrunk dokumentiert haben, werden die Ärmsten ein halbes Jahr oder länger danach als Zeugen in die Enge getrieben, weil sie natürlich nicht jedes Detail – häufig ja zu einem von mehreren Einsätzen nachts, peripher und unter Zeitdruck – aus dem Gedächtnis reproduzieren können. Was dokumentiert ist, zählt ja nicht. Selbst wenn eine Doppelbestimmung mit halbstündigem Abstand erfolgt ist (was ja durchaus auch mit der beweissicheren AAK gelänge), kann diese entweder wegen des Zeitverzugs nicht verwertbar sein oder in Zweifel gezogen werden. Die Begleitstoffanalyse – mit den heutigen analytischen Möglichkeiten der forensisch-toxikologischen Labors sehr aussagekräftig – ist dann der zur Widerlegung der üblichen Phantastereien. Also: Keine Blutprobe nur, wenn ein Nachtrunk sicher ausgeschlossen ist.

Der nächste Abschnitt „Kein Alkohol festgestellt – mal sehen was es sonst noch zu untersuchen gibt“ unterstellt offenbar, dass die Labor-Untersuchungsstellen unter chronischem Arbeitsmangel nach Beschäftigung gieren. Die Möglichkeit, dass nachträglich der Verdacht der Beteiligung von Drogen und Medikamenten aufkommt, was auf Anforderung des Gerichts im Blut nachweisbar wäre, wird dabei offenbar verdrängt. Beschränkung auf die AAK kann zusätzliche Nachweismöglichkeiten und damit Rechtssicherheit verschlen-

ken, sofern nicht die hohe AAK das Geschehen bereits allein erklärt und/oder Drogen etc. anderweitig ausgeschlossen werden können.

Die folgenden Erörterungen stehen im Prinzip im Einklang mit meiner eingangs dargelegten Zustimmung zur grundsätzlichen Forderung nach mehr beweisicheren AAK-Analysen und rennen daher eigentlich offene Türen ein. Dennoch sind sie nicht ohne unangebrachte Polemik. Dass eine Blutentnahme häufig – und vor allem bei schematischer Befolgung des Richtervorbehalts zur Blutentnahme – einen bedauerlichen Zeitverzug mit sich bringt und stets zusätzlichen Aufwand für die Polizei bedeutet, ist ebenso klar wie die hoch zu schätzende polizeiliche Ermittlungskompetenz und Erfahrung. Zum „körperlichen Eingriff“ und dem „Grundrechtseingriff in die persönliche Freiheit“ siehe meine oben geäußerte Meinung. Wenn darauf immer wieder rekursiert wird, wäre meines Erachtens einmal ernsthaft das Verhältnis zwischen den betroffenen Rechtsgütern potentielle Gefährdung von Leben und Gesundheit einerseits und einem Eingriff in die persönliche Freiheit durch einen winzigen Nadelstich andererseits zu erwägen. Im Vergleich zu Letzterem gibt es womöglich erlaubte Handlungen, die eher als Missachtung der Menschenwürde anzusehen wären.

Gänzlich verlässt Herr WENDT die Ebene einer sachlichen Argumentation in seinem Fazit, wenn er sich zu Ratschlägen über den angemessenen Einsatz der Fachkräfte in den gerichtsmedizinischen Instituten aufschwingt. Wir erwidern das nicht, sondern befürworten die Erleichterung einer effektiven Polizeiarbeit sowohl durch Vermeidung unnötigen Aufwands wie durch Behinderungen wegen Unterbesetzung oder unangemessenen Richtervorbehalts. Dazu bieten wir unsere optimale Zusammenarbeit mittels aussagekräftiger Untersuchungsmethoden – auch über die beweisichere Atemalkoholanalyse hinaus.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. em. Rudhard Klaus Müller
Institut für Rechtsmedizin / Forensische Toxikologie
der Universität Leipzig
Johannisallee 28
04103 Leipzig
Email: rudhard_klaus.mueller@uni-leipzig.de

Dokumentation

53. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

Auch in diesem Jahr fanden sich das dritte Mal in Folge fast 2.000 Teilnehmer zur Tagung in Goslar ein. KAY NEHM, Generalbundesanwalt a. D. und Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT), wies in seiner *Eröffnungsansprache* darauf hin, dass die Grenze von 2.000 Teilnehmern sogar überschritten worden wäre, wenn nicht aus Praktikabilitätsgründen für drei Arbeitskreise eine Anmeldestopp verhängt worden wäre. NEHM betonte die wesentlichen Verbesserungen bei den Tagungs- und Übernachtungsstätten und bedankte sich beim Oberbürgermeister von Goslar, Dr. OLIVER JUNK, für die außerordentliche Gastlichkeit, die Entschärfung beim Problem der Tagungsstätten und die Hilfe des Verwaltungsausschusses bei der Optimierung der technischen Ausstattung.

Bevor NEHM in gewohnter Art und Weise auf verschiedene Themen und Probleme des Verkehrsrechts wie z. B. PKW-Maut und Section Control einging, gedachte er in seiner Rede Herrn Prof. Dr. PETER MACKE, der im September 2014 verstorben ist. MACKE war von 1998 bis 2003 Tagungspräsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, langjähriges Mitglied des Vorstandes und Träger der Goslar Medaille.

Dr. OLIVER JUNK thematisierte in seiner *Begrüßungsansprache* ebenfalls das beachtliche Interesse von ca. 2.000 Teilnehmern und bedankte sich für die Treue der Veranstalter und Teilnehmer des Verkehrsgerichtstages. JUNK betonte, dass es sich beim VGT nicht nur um eine Tagung, sondern um eine Marke handeln würde, die fest mit der Stadt Goslar verbunden sei und wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich für den 54. VGT im kommenden Jahr mehrere neue hochwertige Unterkunftsmöglichkeiten in Planung befinden.

Der *Plenarvortrag* wurde in diesem Jahr von Dr. ALEXANDER ERDLAND, Präsident des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft e. V., gehalten. Er ging dabei auf die Rolle der Kfz-Versicherung im Straßenverkehr unter den aktuellen Bedingungen und angesichts der Herausforderungen durch Entwicklungen im regulatorischen Umfeld, veränderten ökonomischen Rahmen und der Digitalisierung des Verkehrs ein.

Die Teilnehmer hatten auch in diesem Jahr die Wahl zwischen acht interessanten Arbeitskreisen (AK). Der Europäische Führerscheintourismus war Thema des AK I unter Leitung von Dr. jur. PETER DAUER LL.M., Leitender Regierungsdirektor, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehr, Behörde für Inneres und Sport, Freie und Hansestadt Hamburg. Rechtsanwältin KRISTINA BENECKE, Oberamtsanwalt NORBERT NITSCHKE, Ordnungsamtsabteilungsleiter DANIEL PLATE und Vorsitzender Richter DIETMAR ZWERTGER referierten aus unterschiedlichen Perspektiven zu diesem Thema. Die Vorträge der Referenten sind nachfolgend in diesem Heft veröffentlicht. Die sich anschließende rege Diskussion wurde eröffnet durch einen Vorschlag von Rechtsanwalt FRANK-ROLAND HILLMANN III, der für die Einführung einer gesetzlichen Sperrfrist von 15 Jahren plädiert.

te, über die dann nicht mehr der Richter, sondern die Verwaltungsbehörde zu entscheiden habe. Damit erübrige sich die Rechtsmittel einlegung gegen Strafbefehle, was zu einer Entlastung der Gerichte führen würde. Für den Betroffenen stelle dies seiner Ansicht nach keine unbillige Härte dar, da diese die Sperrfrist nach Ablauf von sechs Monaten (Mindestsperrfrist) jederzeit durch die Beibringung einer MPU bzw. eines ärztlichen Gutachtens beenden könnten. Im zahlreich vertretenen Fachpublikum fand der Vorschlag sowohl Befürworter als auch Gegner. Für den Vorschlag war auch PLATE, der als Beispiel Frankreich anführte, in dem es eine gesetzliche Sperrfrist von drei Jahren gäbe und Führerscheintourismus damit kein Problem darstelle. Zudem wäre der Schutz des Betroffenen gewährleistet, da ein Unbescholtener gar keine Sperrfrist haben könne. Insbesondere in der Staatsanwaltschaft erfuhr der Vorschlag viel Zustimmung. Es wurde sogar angemerkt, dass eine gesetzliche Sperrfrist für den Betroffenen günstiger wäre als eine Entziehung auf unbestimmte Zeit. Gegenstimmen und Einwände kamen überwiegend aus dem Teilnehmerkreis der Rechtsanwälte. Besonders die 15jährige Sperrfrist wurde als problematisch angesehen und u. a. auch von DAUER angezweifelt, ob diese vor dem Europäischen Gerichtshof Bestand haben würde. ZWARGER gab dabei zu bedenken, dass seiner Meinung nach die 15jährige Sperrfrist bereits durch das Bundesverfassungsgericht gekippt werden würde. Von einigen Teilnehmern wurde auch scharf kritisiert, dass die Einführung einer gesetzlichen Sperrfrist offensichtlich nur der absoluten Fernhaltung bestimmter Verkehrsteilnehmer dienen und die EU-Richtlinie unterlaufen solle. Das Problem des offensichtlichen Missbrauchs der derzeitigen Regelungen und Nützlichkeitsabwägungen dürften jedoch nicht darüber entscheiden, wie mit einem rechtlichen Problem umgegangen würde. Vorgeschlagen wurde in diesem Zusammenhang auch eine europäische Lösung, da das europaweite Problem des Führerscheintourismus nicht auf nationaler Ebene zu lösen sei. Während der Diskussion kam die Frage nach empirischen Daten zur Gefährdungslage durch den Führerscheintourismus auf. Nach Auskunft einer Mitarbeiterin des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur habe das Kraftfahrtbundesamt im Jahr 2010 15.000 Verstöße gegen das Wohnsitzerfordernis gemeldet bekommen. Positiv zu bewerten sei in diesem Zusammenhang, dass z. B. seit Dezember 2014 Anfragen an die Tschechischen Behörden von diesen besser beantwortet würden. DAUER fasste die Diskussion abschließend für die Findung der Empfehlungen kurz in fünf Punkten zusammen:

1. Harmonisierung der Vorschriften in der EU (einheitliche Beurteilungskriterien)
2. Wohnsitzerfordernis konkretisieren (185-Tage-Regelung)
3. Anpassung der §§ 28, 29 FeV an geltendes Recht
4. Zentrale Register in EU
5. Vorrang des Verwaltungsverfahrens vor Strafverfahren

Im Ergebnis der Diskussion und nach Abstimmung wurden folgenden *Empfehlungen* vom AK I formuliert:

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) sind EU-Fahrerlaubnisse anzuerkennen, die nach Ablauf einer Sperrfrist unter Einhaltung des Wohnsitzprinzips erworben wurden. Das gilt auch dann, wenn der Betroffene nach deutschen Maßstäben ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Demzufolge kann ein nach deutschen Vorschriften ungeeigneter Kraftfahrer mit einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland fahren, sodass die deutschen Fahreignungsregelungen umgangen werden („Führerscheintourismus“).

1. Die ständige Rechtsprechung des EuGH, dass im europäischen Ausland erteilte Fahrerlaubnisse grundsätzlich anzuerkennen sind, wird nicht in Frage gestellt.
2. Zur Lösung des Problems „Führerscheintourismus“ sollen gesetzliche Sperrfristen von fünf Jahren, im Wiederholungsfall von zehn Jahren, nach jedem Entzug der Fahrerlaubnis eingeführt werden. Der Betroffene muss dann die Möglichkeit haben, die Sperrfrist durch Nachweis der Eignung nach den Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) jederzeit aufheben zu lassen. Dies soll aber frühestens nach Ablauf der bestehenden Mindestsperrfristen erfolgen können.
3. Die Eignungsvoraussetzungen sind auf europäischer Ebene zu vereinheitlichen. Ein europäisches Fahreignungsregister soll eingerichtet werden.
4. §§ 28, 29 FeV müssen aus Gründen der Rechtsklarheit an die europäische Rechtslage angepasst werden, weil der derzeitige Wortlaut die Auslegung durch den EuGH nicht durchgehend berücksichtigt.
5. Die Streitfrage, wann der ordentliche Wohnsitz im Sinn der Europäischen Führerschein-Richtlinie erfüllt ist, ist auf europäischer Ebene zu lösen.

In der Abstimmung diskutierten die Teilnehmer hauptsächlich über die Formulierung des Vorspanns und der 2. Empfehlung, während die anderen vier Empfehlungen einstimmig bzw. mit wenigen Gegenstimmen beschlossen wurden.

Der *AK II „Automatisiertes Fahren“*, geleitet von Dr. jur. THOMAS ALMEROOTH, Geschäftsführer, Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK), Bad Homburg v. d. H., diskutierte u. a. inwieweit die Technik den Kraftfahrer ersetzen kann und ob dabei Entwickler oder Gesetzgeber die Richtung vorgeben. Die Entwicklung der sog. Fahrerassistenzsysteme ermöglicht teil- oder vollautomatisiertes Fahren und stellt damit das bestehende Rechtssystem vor erhebliche Herausforderungen. Nach Ansicht des Arbeitskreises gestaltet sich das Thema insbesondere haftungsrechtlich problematisch, ist aber auch mit dem überkommenden Datenschutz nicht vereinbar. Nach Ansicht des Arbeitskreises genüge die derzeitige Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968 nicht für eine vollständige oder dauerhafte Ersetzung des Fahrers durch ein System. Ob dies auch für fahrfremde Tätigkeiten gelte, sei unklar. Der *AK II* forderte daher den Gesetzgeber auf, für Klarstellung zu sorgen. Weiterhin müsse der Fahrer selbst entscheiden können, ob er solche Systeme nutzen möchte und dazu jederzeit wissen, in welchem Automatisierungsgrad sich das Fahrzeug befinde und welche Handlungs- und Überwachungsanforderungen bestünden. Ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb sei der Fahrer bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Sanktionen und der Fahrerhaftung frei zu stellen. Der Opferschutz dürfe darunter jedoch nicht leiden. Weiterhin wurde zur Klärung von Haftungsansprüchen beim automatisierten Fahren eine beweissichere Dokumentation von Systemhandlungen und Eingriffen des Fahrers unter Gewährleistung des Datenschutzes gefordert. Gegen Fehlgebrauch und Manipulationen sei dem Stand der Technik entsprechend Vorsorge zu treffen.

Unter Leitung von Prof. em. Dr. jur. KLAUS GEPPERT, Berlin, tagte der *AK III* zum Thema „*Neue Promillegrenzen für Radfahrer?*“. Prof. Dr. rer. nat. THOMAS DALDRUP, ROLAND HUHN und Prof. Dr. jur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER referierten zu den aktuellen Forschungsergebnissen, rechtlichen Konsequenzen und den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die Vorträge der Referenten sind nachfolgend in diesem Heft publiziert.

In der Diskussion stand schnell die Einführung eines neuen Grenzwertes im Ordnungswidrigkeitenrecht im Mittelpunkt. Diesbezüglich äußerten sich juristische Vertreter eher

zurückhaltend. Sie verwiesen darauf, dass die derzeitige Rechtslage alkoholisierte Radfahrer ausreichend über §§ 315c, 316 StGB erfasse. Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sprachen sich wiederholt dafür aus, zunächst die laufenden empirischen Studien abzuwarten. Die neu gewonnenen Ergebnisse seien sodann im Rahmen einer umfassenden Gesamtbetrachtung – auch unter Berücksichtigung der Rechtslage im europäischen Ausland – auszuwerten. Erst dann könne beurteilt werden, ob die Einführung eines neuen Grenzwertes auf eine entsprechende empirische Grundlage gestützt werden kann. Indes befürworteten insbesondere Polizeivertreter die Einführung eines Grenzwertes. Denn mit ihm könne gezielter in der Praxis gegen alkoholisierte Radfahrer vorgegangen werden. Auch stelle dies ein notwendiges und sinnvolles Signal dar, um der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss auch als Radfahrer eine deutliche Absage zu erteilen. Im Ergebnis votierte der *AK III* sodann für folgende Empfehlungen:

1. Nach derzeitiger Rechtslage können sich Fahrradfahrer bei alkoholbedingter Fahrunsicherheit bereits ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 Promille nach § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) strafbar machen. Der dafür erforderliche Nachweis alkoholbedingter Fahrfehler ist in der Praxis häufig nur schwer zu führen.
2. Neueste rechtsmedizinische Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Fahrradfahrern im Bereich von 0,8 bis 1,1 Promille eine signifikante Zunahme von „groben“ Fahrfehlern auftritt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber die Schaffung eines Bußgeldtatbestandes, wie er in § 24a StVG (0,5-Promille-Grenze) für Kraftfahrzeugführer vorhanden ist, für Fahrradfahrer aber bislang fehlt.
3. Eine deutliche Mehrheit des Arbeitskreises spricht sich nach bisher vorliegenden Erkenntnissen für einen Bußgeldtatbestand mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille aus.
4. Es bedarf auch weiterhin einer umfassenden Bewertung der Gefährdung, die von alkoholisierten Fahrradfahrern ausgeht, insbesondere unter Einbeziehung aller vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse.

Eine weitere vorgeschlagene Empfehlung, wonach sinngemäß die Aufnahme gesetzlicher Grenzwerte in § 316 StGB für nicht erforderlich erachtet wird, lehnte der Arbeitskreis mit deutlicher Mehrheit ab. In der abschließenden Pressekonferenz des Verkehrsgesichtstages äußerte sich NEHM dahingehend, dass der Gesetzgeber auf der Basis der derzeitigen empirischen Daten die Empfehlung Nr. 3 vermutlich ablehnen werde. Auch stellte er die Frage in den Raum, ob die 1,1-/1,6-Promille-Grenzwerte überhaupt noch Bestand hätten bzw. sich die Notwendigkeit einer generellen Neuordnung der Grenzwerte aufdränge? Auf die Nachfrage, ob bei Einführung eines Grenzwertes Atemalkoholmessungen oder Blutprobenentnahmen auch bei Radfahrern durchgeführt werden müssten, antwortete NEHM, dass dies wohl eine zwingende Folge wäre.

Im *AK IV „Unfallrisiko Landstraße“* geleitet von KIRSTEN LÜHMANN, MdB, Deutscher Bundestag, Berlin, beschäftigten sich Referenten und Teilnehmer mit dieser unterschätzten Gefahr. Rund 60 Prozent aller in Deutschland im Straßenverkehr getöteten Personen sterben durch Unfälle auf Landstraßen. Thematisiert wurden u. a. der Widerspruch zwischen der Schönheit bestehender Baumbepflanzung (Alleen) und der Sicherheit durch z. B. Fahrzeugrückhaltesysteme sowie die Möglichkeiten und Chancen der Prävention von Unfällen. Die Teilnehmer stellten dazu fest, dass Bäume und andere Hindernisse eine besondere Gefahr darstellten, bei Neu-, Um- und Ausbauten die einschlägige Richtlinie konsequent angewandt werden müsse sowie im Bestand Hindernisse entfernt oder durch ge-

eignete Schutzeinrichtungen zu sichern seien. Im Ergebnis forderte der Arbeitskreis unter Umkehrung von Regel und Ausnahme die Einführung der Regelgeschwindigkeit von 80 km/h auf Landstraßen. In Bereichen unzureichender Sichtweite seien grundsätzlich Überholverbote anzuordnen, § 45 StVO müsse dies rechtssicher ermöglichen. Da Motorradfahrende einen großen Anteil an auf Landstraßen Verunglückten darstellten, erfordere eine Verbesserung der Situation an bekannten Motorradstrecken, die Möglichkeiten des einschlägigen Merkblattes (MVMot) konsequent umsetzen zu können. Die zur zeitnahen Umsetzung dieser Maßnahmen erforderliche regelmäßige und auskömmliche Finanzierung bedürfe über Erhaltungsmaßnahmen hinaus der Einrichtung eines festen Budgets durch den jeweiligen Straßenbaulastträger.

Der AK V „*Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken*“ unter Leitung von JÜRGEN CIERNIAK, Richter am Bundesgerichtshof, 4. Strafsenat, Karlsruhe, thematisierte Nutzen und Risiko von Smartphones und anderen modernen Kommunikationstechniken sowie Präventions-, Kontroll- und Ahndungsmöglichkeiten bei durch deren Nutzung verursachten Verkehrsunfällen. Die Entwicklung moderner Kommunikationstechniken schreitet rasant voran und bietet dem Kraftfahrer eine scheinbar unendliche Fülle an aktuellen Informationen z. B. über Staus, Blitzer oder Unfälle. Das Gefährdungspotenzial der Anwendung während der Fahrt wird dabei von vielen Nutzern ausgeblendet. Verlässliche Zahlen über dadurch verursachte Unfälle liegen in Deutschland derzeit noch nicht vor. Der Arbeitskreis kam nach den Vorträgen und der Diskussion deshalb zu dem Entschluss, dass es zunächst einer aussagekräftigen Datenbasis von solchen Unfällen bedürfe und forderte dazu die Ansiedlung einer entsprechenden Arbeitsgruppe bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Weiterhin sprach der AK V die Empfehlung zu einer bundesweit einheitlichen Dachkampagne im Rahmen der Verkehrserziehung in Schulen und Fahrschulen sowie in der Arbeitswelt von Kraftfahrern aus. Der Gesetzgeber wurde aufgefordert, Rahmenbedingungen für die Implementierung situativer Funktionsunterdrückung durch die Anbieter moderner Kommunikationstechniken zu schaffen, wobei die Rekonstruktion von Verstößen und Manipulationen technisch sichergestellt werden müsse. § 23 StVO sei in Bezug auf die technische Entwicklung nicht mehr zeitgemäß und durch den Verordnungsgeber unter Rücksichtnahme auf eine bessere Nachweisbarkeit in der Praxis entsprechend neu zu fassen. Die Geldbuße solle eine gestaffelte Erhöhung bei Gefährdung sowie bei Schädigung vorsehen.

AK VI, geleitet von Dr. jur. HANS-JOSEPH SCHOLTEN, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht, 1. Zivilsenat, Düsseldorf, tagte zu dem Thema „*Alternative Reparaturmethoden*“ und ging den Fragen nach, worauf sich der Geschädigte einlassen muss bzw. welche Reparaturverfahren der Sachverständige bei der Begutachtung des Schadens zu berücksichtigen hat. Neben der herkömmlichen Reparatur durch Austausch beschädigter Teile und großflächige Lackierungen gewinnen neue Methoden wie Kleben und Spotlackierung immer mehr an Bedeutung. Es stellt sich deshalb die Frage, mit welchen Risiken diese sog. Alternativen Reparaturmethoden behaftet und ob sie technisch gleichwertig sind. Nach Ansicht des Arbeitskreises müsse der Kfz-Sachverständige daher bei jeder Begutachtung eines Haftpflichtschadens alle zur fachgerechten Reparatur anerkannten Verfahren berücksichtigen und in seinem Gutachten die wirtschaftlich sinnvollste dokumentieren. Für eine gleichwertige Reparatur sei dabei Voraussetzung, dass die Garantie- und Gewährleistungsansprüche nicht beeinträchtigt werden. Ebenso dürfe der Rückgriff auf eine günstigere Reparaturmethode nicht zu einer Beeinträchtigung der begründeten Ansprüche des

Geschädigten führen. Abschließend wurde der Gesetzgeber erneut aufgefordert, für eine grundsätzliche berufliche Ordnung des Kfz-Sachverständigenwesens zu sorgen. Hierzu zählen nach Meinung des Arbeitskreises insbesondere Regelungen zur Grundqualifikation und regelmäßigen Fortbildungen.

Der „*Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht*“, AK VII, Leiterin VERA VON PENTZ, Richterin am BGH, VI. Zivilsenat, Karlsruhe, diskutierte Grundlagen, Fallkonstellationen und Grenzen des von der Rechtsprechung entwickelten und für die Beweisführung in Verkehrsunfallsachen unverzichtbaren Anscheinsbeweises. Nach der Darstellung der grundsätzlichen Dogmatik, wie dem Vorliegen eines typischen Geschehenablaufes, allgemeingültige Erfahrungssätze und Voraussetzungen zur Erschütterung des Anscheinsbeweises, wurde die Anwendbarkeit auf alltägliche und seltenere Unfalltypen untersucht. Vor der Anwendung seien nach überwältigender Mehrheit des Arbeitskreises jedoch alle Aufklärungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Einstimmig stellten die Teilnehmer fest, dass für das Vorliegen eines typischen Geschehensablaufes das allgemeine Erfahrungswissen und gerade nicht eine individuelle Lebenserfahrung maßgeblich sei. Insbesondere bei Massenanfällen stoße der Anscheinsbeweis häufig an seine Grenzen. Mit überwältigender Mehrheit begrüßten die Teilnehmer daher die Absicht der Versicherungswirtschaft, die bestehende freiwillige Regulierungspraxis auch auf Fälle mit weniger als 50 beteiligten Fahrzeugen auszudehnen.

Wie in jedem Jahr tagte aus diesmal ein Arbeitskreis zu schifffahrtsrechtlichen Problemen. Unter Leitung von Prof. Dr. jur. Dr. h. c. PETER EHLERS, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg, beschäftigte sich der AK VIII mit dem Thema „*Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht*“ auf globaler und europäischer Ebene sowie mit den Problemen der nationalen Umsetzung. Zur Gewährleistung des Meeresumweltschutzes wurden in den letzten Jahren internationale Übereinkommen, z. B. zur Verminderung der Schwefelabgase für Schutzgebiete, zur Verhinderung schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen und zur Gewährleistung des sicheren und umweltverträglichen Recyclings von Schiffen, verabschiedet. Der Arbeitskreis diskutierte das Problem konkurrierender Regelungen auf internationaler und europäischer Ebene, die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die nationale Umsetzung und die Ahndung von Verstößen. In seinen Empfehlungen begrüßte der AK VIII zunächst, dass im Bereich der Seeschifffahrt bereits ein weitreichendes Regelwerk zum Meeresumweltschutz existiert. Die Feststellung des 46. VGT 2008, dass angesichts der Internationalität der Seeschifffahrt weltweit gleiche, von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (I-MO) zu beschließende, Standards gelten müssen, wurde von den Teilnehmern erneut bekräftigt. Die Bemühungen zur Reduzierung von Schiffsabgasen wurden begrüßt und mit der Forderung nach effizienter Überwachung sowohl in den Häfen als auch auf hoher See verbunden. Mit großer Besorgnis nahm der Arbeitskreis die zunehmende Vermüllung der Meere zur Kenntnis. Auch wenn die illegale Einleitung von Schiffsmüll nur einen geringen Anteil daran habe, sei ein effektives System zur Müllvermeidung und des Abfallmanagements geboten. Die Müllverbrennung an Bord solle auf Ausnahmen beschränkt sein und die Kosten der Müllentsorgung sollten generell in die Hafengebühren eingerechnet werden. Nach Ansicht des Arbeitskreises sollten Maßnahmen des Meeresumweltschutzes so ergriffen werden, dass für die Betroffenen ausreichende Planungssicherheit besteht.

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

http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_53_vgt.pdf

Beendet wurde der 53. VGT ganz traditionell durch das *Streitgespräch*, in diesem Jahr zum Thema: „*Verkehrsinfarkt – Bypass-OP durch City-Maut?*“, moderiert von KARL-DIETER MÖLLER.

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow, Frankfurt (Oder)

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Arbeitskreis I: Europäischer Führerscheintourismus

DIETMAR ZWERGER

Europäischer Führerscheintourismus – Rechtsprechung des EuGH und nationale Rechtsgrundlagen^{*)}

I. Problemstellung

Der Begriff des „Führerscheintourismus“ umfasst im Regelfall die Konstellation, dass ein Fahrerlaubnisinhaber in seinem Aufenthaltsstaat die Fahrerlaubnis verloren hat und in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union (EU) eine Fahrerlaubnis erwirbt. Der Betroffene berührt sich dann in seinem Aufenthaltsstaat, in dem er seinen ordentlichen Wohnsitz hat, der Fahrberechtigung aus dieser Erlaubnis, und pocht auf die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen in der EU.

Da die Europäischen Führerschein-Richtlinien den Mitgliedstaaten nur Mindestvoraussetzungen für die Erteilung von Fahrerlaubnissen vorgeben, weichen die Erteilungsvoraussetzungen von Land zu Land ab. Zudem gibt es keinen systematischen Informationsaustausch der Führerscheinbehörden innerhalb der EU. Das weckt das Interesse, von u. U. erleichterten Erteilungsbedingungen in einem anderen Mitgliedstaat zu profitieren und dann z. B. in Deutschland – dem Wohnsitzstaat – von der Anerkennungspflicht innerhalb der EU zu profitieren¹⁾.

II. Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur gegenseitigen Anerkennung

1. Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung

Als tragender Grundsatz ist sowohl in Art. 1 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie²⁾ wie Art. 2 Abs. 1 der Dritten Führerschein-Richtlinie³⁾ die gegenseitige Anerkennung der in einem Mitgliedstaat der EU erteilten Fahrerlaubnisse verankert. Der EuGH betont diesen fundamentalen Grundsatz, indem er die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung als klare und unbedingte Verpflichtung benennt, die ohne jede Formalität oder weitere Voraussetzung zu erfolgen hat⁴⁾. Ausnahmen hiervon sind eng auszulegen⁵⁾. Die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung ist im deutschen Recht in § 28 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) festgeschrieben.

2. Wohnsitzprinzip

In Art. 7 Abs. 1b der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie auch inhaltlich gleichlautend in Art. 7 Abs. 1e der Dritten Führerschein-Richtlinie ist festgelegt, dass Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen Mitgliedstaat der ordentliche Wohnsitz des Bewerbers in diesem Staat ist. Der ordentliche Wohnsitz in diesem Sinn ist in Art. 9 Abs. 1 der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie gleichlautend in Art. 12 der Dritten Füh-

^{*)} Langfassung des auf dem 53. Verkehrsgerichtstag 2015 in Goslar gehaltenen Referates.

erschein-Richtlinie dahingehend bestimmt, dass der Fahrerlaubnisinhaber an mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr dort wohnt, d. h. den Schwerpunkt seiner persönlichen (sowie u. U. auch seiner beruflichen) Bindungen dort hat bzw. dorthin verlegt⁶). Daher kann es nur einen ordentlichen Wohnsitz geben.

Der EuGH hat in mehreren Entscheidungen betont, dass ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip zur Ungültigkeit einer von einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis mit Wirkung für die Vergangenheit führt⁷). Das gilt auch dann, wenn zuvor keine führerscheinrechtliche Maßnahme getroffen worden ist, die zu einer Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat⁸) geführt hat. Denn ohne die Einhaltung des Wohnsitzprinzips sei es dem ausstellenden Staat nicht möglich, die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis zu prüfen. Diese Grundsätze gelten auch bei Anwendung der Dritten Führerschein-Richtlinie⁹). Auch wenn das Wohnsitzprinzip noch nicht in das nationale Recht des Ausstellerstaates umgesetzt war, ist es für die Gültigkeit einer Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat zu beachten¹⁰).

Dabei wird dieses Prinzip sehr streng angewendet, da sich die Fehlerhaftigkeit bei einer Erweiterung oder einem Umtausch fortsetzt: Wurde zunächst eine Fahrerlaubnis der Klasse B in einem Mitgliedstaat der EU unter Wohnsitzverstoß erteilt und später dort eine solche der Klasse C ohne Wohnsitzverstoß, muss auch die Fahrerlaubnis der Klasse C nicht anerkannt werden, da die Klasse C auf der Klasse B aufbaut¹¹). Wird eine unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip in einem EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis in einem anderen EU-Mitgliedstaat in eine gleichwertige Fahrerlaubnis umgetauscht, so führt der ursprüngliche Wohnsitzverstoß auch zur Ungültigkeit der aktuellen weiteren Fahrerlaubnis¹²).

Ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip darf nach der Rechtsprechung des EuGH nur aus dem Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen abgeleitet werden. Eigene Angaben des Führerscheininhabers gegenüber Behörden oder Gerichten dürfen nicht verwertet werden, selbst wenn darin ein Wohnsitzverstoß eingeräumt wird¹³).

Aus dem Führerschein selbst folgt ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip, wenn dort (in Feld 8) ein Wohnsitz eingedruckt ist, der nicht im Ausstellerstaat gelegen ist. Vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen sind etwa Auskünfte des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit¹⁴) sowie aller Behörden des Ausstellerstaates (z. B. Melderegister oder Ausländerbehörden).

Unbestreitbar sind die Informationen, wenn sie von einer Behörde des Ausstellermitgliedstaates stammen und das Fehlen eines Wohnsitzes so sehr wahrscheinlich ist, dass kein vernünftiger, die Lebensverhältnisse klar überschauender Mensch noch zweifelt¹⁵).

Die Behörden und Gerichte des späteren Aufenthaltsstaates dürfen bei den Behörden des Ausstellerstaates Auskünfte hinsichtlich der Umstände der Einhaltung des Wohnsitzprinzips einholen. Das darf aber nicht „ins Blaue hinein“ erfolgen, sondern hängt mit Blick auf den gemeinschaftsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz davon ab, dass ernstliche Zweifel an der Einhaltung dieses Prinzips bestehen¹⁶). Die Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates sind zu entsprechender Aufklärung nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet. Die vom Ausstellerstaat herrührenden Informationen stellen den Rahmen dar, innerhalb dessen die Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates alle Umstände eines anhängigen Verfahrens berücksichtigen dürfen¹⁷). Dabei kann sich die Reichweite der Ermittlungen auch an der Mitwirkung des Führerscheininhabers ausrichten¹⁸).

Ist eine Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip erteilt worden, ist diese von Anfang an ungültig, ohne dass es eines die Ungültigkeit konstitutiv begründenden Bescheids der Behörden des Aufenthaltsstaates bedarf¹⁹). Das Bundesverwaltungsgericht eröffnet den nationalen Fahrerlaubnisbehörden aufgrund der von Anfang bestehenden Ungültigkeit in den Fällen des Wohnsitzverstoßes die Möglichkeit, Eignungszweifeln nach nationalem Recht umfassend nachzugehen und auch unter diesem Gesichtspunkt die Anerkennung der Fahrerlaubnis abzulehnen²⁰).

3. EU-Fahrerlaubniserteilung bei fährerscheinrechtlichen Maßnahmen

Wird eine Fahrerlaubnis von einem Mitgliedstaat der EU während des Laufs einer zuvor verhängten Sperrfrist im Inland ausgestellt, ist diese Fahrerlaubnis im Inland nicht anzuerkennen. Das gilt auch nach Ablauf der Sperrfrist weiter; nach Ablauf dieser Frist vermittelt eine solche Fahrerlaubnis keine Fahrberechtigung²¹).

Die Nichtanerkennung gilt auch für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat der EU während eines im späteren Aufenthaltsstaat verhängten Fahrverbots²²). Zur Nichtanerkennung führt auch, wenn sich bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der zuvor im Aufenthaltsstaat ausgestellte Führerschein in amtlicher Verwahrung (Beschlagnahme) befand und später aufgrund desselben Sachverhalts die Fahrerlaubnis entzogen worden ist²³).

Wie bei einem Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip setzt sich die Fehlerhaftigkeit einer solchen Fahrerlaubnis fort: Wird während einer laufenden Sperrfrist, eines Fahrverbots oder einer Beschlagnahme mit anschließendem Entzug eine Fahrerlaubnis der Klasse B in einem EU-Mitgliedstaat erteilt und nach Ablauf dieser Maßnahmen eine Fahrerlaubnis der Klasse D, so ist auch diese höherwertige Klasse nicht anzuerkennen. Denn eine (gültige) Fahrerlaubnis der Klasse B ist unabdingbare Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse D²⁴).

Dagegen führt der Erwerb einer Fahrerlaubnis in einem anderen EU-Mitgliedstaat nach der bestandskräftigen Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis im Inland nicht dazu, dass die Fahrerlaubnis des anderen EU-Mitgliedstaates nicht anzuerkennen ist. Denn durch die Sperrwirkung einer solchen Versagung hätte es dieser Mitgliedstaat in der Hand, dass die Nichterfüllung der im nationalen Recht statuierten Voraussetzungen dazu führen würde, die Anerkennung von Fahrerlaubnissen anderer EU-Mitgliedstaaten von der Einhaltung der Eignungsvorschriften des Aufenthaltsstaates abhängig zu machen. Der EuGH hat immer wieder betont, dass die Nichterfüllung der nationalen Voraussetzungen nicht dazu führen darf, die Anerkennung von Fahrerlaubnissen anderer EU-Mitgliedstaaten auf unbegrenzte Zeit zu verweigern²⁵). Das widerspräche der aus den Führerschein-Richtlinien abzuleitenden Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung, wenn die dort festgelegten Mindestanforderungen eingehalten sind²⁶).

Mit der bestandskräftigen Versagung der Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis ist die gerade genannten Konstellation zu vergleichen, weshalb auch in diesem Fall eine Anerkennung nicht verweigert werden darf²⁷).

4. Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis als Zäsur

Aus den Entscheidungen des EuGH folgt, dass der Ausstellerstaat durch die Erteilung einer Fahrerlaubnis (und darauf aufbauend eines gültigen Führerscheins)²⁸) zum Ausdruck gebracht hat, dass die dortigen Voraussetzungen für die Ausstellung vorgelegen haben.

Diese Fahrerlaubniserteilung stellt eine zeitliche Zäsur dar, die es ausschließt, dass vor diesem Zeitpunkt verwirklichte Umstände von einem späteren Aufenthaltsstaat als Anlass für Fahreignungszweifel verwendet werden dürfen²⁹).

Dagegen dürfen Umstände, die zeitlich nach Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat verwirklicht wurden, zum Anlass von Eignungszweifeln durch einen späteren Aufenthaltsstaat genommen werden³⁰). Das gilt zunächst für Einzeltatsachen, die für sich genommen die Fahreignung in Frage stellen, aber auch eine die Fahreignung in Zweifel ziehende erreichte Summe von Umständen: Als Beispiele sind etwa wiederholte Alkoholauffälligkeit (§ 13 Nr. 2 lit. b FeV), wiederholte Zuwiderhandlungen nach § 24a StVG (§ 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV) oder mehrfache Auffälligkeit außerhalb des Punktsystems (§ 11 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 4 bis 7 FeV) zu nennen. Da es nur auf die Summe ankommt, die zu Eignungszweifeln führt, dürfen einzelne Tatsachen, die vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis verwirklicht wurden und für sich genommen die Fahreignung nicht in Zweifel ziehen, bei Bildung der „Summe“ mit verwendet werden.

Das Fehlverhalten nach Ausstellung der Fahrerlaubnis muss kein Fehlverhalten im Straßenverkehr sein, sofern das neu hinzugekommene Verhalten einen Bezug zu den zuvor verwirklichten Umständen hat³¹).

III. Regelung in § 28 FeV

Die wesentliche Regelung im deutschen Recht betreffend die Inlandsgültigkeit von Fahrerlaubnissen aus EU-Staaten³²) oder EWR-Staaten³³) stellt § 28 FeV dar³⁴). Dort ist die Gültigkeit für diejenigen Fahrerlaubnisinhaber geregelt, die in Deutschland ihren ordentlichen Wohnsitz haben, nachdem sie in einem anderen EU- oder EWR-Staat eine Fahrerlaubnis erhalten haben. Das ist der Fall, der in der Regel mit dem Begriff des „Führerschein-Tourismus“ verbunden wird. Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Der Umfang ergibt sich aus § 28 Abs. 2 FeV, die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnisse aus § 28 Abs. 3 FeV. Die Gültigkeit erfordert keinerlei Anerkennungsakt oder Umschreibung. Damit entsprechen § 28 Abs. 1 bis 3 FeV der Rechtsprechung des EuGH.

Die Fälle, in denen eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nicht zu einer Fahrberechtigung im Inland führen, sind in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1 bis 9 FeV aufgelistet.

1. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 FeV

Keine Inlandsfahrberechtigung gilt für Inhaber von Lernführerscheinen oder sonstigen vorläufig ausgestellten Führerscheinen. Diese Regelung spielt in der Praxis kaum eine Rolle.

2. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV

Diese Vorschrift setzt das in der Rechtsprechung des EuGH statuierte Wohnsitzerfordernis um. Die Norm wurde gerade geschaffen³⁵), um die Rechtsprechung des EuGH im nationalen Recht nachzuzeichnen³⁶). Aufgrund der nach Inkrafttreten der Regelung ergangenen Rechtsprechung des EuGH folgt die Inlandsungültigkeit einer unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip erteilten EU- oder EWR-Fahrerlaubnis auch dann, wenn zuvor keine führerscheinrechtliche Maßnahme gegen den Inhaber getroffen wurde³⁷). Diese Vorschrift steht daher mit Europarecht in Einklang³⁸).

3. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV

Die Vorschrift ist seit dem Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung zum 1. Januar 1999 unverändert geblieben³⁹⁾. Die durch die neuere Rechtsprechung des EuGH überholte Regelung⁴⁰⁾ sollte nach dem Willen des Verordnungsgebers nach dem Inkrafttreten von Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie wieder voll anwendbar sein, um den „Führerscheintourismus“ zu bekämpfen⁴¹⁾. Durch die Entscheidung des EuGH vom 26. April 2012, C-419/10, Rechtssache „Hofmann“⁴²⁾, ist geklärt, dass es sich bei Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie nur um eine Rechtsfolgenverweisung handelt, die die vom EuGH in seiner Rechtsprechung konkretisierten Tatbestandsvoraussetzungen der Nichtanerkennung unberührt lässt. Hieraus wurde normtechnisch bislang keine Konsequenz gezogen.

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist nach der Rechtsprechung des EuGH nur für die Konstellation europarechtskonform, dass während des Laufs einer gerichtlich verhängten Sperrfrist nach dem Entzug einer Fahrerlaubnis eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis erteilt wird, auch wenn von dieser erst nach Ablauf der Sperrfrist Gebrauch gemacht wird. Diesbezüglich sollte die Norm deutlicher formuliert werden. Die Regelung umfasst auch den vorläufigen Entzug nach § 111a StPO.

Wenn aufgrund von Umständen nach der Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen Mitgliedstaat diese im Inland entzogen oder eingeschränkt wird, ist das kein Fall dieser Norm. Denn die Ungültigkeit folgt nicht bereits aufgrund einer vorangegangenen Maßnahme, die mit einem Feststellungsbescheid erklärt werden könnte. Es ist vielmehr ein ausdrücklicher Aberkennungsbescheid aufgrund von Eignungsmängeln nach § 46 Abs. 1, 5 FeV zu erlassen. Das gilt ebenso für den Fall, dass die EU-/EWR-Fahrerlaubnis aufgrund eines Wohnsitzverstoßes nicht anzuerkennen ist und die Fahrerlaubnisbehörde nach nationalem Recht wegen Eignungszweifeln die Fahrerlaubnis entzieht⁴³⁾.

Die in § 28 Abs. 4 Satz Nr. 3 FeV weiter geregelten Varianten stehen nicht in Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH und sind daher europarechtswidrig. Im Fall einer zuvor erfolgten Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis bleibt dem Betroffenen nach dieser Vorschrift als einziger Weg zu einer Anerkennung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis im Inland der Nachweis, dass die Gründe für den Entzug der Fahrerlaubnis nicht mehr bestehen (§ 28 Abs. 5 Satz 1 FeV). Damit wird die Erfüllung der nationalen Eignungsvorschriften des Ausstellerstaates zur Voraussetzung für die Anerkennung einer von einem anderen EU-/EWR-Staat erteilten Fahrerlaubnis gemacht, was europarechtlich unzulässig ist⁴⁴⁾. Die Norm ist daher nicht auf Fälle anwendbar, in denen die Erteilung einer Fahrerlaubnis versagt worden ist⁴⁵⁾. Das gilt aufgrund der gleichen Lage auch für die Ablehnung der Neuerteilung, ebenso für den Entzug durch eine Verwaltungsbehörde.

Ausgehend von diesem Gedanken ist eine Nichtanerkennung im Fall eines vorangegangenen Verzichts mit Europarecht ebenso nicht vereinbar, wenn ansonsten ein Entzug erfolgt wäre. Hier liegt bereits keine behördlich festgestellte Nichteignung vor. Ein Verzicht ist keine Maßnahme der Einschränkung, Aussetzung, Entziehung oder Aufhebung einer früheren Fahrerlaubnis⁴⁶⁾. Auch hier gilt, dass sonst der Mitgliedstaat, auf dessen Erlaubnis verzichtet wurde, auf diesem Weg seine führerscheinrechtlichen Regelungen für die Anerkennung an sich europaweit gültiger Fahrerlaubnisse zum Maßstab für die Inlandsgültigkeit machen könnte⁴⁷⁾. Auch die Rücknahme eines Antrags auf Wiedererteilung ist wohl entsprechend zu sehen⁴⁸⁾. Zu diesen Fallgestaltungen hat sich der EuGH bislang noch nicht ausdrücklich geäußert.

4. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV

Diese Regelung wurde mit der (ersten) Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung⁴⁹⁾ eingefügt. Nach der Begründung⁵⁰⁾ sollte der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis davon im Inland keinen Gebrauch machen dürfen, wenn gegen ihn eine isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches/StGB verhängt ist. Dadurch soll eine Gleichbehandlung mit Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis erfolgen. Auch wenn der Wortlaut dem entgegenstehen mag, so wird in der Rechtsprechung der deutschen Gerichte die Regelung entsprechend der Judikatur des EuGH⁵¹⁾ so verstanden, dass die Fahrberechtigung einer während der isolierten Sperrfrist erteilten ausländischen Fahrerlaubnis auch nach deren Ablauf nicht zur Fahrberechtigung führt⁵²⁾. Auch wenn in dieser Konstellation die Fahrerlaubnis nicht eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, wurde die Nichteignung doch rechtskräftig festgestellt. Daher ist diese Bestimmung als europarechtskonform anzusehen⁵³⁾.

Diese Regelung erfasst auch die Konstellation, dass nach Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis eine isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt wird⁵⁴⁾.

5. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 FeV

Diese Norm (Nichtanerkennung bei Fahrverbot oder Beschlagnahme, Sicherstellung und Verwahrung des Führerscheins) war bereits in der ursprünglichen Fassung von § 28 FeV⁵⁵⁾ (als § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV) vorhanden. Durch die Rechtsprechung des EuGH⁵⁶⁾ ist geklärt, dass diese Anordnung mit Europarecht in Einklang steht⁵⁷⁾.

6. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 FeV

Diese Variante⁵⁸⁾ setzt den in Art. 7 Abs. 5 der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie Art. 7 Abs. 5 der Dritten Führerschein-Richtlinie festgelegten Grundsatz um, dass jede Person nur Inhaber eines Führerscheins (gemeint: Fahrerlaubnis) sein kann. Ob allein der Besitz einer weiteren Fahrerlaubnis bei gleichzeitigem Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis zu deren Nichtanerkennung führt, erscheint offen. Denn eine nach Art. 8 Abs. 4 der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie Art. 11 Abs. 4 der Dritten Führerschein-Richtlinie zur Nichtanerkennung berechtigende Maßnahme der Einschränkung, der Aussetzung oder des Entzugs ist gerade nicht erfolgt. Auch wenn die Begründung für diese Norm auf die Entscheidungen des EuGH vom 3. Juli 2008, C-225/07, Rechtssache „Möginger“ und vom 20. November 2008, C-1/07, Rechtssache „Weber“ verweist⁵⁹⁾, ist dort kein Anhalt dafür zu finden, dass allein der Besitz einer weiteren EU-/EWR-Fahrerlaubnis im Verhältnis zu einer zuvor erteilten deutschen Fahrerlaubnis zur Ungültigkeit der später erteilten Erlaubnis führt⁶⁰⁾. Auch aus dem Urteil vom 19. Februar 2009, C-321/07, „Schwarz“, die die umgekehrte Konstellation zum Gegenstand hatte, lassen sich hierfür keine Gesichtspunkte ableiten: Ein Mitgliedstaat hatte eine Fahrerlaubnis erteilt und später dann noch der Aufenthaltsstaat eine weitere, die dann entzogen wurde. Der EuGH hat hierzu ausgeführt, dass die frühere Erlaubnis nicht zur Fahrberechtigung führe, da eine Eignungsprüfung nach dem Entzug durch den Aufenthaltsstaat nicht erfolgt ist⁶¹⁾. Andererseits ist es nicht auszuschließen, dass das „Einführerscheinprinzip“ vom EuGH denselben Stellenwert wie das „Wohnsitzprinzip“ zuerkannt erhält mit der Folge, dass ein Verstoß hiergegen die Ungültigkeit einer später erteilten Fahrerlaubnis begründen würde⁶²⁾. Eine Entscheidung des EuGH liegt hierzu aber gerade nicht vor⁶³⁾. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum der deutsche Normgeber hier ein Regelungsbedürfnis gesehen hat.

7. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 FeV

Mit dieser Norm⁶⁴⁾ wird die Nichtanerkennung einer Fahrerlaubnis von Drittstaaten geregelt, die in eine Fahrerlaubnis eines EU-/EWR-Staates umgetauscht wurde. Diese Variante ist eine Reaktion auf eine „Nische“ zur Verschaffung einer Fahrberechtigung. Art. 8 Abs. 6 Satz 3 der Zweiten Führerschein-Richtlinie bzw. Art. 11 Abs. 6 Satz 3 der Dritten Führerschein-Richtlinie hätten auch eine weitergehende nationale Regelung über die Nichtanerkennung ermöglicht.

In der ersten Alternative folgt die Nichtanerkennung für alle in eine EU-/EWR-Fahrerlaubnisse umgetauschten Erlaubnisse von Drittstaaten, die nicht in Anlage 11 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt sind. In der Begründung der Norm wird nicht angegeben, warum gerade die Fahrerlaubnisse von in Anlage 11 zur Fahrerlaubnis-Verordnung genannten Staaten, die in europäische Fahrerlaubnisse umgetauscht wurden, von der Nichtanerkennung ausgenommen werden⁶⁵⁾. Es mag damit eine Entsprechung zu § 31 FeV erfolgen, wonach eine deutsche Fahrerlaubnis auf der Grundlage einer in Anlage 11 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführten Fahrerlaubnis unter geringerem Prüfungsaufwand erteilt wird, da bei den dort genannten Staaten eine in etwa mit der deutschen Ausbildung vergleichbare Fahrausbildung angenommen wird⁶⁶⁾.

Der Geltungsausschluss in der zweiten Alternative für gefälschte Führerscheine, die in eine europäische Fahrerlaubnis umgetauscht werden, gilt dagegen umfassend, d. h. ohne Ausnahme für die in Anlage 11 genannten Staaten⁶⁷⁾. Insoweit kann diese Regelungsvariante als Reaktion auf eine Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs⁶⁸⁾ gesehen werden. Dort war ein total gefälschter philippinischer Führerschein in eine ungarische Fahrerlaubnis umgetauscht worden. Unter Hinweis darauf, dass die Bundesrepublik Deutschland von der entsprechenden Regelungsmöglichkeit keinen Gebrauch gemacht hatte, wurde im Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs noch von einer grundsätzlichen Anerkennungspflicht ausgegangen.

8. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 FeV

Diese Regelung⁶⁹⁾ geht ebenfalls auf die Berechtigung zur Nichtanerkennung von in EU-/EWR-Fahrerlaubnisse umgetauschte Fahrerlaubnisse von Drittstaaten zurück (Art. 8 Abs. 6 Satz 3 der Zweiten Führerschein-Richtlinie bzw. Art. 11 Abs. 6 Satz 3 der Dritten Führerschein-Richtlinie). Diese Variante setzt einen Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip bei Erteilung einer umgetauschten Drittstaaten-Fahrerlaubnis oder EU-/EWR-Fahrerlaubnis um⁷⁰⁾. Sie steht daher in Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH und ist europarechtskonform.

9. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 FeV

Die mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl I S. 348) aufgenommene Regelung (Inkrafttreten: 01.05.2014) soll die Rechtsprechung des EuGH zur Ungültigkeit der Fahrerlaubnis einer an sich beanstandungsfrei erteilten höherwertigen Klasse, die auf einer nicht anzuerkennenden Fahrerlaubnis einer niedrigeren Klasse aufbaut, umsetzen⁷¹⁾. Im Grundsatz hat der EuGH zwar entschieden, dass sich ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip⁷²⁾ oder bei Erteilung einer Fahrerlaubnis während laufender Sperrfrist⁷³⁾ betreffend die niedrigere Klasse bei an sich beanstandungsfreier Erteilung einer höheren Klasse fortsetzt. Allerdings ist der Verweis auf § 28 Abs. 4 Satz 1

Nrn. 1 bis 8 FeV europarechtlich nur haltbar, soweit die Anwendung dieser Vorschriften mit Europarecht in Einklang steht.

10. § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV

Auch die in § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV festgelegte Regelung⁷⁴), dass die Nichtanerkennung nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 3 und 4 FeV nur anzuwenden ist, solange die entsprechenden Maßnahmen im Fahreignungsregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt sind, ist wohl mit Europarecht wie mit deutschem Verfassungsrecht nicht vereinbar.

Nur dann, wenn eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis während der Dauer einer Sperrfrist erteilt worden ist, bleibt sie auch nach Ablauf der Sperrfrist ungültig⁷⁵). Wird eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis jedoch nach Ablauf einer Sperrfrist erteilt, ist sie von den anderen Mitgliedstaaten der EU vorbehaltlos und ohne jede Formalität anzuerkennen⁷⁶). Eine Nichtanerkennung einer solchen Fahrerlaubnis über die verhängte Sperrfrist hinaus ohne nationale Zuerkennungsentscheidung⁷⁷) – was § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV vorsieht – widerspricht der vom EuGH unterstrichenen unbedingten Anerkennungspflicht⁷⁸). Darüber hinaus dürfte die Anknüpfung an die Eintragung im Fahreignungsregister, der der Gedanke der Bewährung zugrunde liegt, unverhältnismäßig sein. Das verkennt die Begründung für diese Regelung⁷⁹), die allein auf das vom EuGH statuierte Verbot einer unbegrenzten Verweigerung der Anerkennung abstellt. Zudem führt § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV zu einer nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung bei der Neuerteilung einer deutschen Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Entzug im Verhältnis zur Anerkennung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis nach vorangegangenem inländischen Entzug. Eine deutsche Fahrerlaubnis ist nach Ablauf der Sperrfrist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen für deren Erteilung vorliegen (§ 20 Abs. 1 FeV). Eine von einem Mitgliedstaat der EU (unter Einhaltung der Vorgaben durch die Führerschein-Richtlinien) erteilte Fahrerlaubnis wird nach § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV ohne Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV erst nach Ablauf der Tilgungsfrist anerkannt, die bis zu zehn Jahren betragen kann (§ 29 Abs. 1 Satz 2 StVG). Stellt der Betroffene einen solchen Antrag, wird geprüft, ob die Gründe für den Entzug nicht mehr bestehen. Eine solche weitere Prüfung widerspricht der Pflicht zur unbedingten gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse. Denn die gegenseitige Anerkennungspflicht von Fahrerlaubnissen innerhalb der EU hat voraussetzungslos und ohne jede Formalität zu erfolgen⁸⁰). Es liegt ja eine Fahrerlaubnis – allerdings eines Mitgliedstaates der EU – vor. Damit erfolgt eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung, die auch aufgrund der unterschiedlichen Länge von Sperrfrist und Tilgungsfrist unverhältnismäßig ist. Zudem steht bei der Tilgungsfrist der Gedanke der Bewährung im Mittelpunkt. Anders als bei der Sperrfrist ist während des Laufs der Tilgungsfrist die Fahreignung nicht ausgeschlossen⁸¹).

Für die Sonderkonstellation, dass eine isolierte Sperrfrist nach der Erteilung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis verhängt worden ist, mag das ausnahmsweise anders zu beurteilen sein. Denn hier sind die Umstände, die Fahreignungszweifel begründen, nach Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis verwirklicht worden⁸²).

IV. Regelung in § 29 FeV

In dieser Norm ist die Berechtigung geregelt, die Fahrerlaubnisse vermitteln, die durch andere Staaten erteilt worden sind, wenn die Fahrerlaubnisinhaber keinen ordentlichen Wohnsitz im Sinn von § 7 FeV in Deutschland besitzen (§ 29 Abs. 1 Satz 1 FeV). Diese

Bestimmung gilt auch für Inhaber von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen, da insoweit keine Differenzierung zwischen Inhabern dieser Fahrerlaubnisse und Fahrerlaubnissen, die von Drittstaaten erteilt wurden, getroffen ist⁸³). Da die Pflicht zur Anerkennung von Fahrerlaubnissen anderer EU-Mitgliedstaaten unabhängig davon ist, ob deren Inhaber im Aufenthaltsstaat einen ordentlichen Wohnsitz begründet oder nicht, gelten die Grundsätze für die gegenseitige Anerkennung und deren Ausformung in der Rechtsprechung des EuGH auch in diesen Fällen ohne Wohnsitzbegründung im Aufenthaltsstaat.

In § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FeV ist – kongruent zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 FeV – der Ausschluss der Fahrberechtigung bei Lernführerschein und anderen lediglich vorläufig ausgestellten Führerscheinen geregelt.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2a FeV setzt für EU-/EWR-Fahrerlaubnisse das Wohnsitzprinzip um. Diese Regelung entspricht § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV und ist europarechtlich unproblematisch.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV entspricht wörtlich der in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV getroffenen Regelung. Die europarechtlichen Bedenken hinsichtlich dieser Norm gelten für § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV entsprechend.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 und Nr. 5 FeV haben ihre Entsprechung in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 und Nr. 5 FeV. Hinsichtlich dieser Fallvarianten bestehen keine europarechtlichen Einwände.

§ 29 Abs. 3 Satz 3 FeV statuiert – wie § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV –, dass der Ausschluss der Fahrberechtigung von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen in den Fällen des § 29 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 3 und 4 FeV so lange gilt, als die dort genannten Maßnahmen im Fahreignungsregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt sind. Zwar kann in solchen Fällen das Recht, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt werden, wenn die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen. Damit ist inhaltlich eine mit § 28 Abs. 4 Satz 3, § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV gleichlautende Regelung getroffen, die – wie oben dargestellt – ganz erheblichen europarechtlichen wie auch verfassungsrechtlichen Bedenken unterliegt.

V. Derzeit anhängiges Verfahren beim EuGH: C-260/13 „Aykul“⁸⁴)

Zur Zeit ist beim EuGH ein Vorabentscheidungsverfahren anhängig, in dem es um die Frage geht, ob einer deutschen Fahrerlaubnisbehörde die Befugnis zukommt, einem nicht im Bundesgebiet wohnenden Unionsbürger die EU-/EWR-Fahrerlaubnis zu entziehen, womit der Betroffene von dieser in Deutschland keinen Gebrauch machen darf⁸⁵). Das betrifft die Fallgestaltung, dass Eignungsbedenken nach den Regeln des Aufenthaltsstaates aufgrund von Umständen nach Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis verwirklicht wurden. Hätte der Fahrerlaubnisinhaber einen Wohnsitz im Aufenthaltsstaat, dürfte die Führerscheinbehörde dieses Staates den Eignungszweifeln nach nationalem Recht nachgehen und auch die Gültigkeit der Fahrerlaubnis in diesem Land aberkennen. Denn die maßgeblichen Umstände wurden nach Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis verwirklicht. Nach der Rechtsprechung des EuGH steht in diesen Fällen die Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen anderen EU-Mitgliedstaat der Geltendmachung von Eignungszweifeln nach nationalem Recht nicht entgegen⁸⁶). Das Verwaltungsgericht Augsburg⁸⁷) hat hierzu entschieden, dass unter Berufung auf Art. 8 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie nur die Behörden des Mitgliedstaates des ordentlichen Wohnsitzes zu einer Einschränkung,

Aussetzung, Entzug oder Aufhebung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis berechtigt sind. Dieses Gericht hat damit die sachliche Zuständigkeit der Behörden des Aufenthaltsstaates, in dem kein ordentlicher Wohnsitz besteht, für solche Maßnahmen verneint.

Das Verwaltungsgericht Sigmaringen betont in seinem Vorlagebeschluss an den EuGH⁸⁸), dass ein effektiver Schutz vor der Teilnahme fahrunegeeigneter Personen auch in einem solchen Fall durch die Behörden des Aufenthaltsstaates erreicht werden müsse. Auch nach mehr als 20 Jahren seit Inkrafttreten der Zweiten Führerschein-Richtlinie sei weder das europäische Fahrerlaubnisrecht harmonisiert noch Informationspflichten und Reaktionszeiten der Mitgliedstaaten geregelt. Wäre allein der Ausstellerstaat zu entsprechenden Maßnahmen gegenüber einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis befugt, hätten diese Punkte spätestens in der Dritten Führerschein-Richtlinie geregelt werden müssen, um eine effektive Reaktion gegenüber ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern sicherzustellen. Beiden Fällen lagen Eignungszweifel aufgrund von Cannabiskonsum zugrunde.

Der Generalanwalt hält das Vorgehen der nationalen Verkehrsbehörden des Staates, in dem der Betroffene keinen ordentlichen Wohnsitz unterhält, dort aber von der Fahrerlaubnis Gebrauch macht, in einem solchen Fall von der Regelung in Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie für gedeckt. Nur so könne die Verkehrssicherheit gefördert werden. Weiter seien Art. 11 Abs. 4 Unterabsätze 1 und 3 der Dritten Führerschein-Richtlinie, in denen der Ausstellerstaat tätig werde, vom Anwendungsbereich des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie zu trennen. Diese Norm bezwecke auch eine strengere Regelung als die Vorschrift des Art. 8 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie⁸⁹).

Die Entscheidung des EuGH bleibt abzuwarten.

Es ist zu bezweifeln, ob damit ein zahlenmäßig ins Gewicht fallender neuer Problembereich des „Führerscheintourismus“ zu besorgen ist⁹⁰). Denn der „Führerscheintourismus“ ist – wie oben dargestellt – dadurch gekennzeichnet, dass sich ein Betroffener nach Entzug in einem Land die Fahrerlaubnis eines anderen EU-Mitgliedstaates verschafft und seinen gewöhnlichen Wohnsitz in das vorherige Aufenthaltsland zurückverlegt (oder den Wohnsitz dort behalten hatte – Wohnsitzverstoß). Die Variante, dass eine Person ihren Wohnsitz in einen anderen EU-Mitgliedstaat verlegt, dort eine Fahrerlaubnis erwirbt und unter Beibehaltung dieses Wohnsitzes häufiger in dem früheren Aufenthaltsstaat ein Kraftfahrzeug führt, dürfte aufgrund der dauerhaften Verlegung des Lebensmittelpunkts wohl selten anzutreffen sein. Eher ist der Fall möglich, dass der Wohnsitz in einem EU-Mitgliedstaat besteht und häufiger ein Kraftfahrzeug in einem anderen EU-Staat geführt wird. Das dürfte nur Grenzregionen betreffen und auch von der Anzahl überschaubar zu sein.

VI. Ergebnis

Die nationale Regelung zur Inlandungültigkeit von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen ist in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV (entsprechend Nr. 9 FeV) sowie in § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV europarechtswidrig, soweit die Versagung durch eine Verwaltungsbehörde als Tatbestand genannt ist. Hinsichtlich des Entzugs und eines Verzichts gilt das ebenfalls.

§ 28 Abs. 4 Satz 3 FeV wie auch § 29 Abs. 3 Satz 3 FeV sind ebenfalls europarechtswidrig und unterliegen auch erheblichen verfassungsrechtlichen Zweifeln.

Bei § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 FeV ist zweifelhaft, ob diese Norm europarechtskonform ist.

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1, 2, 4, 5, 7, 8 und 9 (soweit nicht auf die europarechtswidrigen Bestimmungen Bezug genommen ist) FeV stehen ebenso wie § 29 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 1, 2, 4 und 5 FeV mit Unionsrecht in Einklang.

Der Ordnungsgeber sollte die europarechtswidrigen Normen der unionsrechtlichen Lage anpassen, um für die Rechtsanwender eine in Einklang mit der europäischen Rechtslage stehende nationale Regelung bereitzuhalten. Da es sich nicht um ein förmliches Gesetz handelt, ist eine Änderungsverordnung mit überschaubarem Aufwand umsetzbar. So lange sind die nicht in Einklang mit dem Grundgesetz stehenden Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht anzuwenden⁹¹⁾. Soweit Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung europarechtlichen Richtlinien widersprechen, dürfen auch sie nicht angewendet werden⁹²⁾.

Fußnoten

- ¹⁾ In der europarechtlichen Diktion – sowohl hinsichtlich der Rechtsgrundlagen wie der Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs – wird fast durchgängig der Begriff des „Führerscheins“ verwendet. Dabei verschwimmt die Unterscheidung zwischen „Fahrerlaubnis“ (der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen) und Führerschein (die Berechtigung verkörperndes Dokument) im deutschen Recht. Für eine klare Darstellung werden die Begriffe „Fahrerlaubnis“ und „Führerschein“ nach dem deutschen Verständnis verwendet.
- ²⁾ Richtlinie 91/439/EWG vom 29.07.1991, ABl. I. 237/1 vom 24.08.1991.
- ³⁾ Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006, ABl. I. 403/18.
- ⁴⁾ EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbritter“, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.
- ⁵⁾ EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbritter“, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375 für die Zweite Führerschein-Richtlinie; EuGH, U.v. 26.04.2012, C-419/10, Rechtssache „Hofmann“, NJW 2012, 1935 = DAR 2012, 319 für die Dritte Führerschein-Richtlinie.
- ⁶⁾ Umsetzung in deutsches Recht in § 7 Abs. 1 FeV; vgl. BayVGh, B.v. 03.05.2012, 11 CS 11.2795, ZfS 2012, 416; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 7 FeV Rn. 1. Zum Sonderfall des Wohnsitzes von Schülern und Studenten § 7 Abs. 2 und 3 FeV. Zur strittigen Frage, ob 185 Tage Aufenthalt bei Erteilung der Fahrerlaubnis erfüllt sein müssen: BayVGh, B.v. 22.02.2010 – 11 CS 09.1934 – müssen nicht erfüllt sein; a. A. NdsOVG, B.v. 12.11.2013 – 12 ME 188/13 – DAR 2014, 44; VGh BW, B.v. 07.07.2014 – 10 S 242/14 – BA 51 (2014), 287 – 185 Tage Aufenthalt müssen im Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis erfüllt sein.
- ⁷⁾ EuGH, U.v. 26.06.2008, C-329/06, Rechtssache „Wiedemann“, C – 343/06, Rechtssache „Funk“ NJW 2008, 2403; U.v. 26.06.2008, C-334/06, Rechtssache „Zerche“, C-335/06, Rechtssache Schubert, C-336/06, Rechtssache „Seuke“, DAR 2008, 459.
- ⁸⁾ Maßnahmen im Sinn von Art. 8 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie bzw. Art. 11 Abs. 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie.
- ⁹⁾ EuGH, U.v. 01.03.2012, C-467/10, Rechtssache „Akyüz“, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192.
- ¹⁰⁾ BVerwG, U.v. 11.12.2008, 3 C 26/07, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = DAR 2009, 212; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 26 m. w. N.
- ¹¹⁾ EuGH, B.v. 22. November 2011, C-590/10, Rechtssache „Köppel“, NJW 2012, 2018 = DAR 2012, 198.
- ¹²⁾ BayVGh, B.v. 10.12.2013, 11 CS 13.2166, NJW 2014, 1547.
- ¹³⁾ Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 28.
- ¹⁴⁾ BVerwG, U.v. 25.08.2011, 3 C 9/11, Blutalkohol 49 (2012), 53; B.v. 15.08.2013, 3 B 38/13, DAR 2013, 594.
- ¹⁵⁾ OVG RhPf, U.v. 18.06.2010, 10 A 10411/10, Blutalkohol 47 (2010), 366; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 29; Koehl, DAR 2013, 241/245.
- ¹⁶⁾ BVerwG, U.v. 25.02.2010, 3 C 15/09, BVerwGE 136, 149 = NJW 2010, 1828 = DAR 2010, 340.
- ¹⁷⁾ BayVGh, B.v. 03.05.2012, 11 CS 11.2795, ZfS 2012, 416; Koehl, DAR 2012, 446/449; Geiger, DAR 2014, 121/122.
- ¹⁸⁾ BayVGh, U.v. 25.09.2012, 11 B 10.2427, NZV 2013, 259; Koehl, DAR 2013, 241/245; ders., DAR 2012, 446.
- ¹⁹⁾ BVerwG, U.v. 25.08.2011, 3 C 25/10, BVerwGE 140, 256 = NJW 2012, 96 = DAR 2012, 96.
- ²⁰⁾ „Zugriffsrecht“: BVerwG, U.v. 11.12.2008, 3 C 26/07, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = DAR 2009, 212.

- ²¹⁾ EuGH, B.v. 03.07.2008, C-225/07, Rechtssache „Möginger“, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582.
- ²²⁾ EuGH, U.v. 20.11.2008, C-1/07, Rechtssache „Weber“, NJW 2008, 3767 = DAR 2009, 26.
- ²³⁾ EuGH, U.v. 13.10.2011, C-224/10, Rechtssache „Apelt“, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.
- ²⁴⁾ EuGH, U.v. 13. Oktober 2011, C-224/10, Rechtssache „Apelt“, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.
- ²⁵⁾ So ausdrücklich: EuGH, U.v. 01.03.2012, C- 467/10, Rechtssache „Akyüz“, NJW 2012, 1341, Rn. 57 ff. EuGH, U.v. 13. Oktober 2011, C-224/10, Rechtssache „Apelt“, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.
- ²⁶⁾ So ausdrücklich: EuGH, U.v. 01.03.2012, C- 467/10, Rechtssache „Akyüz“, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192, Rn. 57 ff.
- ²⁷⁾ Dauer, NJW 2012, 1345/1346; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 42; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 35.
- ²⁸⁾ unter Beachtung des Wohnsitzprinzips.
- ²⁹⁾ grundlegend: EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbritter“, DAR 2006, 375; deutlich in EuGH, U.v. 01.03.2012, C- 467/10, Rechtssache „Akyüz“, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192, Rn. 42.
- ³⁰⁾ Hierzu ebenfalls grundlegend: EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbritter“, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.
- ³¹⁾ BVerwG, U.v. 28.06.2012, 3 C 30/11, NJW 2012, 3669 = DAR 2012, 595: Widerlegung der geltend gemachten Überwindung einer früheren Alkoholabhängigkeit vor Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis durch Alkoholisierung nach Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis.
- ³²⁾ Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn, Zypern.
- ³³⁾ Island, Liechtenstein, Norwegen.
- ³⁴⁾ § 2 Abs. 11 StVG beinhaltet lediglich eine Verweisung auf die Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung.
- ³⁵⁾ Art. 1 Nr. 4 lit. a) aa) der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 7. Januar 2009, BGBl I S. 29, Inkrafttreten 19. Januar 2009. Vorherige Fassung seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung: „2. die zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie als Student oder Schüler im Sinn von § 7 Abs. 2 die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben haben;“.
- ³⁶⁾ Begründung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, BR-Drs. 851/08, S. 5 f., 11.
- ³⁷⁾ EuGH, U.v. 19.05.2011, C-184/10, Rechtssache „Grasser“, NJW 2011, 3635 = DAR 2011, 385.
- ³⁸⁾ Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 31; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 19.
- ³⁹⁾ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.08.1998, BGBl I S. 2214; inhaltlich gleich: Neubekanntmachung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13.12.2010, BGBl I. 1980.
- ⁴⁰⁾ Zur ursprünglichen, sehr knappen Begründung BR-Drs. 443/98, S. 284 f.
- ⁴¹⁾ So ausdrücklich Begründung zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, BR-Drs. 851/08, S. 7 f.
- ⁴²⁾ NJW 2012, 1935 = DAR 2012, 319.
- ⁴³⁾ BVerwG, U.v. 11.12.2008, 3 C 26/07, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = DAR 2009, 212 („Zugriffsrecht“).
- ⁴⁴⁾ So ausdrücklich: EuGH, U.v. 01.03.2012, C-467/10, Rechtssache „Akyüz“, „“, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192.
- ⁴⁵⁾ Vgl. Dauer, NJW 2012, 1343/1344.
- ⁴⁶⁾ So auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 43; Dauer, NJW 2010, 2758/2760; a. A. VGH BW, B.v. 02.02.2009, 10 S 3323/08, NZV 2009, 359; BayVGH, B.v. 12.12.2008, 11 CS 08.1396, juris; OLG Hamburg, B.v. 29.09.2011, 3 – 44/11 (REV), 3 – 44/11 (REV) – 1 Ss 105/11, DAR 2011, 64; wohl BVerwG, U.v. 11.12.2008, 3 C 38/07, ZfS 2009, 233.
- ⁴⁷⁾ Vgl. hierzu EuGH, U.v. 01.03.2012, C-467/10, Rechtssache „Akyüz“, DAR 2012, 192.
- ⁴⁸⁾ Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 42.
- ⁴⁹⁾ Art. 1 Nr. 15 lit. b) aa) der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 2002, BGBl I S. 3267, Inkrafttreten 1. September 2002.
- ⁵⁰⁾ BR-Drs. 497/02 S. 67 f.
- ⁵¹⁾ EuGH.; B.v. 03.07.2008, C-225/07, Rechtssache „Möginger“, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582.
- ⁵²⁾ BVerwG, U.v. 25.08.2011, 3 C 28/10, DAR 2012, 102; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 44.
- ⁵³⁾ BVerwG, U.v. 25.08.2011, 3 C 28/10, DAR 2012, 102; VGH BW, B.v. 18.11.2010, 10 S 1837/10, BA 48 (2011), 118 m. w. N. als „entzugsähnliche Maßnahme“; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 37; mit Zweifeln: Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 45 m. w. N

- ⁵⁴⁾ BVerwG, U.v. 13.02.2014, 3 C 1/13, BVerwGE 149, 74 = NJW 2014, 2214 = ZfS 2014, 296; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 37.
- ⁵⁵⁾ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.08.1998, BGBl I S. 2214. Würde zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 FeV mit Art. 1 Nr. 15 lit. b) bb) der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 2002, BGBl I S. 3267, Inkrafttreten 1. September 2002.
- ⁵⁶⁾ EuGH, B.v. 28.09.2006, C-340/05, Rechtssache „Kremer“, NJW 2007, 1863 = DAR 2007, 77; B.v. 03.07.2008, C-225/07, Rechtssache „Möginger“, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582; U.v. 20.11.2008, C-1/07, Rechtssache „Weber“, NJW 2008, 3767 = DAR 2009, 26.
- ⁵⁷⁾ Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 46.
- ⁵⁸⁾ Art. 1 Nr. 7 lit. a) cc) der Fünften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 17. Dezember 2010, BGBl I S. 2279, Inkrafttreten 1. Januar 2011.
- ⁵⁹⁾ BR-Drs. 580/10, S. 26
- ⁶⁰⁾ Die in Bezug genommenen Entscheidungen des EuGH hatten jeweils Sachverhalte zum Gegenstand, in denen zuvor eine Sperrfrist oder ein Fahrverbot verhängt worden war.
- ⁶¹⁾ EuGH, U.v. 20.11.2008, C-321/07, „Schwarz“, juris Rn. 95 ff, DAR 2009, 191.
- ⁶²⁾ Vgl. zum Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip: EuGH, U.v. 19.05.2011, C-184/10, Rechtssache „Grasser“, NJW 2011, 3635 = DAR 2011, 385.
- ⁶³⁾ Ebenso: Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 47.
- ⁶⁴⁾ Art. 1 Nr. 8 lit. c der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012, BGBl I S. 1394, Inkrafttreten 30. Juni 2012.
- ⁶⁵⁾ BR-Drs. 245/12, S. 28; Vgl. auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 48.
- ⁶⁶⁾ So die Begründung zu § 31 FeV, BR-Drs. 497/02, S. 70.
- ⁶⁷⁾ Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 49.
- ⁶⁸⁾ BayVGh, B.v. 03.05.2011, 11 C 10.2938, DAR 2011, 425 mit kritischer Anmerkung Geiger für den prüfungsfreien Umtausch eines totalgefälschten philippinischen Führerscheins in eine ungarische Fahrerlaubnis.
- ⁶⁹⁾ Art. 1 Nr. 8 lit. c der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012, BGBl I S. 1394, Inkrafttreten 30. Juni 2012.
- ⁷⁰⁾ Vgl. auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 50.
- ⁷¹⁾ BR-Drs. 78/14, S. 58; siehe auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 51.
- ⁷²⁾ EuGH, B.v. 22.11.2011, C-590/10, Rechtssache „Köpl“, NJW 2012, 2018 = DAR 2012, 198.
- ⁷³⁾ EuGH, U.v. 13.10.2011, C-224/10, Rechtssache „Apelt“, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.
- ⁷⁴⁾ Art. 1 Nr. 4 lit. a) bb) der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 7. Januar 2009, BGBl I S. 29, Inkrafttreten 19. Januar 2009.
- ⁷⁵⁾ EuGH, B.v. 03.07.2008, C-225/07, Rechtssache „Möginger“, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582.
- ⁷⁶⁾ Vgl. bereits: EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbriiter“, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.
- ⁷⁷⁾ Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV, vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 61.
- ⁷⁸⁾ BVerfG, B.v. 22.09.2011, 2 BvR 947/11, BVerfGK 19, 74 = DAR 2012, 14; OVG RhPf, B.v. 17.02.2010, 10 B 11351/09, NJW 2010, 2825 = DAR 2010, 406; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 53; a.A. BayVGh, B.v. 21.12.2009, 11 CS 09.1791, DAR 2010, 103; vgl. Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 43; OLG HH, B.v. 29.09.2011, 3 - 44/11 (REV), 3 - 44/11 (REV) - 1 Ss 105/11, DAR 2011, 647.
- ⁷⁹⁾ BR-Drs. 851/08, S. 12.
- ⁸⁰⁾ So schon: EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbriiter“, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.
- ⁸¹⁾ BVerfG, B.v. 22.09.2011, 2 BvR 947/11, BVerfGK 19, 74 = DAR 2012, 14; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 53 f.
- ⁸²⁾ So: BVerwG, U.v. 13.02.2014, 3 C 1/13, BVerwGE 149, 74 = NJW 2014, 2214 = ZfS 2014, 296.
- ⁸³⁾ Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 29 FeV Rn. 8.
- ⁸⁴⁾ Verfahren C-260/13, Rechtssache „Aykul“, mündliche Verhandlung hat am 19.6.2014 stattgefunden.
- ⁸⁵⁾ VG Sigmaringen, B.v. 30.04.2013, 4 K 133/13, DAR 2013, 410 – Vorlagebeschluss; vgl. auch Geiger, DAR 2014, 121/122.
- ⁸⁶⁾ EuGH, B.v. 06.04.2006, C-227/05, Rechtssache „Halbriiter“, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375; U.v. 01.03.2012, C- 467/10, Rechtssache „Akyüz“, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192, Rn. 42.
- ⁸⁷⁾ VG Augsburg, B.v. 18.07.2012, Au 7 S 12.801, juris, auszugsweise abgedruckt bei VG Sigmaringen, B.v. 30.4.2013, 4 K 133/13, DAR 2013, 410.
- ⁸⁸⁾ VG Sigmaringen, B.v. 30.04.2013, 4 K 133/13, DAR 2013, 410.
- ⁸⁹⁾ Schlussanträge des Generalanwalts Yves Bot vom 04.09.2014, Rn. 82 ff., abrufbar im Internet über www.curia.europa.eu.

⁹⁰⁾ So als Fazit auch: Koehl, NZV 2015, 7/12.

⁹¹⁾ Jarass in Jarass/Pieroth, GG, 13. Auflage 2014, Art. 20 Rn. 41a; Schmidt in Eyermann, VwGO, 14. Auflage 2014, § 47 Rn. 7.

⁹¹⁾ EuGH, U.v. 12.01.2010 – C-341/08 – NJW 2010, 587; BVerwG, U.v. 25.03.2010 – 2 C 72/08 – BVerwGE 136, 165.

Anschrift des Verfassers

Dietmar Zwerger
Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München
Bayerstraße 30
80335 München
Email: Dietmar.Zwerger@vg-m.bayern.de

NORBERT NITSCHKE

Führerscheintourismus unter strafrechtlichen Gesichtspunkten^{*)}

Führerscheintourismus, richtiger: Fahrerlaubnistourismus, ist nur zu einem relativ geringen Teil von strafrechtlicher Relevanz. Selbst in den Fällen, in denen der ausländische EU-Führerschein „zu Unrecht“ ausgestellt wurde, darf seine Anerkennung in Deutschland oder einem anderen Aufnahmestaat nur unter engen, genau definierten Voraussetzungen unterbleiben.

Die Erfahrungen in der Praxis zeigen, dass, beginnend bei der Polizei, über die Amts- und Staatsanwaltschaften, bis zu den Gerichten eine stärkere Sensibilisierung für die Voraussetzungen erforderlich ist, unter denen der kontrollierte Fahrzeugführer eines Fahrens ohne Fahrerlaubnis verdächtig ist, in welchem Grade er das ist und welche prozessualen, insbesondere auch restriktiven, Maßnahmen zulässig und verhältnismäßig sind. Soweit die geographische Verteilung der obergerichtlichen Entscheidungen und der Anrufungen des EuGH zu Fragen des Führerscheintourismus einen Rückschluss zulässt, dürfte der Schwerpunkt restriktiverer Verfolgung vom ersten Zugriff an im Süden Deutschlands liegen, während im Norden Restriktionen erst zum Abschluss eines Verfahrens zu erwarten sind. Auch mit der Anerkennung anderer europäischer Fahrerlaubnisse scheinen sich – legt man diese Daten zugrunde – die Behörden im Süden Deutschlands schwerer zu tun als im Norden. Statistisch ist dieser Eindruck mangels erhobener Daten jedoch nicht untersetzt.

Es muss aber eine bundesweite Einheitlichkeit nicht erst der Rechtsprechung gewährleistet sein. Bereits bei der Aufnahme von Ermittlungen und der Einleitung eines Verfahrens müssen sich nach meinen – statistisch nicht unteretzten – Kenntnissen die Strafverfolgungsbehörden die Vorschriften der §§ 152 Abs. 2 und 160 Abs. 2 StPO immer wieder vor Augen halten. Der Verdacht einer Fahrt ohne Fahrerlaubnis ist nicht dadurch begründet, dass der Kontrollierte, der spätere Beschuldigte also, einen ausländischen EU-Führerschein vorlegt und die Bedenken der Verfolgungsbehörden in Bezug auf die Gültigkeit dieses Führerscheins nicht zu entkräften vermag. Vielmehr ist ein ausländischer EU-Führerschein im Strafprozess so lange als gültig anzusehen, bis die Unwirksamkeit der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den anderen europäischen Ausstellerstaat nachgewiesen beziehungsweise die Anerkennungspflicht dieses Führerscheins sicher ausgeschlossen ist. Erst dann ist der objektive Tatbestand des § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG so weit erfüllt, dass von einem hinreichenden Verdacht auszugehen ist.

Auf die Fälle der Totalfälschungen möchte ich hier nicht eingehen, da sie allenfalls mittelbar mit den vorliegend thematisierten Formen des Führerscheintourismus in Verbindung stehen und ihre Ungültigkeit, soweit die Fälschung erkannt wird, unstrittig ist.

Vor diesem Hintergrund erlangt die Klärung der verwaltungsrechtlichen Vorfrage der Gültigkeit der ausländischen Fahrerlaubnis besondere Bedeutung. Für das Strafverfahren wäre demnach in allen streitigen Fahrerlaubnisfragen, die (verwaltungs-)gerichtshängig sind oder sein sollten, die Führung von sogenannten Vorermittlungen in einem AR-Vorgang oder aber die vorläufige Einstellung des Verfahrens gemäß § 154d StPO bis zur Klärung dieser Frage durchaus empfehlenswert.

^{*)} Referat für den Arbeitskreis I auf dem Verkehrsgerichtstag 2015.

Die in den vergangenen zirka 15 bis 20 Jahren aus Regelungslücken der Richtlinie 91/439 entstandenen Streitfragen waren intensiver Gegenstand der Rechtsprechung des EuGH und haben im Wesentlichen ihren Einzug in die Dritte Führerscheinrichtlinie, die Richtlinie 2006/126, gefunden. Ihnen ist zunächst der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse immanent. Als einzige vorstellbare Ausnahmen von diesem Grundsatz hat der EuGH in seiner Rechtsprechung im Wesentlichen drei Konstellationen benannt, die die Pflicht zur wechselseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnis aufheben.

Dies stellt zum einen den Fall dar, dass eine ausländische Fahrerlaubnis vor einer deutschen erteilt wurde und die Gültigkeitsdauer der deutschen Fahrerlaubnis aufgrund deliktischen Verhaltens überdauert, wobei die alte, ausländische Fahrerlaubnis aufgrund zwischenzeitlichen EU-Beitritts des Ausstellerstaates nunmehr anzuerkennen wäre (Schwarz, EuGH C-321/07).

Eine weitere Fallgestaltung, die den Aufnahmestaat von einer Anerkennungspflicht entbindet ist die, dass ein „vorsorglicher“ Neuerwerb einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis erfolgt (Weber, EuGH C-1/07), also der neue Führerschein in der Zeit zwischen einer die Entziehung der Fahrerlaubnis begründenden deliktischen Handlung und der Vollstreckung der Rechtsfolge erlangt wird.

Die wohl häufigste Konstellation betrifft die Fälle, in denen eine neue Fahrerlaubnis nach Entziehung der bisherigen in einem anderen Mitgliedsstaat erworben wird. Hier hat der EuGH schnell klargestellt, dass innerhalb eines Fahrverbotes oder einer Sperrfrist erworbene Führerscheine keiner Anerkennungspflicht des jeweiligen Aufnahmestaates unterliegen. All diese Fälle sind letztlich unproblematisch.

Schwieriger gestalten sich die Fälle, in denen die neue Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperre erworben wurde und Zweifel an einer Anerkennungspflicht aus Zweifeln an der Einhaltung des Wohnsitzprinzips resultieren. Diese Zweifel führen jedoch nicht automatisch zu einer Unwirksamkeit der Fahrerlaubnis im Aufnahmestaat. Der Grundsatz des Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126, nach dem „die von den Mitgliedsstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt (werden)“, hat weiterhin grundsätzlich Vorrang vor den Regelungen des § 28 Abs. 4 Nr. 3, 4, Abs. 5 FeV, wie auch durch das OVG Münster in seiner jüngsten Entscheidung vom 09.12.2014 (16 A 265/11) nochmals bestätigt wurde.

Sofern sich aus vorliegenden Erkenntnissen Zweifel an der Einhaltung der Vorgaben der Richtlinie ergeben, hat grundsätzlich der Ausstellerstaat das alleinige Recht, über den Fortbestand der erteilten Fahrerlaubnis und somit die Gültigkeit des Führerscheins zu entscheiden. Nur, wie der EuGH in seinen Entscheidungen, beginnend 2003 mit „Kapper“ (EuGH C-476/01) darlegt und wie in der Konsequenz der europäischen Vorgaben in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV aufgenommen, wenn **unbestreitbare Erkenntnisse des Ausstellerstaates** vorliegen, nach denen die Fahrerlaubnis unter Verletzung der Richtlinie erteilt wurde, erlischt diese Anerkennungspflicht. Ausschließlich in diesen Fällen kann der Erwerber einer solchen Fahrerlaubnis zu Recht mit dem Vorwurf des Fahrens ohne Fahrerlaubnis konfrontiert werden.

Was aber sind Erkenntnisse des Ausstellerstaates? Wann sind sie unbestreitbar?

Negativinformationen wie zum Beispiel die fehlende Meldung an der behaupteten ausländischen Anschrift allein, die, von der Kommune des behaupteten Wohnsitzes stammend, gewiss als aus dem Ausstellerstaat stammende Erkenntnis anzusehen ist, können diesen Anforderungen nicht in jedem Fall gerecht werden. In mehreren Staaten der EU, so zum Beispiel in Großbritannien oder Irland, besteht überhaupt keine Meldepflicht. Er-

kenntnisse des Ausstellerstaates wären zum Beispiel in solchen Fällen nicht unbestreitbar.

Diesen Anforderungen können bereits dem Wortlaut nach solche Erkenntnisse ebenfalls nicht genügen, die allein aus dem Aufnahmestaat stammen. Hierzu zählt auch die Feststellung einer dauerhaften Meldeanschrift im Aufnahmestaat. Jedem von Ihnen ist bewusst, dass eine solche Meldeanschrift bereits innerhalb Deutschlands keine sichere Aussage über den tatsächlichen Aufenthalt einer Person trifft. Zahlreiche Menschen verfügen aus verschiedensten Gründen über Zweitwohnsitze, die aus zahlreichen Erwägungen zwar offiziell den Status eines Nebenwohnsitzes haben, gleichwohl jedoch das Zentrum des familiären und/oder beruflichen Lebens bilden können. Eine ununterbrochene Meldeanschrift im Inland stellt daher nicht nur keine Erkenntnis des Ausstellerstaates dar, aus ihr ist darüber hinaus keinesfalls sicher auf das Fehlen eines regelmäßig genutzten weiteren Wohnsitzes, möglicherweise im Ausstellerstaat, zu schließen.

Zweifelloos unbestreitbare Erkenntnisse, wie zum Beispiel das Ergebnis polizeilicher Ermittlungen, nach denen sich der Fahrerlaubnisinhaber ununterbrochen tatsächlich im Aufnahmestaat aufgehalten und an einem Aufenthalt im Ausstellerstaat auf diese Weise gehindert war, erfüllen die Voraussetzungen der „Erkenntnisse des Ausstellerstaates“ nicht, wenn sie allein im Aufnahmestaat gewonnen wurden. Sie sind allenfalls dazu geeignet, den Ausstellerstaat auf dem Verwaltungs- bzw. Rechtshilfsweg zur Prüfung seiner Entscheidung, eine Fahrerlaubnis zu erteilen, zu veranlassen.

Der Entscheidung des OLG Stuttgart vom 28.03.2014 (2 Ss 779/13) ist zu entnehmen, dass jedenfalls Untersuchungshandlungen der Behörden des Ausstellerstaates und Protokolle gerichtlicher Verhandlungen unter Umständen als Erkenntnisse des Ausstellerstaates angesehen werden können. Das Gericht hat hierbei deutlich gemacht, dass Äußerungen von Zeugen in einem Gerichtsverfahren nicht per se als private Erkenntnisse zu werten sind, nur weil es sich um Äußerungen einer Privatperson handelt. Vielmehr ist darauf abzustellen, dass diese Person sich als Zeuge in einem gerichtlichen Verfahren geäußert hat und diese Äußerungen gerichtlich protokolliert wurden. Zumindest sollte einer solchen Zeugenaussage aus einer richterlichen Vernehmung nicht weniger Gewicht zukommen, als den nachbarschaftlichen Äußerungen gegenüber den ermittelnden Polizei- oder Verwaltungsbehörden vor Ort. Ob diese Erkenntnisse hingegen unbestreitbar sind, wird, besonders bei erkennbaren Widersprüchen, durch die Entscheidungsgremien auch des Aufnahmestaates zu würdigen sein (ebenda).

Sicher als unbestreitbare Erkenntnis des Ausstellerstaates sind die – heute eher selten gewordenen und darüber hinaus explizit in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV aufgenommenen – Fälle anzusehen, in denen sich bereits der Eintrag eines Wohnsitzes in Deutschland auf dem ausländischen Führerschein findet. Gleiches kann zum Beispiel auch für unvollständige oder durch bloße Füllzahlen ergänzte Daten auf Führerscheinen gelten, die der zweifelsfreien Identifikation des Inhabers im Ausstellerstaat dienen.

In den Fällen, in denen das Wohnsitzprinzip durch falsche Angaben gegenüber dem Ausstellerstaat umgangen wird, entstehen auch Verdachtsmomente für eine Strafbarkeit gemäß § 271 StGB, die mittelbare Falschbeurkundung.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die ausstellende Behörde die ihr durch den Antragsteller zur Verfügung gestellten Angaben korrekt bearbeitet und den Führerschein „nach bestem Wissen und Gewissen“, also unter Einhaltung der im Ausstellerstaat geltenden rechtlichen Bestimmungen erteilt hat. Sofern die Angaben des Antragstellers falsch sind, hätte dieser sich einer mittelbaren Falschbeurkundung verdächtig gemacht, da es sich

auch bei einem ausländischen Führerschein um eine öffentliche Urkunde handelt. § 271 StGB unterscheidet nicht nach territorialer oder staatlicher Herkunft. Auch zum Nachweis dieser Tat wären jedoch unbestreitbare Erkenntnisse des Ausstellerstaates erforderlich; zum Beispiel zum Beleg dafür, dass der Verdächtige tatsächlich niemals seinen Lebensmittelpunkt über den erforderlichen Zeitraum im Ausstellerstaat oder die Fahrschule, die ihm eine bestandene Fahrerlaubnisprüfung quittiert, nie tatsächlich absolviert hatte.

Ermittlungen zu dieser Problematik werden unbedingt auch davon abhängen, ob in dem Ausstellerstaat die mittelbare Falschbeurkundung unter Strafe gestellt ist. Gemäß § 7 Abs. 2 StGB wären alle anderen Fälle auch in Deutschland nicht strafbar. Entsprechend werden zunächst Vorermittlungen über die Strafbarkeit eines dem Gedanken des § 271 StGB entsprechenden Verhaltens im Ausstellerstaat vonnöten sein. Ferner wird bei dieser, der Nutzung der „falschen“ Fahrerlaubnis vorgelagerten Handlung regelmäßig die eventuell bereits eingetretene Verfolgungsverjährung zu prüfen sein.

Darüber hinaus führt die Erlangung der Fahrerlaubnis durch eine mittelbare Falschbeurkundung nicht per se zu einer Unwirksamkeit der Erteilung. Sie basiert auf einem begünstigenden Verwaltungsakt des Ausstellerstaates und muss aufgrund der gewonnenen neuen Erkenntnisse zurückgenommen werden, um ihre Wirkung zu verlieren – und zwar durch den Ausstellerstaat.

Vor Ort lassen sich diese Fragen wohl nur sehr selten klären. Es bedarf daher einer Sensibilisierung der Polizeibeamten, die mit den Kontrollen befasst sind, einerseits alle erhebbaren Daten so gründlich und widerspruchsfrei wie möglich aufzunehmen. Zum anderen sollten, von offenkundigen Fälschungen abgesehen, restriktive Maßnahmen ohne vollstreckbaren Titel zur Vermeidung von Entschädigungsansprüchen unterbleiben.

Fraglich ist, ob der Inhaber einer als unwirksam anzusehenden Fahrerlaubnis einem Irrtum hinsichtlich der Gültigkeit unterliegen konnte, ob dieser Irrtum als Tatbestandsirrtum oder als Verbotsirrtum anzusehen ist und ob er gegebenenfalls vermeidbar war.

Angesichts der bereits seit geraumer Zeit geführten öffentlichen Diskussion über den Führerscheintourismus ist es zweifelhaft, dass ein Führerscheinbesitzer, der wissentlich unter Verwendung unrichtiger Angaben gegenüber den Behörden des Ausstellerstaates die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erwirkt hat, guten Glaubens bezüglich der Gültigkeit seines ausländischen EU-Führerscheins sein kann. Die Tatsache, dass er ihn nicht auf eine redliche Weise erworben hat, ist ihm genauso bewusst wie die Rechtswidrigkeit seines Handelns.

Ein Tatbestandsirrtum dahingehend, dass der Führerscheinbesitzer aufgrund einer ordentlich abgelegten Fahrerlaubnisprüfung, möglicherweise gar einer unserer MPU entsprechenden Untersuchung vor dem Erwerb der Fahrerlaubnis von einer trotzdem bestehenden Gültigkeit ausgeht, kann meines Erachtens ebenfalls verneint werden. Die herrschende Meinung der Rechtsprechung geht in solchen Fällen – zu Recht – von einem *dolus eventualis* aus (Lackner/Kühl StGB § 15 Rn 24; Roxin JuS 1964, 53, 61). Der Antragsteller nimmt aufgrund seines Vorgehens die Unwirksamkeit seiner neuen Fahrerlaubnis zumindest billigend in Kauf, sodass ein Tatbestandsirrtum auch in diesen Fällen ausscheidet. Doch auch ein Verbotsirrtum wird in diesen Fällen auszuschließen sein, da selbst bei Bejahen eines Tatbestandsirrtums der Antragsteller sehr wohl über die Notwendigkeiten und die bestehenden gesetzlichen Regelungen nachgedacht hat, also zumindest bewusst fahrlässig handelt.

Die Richtlinie 2006/126/EG ist jedermann zugänglich, die Voraussetzungen zum ordentlichen Wohnsitz, der gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchst. e Voraussetzung zum Erwerb der Fahrerlaubnis ist, in Artikel 12 der Richtlinie unmissverständlich definiert.

Anders muss sich dies aber schon bei Fällen verhalten, in denen der Neuerwerber seinen Lebensmittelpunkt tatsächlich verlegt, gleich aus welchem Grund.

Muss ein Antragsteller annehmen, schlechter gestellt zu sein, als eine Person, die ihren Wohnsitz nicht wechselt, wenn er aufgrund eines Umzuges in einen anderen EU-Mitgliedstaat, nicht mehr sicher feststellen kann, in welchem Land er die Voraussetzungen erfüllt, die Art. 12 der Dritten Führerscheinrichtlinie von ihm fordert? Die mittlerweile europaweite Freizügigkeit der Arbeitnehmer führt zu einer relevanten Zahl von Fällen, in denen Antragsteller auf den Neuerwerb einer Fahrerlaubnis vor genau diesem Problem stehen. Noch unsicherer ist die Frage des Lebensmittelpunktes bei Menschen zu beantworten, die der Arbeit „nachziehen“, zum Beispiel bei Erntehelfern oder Arbeitnehmern im Gastronomiegewerbe. Eine diskriminierungsfreie rechtssichere Situation bietet die Dritte Führerscheinrichtlinie für diesen Kreis der Antragsteller gegenwärtig nicht.

Ein weiteres Problem, das den Kern des Führerschein“tourismus“ nicht berührt, aber dennoch von nicht unerheblicher Bedeutung für unsere Arbeit ist, ist die Frage, wie mit den Inhabern ausländischer EU-Fahrerlaubnisse zu verfahren ist, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht in Deutschland haben, nie hatten, denen aber in Deutschland die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Vor dem gleichen Problem stehen im Übrigen auch Inhaber einer außereuropäischen Fahrerlaubnis.

§ 69b Abs. 1 StGB sieht vor, dass die Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu entziehen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung auszusprechen ist. Dieser Ausspruch hat dann die Wirkung der Aberkennung des Rechts, von dieser ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen.

Hierdurch entsteht eine Situation, die rechtlich nicht klar geregelt ist. Dies hat zur Folge, dass entweder der Fahrerlaubnisinhaber nach Ablauf der Sperrfrist behandelt werden müsste, als wäre ihm lediglich ein Fahrverbot auferlegt worden, was ihn gegenüber dem Inländer besser stellte. Diese Rechtslage bestand bis zur Änderung des § 69b StGB im Jahr 1998. Durch die Änderung des Wortlautes der Vorschrift ist also zu erkennen, dass der Gesetzgeber gerade die Folge eines faktischen Fahrverbots nicht länger beibehalten wollte.

Der Fahrerlaubnisinhaber muss sich demnach von einer Fahrerlaubnisbehörde das Recht, von seiner ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch machen zu dürfen, erteilen lassen. Hier besteht jedoch einerseits das Problem, dass sich die Zuständigkeiten der Fahrerlaubnisbehörden grundsätzlich nach dem Wohnsitz der Antragsteller richten. Der ausländische Antragsteller hat jedoch in Deutschland gerade keinen festen Wohnsitz, so dass unklar oder zumindest für den potenziellen Antragsteller nicht erkennbar ist, welche deutsche Fahrerlaubnisbehörde für ihn zuständig wäre. Wer also wäre verpflichtet, die Anerkennung der Fahrerlaubnis zu prüfen und zu bescheiden? Müsste der Fahrerlaubnisinhaber möglicherweise nicht in Deutschland, sondern bei der für ihn zuständigen Fahrerlaubnisbehörde seines Heimatstaates eine Neuerteilung oder Erneuerung der Fahrerlaubnis beantragen? Auf welcher Grundlage? Die Fahrerlaubnis ist ihm dort nie entzogen worden. Vor dieser Situation wäre der Fahrerlaubnisinhaber schlechter gestellt als ein Inländer.

Den Gesetzgeber wegen dieser inkonsequenten qualitativen Veränderung im Vergleich zum § 69b StGB a. F. zu schelten, würde an der aktuellen Gesetzeslage nichts ändern. Insofern kann ich darauf verzichten. Nach den Gesetzesmaterialien ging der deutsche Gesetzgeber davon aus, der Ausstellerstaat werde nach entsprechender Mitteilung die Fahrerlaubnis seinerseits entziehen (BT-Drs 13/6914, 93), was nach heutigem Kenntnisstand nicht nur zu optimistisch gefolgert war, sondern auch die Inhaber außereuropäischer Fahr-

erlaubnisse nicht berücksichtigt. Zur Überwachung oder Erzwingung dieser Entziehung stehen ebenso wenige Instrumentarien zur Verfügung, wie zu einer Neuerteilung des Rechts, von dieser ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen.

Besonders misslich ist in diesem Zusammenhang, dass das europäische Fahrerlaubnisregister, das ohnehin noch nicht errichtet ist, hierbei wenig hilfreich wäre. Denn dem Delinquenten wird ja in diesen Fällen nicht die Fahrerlaubnis entzogen. Er verliert lediglich das Recht, sie in Deutschland zu benutzen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 13.02.2014 (3 C 1.13) die Auffassung bekräftigt, dass die erneute Anerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis eines entsprechenden Zulassungsverfahrens im Inland bedürfe. Damit folgt es der eingangs schon erwähnten Entscheidung (Fall Schwarz) des EuGH aus dem Februar 2009, in der dem Aufnahmestaat das Recht, die ausländische Fahrerlaubnis in einem vergleichbaren Fall nicht anzuerkennen, eingeräumt wird, da nach der Entziehung gerade keine neue Eignungsprüfung erfolgt sei.

Beide Fälle stellten eine Ungleichbehandlung, also eine Diskriminierung dar, wären also in dieser Form nicht mit geltendem EU-Recht vereinbar. Hinzu kommt, dass Art. 2 Abs. 1 der Dritten Führerscheinrichtlinie alle Mitgliedstaaten zur wechselseitigen Anerkennung ihrer jeweiligen Fahrerlaubnisse verpflichtet. Ob sich der EuGH in seiner diesbezüglich angerufenen Entscheidung einer dieser beiden Möglichkeiten bedient oder einen dritten Weg sucht, bleibt abzuwarten. Letztlich scheitern momentan alle Versuche, wirksame Strafen und Maßnahmen zu entwickeln, an der fehlenden Einheitlichkeit des Fahrerlaubnisrechts innerhalb der EU und der dem Führerscheinabkommen beigetretenen Staaten.

Fraglich ist ferner, ob der Fahrerlaubnisinhaber diese Rechtslage zu durchschauen vermag und erkennt, dass er der Pflicht unterliegt, sich die Benutzung seiner „alten“ Fahrerlaubnis im Inland wieder genehmigen zu lassen. Beim Irrtum über die Genehmigungspflicht geht die Rechtsprechung überwiegend von einem bloßen **Verbotsirrtum** aus (vgl. OLG Celle NJW 1987, 1563). Vor diesem Hintergrund wäre wohl zumindest eine erste Fahrt nach Ablauf der Sperrfrist nicht als strafwürdig anzusehen, denn unter Berücksichtigung der verschiedenen Fahrerlaubnis-Rechtssysteme innerhalb der EU wird ein solcher Irrtum für den Fahrzeugführer kaum zu vermeiden sein.

Hilfreich wäre zur wirksamen Umsetzung der Dritten Führerscheinrichtlinie letztlich die Installation eines europaweiten **Fahreignungsregisters**. Es versetzte die Fahrerlaubnisbehörden aller Mitgliedsstaaten auf den selben Informationsstand, sodass nicht nur der Führerscheintourismus durch die verbesserte Transparenz für die Ausstellungsbehörden eingeschränkt, sondern ihnen auch Maßnahmen gegen Inhaber durch sie erteilter Fahrerlaubnisse, die in Deutschland oder einem anderen Drittstaat einer Maßnahme gemäß § 69b StGB unterworfen sind, möglich würde.

Anschrift des Verfassers

Norbert Nitsche
Oberamtsanwalt Staatsanwaltschaft Potsdam
Bundesvorsitzender Deutscher Anwaltsverein e. V. (DAAV)
Achttersoll 2
24145 Kiel
Email: daav-bb-nitsche@t-online.de

DANIEL PLATE

Europäischer Führerscheintourismus – Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, Probleme und Lösungen *)

I. Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie

Zur Vereinheitlichung des Fahrerlaubnisrechts innerhalb der Europäischen Union sowie des Europäischen Wirtschaftsraumes hat der europäische Gesetzgeber die 2. EU-Führerscheinrichtlinie¹⁾ erlassen. Diese Richtlinie diente dem Zweck, das Fahrerlaubnisrecht hinsichtlich der Fahrerlaubnisklassen und der Erteilungsvoraussetzungen weitestgehend zu harmonisieren. Damit verbunden ist auch der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung einer in der Europäischen Union oder dem Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Fahrerlaubnis durch die übrigen Mitgliedsstaaten. Nach der Richtlinie sollte diese Anerkennungspflicht jedoch dann nicht bestehen, wenn in dem Aufnahmemitgliedsstaat bereits vor der Erteilung der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedsstaat eine Negativentscheidung (Entzug, Versagung oder Sperre) zur Fahrerlaubnis getroffen wurde.²⁾

Der Europäische Gerichtshof hat mit seinen Entscheidungen KAPPER³⁾, HALBRITTER⁴⁾ und KREMER⁵⁾ jedoch entschieden, dass eine in einem anderen Mitgliedsstaat erteilte EU-Fahrerlaubnis ungeachtet einer vorherigen Negativentscheidung des Aufnahmemitgliedsstaates der gegenseitigen Anerkennung unterliegt und die Anerkennungspflicht als ein wesentliches Element des Rechts auf Freizügigkeit bezeichnet⁶⁾. Diese Entscheidungen haben den sogenannten Führerscheintourismus maßgeblich ermöglicht.

Als Führerscheintourismus wird der rechtsmissbräuchliche Erwerb einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis zur Umgehung nationaler Erteilungsvoraussetzungen bezeichnet. Insbesondere werden auf diesem Weg Fahrerlaubnisse durch Personen erworben, die im Inland als ungeeignet gelten oder aber die die Fahrerlaubnis erst nach einem Nachweis der (wiederhergestellten) Eignung zurückerhalten können.

Um die rechtlich legale Möglichkeit des Führerscheintourismus zu beenden, hat der europäische Gesetzgeber unter Aufhebung der 2. Führerscheinrichtlinie die 3. Führerscheinrichtlinie⁷⁾ erlassen⁸⁾ und gleichzeitig die zur Zeit mehr als 110 verschiedenen Führerscheinstypen innerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes durch die Einführung eines einzigen Führerscheinstypens vereinheitlicht⁹⁾. Weiterhin wurde eine Modifikation der Bestimmungen zur gegenseitigen Anerkennung vorgenommen. Während die 2. Führerscheinrichtlinie in Art. 8 Abs. 4 die Ablehnung der Anerkennung noch in das Ermessen des umsetzenden Staates stellte („Ein Mitgliedstaat **kann** es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen...“), legt die 3. Führerscheinrichtlinie in Art. 11 Abs. 4 die verbindliche Ablehnung der gegenseitigen Anerkennung fest („Ein Mitgliedstaat **lehnt** es ab, einem Bewerber... Ein Mitgliedstaat **lehnt** die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab...“). Durch diese Vorgaben sollte verdeutlicht werden, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung wenigstens in den Fällen durchbrochen wird, in denen gegen den Inhaber zuvor in dem Aufnahmemitgliedsstaat eine Negativentscheidung zur Fahrerlaubnis getroffen wurde.

*) Geänderte Fassung des auf dem 53. VGT 2015 in Goslar gehaltenen Referates.

Auch hier hat der Europäische Gerichtshof mit seinem Urteil in der Rechtssache HOFFMANN¹⁰⁾ entschieden, dass eine solche Fahrerlaubnis weiterhin dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung unterliegt. Diese Entscheidung wird im Wesentlichen mit dem Recht der Freizügigkeit begründet und damit, dass ansonsten ausschließlich der Staat, der die Negativentscheidung zur Fahrerlaubnis zuvor getroffen hat, eine (in der gesamten Europäischen Union bzw. eine im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum) gültige Fahrerlaubnis erteilen könnte.

II. Ausnahmen vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung

Von dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung hat der Europäische Gerichtshof jedoch in mehreren verschiedenen Fällen entschieden, dass der aufnehmende Mitgliedsstaat die Anerkennung auf Grundlage der Richtlinie 2006/126/EG verweigern darf. In der Praxis sind dabei insbesondere zwei Fälle von Bedeutung:

1. Der aufnehmende Mitgliedsstaat kann die Anerkennung einer Fahrerlaubnis verweigern, wenn zuvor in dem aufnehmenden Mitgliedsstaat eine Negativentscheidung getroffen wurde, mit der Negativentscheidung eine (richterliche oder gesetzliche) Sperre für die (Neu)Erteilung der Fahrerlaubnis verhängt wurde und die neue EU-/EWR-Fahrerlaubnis innerhalb der Sperrfrist erteilt wurde. Die Verweigerung der Anerkennung wirkt auch nach Ablauf der Sperre fort.¹¹⁾

2. Weiterhin kann die Anerkennung durch den Aufnahmemitgliedsstaat auch dann verweigert werden, wenn die EU-/EWR-Fahrerlaubnis unter Missachtung des in Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG festgeschriebenen Wohnsitzerfordernisses erteilt wurde.¹²⁾

Um in diesen Fällen eine rechtlich richtige Anwendung der Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG sowie des Europäischen Gerichtshofes vornehmen zu können, ist es erforderlich, einige Begrifflichkeiten zu unterscheiden:

Im deutschen Recht wird zwischen der Fahrerlaubnis und dem Führerschein unterschieden. Bei der Fahrerlaubnis handelt es sich um das materielle Recht, Kraftfahrzeuge entsprechend der erteilten Fahrerlaubnisklassen führen zu dürfen. Ein Verstoß hiergegen stellt daher auch eine Straftat dar. Daneben steht das „bloße“ Ausweisdokument Führerschein. Der Führerschein dokumentiert die erteilten Fahrerlaubnisklassen und dient zum Nachweis der Fahrerlaubnis. Ein Verstoß gegen die Mitführungspflicht des Führerscheins stellt hingegen nur eine Ordnungswidrigkeit dar.¹³⁾

Viele Mitgliedsstaaten kennen eine Unterscheidung zwischen der Fahrerlaubnis und dem Führerschein nicht und setzen die Begrifflichkeiten insoweit gleich (z. B. driver's license, driving license, prawo jazdy etc.). Daher ist bei der Anwendung und Auslegung der Richtlinie 2006/126/EG auch jeweils zu prüfen, ob sich der Uniongesetzgeber auf das materielle Recht Fahrerlaubnis oder das Ausweisdokument Führerschein bezieht.¹⁴⁾

Diese Unterschiede werden auch auf dem Führerschein dokumentiert. Unter 4. a) wird das Datum der Ausstellung des (Ausweisdokumentes) Führerscheins eingetragen, während unter 10. „das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut in dem Führerschein einzutragen)“ eingetragen wird.¹⁵⁾ Diese Daten unterscheiden sich in vielen Fällen, da das Datum der Ausstellung des Führerscheins im Regelfall vom Datum der Erteilung der Fahrerlaubnis abweicht.

Eine Prüfung der Erteilungsvoraussetzungen für eine Fahrerlaubnis erfolgt in der Regel nur, wenn mit der Aushändigung des Führerscheins auch eine (weitere) Fahrerlaubnis(klasse) (neu)erteilt wird. D.h. mit der Aushändigung des Führerscheins erfolgt auch eine Änderung der Angaben unter 10. des Führerscheins (im Vergleich zum vorherigen Führerschein, sofern nicht erstmalig eine Fahrerlaubnis erteilt wird). Wird hingegen jedoch nur das Ausweisdokument Führerschein erneuert/ersetzt (auf Grund der Änderungen von Angaben zur Person, Verlustes, Diebstahls, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausweisdokumentes Führerschein etc.), erfolgt keine Prüfung der Erteilungsvoraussetzungen für die Fahrerlaubnis, da sich eine Änderung hinsichtlich der Fahrerlaubnis (Erteilung/Erweiterung/Verlängerung etc.) dadurch nicht ergeben hat.

Für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage hinsichtlich der Anerkennungspflicht ist jedoch immer auf das Datum der Erteilung (10.) der (ersten) Fahrerlaubnis(klasse) abzustellen.¹⁶⁾

1. Erwerb einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis während des Laufs einer Sperrfrist

Sofern eine Fahrerlaubnis strafgerichtlich entzogen wird, wird mit der Entziehung der Fahrerlaubnis auch immer eine Sperre für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis verhängt. Die Mindestsperrfrist beträgt 6 Monate. Daneben kann in einem Strafverfahren auch gegenüber einer Person, die keine Fahrerlaubnis besitzt, eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verhängt werden. Auch hier beträgt diese Mindestsperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis 6 Monate.¹⁷⁾

Im Fall der verwaltungsbehördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis gibt es keine generelle gesetzliche Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Eine gesetzliche Sperrfrist ist nur vorgesehen, wenn die Fahrerlaubnis auf Grund des Erreichens von 8 oder mehr Punkten¹⁸⁾ oder wegen der 3. Zuwiderhandlung innerhalb der Probezeit¹⁹⁾ entzogen wird. Die Sperrfrist beträgt dann 6 bzw. 3 Monate und beginnt mit der Ablieferung des Führerscheins. Eine gesetzliche Sperre im Fall der verwaltungsbehördlichen Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis existiert hingegen nicht.

Wird eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis während des Laufs einer Sperre erteilt, so findet diese Fahrerlaubnis im Aufnahmemitgliedsstaat keine Anerkennung. Diese Fahrerlaubnis wird auch nicht durch Ablauf der Sperrfrist im Aufnahmemitgliedsstaat wirksam. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrerlaubnis bisher nur vorläufig entzogen war und eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis nach der vorläufigen Entziehung, aber vor der endgültigen Entziehung erteilt wurde.²⁰⁾ Ungeklärt ist in diesem Zusammenhang bisher, ob eine durch ein Strafgericht verhängte Sperre auf Lebenszeit mit dem Unionsrecht vereinbar ist.

In dieser Fallkonstellation ist die bereits o.a. Unterscheidung zwischen Erteilung der Fahrerlaubnis und Ausstellung des Führerscheins unbedingt zu beachten. Um zu klären, ob die EU-/EWR-Fahrerlaubnis innerhalb einer Sperre erteilt wurde, ist auf das unter 10. auf dem Führerschein eingetragene Datum der Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis abzustellen. Sofern dieses Datum innerhalb der Sperrfrist liegt, unterliegt die EU-/EWR-Fahrerlaubnis nicht der gegenseitigen Anerkennungspflicht. Dies gilt auch dann, wenn z.B. das Ausstellungsdatum des Ausweisdokumentes Führerschein 4. a) außerhalb der Sperrfrist liegt. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang ausschließlich das Erteilungsdatum der Fahrerlaubnis.

Alle nationalen Negativentscheidungen zur Fahrerlaubnis werden im Fahreignungsregister beim Kraftfahrt-Bundesamt eingetragen.²¹⁾ Bestandteil dieser Eintragung ist auch die

Dauer und der Ablauf einer eventuellen Sperre. Behörden (Fahrerlaubnisbehörde, Polizei, Staatsanwaltschaft und Gerichte) können so über einen Auszug aus dem Fahreignungsregister sowie über den Online-Dienst ZEVIS (Zentrales Verkehrsinformationssystem des Kraftfahrt-Bundesamtes) prüfen (auch vor Ort während einer Verkehrskontrolle), ob die EU-/EWR-Fahrerlaubnis zum Führen Kraftfahrzeugen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland berechtigt.

2. Erwerb einer EU/EWR-Fahrerlaubnis unter Missachtung des Wohnsitzprinzips

Der Unionsgesetzgeber hat mit der Richtlinie 2006/136/EG auch eine Harmonisierung der Erteilungsvoraussetzungen vorgenommen und hierunter den Begriff des Wohnsitzes subsumiert. Dadurch ist gewährleistet, dass eine Fahrerlaubnis nur dort erworben bzw. ein Führerschein nur dort ausgestellt werden kann, wo der Betroffene auch seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Auf diese Weise wird vermieden, dass ein anderer Staat als der des ordentlichen Wohnsitzes eine Fahrerlaubnis erteilen kann. Der Betroffene kann sich also nicht den für sich „bequemsten“ Staat für die Erteilung einer Fahrerlaubnis frei aussuchen, sondern ist an den Staat seines ordentlichen Wohnsitzes gebunden.

In Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG wird der ordentliche Wohnsitz definiert: *„Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz 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.“*

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese letztgenannte Voraussetzung muss nicht erfüllt sein, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.“

Der nationale Gesetzgeber hat in § 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung den „ordentlichen Wohnsitz im Inland“ wie folgt definiert: *„(1) Eine Fahrerlaubnis darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber seinen ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hat. Dies wird 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, das heißt während mindestens 185 Tagen im Jahr, im Inland wohnt. Ein Bewerber, dessen persönliche Bindungen im Inland liegen, der sich aber aus beruflichen Gründen in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum aufhält, hat seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne dieser Vorschrift im Inland, sofern er regelmäßig hierhin zurückkehrt. Die Voraussetzung entfällt, wenn sich der Bewerber zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer in einem solchen Staat aufhält.“*

(2) Bewerber, die bislang ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten und die sich ausschließlich zum Zwecke des Besuchs einer Hochschule oder Schule in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens

über den Europäischen Wirtschaftsraum aufhalten, behalten ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland.

(3) Bewerber, die bislang ihren ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hatten und die sich ausschließlich wegen des Besuchs einer Hochschule oder Schule im Inland aufhalten, begründen keinen ordentlichen Wohnsitz im Inland. Ihnen wird die Fahrerlaubnis erteilt, wenn die Dauer des Aufenthalts mindestens sechs Monate beträgt.“

Ausgehend von diesen Definitionen des ordentlichen Wohnsitzes haben der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg²²⁾ sowie das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht²³⁾ klargestellt, dass das Wohnsitzerfordernis nur dann als gegeben angesehen werden kann, wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis die 185 Tage des Aufenthalts bereits verstrichen sind. Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht führt hierzu aus: *„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 (4. April 2012) unstreitig noch keine 185 Tage verstrichen.“*²⁴⁾

Das Bundesverwaltungsgericht hatte zuvor noch offen gelassen²⁵⁾, ob zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis die 185 Tage bereits verstrichen sein müssen. Der Europäische Gerichtshof hingegen geht jedoch davon aus, dass der erteilende Staat erst nach 185 Tagen überhaupt prüfen kann, ob die Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen: *„Wird diese Voraussetzung nämlich in einem solchen Fall nicht beachtet, ist es für die zuständigen Behörden des Ausstellermitgliedstaats schwierig, wenn nicht gar unmöglich, zu prüfen, ob die anderen von der Richtlinie 91/439 aufgestellten Voraussetzungen beachtet wurden. Unterbleibt eine solche Prüfung, ist es möglich, dass der Inhaber der so erteilten Fahrerlaubnis u. a. nicht über die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse und die dazu erforderliche Eignung verfügt und damit eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt. Zudem würde der in Art 7 Abs. 5 dieser Richtlinie aufgestellte Grundsatz in Frage gestellt, dass jede Person nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein kann.“*²⁶⁾

In logischer Konsequenz dieser Ausführungen des Europäischen Gerichtshofes kann die Erteilung der Fahrerlaubnis auch erst nach 185 Tagen des Aufenthalts erfolgen, denn vorher ist es dem erteilenden Staat unmöglich zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung überhaupt vorliegen.

Sofern die Erteilung der Fahrerlaubnis nun bereits vor dem Ablauf von 185 Tagen des Aufenthalts erfolgt, liegt ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip i. S. d. Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes vor, der nicht zu einer Anerkennungspflicht im aufnehmenden Mitgliedsstaat führt.

Zur Definition des ordentlichen Wohnsitzes kann in diesem Zusammenhang die Auslegungshilfe der Europäischen Kommission zur Durchführungsverordnung 987/2009 zusätzlich herangezogen werden. Dort heißt es: *„Ein vorübergehender Aufenthalt ist ein bestimmter Zeitraum, während dessen Sie sich an einem anderen Ort als Ihrem gewöhnlichen*

Wohnort aufhalten, ohne jedoch Ihren „Mittelpunkt der Interessen“ dorthin zu verlagern.“ Liegen also die persönlichen und beruflichen Bindungen an unterschiedlichen Orten, ist auch hier weiterhin auf die persönlichen Bindungen abzustellen.

Ein (auch längerfristiger) berufsbedingter Aufenthalt führt also nicht dazu, dass am Ort der beruflichen Bindungen ein Wohnsitz i. S. d. Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG begründet wird. Zudem ist grundsätzlich schon dem Wortlaut nach zwischen Wohnsitz und Aufenthalt zu unterscheiden.²⁷⁾

Ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis liegt also auch dann vor, wenn der Betroffene sich zwar auf Grund beruflicher Bindungen für 185 Tage in dem Erteilungsstaat aufhält, die persönlichen Bindungen jedoch weiterhin in dem Aufnahmemitgliedsstaat liegen.

Vor diesem Hintergrund ist die Annahme, das Wohnsitzerfordernis sei bereits dann erfüllt, wenn der Betroffene lediglich beabsichtigt, sich für 185 Tage im Jahr im erteilenden Staat aufzuhalten, selbst dann unzutreffend, wenn der Betroffene sich tatsächlich entgegen der ursprünglichen Absicht nicht für 185 Tage im Jahr im erteilenden Staat aufhält. Weder der Wortlaut des Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG noch die o. a. Ausführungen des Europäischen Gerichtshofes lassen eine derartige rechtliche Auslegung zu. In Art. 12 heißt es „... während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.“. Der Unionsgesetzgeber stellt also auf den tatsächlichen und nicht auf einen geplanten/beabsichtigten Aufenthalt ab.

Auch in diesem Fall ist zwingend auf das Erteilungsdatum der Fahrerlaubnis (10.) abzustellen. Zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis müssen bereits 185 Tage des Aufenthalts verstrichen sein. Dies gilt z. B. auch dann, wenn der Führerschein (4. a)) erst nach 185 Tagen des Aufenthalts (erneut) ausgestellt wird, die Erteilung aber bereits vor dem Ablauf von 185 Tagen erfolgte.

Der Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip muss sich aus dem Führerschein selbst oder aber aus unstreitbaren Informationen des Erteilungs-/Ausstellerstaates ergeben. Diese Erkenntnisquellen sind nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofes abschließend und erschöpfend.²⁸⁾

Einige Mitgliedsstaaten machen von der Möglichkeit Gebrauch, unter 8. auf dem Führerschein den Wohnsitz des Inhabers zum Zeitpunkt der Erteilung einzutragen.²⁹⁾ Sofern unter 8. ein innerdeutscher Ort als Wohnsitz eingetragen ist, liegt offensichtlich ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip vor, da zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis ein Wohnsitz im Erteilungsstaat nicht gegeben war.

Daneben können unstreitbare Informationen des Erteilungsstaates herangezogen werden. Solche Informationen können über das Kraftfahrt-Bundesamt, die deutschen Auslandsvertretungen, die erteilenden Behörden oder die entsprechenden Ausländerbehörden des erteilenden Staates abgefragt werden. Zur Einholung dieser Informationen sind die Behörden des aufnehmenden Mitgliedsstaates nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofes auch ausdrücklich befugt. Ebenfalls obliegt die Bewertung dieser Informationen dem aufnehmenden Mitgliedsstaat.

Zu beachten ist jedoch, dass nicht alle Mitgliedsstaaten ein mit Deutschland vergleichbares Melderegister kennen und daher die Genauigkeit und Verlässlichkeit im Rahmen der Bewertung dieser Informationen kritisch zu prüfen ist.

Sofern sich der Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nicht aus dem Führerschein selbst ergibt, sind weitere Ermittlungen durch die Fahrerlaubnisbehörde bzw. Verfolgungsbehörde notwendig. Eine Prüfung vor Ort während einer Verkehrskontrolle dürfte insoweit nahezu unmöglich sein.

Hieraus ergibt sich folgendes Problem: Die fehlende Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland auf Grund einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis ergibt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unmittelbar aus dem Normbefehl der §§ 28 Abs. 4 S. 1, 29 Abs. 3 S. 1 FeV, ohne dass es zur Herbeiführung dieser Rechtsfolge eines konstitutiv-wirkenden Verwaltungsaktes bedarf. Der Betroffene darf also bereits vom Zeitpunkt der Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis keinen Gebrauch von dieser Fahrerlaubnis innerhalb der Bundesrepublik Deutschland machen.³⁰⁾

Sofern darüber hinaus die Fahrerlaubnisbehörde entsprechend der §§ 28 Abs. 4 S. 2, 29 Abs. 3 S. 2 FeV einen feststellenden Verwaltungsakt erlässt, um die fehlende Berechtigung nochmals ausdrücklich festzustellen, tritt dieser Verwaltungsakt als eigenständiger Rechtsgrund neben den o. a. Normbefehl. Erlangt dieser Verwaltungsakt Bestandskraft, so darf ein Betroffener, unabhängig von der unionsrechtlichen Vereinbarkeit dieser verwaltungsbehördlichen Entscheidung, von seiner EU-/EWR-Fahrerlaubnis innerhalb der Bundesrepublik Deutschland keinen Gebrauch machen.³¹⁾

III. Harmonisierung der Erteilungsvoraussetzungen hinsichtlich der Eignung

Mit der 3. EU-Führerscheinrichtlinie sind die Fahrerlaubnisklassen sowie einige Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis harmonisiert worden.

Im nationalen Recht wird zwischen der Befähigung und Eignung unterschieden.³²⁾ Im Bereich der Eignung erfolgt eine Unterscheidung zwischen der körperlichen, geistigen und charakterlichen Eignung.³³⁾ Hierbei handelt es sich insgesamt um Erteilungsvoraussetzungen, die über § 46 Abs. 3 und 4 FeV auch nach der Erteilung der Fahrerlaubnis weiterhin für den Inhaber einer Fahrerlaubnis gelten.

Zur Befähigung gehören „ausreichende Kenntnisse der beim Führen eines Kraftfahrzeugs zu beachtenden Vorschriften, der Gefahrenabwehr, technische Kenntnisse und Fertigkeiten zur sicheren Fahrzeugführung, sowie ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise und die Fähigkeit zur Umsetzung dieser Kenntnisse im Verkehr“.³⁴⁾ Die Überprüfung dieser Kenntnisse erfolgt durch die theoretische und die praktische Prüfung.

Im Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG sind unter 1. die „Mindestanforderungen an die Fahrprüfungen“ und unter 2. die „Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen beim Führen eines Kraftfahrzeugs“ festgelegt. Insoweit sind die Erteilungsvoraussetzungen hinsichtlich der Befähigung weitestgehend harmonisiert. Der nationale Gesetzgeber besitzt nur noch dahingehend Kompetenzen, die Dauer, Form und den genauen Inhalt der theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung auf Grundlage dieser Vorgaben ins nationale Recht umzusetzen.

Die Eignung als zweiter elementarer Bereich der Erteilungsvoraussetzungen ist keine genormte, nachprüfbare Funktion im naturwissenschaftlichen Sinn, sondern das Intaktsein einer Summe biologischer Funktionen (körperliche und geistige Eignung) sowie das Vorliegen der persönlichen Zuverlässigkeit und sittlichen Reife (charakterliche Eignung).³⁵⁾

Im Anhang III der Richtlinie 2006/126/EG sind die „Mindestanforderungen an die geistige und körperliche Tauglichkeit zum Führen eines Fahrzeugs“ definiert. Insoweit sind die Grundanforderungen an die geistige und körperliche Eignung harmonisiert.

Daneben kennt das nationale Recht noch den Bereich der charakterlichen Eignung. Dieser umfasst nach der o. a. Definition den Bereich der Eignung außerhalb der individuellen körperlichen und geistigen Gegebenheiten des Betroffenen. Hierzu zählt insbesondere die Fähigkeit und Bereitschaft sich an Gesetze und gesellschaftliche Regeln innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs zu halten.³⁶⁾ Dies entspricht insoweit dem aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 Grundgesetz ableitbaren Schutzauftrag der Fahrerlaubnisbehörden, das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs zu wahren. Bei der Gesamtheit der Verkehrsgesetze handelt es sich um Mindestschutzzvorschriften, um das allgemeine Risiko des Straßenverkehrs zu minimieren und zum Schutz höherrangiger Rechtsgüter wie Leben und körperliche Unversehrtheit.

Der gesamte Bereich der charakterlichen Eignung wird von der Richtlinie 2006/126/EG nicht erfasst und ist somit nicht harmonisiert. Jeder Mitgliedsstaat besitzt eigene unterschiedlich strenge Vorschriften zur charakterlichen Eignung. Dies betrifft sowohl den Umfang als auch den Inhalt.

Darüber hinaus ist eine eindeutige Zuordnung einzelner Mängel zu einem Eignungsbe- reich wie z. B. im Fall des Konsums von Betäubungsmitteln oder Alkohol und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht immer zweifelsfrei möglich. Gerade im Bereich der Betäu- bungsmittel und des Alkohols kann es sich um einen charakterlichen aber auch körper- lichen Eignungsmangel handeln.

Im Zusammenhang mit der Eignung ist es sinnvoll, auch die Diagnostik zur Überprü- fung der Eignung zu harmonisieren. Im nationalen Recht gibt es im Wesentlichen 3 ver- schiedene Instrumente zur Überprüfung der Eignung:

1. Ärztliche (fachärztliche, verkehrs- oder rechtsmedizinische) Untersuchung³⁷⁾,
2. medizinisch-psychologische Untersuchung³⁸⁾ und
3. Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers³⁹⁾.

Die Untersuchungen nach Nr. 1 und Nr. 3 dienen hauptsächlich zur Überprüfung der gei- stigen und körperlichen Eignung, während die Untersuchung nach Nr. 2 größtenteils der Überprüfung der charakterlichen Eignung dient. Die Untersuchungen nach 1 bis 3 können jedoch auch ergänzend zu einer anderen vorhergehenden Untersuchung nach Nr. 1 bis 3 herangezogen werden.

Bei allen 3 Untersuchungsmethoden handelt es sich um umfassende und geeignete In- strumente zur Überprüfung und Beurteilung der Kraftfahreignung.

Grundlage für alle Untersuchungen bilden die Begutachtungs-Leitlinien, die Kommen- tierung zu den Begutachtungs-Leitlinien sowie die Beurteilungskriterien. Auf Basis dieser Vorgaben werden sämtliche Untersuchungen durchgeführt und Gutachten erstellt, um ein- heitliche Beurteilungsstandards zu gewährleisten.

Der Bereich der Eignungsüberprüfung garantiert durch bundesweite Standards gleiche Beurteilungen bei gleichen Sachverhalten, die (bisher nur inzident) einer gerichtlichen Überprüfung zugänglich sind. Daher hat sich diese Methodik in der Praxis bewährt und legt z. B. auch eine Übertragung auf andere Rechtsbereiche (z. B. das Waffenrecht) nahe. Insoweit drängt es sich geradezu auf, den Bereich der charakterlichen Eignung sowie den Gesamtbereich der Untersuchung und Beurteilung der Eignung zu harmonisieren.

IV. Lösungsansätze

Zur wirksamen Unterbindung des Führerscheintourismus sind verschiedene Lösungsansätze auf Unionsebene und auch nationaler Ebene denkbar.

Auf Ebene der EU/des EWR wäre zum einen eine erneute Änderung der Richtlinie 2006/126/EG möglich, die noch deutlicher die Ausnahme der gegenseitigen Anerkennungspflicht herausstellt und bereits im Art. 2 der Richtlinie 2006/126/EG die Einschränkung der gegenseitigen Anerkennung durch den Zusatz „die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden *vorbehaltlich der Einschränkungen dieser Richtlinie* gegenseitig anerkannt“ festschreibt.

Darüber hinaus wäre die Dauer der Ablehnung der gegenseitigen Anerkennung in der Richtlinie selbst aufzunehmen. Ggf. ist eine Ermächtigungsgrundlage in der Richtlinie für die nationale Umsetzung ausreichend (vgl. z. B. die Tilgungsfristen in § 29 StVG).

Zum anderen ist aber auch die weitere Harmonisierung der Erteilungsvoraussetzungen (insbesondere charakterliche Eignung) inkl. der Beurteilungsinstrumente und -standards eine denkbare Lösungsmöglichkeit, die hilft, den Führerscheintourismus zumindest unattraktiver zu gestalten.

Auf nationaler Ebene sind hingegen nur solche Änderungen möglich, die im Einklang mit der Richtlinie 2006/126/EG und der dazu ergangenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes stehen.⁴⁰⁾ Hier kommt als einzige Alternative die Einführung (automatischer gesetzlicher) Sperren für die Erteilung einer Fahrerlaubnis im Fall der Entziehung und der Versagung einer Fahrerlaubnis in Betracht (s. II Nr. 1).⁴¹⁾ Würde man die aktuellen Tilgungsfristen des § 29 StVG für die Entziehung/Versagung einer Fahrerlaubnis zugrunde legen, käme man aktuell auf eine Sperrfrist von 15 Jahren (Tilgungsfrist von 10 Jahren gem. § 29 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVG, wobei die Frist gem. § 29 Abs. 5 StVG erst mit der (Neu)Erteilung der Fahrerlaubnis bzw. nach 5 Jahren beginnt).

Hierbei handelt es sich um eine wirksame Möglichkeit zur Unterbindung des Führerscheintourismus. In Ländern wie Frankreich oder Großbritannien gibt es bereits längere Sperren (z. B. 3 Jahre und mehr), die dort den Führerscheintourismus unterbinden.

Gleichzeitig ist es jedoch nicht erstrebenswert, Personen auf Grund langer gesetzlicher Fahrerlaubnissperren für 3, 5 oder 10 Jahre vom fahrerlaubnispflichtigen Straßenverkehr im Hinblick auf eine immer mobilere Gesellschaft mit zunehmenden Individualverkehr und im Hinblick auf große Flächenländer mit minimalstem öffentlichen Personennahverkehr auszuschließen. Daher kann die Einführung gesetzlicher Sperren nur mit der Einführung einer Möglichkeit, die Sperren vorzeitig aufheben zu lassen, einhergehen. Die Voraussetzungen für die Aufhebung der Sperre sollten inhaltsgleich mit den Voraussetzungen für die Erteilung (Nachweis von Eignung und ggf. Befähigung) einer Fahrerlaubnis sein, um den Aufwand für den Betroffenen und die Behörde so gering wie möglich zu halten. Auch hier wäre die Aufhebungsentscheidung inzident über die Ablehnung der Erteilung einer Fahrerlaubnis justiziabel und damit gerichtlichen Überprüfung zugänglich.

Fazit:

Ziel der Einführung automatischer gesetzlicher Sperren soll es sein, ungeeignete Personen von der fahrerlaubnispflichtigen Teilnahme am Straßenverkehr bis zur Wiederherstellung der Eignung und/oder Befähigung auszuschließen und den Führerscheintourismus auf Grund der Länge der Sperrfrist unattraktiv zu gestalten. Nur so kann das Interesse der

Allgemeinheit an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs, welches die Fahrerlaubnisbehörde nachhaltig zu vertreten hat, gewährleistet werden.

Fußnoten

- ¹⁾ Richtlinie 91/439/EWG vom 29.07.1991, ABl. I. 237/1 vom 24.08.1991.
- ²⁾ vgl. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG.
- ³⁾ EuGH, Urteil v. 29.04.2004 – C-476/01, DAR 2004, 333.
- ⁴⁾ EuGH, Beschluss v. 06.04.2006 – C-227/05, DAR 2006, 375.
- ⁵⁾ EuGH, Beschluss v. 28.09.2006 – C-340/05, DAR 2007, 77.
- ⁶⁾ EuGH, Urteil v. 29.04.2004 – C-476/01, Rz. 71.
- ⁷⁾ Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006, Abl. I. 403/18.
- ⁸⁾ BMVBS, Pressemitteilung v. 14.12.2006 – 227/2006.
- ⁹⁾ Nr. 3 der Erwägungen zur Richtlinie 2006/126/EG.
- ¹⁰⁾ EuGH, Urteil v. 26.04.2012 – C-419/10, DAR 2012, 319.
- ¹¹⁾ EuGH, Beschluss v. 03.07.2008 – C-225/07, DAR 2008, 582.
- ¹²⁾ EuGH, Urteile v. 26.06.2008 – C-329/06 u. C-343/06, NJW 2008, 2403.
- ¹³⁾ VG Osnabrück, Beschluss v. 04.02.2014 – 6 B 84/13.
- ¹⁴⁾ Nds. OVG, Beschluss v. 12.11.2013 – 12 ME 188/13.
- ¹⁵⁾ vgl. Anhang 1 Nr. 3 lit. d der Richtlinie 2006/126/EG.
- ¹⁶⁾ EuGH, Beschluss v. 22.11.2011 – C-590/10, DAR 2012, 198.
- ¹⁷⁾ vgl. § 69a StGB.
- ¹⁸⁾ vgl. § 4 Abs. 10 StVG.
- ¹⁹⁾ vgl. § 2a Abs. 5 S. 3 StVG.
- ²⁰⁾ EuGH, Urteil v. 13.10.2011 – C-224/10, DAR 2011, 629.
- ²¹⁾ vgl. § 28 StVG.
- ²²⁾ VGH BW, Beschluss vom 07.07.14 – 10 S 242/14.
- ²³⁾ Nds. OVG, Beschluss vom 12.11.13 – 12 ME 188/13.
- ²⁴⁾ Nds. OVG, Beschluss vom 12.11.13 – 12 ME 188/13, Rz. 8.
- ²⁵⁾ BVerwG, Urteil vom 30.05.13 – 3 C 18.12.
- ²⁶⁾ EuGH, Urteil vom 19.05.11 – C-184/10, Rz. 31, DAR 2011, 185.
- ²⁷⁾ vgl. allgemein z. B. § 132 Abs. 2 S. 2 BGB; Palandt, BGB Kommentar, 70. Auflage 2011, § 7 Rn. 2.
- ²⁸⁾ EuGH, Urteil v. 01.03.2012 – C-467/10, DAR 2012, 192.
- ²⁹⁾ vgl. Anhang 1 Nr. 3 lit. d der Richtlinie 2006/126/EG.
- ³⁰⁾ BVerwG, Urteil v. 25.08.2011 – 3 C 25.10.
- ³¹⁾ Nds. OVG, Beschluss v. 16.08.2010 – 12 ME 158/10.
- ³²⁾ vgl. § 2 Abs. 2 StVG.
- ³³⁾ Hentschel, 43. Auflage, § 2 StVG, Rz. 41.
- ³⁴⁾ Hentschel, 43. Auflage, § 2 StVG, Rz. 72.
- ³⁵⁾ Hentschel, 43. Auflage, § 2 StVG, Rz. 67.
- ³⁶⁾ Begutachtungs-Leitlinien, Kommentar, 2. Auflage, Kap. 3.14, S. 208.
- ³⁷⁾ vgl. § 11 Abs. 2 FeV.
- ³⁸⁾ vgl. § 11 Abs. 3 FeV.
- ³⁹⁾ vgl. § 11 Abs. 4 FeV.
- ⁴⁰⁾ EuGH, Urteil v. 12.01.2010 – C-341/08, NJW 2010, 587; BVerwG, Urteil v. 2503.2010 – 2 C 72.08, BVerwGE 136, 165.
- ⁴¹⁾ vgl. Plate/Hillmann, Schluss mit dem Führerscheintourismus – Ein Lösungsvorschlag, DAR 2014, 7 ff.

Anschrift des Verfassers

Daniel Plate
Abteilungsleiter Ordnungsamt Landkreis Cloppenburg
Eschstraße 29
49661 Cloppenburg
Email: plate@lkclp.de

KRISTINA BENECKE

Europäischer Führerscheintourismus^{*)}

Die Anerkennung ausländischer Führerscheine stellt regelmäßig Fahrerlaubnisbehörden, Gerichte und Anwälte vor erhebliche Probleme. Der EuGH hat sich für eine Anerkennungsverpflichtung ausgesprochen und Ausnahmen nur in engen Grenzen gebilligt. Wo diese Grundsatzentscheidung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht gut geheißen wird, wird versucht, maximal auszuloten, die abschließenden und erschöpfenden Erkenntnisquellen zu erweitern und damit die Grenzen der Nichtanerkennung zu verschieben.

Daher gibt es bei den Straf- und Verwaltungsgerichten immer wieder Fälle, in denen auf Quellen zurückgegriffen wird, die entgegen der Rechtsprechung des EuGH nicht vom „Ausstellerstaat herrühren“. § 28 Abs. 4 FeV ist trotz umfänglicher Aufzählungen in einigen Passagen nicht präzise genug formuliert und lässt nicht nur Fragen nach der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnismaßnahme, sondern auch der Herkunft der Wohnsitzinformationen offen.

Für den Nachweis eines rechtswidrigen Führerscheintourismus müssen sowohl im Verwaltungs- als auch im Strafverfahren die prozessualen Fragen der Darlegungs- und Beweislast gewahrt bleiben. Wenn ein Wohnsitzverstoß nicht mit den vom EuGH gebilligten Möglichkeiten nachgewiesen werden kann, darf er nicht aus Wahrscheinlichkeitserwägungen dem weiteren Verfahren zugrunde gelegt werden. Aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit muss die Rechtsprechung des EuGH daher in jedem Fall durchgesetzt werden.

Weiterhin umstritten sind die Fälle, in denen eine EU-Fahrerlaubnis bereits vor Ablauf der 185-Tage-Frist erteilt wurde oder die Fahrerlaubnis im Wege des Umtauschs erworben wurde. Diese werden wohl erst noch dem EuGH zur Klärung zuzuleiten sein.

Anschrift der Verfasserin

Rechtsanwältin
Kristina Benecke
Planegger Straße 38
81241 München
Email: kristina.benecke@adac.de

^{*)} Presseinformation des Deutschen Verkehrsgerichtstages. Die schriftliche Fassung des Vortrages der Referentin wird im Tagungsband des Deutschen Verkehrsgerichtstages publiziert.

Arbeitskreis III: Neue Promillegrenzen für Radfahrer?*)

THOMAS DALDRUP

Neue Promillegrenzen für Radfahrer?**)

Aktuelle Forschungsergebnisse

Es fanden Versuche zur Überprüfung der Fahrsicherheit von Fahrradfahrern nach zunehmender Alkoholisierung statt. Hierzu wurde eine Teststrecke gewählt, wie sie im Bericht von Schewe beschrieben ist. Die Fahrten fanden draußen unter den gegebenen Witterungsbedingungen (Regen, Sonne, Kälte, Wärme) sowohl bei Tageslicht als auch nachts bei Straßenbeleuchtung statt. Im Vergleich zu den Versuchen von Schewe wurden die Anforderungen an die Fahrer durch ergänzend eingebaute Elemente, so unter anderem Reaktionstest, Ablenkung, Merken eines Wortes während der Fahrt, Vorbeifahren an Hindernissen und Verhalten bei Ereignissen wie zum Beispiel ballspielende Personen auf dem Radweg deutlich erhöht. Zusätzlich wurden die nach Trunkenheitsfahrt üblichen polizeiarztlichen Untersuchungen sowie augenärztliche Untersuchungen integriert. Auch wurde ein aufwändiges Screening durchgeführt, um evtl. Einnahmen von Drogen oder Medikamenten aufzudecken. Letztlich wurde die Versuchsdauer auf fast einen ganzen Tag ausgedehnt und die Alkoholaufnahme normal („typisch“) gestaltet. Ziel war es, Ausfallerscheinungen sowohl bei niedrigem als auch hohem Alkoholisierungsgrad zu dokumentieren. Weiteres Ziel war es, die Teilnehmer nicht zu gefährden; es war zu verhindern, dass es bei eventuellen Stürzen oder anderen Fahrauffälligkeiten zu Verletzungen kommen könnte.

Es zeigte sich, dass in der Gesamtzahl der Probanden die Fehlerzahl insbesondere ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,8 ‰ zunahm. Noch deutlicher wurde dies, wenn man die Fahrleistung im nüchternen Zustand in Relation zu den Fahrleistungen mit zunehmender Alkoholisierung setzte. Es zeigte sich, dass insgesamt bereits eine geringe Alkoholisierung zu einer Verschlechterung der Fahrleistung führt. Andererseits zeigte sich jedoch auch, dass einige auch bei Blutalkoholkonzentrationen bis 1,4 ‰ in der Lage sind, das Niveau ihrer Leistung beim Nüchternversuch zu halten. Einige wenige Probanden lagen hinsichtlich ihrer Auffälligkeiten sogar bei BAK-Werten $\geq 1,6$ ‰ noch innerhalb des Bereichs, der durchschnittlichen nüchternen Ausgangsniveaus aller Versuchsteilnehmer.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. rer. nat. Thomas Daldrup
Institut für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum Düsseldorf
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Moorenstraße 5
40225 Düsseldorf
Email: fortoxi@uni-duesseldorf.de

*) Die schriftliche Langfassung des Vortrages vom Referenten Prof. Dr. Dr. SCHEFFLER ist als Aufsatz in diesem Heft publiziert.

**) Presse-Information des Deutschen Verkehrsgerichtstages. Die von dem Autor/Referenten präsentierten aktuellen Forschungsergebnisse sind bereits veröffentlicht in BA 2015, 1 ff.

ROLAND HUHN

Die 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC^{*)}

Seit einigen Jahren sind alkoholauffällige Radfahrer in das Blickfeld der Presse und der Verkehrssicherheitsarbeit gelangt. Verkehrssicherheitsverbände fordern, die Promillegrenze für Radfahrer deutlich zu senken. Auch die Konferenzen der Innen- und Justizminister haben eine Gefährdung durch Radfahren und Alkohol erkannt.

Die unterschiedlichen Grenzen für die Fahrunsicherheit von Kraft- und Radfahrern lassen sich nicht einfach egalisieren: 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. Dieses Ergebnis haben die verkehrsmedizinischen Versuche mit Radfahrern in Düsseldorf, wie gerade von Herrn Prof. DALDRUP gehört, und in Mainz nicht erbracht.

Trotzdem ist die Frage berechtigt: Sind 1,6 Promille für Radfahrer nicht „zu viel“? Die Rechtsprechung benötigt für die Bestrafung wegen Fahrunsicherheit einen Beweiswert, ab dem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit niemand mehr sicher Rad fahren kann. 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 diese Grenze zu gelangen, wäre unseriös, weil die Berechnung von vielen Faktoren 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. Darauf wies zuletzt die Justizministerkonferenz im Herbst 2014 hin: „Da nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt, sehen die Justizministerinnen und Justizminister allerdings keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.“ Diese Aussage beschreibt die Theorie. Praktisch spielt die relative Fahrunsicherheit in der Arbeit von Polizei und Justiz keine Rolle. Es lässt sich kein veröffentlichtes Urteil finden, in dem ein Radfahrer wegen auffälliger Fahrweise unterhalb von 1,6 Promille ohne Unfallfolge bestraft worden wäre. Gerade bei Radfahrern stößt der Nachweis der Fahrunsicherheit durch Fahrfehler bei BAK-Werten unter 1,6 Promille auf große Schwierigkeiten.

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.“ Man könnte noch das Missachten roter Ampeln hinzunehmen. Auf Radfahrer lassen sich diese Indizien nicht so einfach übertragen.

^{*)} Dieser Beitrag ist eine gekürzte Fassung des Referats im Arbeitskreis III; die Vortragsform wurde beibehalten. Eine ausführliche, mit weiteren Grafiken versehene Darstellung des Referenten ist bereits veröffentlicht in BA 2014, Sup 14 (Heft 4).

Ein Rechtsanwalt, der einen nach § 316 StGB mit weniger als 1,6 Promille angeklagten Radfahrer zu verteidigen hat, kann sich die verbreiteten Vorurteile gegen Radfahrer zunutze machen. Er wird argumentieren, dass der von der Polizei beobachtete Fahrfehler seines Mandanten nicht alkoholtypisch sei, sondern häufig auch von nüchternen Radfahrern begangen werde. Damit könne dieser Verkehrsverstoß eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit nicht beweisen, so dass der Radfahrer freizusprechen sei. Diese Verteidigungsstrategie verspricht Aussicht auf Erfolg, denn bei nüchternen Fahrern verbreitete Verkehrsverstöße lassen keinen Schluss auf eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu. Für einen sicheren Nachweis der Fahrunsicherheit sind alkoholtypische Ausfallerscheinungen erforderlich. Denn selbstverständlich unterlaufen Fahrfehler auch nüchternen Fahrern. Die Rechtsprechung geht von einem statistischen Ansatz aus: Je seltener ein Fahrfehler von einem nüchternen Fahrer gemacht wird und je häufiger dieser Fahrfehler von alkoholisierten Fahrern begangen wird, desto eher ist die Annahme gerechtfertigt, der Fehler wäre dem Täter im nüchternen Zustand nicht unterlaufen (OLG Köln NZV 1995, 454; BGH NZV 1995, 301). Entsprechend taugen die besonders häufig beklagten fahrradtypischen Verkehrsverstöße nicht als Indiz für alkoholbedingt unaufmerksames oder sorgloses Verhalten.

Die Polizei hält diese Lage aus Gründen der Prävention für unbefriedigend. Sie kann einen angetrunkenen Radfahrer unterhalb des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht von der Weiterfahrt abhalten und hat außer gutem Zureden keine Handlungsoption. 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. Wenn die Rechtsprechung den absoluten Grenzwert aus Rechtsgründen nicht unter 1,6 Promille senken kann – 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 1991 bis 2005 war die Zahl der verunglückten Radfahrer unter Alkoholeinfluss auf einen Höchststand von 5.000 im Jahr gestiegen; seitdem sinkt sie wieder. 2013 wurden noch 3.432 verletzt oder getötet. Weitaus stärker ist die Zahl verunglückter alkoholisierter Autofahrer zurückgegangen. Wenn man 2009 in einem Diagramm beide Kurven fortgeführt hätte (siehe dazu Huhn, BA 2014, Sup 14f.) – die der Radfahrer als waagerechte, die der Autofahrer als gleichmäßig fallenden Linie –, dann hätten sie sich im Jahr 2015 getroffen. Es ist anders gekommen, weil die erfreuliche Entwicklung bei den Pkw-Fahrern 2011 ins Stocken geraten ist. Die Zahl der Alkoholunfälle von Radfahrern hat sich seit 2010 auf deutlich unter 4.000 stabilisiert.

Nicht nur die Verkehrsunfallstatistik deutet auf eine Verhaltensänderung hin: 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).

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. Unter den Verkehrsunfällen, bei denen Radfahrer die Hauptverursacher waren, nimmt die Unfallursache Alkohol eine der vorderen Stellen ein.

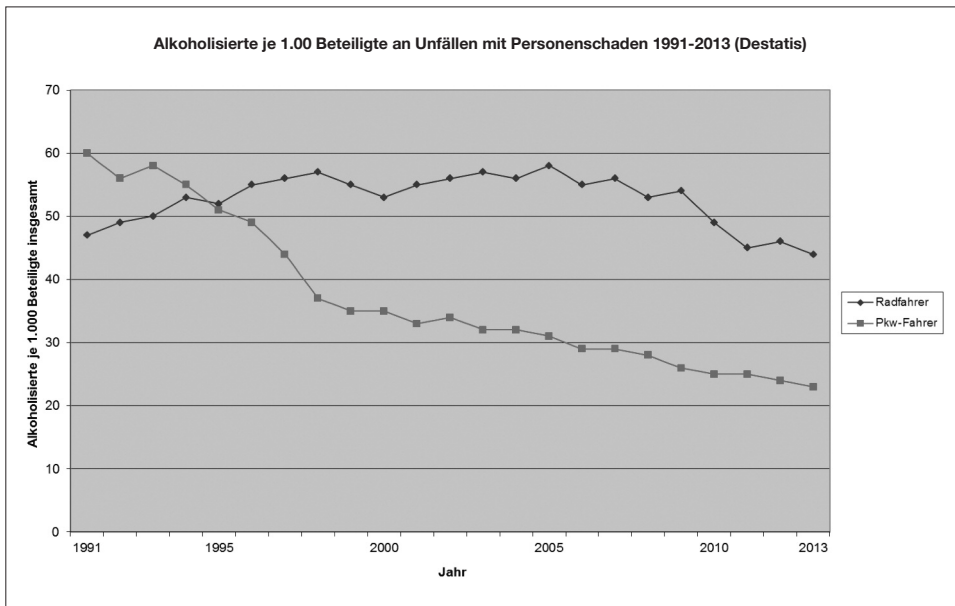


Abb.: Alkoholisiertere je 1.000 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden.

Radfahrer wiesen 2013 einen Anteil von 4,4 Prozent der Unfälle mit Personenschaden unter Alkohol auf. Bei den Autofahrern war dieser Anteil mit 2,3 Prozent nur halb so hoch. Zuletzt 1995 waren die Quoten der Alkoholunfälle mit Verletzten oder Getöteten bei Rad- und Autofahrern gleich hoch. Seitdem hat der Anteil der Alkoholunfälle bei den Pkw-Fahrern zunächst stark und seit 1998 kontinuierlich abgenommen. Bei den Radfahrern schwankte dieser Wert lange in einem Bereich zwischen 5 und 6 Prozent und ist seit 2010 unter 5 Prozent gefallen. Wenn es gelänge, die Quote der Alkoholunfälle im Radverkehr auf die der Autofahrer zu reduzieren und damit etwa zu halbieren, wären das etwa 1.700 Fahrradunfälle weniger im Jahr. Schon eine Verringerung des Abstands würde jedes Jahr mehreren hundert Radfahrern Verletzungen oder sogar den Tod ersparen.

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 einen Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer. Spricht das dafür, einen neuen Gefahrgrenzwert ebenfalls bei 0,5 Promille anzusetzen?

Ein einheitlicher Alkoholgrenzwert 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 selbst innerhalb der Kraftfahrzeugführer 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 Gefahrguttransport-

ten. Der Gesetzgeber berücksichtigt damit die gesteigerte Gefahr für die Fahrgäste oder für die Allgemeinheit.

Beim Fahrrad ist das Gefahrenpotenzial deutlich geringer als beim Kraftfahrzeug. Das gilt ganz besonders für die Fremdgefährdung. 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.

0,5 Promille als Bußgeldtatbestand wären unnötig niedrig. Von den alkoholisierten Radfahrern verunglücken 85 % mit 1,1 Promille oder mehr und nur 11 % mit einer BAK zwischen 0,5 und 1,1 Promille. Bei den alkoholisierten Autofahrern verursacht dagegen schon diese geringere Alkoholisierung 22 Prozent der Unfälle. Das spricht gegen eine völlige Gleichbehandlung. 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 Zahlen vergleicht, ergibt sich recht genau eine Verschiebung der BAK-Werte um 0,6 Promille im Vergleich Radfahrer zu Pkw-Fahrern. Diese Auswertung aller 18.794 polizeilich erfassten Fahrradunfälle mit Verunglückten von 2009 bis 2013 ist ein starkes Indiz dafür, dass die unterschiedlichen Grenzwerte für die absolute Fahrunsicherheit von 1,1 und 1,6 Promille auch in dieser Größenordnung berechtigt sind.

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 Gefahrengrenzwert unverhältnismäßig niedrig, 1,6 Promille gelten dagegen bereits als Indikator für Alkoholmissbrauch. An diesen Grenzen und an der geringeren Fremdgefährdung durch Radfahrer sollte sich der Gesetzgeber bei der Sanktion mit einem Bußgeld orientieren. Mehr 1,0 Promille überschreiten die Grenzen des gesellschaftlich akzeptierten Trinkens. Ab diesem Schwellenwert erbrachten alle Testpersonen in der Düsseldorfer Studie schlechtere Leistungen im Vergleich zu einer nüchternen Fahrt.

Auch wenn die rechtlichen Folgen jeweils unterschiedlich sind: 1,1 Promille wären ein klarer und – mit unterschiedlichen Rechtsfolgen – einheitlicher Grenzwert, ab dem man weder Auto noch Fahrrad fahren darf.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen und nach dem Vorbild des § 24a StVG hat der ADFC folgenden 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 Radfahrern vorsieht. Bei Verstößen von Kraftfahrern gegen § 24a StVG beträgt die Geldbuße mindestens 500 Euro. Der Erstverstoß 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.

Vielleicht wird ein Bußgeldtatbestand für betrunkene Radfahrer schon bald dringend gebraucht. Sie haben Herrn Prof. DALDRUP mit seiner Düsseldorfer Studie gehört. Sie hatte u. a. das unerwartete Ergebnis, dass nicht jeder der Probanden mit 1,6 Promille und mehr Blutalkohol als fahrunsicher zu bewerten war. Damit gerät die Beweisregel von 1,6 Promille als Grenze der absoluten Fahrunsicherheit ins Wanken.

Das bedeutet: Ein Radfahrer, der ohne Ausfallerscheinungen mit 1,6 oder 1,7 Promille BAK gemessen worden ist und vor dem Strafrichter steht, könnte auf die Düsseldorfer Studie hinweisen und auf Versuchsteilnehmer, die mit solchen Werten von der Verkehrsmedizin als noch nicht fahrunsicher eingestuft wurden. Aufgrund der neuen verkehrsmedizinischen Erkenntnisse stehen die Chancen für einen Freispruch günstig. Das sieht auch KURT RÜDIGER MAATZ, ehemaliger Richter am Bundesgerichtshof so: „Eher könnte dieses Ergebnis sogar nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert nach oben korrigieren müsste. Denn die Rechtsprechung muss ihre Beweisgrundlagen anlassbezogen stets neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen anpassen, sofern diese in den einschlägigen Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei anerkannt sind.“ (Forschungsbericht „Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“ der UDV, S. 53) Gäbe es zur Tatzeit schon den vorgeschlagenen Bußgeldtatbestand, dann würden der Angeklagte und in der Folgezeit weitere alkoholisierte Radfahrende im Grenzbereich jenseits der 1,6 Promille wenigstens wegen einer Ordnungswidrigkeit zur Verantwortung gezogen.

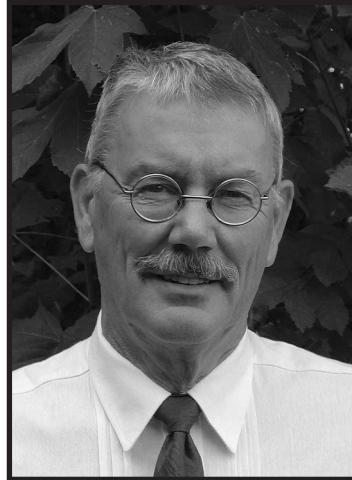
Die abschließende Klärung der sich stellenden Rechtsfragen dürfte die Strafjustiz einige Jahre beschäftigen. Erstmals in der Geschichte der Alkoholgrenzwerte in Deutschland könnte eine Grenze der Fahrunsicherheit nach oben verschoben werden (ausgenommen den Wegfall der Null-Promille-Grenze in der ehemaligen DDR aufgrund der Wiedervereinigung). In dieser Zeit dürfte in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehen, dass Radfahrer nun „mehr“ trinken dürfen. Die Schaffung eines zusätzlichen gesetzlichen Grenzwerts käme gerade zur rechten Zeit, um dem entgegenzuwirken. Aber auch wenn schließlich in

der Frage des absoluten Grenzwerts wieder Klarheit geschaffen ist, bleiben Bußgeld- und Straftatbestand nebeneinander sinnvoll: Eine stufenweise Steigerung der Sanktionen ist sinnvoller als das Zuschlagen mit voller Härte des Strafgesetzes.

Anschrift des Verfassers

Roland Huhn
Referent Recht des
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (Bundesverband) e. V.
ADFC-Bundesgeschäftsstelle
Friedrichstraße 200
10117 Berlin
Email: Roland.Huhn@adfc.de

Nachruf



Im Gedenken an Dr. phil. Edgar Spoerer

* 06.05.1936 † 08.02.2015

Tiefe Traurigkeit löste die Nachricht aus, dass Diplom-Psychologe Dr. phil. EDGAR SPOERER am 8. Februar 2015 im Alter von 78 Jahren verstorben ist. Mit ihm verliert die deutschsprachige Verkehrspsychologie einen ihrer exponierten Vordenker und beherzten Praktiker. Der Beginn und die Entwicklungen im Arbeitsfeld der Rehabilitation und Begutachtung auffällig gewordener Kraftfahrer sind nicht von seinem Namen zu trennen.

Als wir Ende der 1980er Jahre die Verkehrspsychologie als interessantes Arbeitsfeld zu entdecken begannen begegneten wir ihm zuerst in seinen vielfältigen Veröffentlichungen, u.a. seinen frühen Arbeiten zur Beeinflussung alkoholauffälliger Kraftfahrer in sog. „Driver-Clinics“ ab 1968 in Köln, die modellhaft das Potential (verkehrs-)psychologischer Interventionen aufzeigten. Er war auch wesentlicher Akteur des Modellversuchs zur Beeinflussung mehrfach alkoholauffälliger Kraftfahrer, ab den späten 1970er Jahren durch Nachschulungskurse: Diese erwiesen sich als sehr erfolgreich, was letztlich zur rechtsförmlichen Einbindung als § 70-Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrreignung in der Fahrerlaubnis-Verordnung führte.

Auch in den Projektgruppen zur Beeinflussung der besonders unfallbeteiligten jungen Kraftfahrer brachte er sich mit seiner Expertise ein – Mitte der 1980er Jahre wurden Nachschulungskurse für alkoholauffällige Fahranfänger in der Fahrerlaubnis auf Probe rechtlich verankert. In diesem Zusammenhang forschte er nicht nur, sondern entwickelte gemeinsam mit seinen Kölner Kollegen auch Interventionsprogramme auf Basis der Individualpsychologie, die noch heute in weiterentwickelter Form Bestand haben. Und er baute als einer der Gründer der Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V. diesen Kursträger zu einem bundesweit agierenden Anbieter von qualitativ be-

gründeten Rehabilitationsangeboten aus – gegen vielfältigen Widerstand anderer Marktteilnehmer! In diesem Rahmen bildete er viele junge Kollegen/-innen verkehrspsychologisch aus, unterfüttert durch seine Erfahrungen aus der laufenden praktischen Tätigkeit als Kursmoderator.

In diesen Zusammenhängen lernten wir ihn persönlich kennen – und schätzen. Er blieb – trotz aller erfahrenen Widerstände der Mitbewerber – immer im Gespräch, freundlich in der Ansprache, konziliant im Ton und fachlich fundiert argumentierend. Es ging ihm um die Sache, was ihn für seine Gesprächspartner in Wissenschaft, Politik und Verwaltung zu einem glaubwürdigen Vertreter verkehrspsychologischer Positionen machte.

Dr. SPOERER war nicht nur in Deutschland aktiv. Er trat auch international z.B. im Rahmen der ICADTS-Kongresse auf, und präsentierte dort die fachlichen Entwicklungen in Deutschland. Aus persönlichen Gründen zog er nach Österreich und engagierte sich dort, so lange es ihm gesundheitlich möglich war, ebenso wie vorher in Deutschland für die verkehrspsychologische Beratung, Schulung und Therapie. Im Herbst 2014 konnte er – schon sehr von seiner Krankheit gezeichnet – am 25-jährigen Bestehen des Institutes für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation noch teilnehmen, nun heißt es Abschied nehmen.

Dr. Paul Brieler / Maritta Zentgraf, Hamburg

Zur Information

Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Jahr 2012 die Projektgruppe „MPU-Reform“ ins Leben gerufen - mit unabhängigen Experten, u. a. Verwaltungsrichtern, Obergutachtern, Kursträgern, Fachgesellschaften, Verkehrspsychologen, Anerkennungsbehörden, Straßenverkehrsbehörden. Die Projektgruppe wird geleitet durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als unabhängige wissenschaftliche Einrichtung, also losgelöst von wirtschaftlichen Interessen.

Gründe für die Reform

- Mangelnde Information und Transparenz: Für Betroffene ist es zum Beispiel schwierig, aus der Fülle der Angebote seriöse und kompetente Informationen herauszufiltern. Viele Betroffene sind nicht rechtzeitig über die Bedingungen für ein positives Gutachten informiert.
- Die MPU basiert auf verschiedenen Regelwerken (z. B. Fahrerlaubnis-Verordnung, Begutachtungsleitlinien, Begutachungskriterien). Das macht Weiterentwicklungen und rechtliche Anpassungen schwierig.
- 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.
- Die Fragestellungen zur Veranlassung einer MPU basieren auf Rechtsnormen (Fahrerlaubnis-Verordnung), Ländererlassen und verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung. Dies führt u. a. dazu, dass in den Bundesländern, teilweise auch in verschiedenen Behörden eines Landes, für gleiche MPU-Anlässe verschiedene Fragestellungen formuliert werden.
- Beschwerden von Betroffenen, die das aus ihrer Sicht nicht zufriedenstellende Ergebnis der MPU einer unabhängigen Instanz zur Überprüfung vorlegen möchten.
- Unstimmigkeiten bezüglich der im Gutachten wiedergegebenen Gesprächsinhalte.

Ziele der Reform sind mehr Qualität, Transparenz und Akzeptanz.

Ansatzpunkte sind:

- Bessere Information für Betroffene
- Klareres Regelwerk
- Unabhängige Stelle zur Überprüfung der eingesetzten Verfahren
- Amtliche Anerkennung von Fahreignungsberatern
- Einheitlicher Fragenkatalog
- Schaffung einer unabhängigen Beschwerdestelle
- Klärung rechtlicher Fragen bezüglich möglicher Ton- oder Videoaufzeichnungen.

Die Punkte wurden am 19. Februar 2015 im BMVI vorgestellt und anschließend mit den Ländern sowie betroffenen Institutionen und Verbänden diskutiert. Ziel ist es, die Reform der MPU in dieser Legislaturperiode abzuschließen.

(Aus einer Mitteilung des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, vom 20. Februar 2015)

Ergebnisse der Projektgruppe „MPU-Reform“^{*)}

Aufgabenstellung

Die Projektgruppe „MPU-Reform“ sollte Vorschläge zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) erarbeiten. In fünf Unterarbeitsgruppen wurden die als prioritär erachteten Themenfelder bearbeitet. Ein besonderes Augenmerk lag dabei auf konkreten Handlungsempfehlungen für die spätere Umsetzung in der Praxis. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Projektgruppenarbeit kurz vorgestellt.

Ergebnisse

Verknüpfung und Abstimmung der grundlegenden Regelwerke

Es wurde ein Vorschlag für die rechtliche Verankerung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Heft M 115 der BAST-Schriftenreihe) und der Beurteilungskriterien erarbeitet. Die Begutachtungsleitlinien wurden bereits innerhalb der Laufzeit der Projektgruppenarbeit in der FeV verankert und haben somit normativen Charakter. Weiterhin wurde ein Verfahren vorgeschlagen, wie die beiden Regelwerke miteinander sowie mit der FeV abzustimmen seien. Diesem Verfahren wurde seitens der Bundesländer zugestimmt. Maßgebliche Verbesserungen bei der inhaltlichen Angleichung sowie der Schnelligkeit der Veröffentlichung des aktuellen wissenschaftlichen Sachstands sind als Folge zu erwarten.

Unabhängige Stelle zur Prüfung von Verfahren und Maßnahmen

Es soll eine unabhängige Stelle eingerichtet werden, die nach wissenschaftlich definierten Kriterien die Qualität und Eignung der in der MPU eingesetzten psychologischen Testverfahren sowie der Kursmaßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV prüft. Die Projektgruppe hat einen Vorschlag für die Aufgaben, Qualifikation und rechtliche Verankerung dieser unabhängigen Stellen entworfen. Dieser Vorschlag wurde in die FeV aufgenommen.

Erarbeitung eines einheitlichen Fragenkatalogs

In den Bundesländern, teilweise auch in verschiedenen Behörden eines Bundeslandes, werden für gleiche Untersuchungsanlässe verschiedene Anordnungen getroffen und unterschiedliche Fragestellungen formuliert. Stattdessen wären bundesweit einheitliche Formulierungen sinnvoll. Anhand von Beispielen wurde ein Vorschlag für die Vereinheitlichung der Anordnungen und Fragestellungen für die MPU und ärztliche Gutachten in den

^{*)} Bericht: Projektgruppe „MPU-Reform“, Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4312011, Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST, (in Vorbereitung).

Bundesländern und bei den Behörden entwickelt. Weiterhin wurde auf unscharfe Rechtsbegriffe sowie auf denkbare Ergänzungen hingewiesen. Die Ausarbeitung eines Fragenkatalogs soll nach Abschluss der Projektgruppenarbeit durch eine gesonderte Arbeitsgruppe erfolgen.

Unabhängige Anlaufstelle für Betroffene

Aufgrund der Forderung nach einer „unabhängigen“ Institution für Beschwerden zur MPU wurde diskutiert, welcher Bedarf sinnvollerweise abzudecken wäre. Die Projektgruppe spricht sich für die Einrichtung von Obergutachterstellen aus, die rechtlich in der FeV verankert werden sollten. Für Obergutachterstellen sollten analoge Qualifikations- und Qualitätsanforderungen gelten wie für Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung.

Transparenz

Schließlich wurde die Forderung nach höherer Transparenz bei der MPU in der Projektgruppe umfänglich diskutiert. Diese Thematik bezieht sich sowohl auf eine bessere Information über das gesamte Verfahren der MPU als auch auf die Nachvollziehbarkeit insbesondere der psychologischen Exploration beispielsweise durch eine Aufzeichnung des Gesprächs. Aus Sicht der Projektgruppe sind vor einer obligatorischen Einführung von Tonaufzeichnungen noch wesentliche Punkte zu klären. Hierzu zählen beispielsweise die Notwendigkeit einer Transkription, Finanzierungsfragen, rechtliche Aspekte und nicht zuletzt eine wissenschaftliche Bestätigung, dass eine Tonaufzeichnung die Exploration/Annahme, das Untersuchungsergebnis und die Qualität der Gutachten nicht nachteilig beeinflusst.

(Aus Forschung kompakt 03/15 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST,
vom 29. Januar 2015)

Deutsche Polizeigewerkschaft (DPolG) im Gespräch mit dem Bundesjustizministerium über Richtervorbehalt und Atemalkoholanalyse

In einem ausführlichen Meinungsaustausch am 4. Februar 2015 mit Bundesjustizminister HEIKO MAAS (SPD) in Berlin konnte die DPolG-Bundesleitung eine erfreuliche Übereinstimmung in der Bewertung polizeilicher Belange feststellen. Die Begleitung von Schwerlasttransporten muss nicht notwendigerweise durch die Polizei erfolgen, und der Forderung nach Abschaffung des Richtervorbehaltes bei der Anordnung von Blutproben steht der Minister ebenso offen gegenüber. Eine hochkarätige Arbeitsgruppe im Bundesjustizministerium ist mit der Reform der Strafprozessordnung befasst und wird in diesem Zusammenhang auch die Frage des Richtervorbehaltes lösen. Das Ergebnis will der Minister auf jeden Fall vor Ablauf der Legislaturperiode präsentieren.

Hinsichtlich der von der DPolG geforderten Anerkennung der Atemalkoholanalyse bei folgenlosen Trunkenheitsfahrten sieht das Ministerium interessiert den Ergebnissen des aktuellen Forschungsvorhabens der Sächsischen Polizei [Projekt der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH): „Beweissichere Atemalkoholanalyse im Verkehrsstraftatenbereich“, Leitung: Prof. Dr. DIETER MÜLLER / Prof. Dr. ANTON STERBLING] entgegen, an dem sich die meisten Bundesländer beteiligen werden. Bundesvorsitzender RAINER WENDT wies auf die Bedeutung dieses Vorhabens hin: „Zigtausende Blutproben in Deutschland sind schlicht überflüssig, der Zeit- und Kostenaufwand ist immens und die Eingriffstiefe einer körperlichen Untersuchung erheblich im Vergleich zur Atemalkoholanalyse. Andere Länder um Deutschland herum machen uns seit Jahren vor, dass es anders geht!“ Dabei ging die Bundesleitung auch auf die Argumente ein, die immer wieder gegen die Atemalkoholanalyse vorgetragen werden. HERMANN BENKER: „Die Gegner werden nicht müde, stets von der Nachtrunkproblematik zu sprechen, obwohl längst klar ist, dass es ausschließlich um Trunkenheitsfahrten geht, bei denen Nachtrunk ausgeschlossen werden kann. Und auch die Behauptung, dass man die Blutprobe bräuchte, um eventuell auch eine Überprüfung auf Drogenmissbrauch machen zu können, geht an der Sache vorbei. Selbstverständlich braucht man bei Drogenverdacht eine Blutprobe, hat man keinen solchen Verdacht, darf das Blut auch gar nicht auf Drogen untersucht werden. Es bleibt die Vermutung, dass es ausschließlich wirtschaftliche Interessen sind, die im Vordergrund stehen!“

(Aus dem Polizeispiegel – März 2015 der Deutschen Polizeigewerkschaft)

B.A.D.S.: „Blutalkoholtest beibehalten“

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) wendet sich gegen die Forderung der Gewerkschaft der Polizei, den Blutalkoholtest als Beweismittel für Trunkenheitsfahrten generell entfallen zu lassen.

Für den B.A.D.S. ist ein alleiniger Atemalkoholtest bei Straftaten rechtlich nicht ausreichend. Nur eine Blutentnahme garantiert eine Sicherung des Beweismittels und damit eine spätere Überprüfungsmöglichkeit bei nachträglich erhobenen Einwendungen des Beschuldigten. Nur dadurch wird die bei Straftaten wie einer Trunkenheitsfahrt gemäß §§ 316, 315c StGB notwendige Rechtsstaatlichkeit gewährleistet, sagte der Präsident des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT, auf den Vorstoß der Polizeigewerkschaft. Deren Vorsitzender hatte nach Medienberichten gefordert, sich stattdessen bei Verkehrskontrollen mit Verdacht einer Alkoholisierung zukünftig auf den Atemalkoholtest zu beschränken, um die Beamten von mehrstündiger Arbeit zu befreien.

„Auch wir sehen den hohen Arbeitsaufwand der Beamten, schlagen aber im Interesse der Rechtssicherheit vor, den geltenden Richtervorbehalt aufzuheben. Denn dieser bindet die Beamten in hohem Maße“, so GERHARDT.

Nach der gültigen Rechtslage muss eine Polizeistreife, nachdem sie einen alkoholisierten Fahrer/Fahrerin ermittelt hat, einen Richter konsultieren, ob eine Blutentnahme vorgenommen werden soll. Dies bedeute gerade zur Nachtzeit für die Beamten oft stundenlanges Warten. „Die Polizei muss wieder – wie früher üblich – die Entscheidung über die Entnahme von Blut selbst vor Ort treffen. Dies wäre nach unserer Einschätzung rechtlich unbedenklich und würde die Beamten vom bisherigen umständlichen und unpraktikablen Verfahren entlasten,“ sagte GERHARDT. Darüber hinaus sei bei einem Wegfall des Blutalkoholtests auch eine nachträgliche Überprüfung auf Drogenkonsum nicht mehr möglich.

53. Verkehrsgerichtstag – Mehrheit für B.A.D.S.-Forderung nach OWi-Tatbestand für alkoholisierte Radfahrer

Das deutliche Votum des 53. Verkehrsgerichtstages (VGT) für die gesetzliche Verankerung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Radfahrer hat der B.A.D.S. als einen weiteren Schritt zu mehr Verkehrssicherheit bezeichnet. „Wir spüren für die von uns seit Jahren erhobene Forderung deutlichen Rückenwind von Fachleuten“, sagte der Präsident der Organisation, Dr. PETER GERHARDT.

Die Abstimmung im Arbeitskreis III (Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?) basiere in der Hauptsache auf den signifikanten Studien der Universitäten Düsseldorf und Mainz, die in Goslar präsentiert wurden. Deren erste Ergebnisse waren bereits auf einem Symposium des B.A.D.S. im vergangenen Jahr im Rahmen der Automobilmesse AMI vorgestellt worden und hatten so die Diskussion vorangetrieben. „Nach den Studien ist es jetzt eindeutig erwiesen, dass die Verkehrssicherheit deutlich eingeschränkt wird, wenn ein Radfahrer mit mehr als 1 Promille am Straßenverkehr teilnimmt“, so GERHARDT.

Da bei Radfahrern nach der Rechtsprechung eine absolute Fahruntüchtigkeit bei Trunkenheitsfahrten als Straftat erst ab 1,6 Promille vorliegt, sei es notwendig, zur Erhöhung

der Verkehrssicherheit wie bei Kraftfahrern für folgenlose Trunkenheitsfahrten einen Ordnungswidrigkeitentatbestand einzuführen.

„Nach den neuen Ergebnissen ist die Mehrheit aller Fahrradfahrer bei einem Wert zwischen 0,8 und 1,1 Promille nicht mehr fahrtüchtig. Auch wegen des Abstandsgebotes gegenüber Kraftfahrern dient so eine Ordnungswidrigkeit mit einem Wert von 1,1 Promille bei folgenlosen Trunkenheitsfahrten – wie auch vom B.A.D.S. gefordert – einer verbesserten Verkehrssicherheit“, so GERHARDT.

Würden Rad- und Autofahrer gleichgestellt, bestünde die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer das „sicherere“ Auto vorzögen und damit weitaus gefährlicher und gefährdender am Straßenverkehr teilnahmen. „Im nächsten Schritt kommt es darauf an, den Gesetzgeber für den Appell des Verkehrsgerichtstages zu gewinnen“, sagte der Präsident des B.A.D.S.

(Aus Pressemitteilungen des B.A.D.S. vom den 23. und 30. Januar 2015)

Rechtsprechung

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

20. *) Auch wenn der in § 81a Abs. 2 StPO gesetzlich angeordnete Richtervorbehalt nicht auf einer zwingenden verfassungsrechtlichen Vorgabe beruhen mag, bestehen doch aus rechtsstaatlicher (Art. 20 Abs. 3 GG) wie auch grundrechtlicher (Art. 2 Abs. 2 GG) Sicht erhebliche Bedenken gegen eine Praxis, die den gesetzlichen Richtervorbehalt für den Bereich verwaltungsbehördlicher Eingriffsmaßnahmen durch eine großzügige Verwertung rechtswidrig erlangter Beweismittel flächendeckend aushebelt.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluss vom 24. Juni 2014 – 1 BvR 1837/11 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Die Verfassungsbeschwerde betrifft eine Entziehung der Fahrerlaubnis wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln.
- 2 I. 1. Der Beschwerdeführer wurde im Januar 2011 zur Nachtzeit als Führer eines Kraftfahrzeugs einer Verkehrskontrolle unterzogen. Da seine Pupillen auf Lichteinfall nur verzögert reagierten, wurde ein Drogenschnelltest durchgeführt, der positiv auf Amphetamin und Methamphetamin reagierte. Daraufhin ordnete die Polizei ohne Einschaltung eines Richters eine Blutentnahme an. Nach dem toxikologischen Gutachten enthielt die so entnommene Blutprobe eine Amphetamin-Konzentration von 55,8 ng/ml.
- 3 2. Mit Bescheid vom 30. Mai 2011 entzog das Landratsamt W. dem Beschwerdeführer unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis der Klasse 3 (nach alter Einteilung). Der dagegen eingelegte Widerspruch blieb ohne Erfolg. Die Klage des Beschwerdeführers zum Bayerischen Verwaltungsgericht W. wurde mit Urteil vom 27. April 2012 als unbegründet abgewiesen.
- 4 3. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof lehnte den Antrag auf Zulassung der Berufung, mit dem der Beschwerdeführer ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung und eine grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache geltend machte, mit dem allein angegriffenen Beschluss vom 24. Juli 2012 (– 11 ZB 12.1362 –, juris) ab.
- 5 Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats bleibe die unterlassene Einholung einer richterlichen Entscheidung über die Blutentnahme auch bei fehlender Gefahr im Verzug dann für die Verwertbarkeit des Ergebnisses der Blutentnahme ohne Einfluss, wenn auf der Hand liege, dass der Richter einem solchen Eingriff die Genehmigung nicht hätte versagen können. So verhalte es sich hier. Nachdem der beim Beschwerdeführer von der Polizei am 6. Januar 2011

durchgeführte Mahsan-Test positiv auf Amphetamin und Methamphetamin reagiert habe, habe der dringende Verdacht bestanden, dass er zumindest eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG begangen haben könnte. Die Gewinnung einer Blutprobe sei zur beweiskräftigen Sicherung des „ob“ einer Verkehrsteilnahme unter Amphetamineinfluss sowie zur Feststellung der Höhe der Amphetamin-Konzentration erforderlich gewesen.

II. Der Beschwerdeführer rügt mit seiner Verfassungsbeschwerde eine Verletzung seiner Rechte aus Art. 2 Abs. 1, Art. 103 Abs. 1 und Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG.

Der Beschwerdeführer macht die fehlende richterliche Anordnung der Blutentnahme im Rahmen der von ihm der Sache nach gerügten Verletzung von Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG geltend. Die Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs, dass keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des erstinstanzlichen Urteils im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO bestünden, sei deshalb unrichtig, weil er durch die von dem Polizeibeamten angeordnete Blutentnahme ohne Rechtsgrund in seiner körperlichen Unversehrtheit beeinträchtigt worden sei. Die Verwertung des Ergebnisses der Blutanalyse sei nicht zulässig.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stehe die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe grundsätzlich dem Richter zu. Lediglich bei Gefahr im Verzug könne auch eine Anordnungskompetenz der Staatsanwaltschaft und ihrer Ermittlungspersonen bestehen. Im Streitfall sei aber keine Gefahr im Verzug anzunehmen gewesen.

Aus den Gründen:

III. Die Verfassungsbeschwerde ist unzulässig, weil sie nicht den sich aus § 23 Abs. 1 Satz 2, § 92 BVerfGG ergebenden Begründungsanforderungen genügt.

Die Begründung der Verfassungsbeschwerde soll dem Bundesverfassungsgericht eine zuverlässige Grundlage für die weitere Behandlung des Verfahrens verschaffen (vgl. BVerfGE 15, 288 <292>). Hierfür müssen innerhalb der Beschwerdefrist das angeblich verletzte Recht bezeichnet und der seine Verletzung enthaltende Vorgang substantiiert dargelegt werden (vgl. BVerfGE 81, 208 <214>; 99, 84 <87>; stRspr). Soweit es zur Beurteilung der behaupteten Grundrechtsverletzung erforderlich ist, ist auch eine eingehende Auseinandersetzung mit den Gründen der angegriffenen Entscheidung geboten (vgl. BVerfGE 101, 331 <345>). Hat das Bundesverfassungsgericht für bestimmte Fragen bereits verfassungsrechtliche Maßstäbe entwickelt, muss anhand dieser Maßstäbe aufge-

zeigt werden, inwieweit durch die angegriffene Maßnahme Grundrechte verletzt werden (vgl. BVerfGE 99, 84 <87>; 101, 331 <346>; 102, 147 <164>).

- 11 Die geltend gemachten Verletzungen von Grundrechten und grundrechtsgleichen Rechten, insbesondere von Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG, werden nicht in hinreichend substantiiertes Weise gerügt.
- 12 Der Beschwerdeführer setzt sich nicht ausreichend mit der angegriffenen Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs auseinander. Er rügt mit seiner Verfassungsbeschwerde, dass bei seiner Blutentnahme entgegen § 81a Abs. 2 StPO keine Gefahr im Verzug vorgelegen habe. Diesen Umstand stellt der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung indessen nicht in Abrede. Er nimmt vielmehr an, dass das Ergebnis der Blutentnahme trotz unterlassener Einholung einer richterlichen Entscheidung auch bei fehlender Gefahr im Verzug verwertbar sei, weil auf der Hand liege, dass der Richter einem solchen Eingriff die Genehmigung nicht hätte versagen können. Mit diesem Standpunkt des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs setzt sich der Beschwerdeführer jedoch nicht näher auseinander; insbesondere legt er nichts dafür dar, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof damit – wie es eine Verletzung des Gebots effektiven Rechtsschutzes verlangt – die Rechtsmittelvorschriften in sachlich nicht zu rechtfertigender Weise und damit objektiv willkürlich angewandt habe (zu dieser Voraussetzung vgl. BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 16. Juli 2013 – 1 BvR 3057/11 –, NJW 2013, S. 3506 <3508> m. w. N.).
- 13 Mangels zulässiger Rüge besteht daher kein Anlass, der Frage nachzugehen, ob es mit der Verfassung vereinbar ist, dass nicht nur im Einzelfall, sondern nach gefestigter Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 28. Januar 2010 – 11 CS 09.1443 –, juris, Rn. 27; Beschluss vom 21. November 2011 – 11 CS 11.2247 –, juris, Rn. 11; Beschluss vom 9. Mai 2012 – 11 ZB 12.614 –, juris, Rn. 4) wie auch anderer Oberverwaltungsgerichte (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 21. Juni 2010 – 10 S 4/10 –, juris, Rn. 11 [= BA 2010, 364]; Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 3. November 2009 – OVG 1 S 205.09 –, juris, Rn. 3 [= BA 2010, 40]; Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 20. März 2008 – 1 M 12/08 –, juris, Rn. 7; Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 14. August 2008 – 12 ME 183/08 –, juris, Rn. 6 [= BA 2008, 416]; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 3. September 2010 – 16 B 382/10 –, juris, Rn. 2; Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 29. Januar 2010 – 10 B 11226/09 –, juris, Rn. 8 [= BA 2010, 264]; Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 1. November 2012 – 3 O 141/12 –, juris, Rn. 7 [= BA 2013, 41]; Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 1. Februar 2010 – 3 B 161/08 –, juris, Rn. 7 [= BA 2010, 364]; Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Hol-

stein, Beschluss vom 9. Dezember 2009 – 4 MB 121/09 –, juris, Rn. 3 f.) bei der Entziehung von Führerschein offenbar generell die Verwertung von Erkenntnissen akzeptiert wird, die auf Blutentnahmen beruhen, welche unter Verstoß gegen den einfachgesetzlichen Richtervorbehalt in § 81a Abs. 2 StPO gewonnen wurden. Auch wenn der in § 81a Abs. 2 StPO gesetzlich angeordnete Richtervorbehalt nicht auf einer zwingenden verfassungsrechtlichen Vorgabe beruhen mag (vgl. BVerfGK 14, 107 <113> [= BA 2008, 386]; BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des Zweiten Senats vom 24. Februar 2011 – 2 BvR 1596/10 –, EuGRZ 2011, S. 183 <185> [= BA 2012, 170]) bestehen doch aus rechtsstaatlicher (Art. 20 Abs. 3 GG) wie auch grundrechtlicher (Art. 2 Abs. 2 GG) Sicht erhebliche Bedenken gegen eine Praxis, die den gesetzlichen Richtervorbehalt für den Bereich verwaltungsbehördlicher Eingriffsmaßnahmen durch eine großzügige Verwertung rechtswidrig erlangter Beweismittel (vgl. zu Beweisverwertungsverboten BVerfGE 65, 1 <43 ff.>; 106, 28 <48 ff.>; 113, 29 <61>; BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des Zweiten Senats vom 16. März 2006 – 2 BvR 954/02 –, NJW 2006, S. 2684 <2686>; Beschluss der 1. Kammer des Zweiten Senats vom 9. November 2010 – 2 BvR 2101/09 –, NJW 2011, S. 2417 <2419>; Beschluss der 1. Kammer des Zweiten Senats vom 24. Februar 2011 – 2 BvR 1596/10 und 2 BvR 2346/10 –, juris, Rn. 18) flächendeckend aushebelt.

Von einer weiteren Begründung wird nach § 93d Abs. 1 Satz 3 BVerfGG abgesehen.

21. Ein Fahrlehrer, der als Beifahrer während einer Ausbildungsfahrt einen Fahrschüler begleitet, dessen fortgeschrittener Ausbildungsstand zu einem Eingreifen in der konkreten Situation keinen Anlass gibt, ist nicht Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 23. September 2014 – 4 StR 92/14 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Amtsgericht Singen hat den Betroffenen, einen Fahrlehrer, am 10. September 2013 wegen der Verkehrsordnungswidrigkeit der vorsätzlichen verbotswidrigen Benutzung eines Mobiltelefons zu der Geldbuße von 40 Euro verurteilt.

2 Nach den Feststellungen führte der Betroffene am 21. März 2013 als Fahrlehrer und Beifahrer mit einer in der Ausbildung fortgeschrittenen Fahrschülerin, die bereits mindestens sechs Fahrstunden absolviert hatte, eine Ausbildungsfahrt durch. Während der Fahrt, beim Einbiegen in eine Straße nach rechts, telefonierte der Betroffene mit seinem an das rechte Ohr gehaltenen Mobiltelefon ohne Freisprecheinrichtung. Dabei bestand kein Anlass, der bereits im Fahren geübten Fahrschülerin besondere Aufmerksamkeit zu widmen oder

damit zu rechnen, in ihr Fahrverhalten eingreifen zu müssen.

- 3 Gegen das Urteil hat der Betroffene den Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde gestellt. Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat dem Antrag mit Einzelrichterbeschluss vom 13. Februar 2014 zur Fortbildung des Rechts stattgegeben und die Sache dem mit drei Richtern besetzten Bußgeldsenat übertragen.

- 4 2. Das Oberlandesgericht Karlsruhe meint, über die Rechtsbeschwerde des Betroffenen nicht entscheiden zu können, ohne entweder von der Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 4. Juli 2013 (DAR 2014, 40 mit zust. Anm. Weigel = NZV 2014, 328 mit abl. Anm. Ternig) oder von der Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg vom 24. März 2009 (NJW 2009, 2393 = DAR 2009, 402 mit Anm. Heinrich und Scheidler; nachfolgend Nichtannahmebeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 2. Juni 2009 – 2 BvR 901/09) abzuweichen. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf werde von der Rechtsauffassung getragen, dass ein Fahrlehrer, der neben einer fortgeschrittenen Fahrschülerin sitze und in der konkreten Situation nicht in das Fahrgeschehen eingreifen müsse, nicht Führer des Kraftfahrzeuges im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO sei. Umgekehrt sei der Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg die tragende Rechtsauffassung zu entnehmen, 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 der genannten Vorschrift sei.

- 5 3. Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat daher die Sache durch Beschluss vom 20. Februar 2014 (DAR 2014, 211) dem Bundesgerichtshof zur Entscheidung folgender Rechtsfrage vorgelegt:

„Ist ein Fahrlehrer, der als Beifahrer während einer Ausbildungsfahrt neben einem Fahrschüler 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?“

- 6 Der Generalbundesanwalt hat in seiner Stellungnahme beantragt, die Vorlegungsfrage zu bejahen.

Aus den Gründen:

- 7 II. Die Vorlegungsvoraussetzungen des § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG in Verbindung mit § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG sind erfüllt.

- 8 Der Zulässigkeit der Vorlage steht nicht entgegen, dass das Oberlandesgericht Karlsruhe nicht abschließend zu der vorgelegten Rechtsfrage Stellung genommen hat, weil es nach seiner Ansicht mit jeder möglichen Entscheidung entweder von der Ansicht des Oberlandesgerichts Düsseldorf oder von derjenigen des Oberlandesgerichts Bamberg abweichen würde (vgl. BGH, Beschlüsse vom 5. August 1976 – 5 StR 240/76, BGHSt 26, 384, 385; vom 14. Mai 1981 – 4 StR 599/80, BGHSt 30, 93, 95 f.). Es kann dahinstehen, ob diese Auffassung zutrifft: Immerhin hat das Oberlandesgericht Bamberg den Antrag auf Zulassung

der Rechtsbeschwerde mit der Begründung zurückgewiesen, dass die festgesetzte Geldbuße 100 Euro nicht überschreite und eine Zulassung zur Fortbildung des Rechts oder wegen Versagung des rechtlichen Gehörs nicht geboten sei; die sich anschließenden Ausführungen zum Fahrzeugführerbegriff sind lediglich im Rahmen „ergänzender Bemerkungen“ erfolgt. Jedenfalls hat das Oberlandesgericht Karlsruhe in der Begründung seines Vorlagebeschlusses hinreichend zum Ausdruck gebracht, dass es beabsichtige, entgegen der Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts Düsseldorf die Fahrzeugföhreigenschaft des Betroffenen zu bejahen und seine Rechtsbeschwerde mit dieser Begründung zu verwerfen; damit hat es seinen für eine Divergenzvorlage nach § 121 Abs. 2 GVG maßgeblichen Willen, von der Entscheidung eines anderen Oberlandesgerichts abzuweichen, hinreichend deutlich gemacht.

III. Der Senat beantwortet die vorgelegte Rechtsfrage wie aus der Entscheidungsformel [= Leitsatz] ersichtlich.

1. Ein Fahrlehrer, der in der konkreten Situation nicht in die Ausbildungsfahrt eingreift, führt nach allgemeinen Kriterien – etwa im Sinne der §§ 315c, 316 StGB – das Kraftfahrzeug nicht.

a) Führer eines Kraftfahrzeugs ist, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrtbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt (BGH, Beschlüsse vom 27. Oktober 1988 – 4 StR 239/88, BGHSt 35, 390, 393; vom 18. Januar 1990 – 4 StR 292/89, BGHSt 36, 341, 343). Der Täter muss sich selbst aller oder wenigstens eines Teiles der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedienen, die für seine Fortbewegung bestimmt sind (BGH, Urteil vom 27. Juli 1962 – 4 StR 215/62, BGHSt 18, 6, 8 f.; Beschluss vom 27. Oktober 1988 – 4 StR 239/88, BGHSt 35, 390, 393). Daher schließt es die Fahrzeugföhreigenschaft zwar nicht aus, wenn mehrere Personen sich die Bedienung der notwendigen Funktionen teilen (in einem solchen Fall können beide als Fahrzeugführer anzusehen sein). Wer dagegen nicht einmal einen Teil der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, führt dieses im maßgeblichen Zeitpunkt nicht.

Daher erfüllt der Fahrlehrer die genannten Voraussetzungen nicht, solange er nicht vom Beifahrersitz aus in die Lenk- oder Antriebsvorgänge eingreift. Dass er sich dabei ein solches Eingreifen im Notfall vorbehält, qualifiziert ihn im Zeitpunkt der hier zu beurteilenden Tathandlung nicht als Fahrzeugführer (BGH, Urteil vom 9. Juli 1959 – 2 StR 240/59, BGHSt 13, 226, 227 f.; OLG Dresden, NJW 2006, 1013, 1014 [= BA 2006, 314]; OLG Düsseldorf, DAR 2014, 40, 41; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 316 StGB Rn. 5; König in LK-StGB, 12. Aufl., § 315c Rn. 41 f.; ders., DAR 2003, 448 und DAR 2014, 363, 370; Schönke/Schröder – Sternberg-Lieben/Hecker, StGB, 29. Aufl., § 316 Rn. 20;

- Lackner/Kühl, StGB, 28. Aufl., § 315c Rn. 3; MüKoStGB/Pegel, 2. Aufl., § 315c Rn. 27; Burmann/Heß/Jahnke/Janker – Burmann, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl., § 316 StGB Rn. 2, Mitsch, NZV 2011, 281, 282; Grupp/Kinzig, NSZ 2007, 132, 136; Renzikowski in Matt/Renzikowski, StGB, § 316 Rn. 41, Zieschang in NK-StGB, 4. Aufl., § 315c Rn. 10; Weigel, DAR 2014, 41 f.; Scheidler, DAR 2009, 403, 404; Heinrich, DAR 2009, 402, 403; Joerden, BA 2003, 104, 106; a.A. OLG Bamberg NJW 2009, 2393; AG Cottbus, DAR 2003, 476 [= BA 2003, 161]; SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 315c Rn. 4; SK-StGB/Wolters, § 316 Rn. 13, Stand: März 2012; Tolksdorf, Festschrift für Nehm, 2006, S. 437, 441; Blum/Weber, NZV 2007, 228, 229; vgl. OLG Karlsruhe, VRS 64, 153, 157; OLG Hamm, VRS 37, 281, 282; Geppert in LK-StGB, 12. Aufl., § 69 Rn. 29; vgl. auch BGH, Zivilsenat, Urteil vom 22. März 1977 – VI ZR 80/75, VRS 52, 408, 409).
- 13** Aus der gegenüber einem Normalfahrzeug abweichenden technischen Ausstattung des Fahrschulwagens (zusätzliche Gas- und Bremspedale, vgl. § 5 Abs. 2 DVfahrlG) ergibt sich nichts anderes; diese erleichtert lediglich die Möglichkeiten des Fahrlehrers zum Eingreifen.
- 14** b) Auch der beherrschende Einfluss des Fahrlehrers auf die Fahrt – etwa durch sein Weisungsrecht gegenüber dem Fahrschüler – lässt ihn nicht zum Fahrzeugführer werden. Der eigenhändige Charakter der Delikte und Ordnungswidrigkeiten, die das Führen eines Fahrzeugs voraussetzen, steht der Annahme einer mittelbaren Täterschaft entgegen (MüKoStGB/Pegel, 2. Aufl., § 315c Rn. 27; König, DAR 2003, 448, 449).
- 15** c) Soweit zum Teil die Fahrzeugföhreigenschaft des Fahrlehrers aus seiner Verantwortung für die Fahrt und deren Folgen sowie aus der Pflicht, den Fahrschüler jederzeit im Auge zu behalten, hergeleitet wird (vgl. OLG Bamberg, NJW 2009, 2393; AG Cottbus, DAR 2003, 476, 477), vermag der Senat dem nicht zu folgen. Wenn der Gesetzgeber neben dem Fahrzeugführer auch die sonst für die Sicherheit Verantwortlichen in den Anwendungsbereich einer Strafnorm einbeziehen will, ordnet er dies im Wortlaut des Gesetzes ausdrücklich an (vgl. § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB). Das ist in den §§ 315c, 316 StGB und in § 23 StVO unterblieben. Die zivil- und gegebenenfalls auch die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrlehrers (etwa unter den Gesichtspunkten der §§ 222, 229 StGB) ändert nichts daran, dass dieser die Voraussetzungen des Tatbestandsmerkmals des Föhrens eines Fahrzeugs nicht erfüllt (König, DAR 2003, 448, 449). Der Ersetzung dieser Voraussetzungen durch normative Erwägungen im Hinblick auf die Geföhrllichkeit von bestimmten Verhaltensweisen des Fahrlehrers steht das Analogieverbot des Art. 103 Abs. 2 GG entgegen.
- 16** d) Schließlich spricht die Existenz der Regelung des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG gegen eine Fahrzeugföhreigenschaft des Fahrlehrers. Wäre der Fahrlehrer nach der gesetzgeberischen Konzeption als Fahrzeugführer anzusehen, so hätte keine Notwendigkeit für eine gesetzliche Fiktion („gilt... als Föhler“) bestanden (Heinrich, DAR 2009, 402, 403).
- 17** 2. Der Fahrlehrer ist auch nicht als Beteiligter im Sinne des § 14 Abs. 1 OWiG verantwortlich. Abgesehen von der Frage der Anwendbarkeit dieser Regelung auf Konstellationen der mittelbaren Täterschaft (ablehnend KK-OWiG/Rengier, 4. Aufl., § 14 Rn. 4) föhrt das Verhalten des Fahrlehrers nicht dazu, dass bei einer Kumulation der Verhaltensweisen von Fahrschüler und Fahrlehrer die Voraussetzungen des § 23 Abs. 1a StVO vorliegen – nämlich das gleichzeitige Telefonieren und Föhren des Fahrzeugs (vgl. Mitsch, NZV 2011, 281, 283).
- 18** 3. Die Regelung des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG föhrt nicht dazu, dass der Fahrlehrer als Föhler des Fahrzeugs im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO anzusehen ist. Denn diese gesetzliche Fiktion findet auf § 23 Abs. 1a StVO keine Anwendung (OLG Düsseldorf, DAR 2014, 40, 41; AG Herne, Urteil vom 24. November 2011 – 21 OWi-64 Js 891/11-264/11, juris; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 2 StVG Rn. 28, 91; Mitsch, NZV 2011, 281, 282; a.A. OLG Karlsruhe, VRS 64, 153, 157; Scheidler, DAR 2009, 403, 404; Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl., § 2 StVG Rn. 55).
- 19** a) Allerdings steht nicht bereits der Wortlaut der Norm einer Anwendung des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG auf die Fälle des § 23 Abs. 1a StVO entgegen. Diese Vorschrift beruht auf der Ermächtigungsgrundlage in § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG; hieran knüpft § 24 Abs. 1 Satz 1 StVG (i.V.m. § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO) an. Ein Verständnis des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG, wonach die für das Straßenverkehrsgesetz geltende Fiktion („im Sinne dieses Gesetzes“) auch die Rechtsverordnungen erfasst, die auf der Grundlage des Gesetzes ergangen sind, ist daher nicht von vornherein ausgeschlossen.
- 20** b) Eine solche Auslegung würde jedoch zu nur schwer nachvollziehbaren Wertungswidersprüchen in der Anwendung des Verkehrsstraf- und -ordnungswidrigkeitenrechts föhren. Im Fall des Föhrens unter Alkoholeinfluss (§ 24a Abs. 1 und 3 StVG, § 316 StGB) wäre der Fahrlehrer nach § 316 StGB straflos, aber gemäß § 24a StVG verantwortlich, was vor dem Hintergrund des identischen Schutzzwecks und des hinsichtlich der Tathandlung identischen Wortlauts („Wer im [Straßen-] Verkehr ein [Kraft-] Fahrzeug föhrt...“) als in gesetzessystematischer Hinsicht kaum begründbar erschiene (OLG Düsseldorf, DAR 2014, 40, 41).
- 21** c) Auch die Entstehungsgeschichte spricht gegen eine solche Auslegung. § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG geht auf das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 zurück (RGBl. S. 437). Dessen § 3 Abs. 2 lautete: „Bei den Übungs- und Prüfungsfahrten ... gilt im Sinne dieses Gesetzes der Begleiter als Föhler des Kraftfahrzeuges“. Diese Vorschrift nahm auf die schon damals existierende Fahrzeugföhlerhaftung kraft vermuten Verschuldens (§ 18 Kraftfahrzeuggesetz) und die Strafbarkeit wegen Föhrens ohne Fahrerlaubnis (§ 24 Kraftfahrzeuggesetz) Bezug. Im vorangegangenen

Gesetzgebungsverfahren war darauf hingewiesen worden, dass der Fahrerschüler zur Ableistung der Prüfung im allgemeinen Straßenverkehr fahren müsse, er sich dabei aber, weil er zu diesem Zeitpunkt noch nicht über einen Führerschein verfüge, strafbar machen würde. Diesem Konflikt wollte die Regelung Rechnung tragen (vgl. Verhandlungen des Reichstags, Band 253, S. 7579, 7595; Reichstags-Drucks. Band 21, Nr. 1250, S. 33). Der Verordnungsgeber hat sich bei Schaffung des § 23 Abs. 1a StVO nicht zur Anwendbarkeit des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG geäußert (vgl. BR-Drucks. 599/00, S. 18 ff.). Es kann daher nicht unterstellt werden, dass er den ursprünglichen in dem vorgenannten Sinne beschränkten Anwendungsbereich der gesetzlichen Fiktion auf den neu geschaffenen Ordnungswidrigkeitentatbestand ausdehnen wollte, zumal ein solcher Wille im Wortlaut keinen Ausdruck gefunden hätte.

- 22 d) Schließlich spricht auch der Sinn und Zweck der Regelung in § 23 Abs. 1a StVO gegen eine Einbeziehung von Fahrlehrern, die während eines Telefongesprächs nicht in die Fahrt eingreifen. Der Verordnungsgeber wollte mit der Schaffung des § 23 Abs. 1a StVO erreichen, dass der Fahrzeugführer „beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat“; hält der Fahrzeugführer aber in der einen Hand das Telefon, so steht ihm für das Lenkrad und sonstige manuell zu bedienende Instrumente nur noch eine Hand zur Verfügung (BR-Drucks. 599/00, S. 18; vgl. Mitsch, NZV 2011, 281, 282 f.). Die Tätigkeit des Fahrlehrers besteht in der Regel in verbalen Anweisungen. Selbst in hypothetischen Gefahrensituationen benötigt der Fahrlehrer nicht notwendig beide Hände. Ungeachtet der Gefahren, die von einem durch das Telefonieren abgelenkten Fahrlehrer ausgehen mögen, erfasst daher der Schutzzweck des § 23 Abs. 1a StVO den eine Aufsichtsfahrt beaufsichtigenden Fahrlehrer jedenfalls nicht unmittelbar (vgl. Joerden, BA 2003, 104, 107).

- 23 e) Nach alledem bewirkt die gesetzliche Fiktion in § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG nur eine partielle Verlagerung der Verantwortung auf den Fahrlehrer (nämlich beschränkt auf die §§ 18, 21 StVG); sie erfasst nicht die in § 23 Abs. 1a StVO enthaltene Regelung der Benutzung von Mobil- und Autotelefonen durch Fahrzeugführer. Das war in der Beschlussformel auszusprechen, soweit zwischen den beteiligten Oberlandesgerichten Streit über die Auslegung dieser Vorschrift besteht.

22. 1. Mängel der Informationsfunktion beeinträchtigen die Rechtswirksamkeit des Bußgeldbescheides grundsätzlich nicht, denn ein solcher ist für sich allein nicht so schwerwiegend, dass er nicht – etwa durch Akteneinsicht des Verteidigers – geheilt werden könnte.

2. Für die Annahme von Fahrlässigkeit reicht bei einer Drogenfahrt nach § 24a Abs. 2 StVG die Feststellung einer über dem Grenzwert der jeweiligen Substanz im Blut liegenden Wirkstoffkonzentra-

tion allein nicht aus. Es ist vielmehr die Vorstellung des Betroffenen unter Würdigung sämtlicher zur Verfügung stehender Beweismittel vom Tatgericht festzustellen.

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 29. Dezember 2014 – 321 SsBs 37/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines berauschenden Mittels (THC) zu einer Geldbuße von 300 € unter Gewährung von Ratenzahlung verurteilt und gegen ihn ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Nach den Feststellungen befürchtete der Betroffene am 02.07.2013 gegen 18:35 Uhr die L-Straße 343 in D./L. mit dem Wohnmobil. Bei einer polizeilichen Kontrolle fiel auf, dass der Betroffene eine blasser Gesichtsfarbe und gerötete Bindehäute hatte. Die Analyse einer dem Betroffenen entnommenen Blutprobe ergab, dass dieser eine THC-Konzentration von 1,3 mg/mL und eine THC-COOH-Konzentration von 8,1 mg/mL aufwies.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde, mit der er erstrebt, das Verfahren wegen Vorliegens eines Verfahrenshindernisses einzustellen und im Übrigen die Verletzung sachlichen Rechtes rügt.

Die zulässige Rechtsbeschwerde hat im überwiegenden Umfang Erfolg.

1. Ein Verfahrenshindernis liegt indes nicht vor. Entgegen der von der Verteidigung erhobenen Rüge bildet der Bußgeldbescheid eine taugliche Grundlage für die Durchführung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens, denn er erfüllt die Voraussetzungen des § 66 OWiG.

a) Nach § 66 Abs. 1 Nr. 3 OWiG muss der Bußgeldbescheid die Bezeichnung der Tat, die dem Betroffenen zur Last gelegt wird, Zeit und Ort ihrer Begehung, die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit und die angewendeten Bußgeldvorschriften benennen.

Dem Bußgeldbescheid kommen im Wesentlichen zwei Funktionen zu: Zum einen wird durch ihn der Gegenstand des gerichtlichen Verfahrens in persönlicher, sachlicher und rechtlicher Hinsicht abgegrenzt, daneben hat der Bußgeldbescheid eine Informationsfunktion, sodass der Betroffene ohne Akteneinsicht und ohne Einholung des Rats eines Rechtskundigen in die Lage versetzt werden soll, zu erkennen, welcher konkrete Vorwurf gegen ihn erhoben wird (vgl. hierzu Kurz-in KK-OWiG, 4. Aufl., § 65 Rdnrn. 5 u. 6 m. w. N.).

Da in dem Bußgeldbescheid des Landkreises N./W. vom 14.10.2013 sowohl die Person des Fahrers als auch das geführte Kraftfahrzeug sowie Tatzeit und Ort genau bestimmt sind und zudem auch der für erfüllt erachtete Ordnungswidrigkeitentatbestand angeführt wird, wird der Bußgeldbescheid seiner Funktion, die dem Betroffenen zur Last gelegte Tat von anderen geschichtlichen Lebensvorgängen abzugrenzen, gerecht.

b) Soweit in dem Umstand, dass in dem Bußgeldbescheid die konkrete Höhe der gemessenen THC-Konzentration nicht mitgeteilt worden ist, ein Mangel zu sehen sein könnte, beträfe dieser allein die Informationsfunktion des Bußgeldbescheides. Mängel der Informationsfunktion beeinträchtigen die Rechtswirksamkeit des Bußgeldbescheides jedoch grundsätzlich nicht, denn ein solcher ist für sich allein nicht so schwerwiegend, dass er nicht – etwa durch Akteneinsicht des Verteidigers – geheilt werden könnte (vgl. hierzu Kurz in KK-OWiG, § 66 Rdnrn. 42 u. 43).

c) In diesem Zusammenhang ist anzumerken: Die Verteidigung bezieht sich für ihre Rechtsauffassung, die Wirkstoffkonzentration müsse im Bußgeldbescheid angegeben werden, auf Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Aufl., Rdnr. 550. Dies geht indes fehl. Die zitierte Literaturstelle bezieht sich ihrerseits auf eine Entscheidung des OLG Hamm vom 11.02.2010 (NZV 2010, 270 ff. [= BA 2010, 245]). Das OLG Hamm gelangte in dieser Entscheidung bei einem Bußgeldbescheid, der keine Angaben über die gemessene Wirkstoffkonzentration enthielt, jedoch nicht zu dem Ergebnis, der Bußgeldbescheid leide an einem wesentlichen inhaltlichen Mangel mit der Folge seiner Unwirksamkeit, sondern lediglich dazu, dass bei einem solchen inhaltlichen Mangel eine Beschränkung des Einspruchs allein auf die Rechtsfolgen unzulässig ist, mit der Folge, dass der Bußgeldrichter eigene Feststellungen zum äußeren und inneren Tatbestand des § 24a StVG treffen muss.

2. Die Rechtsbeschwerde hat jedoch mit der erhobenen Sachrüge Erfolg, denn die Feststellungen des angefochtenen Urteiles zur subjektiven Tatseite tragen den Schuldspruch nicht und können daher – anders als diejenigen zur objektiven Tatseite, dazu unter 3. – keinen Bestand haben.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme hierzu ausgeführt:

„Fahrlässigkeit im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG setzt voraus, dass der Betroffene die Möglichkeit der fortbestehenden Wirkung des Rauschmittelkonsums bei Fahrtantritt entweder für möglich gehalten oder jedenfalls hätte erkennen können und müssen.

Für die Annahme von Fahrlässigkeit reicht die Feststellung einer über dem Grenzwert der jeweiligen Substanz im Blut liegenden Wirkstoffkonzentration allein nicht aus. Es ist vielmehr die Vorstellung des Betroffenen unter Würdigung sämtlicher zur Verfügung stehender Beweismittel vom Tatgericht festzustellen (vgl. OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 20.08.2010 – 2 Ss-Owi 166/10; OLG Celle, Beschluss vom 09.12.2008 – 322 SsBs 247/08 m.w.N. [= BA 2009, 100]).

Fahrlässigkeit ist daher ohne weiteres anzunehmen, wenn der Betroffene sich in zeitlicher Nähe zum Cannabiskonsum an das Steuer eines Kraftfahrzeugs setzt. An der Erkennbarkeit der fortwährenden Wirkung des Betäubungsmittels zum Tatzeitpunkt kann es demgegenüber fehlen, wenn

zwischen Drogenkonsum und Fahrt eine größere Zeitspanne liegt (vgl. OLG Celle a. a. O.). Eine solche zeitliche Nähe vermochte das Amtsgericht indes nicht festzustellen. Ausreichende Feststellungen zum Zeitpunkt des Konsums konnten mangels Einlassung des Betroffenen nicht getroffen werden. Aus dem Gesichtspunkt der zeitlichen Nähe können daher auch keine Rückschlüsse auf die innere Vorstellung des Betroffenen zur Tatzeit gezogen werden.

Die Voraussehbarkeit der Tatbestandsverwirklichung kann im vorliegenden Fall auch nicht auf einen besonders hohen Messwert gestützt werden. Bei einer verhältnismäßig geringen Überschreitung (1,3 ng/ml THC) ist dies nicht möglich (vgl. OLG Frankfurt a.M., a. a. O. m. w. N.).

In einem solchen Fall hätte es näherer Ausführungen bedurft, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass der Konsum noch Auswirkungen haben konnte. Möglich ist dabei auch das Heranziehen sonstiger Beweisanzeichen, etwa drogenbedingter Ausfallerscheinungen.

Eine solche eingehende Würdigung enthält das angefochtene Urteil nicht. Zwar wurde eine ‚blasser Gesichtsfarbe‘ und ‚gerötete Bindehäute‘ festgestellt, die Anlass der polizeilichen Kontrolle gewesen sei. Derartige Beweisanzeichen sprechen aber nicht zwingend für einen Konsum von Cannabis. Es hätte daher weiterer Ausführungen bedurft, etwa zum Zustand und dem Verhalten des Betroffenen bei der Polizeikontrolle, bei der üblicherweise ein Rombergtest durchgeführt wird, und der körperlichen Untersuchung anlässlich der ärztlichen Blutentnahme.

Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass in der neuen Verhandlung ergänzende tatsächliche Feststellungen getroffen werden können, die eine Verurteilung des Betroffenen tragen.“

Diesen zutreffenden Ausführungen tritt der Senat bei.

23. 1. Gelegentlicher Konsum von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung liegt dann vor, wenn der Betroffene in zumindest zwei selbstständigen Konsumvorgängen Cannabis zu sich genommen hat und diese Konsumvorgänge einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen.

2. Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis trennt dann nicht in der gebotenen Weise zwischen diesem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs, wenn er fährt, obwohl eine durch den Drogenkonsum bedingte Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit nicht auszuschließen ist.

3. Wird der THC-Gehalt in einer Blutprobe lege artis nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie ermittelt,

ist ein „Sicherheitsabschlag“ vom gemessenen Wert für unvermeidbare Messungenauigkeiten nicht erforderlich.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Der Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis wegen gelegentlichen Cannabiskonsums und mangelnder Trennung dieses Konsums vom Führen eines Kraftfahrzeugs.
- 2 Der 1979 geborene Kläger erwarb 1997 die Fahrerlaubnis der Klasse 3; sie wurde im Jahr 2002 in eine Fahrerlaubnis der Klassen BE, C1E, CE, M und L umgetauscht.
- 3 Am 14. Juni 2001 fuhr der Kläger unter Cannabiseinfluss; die Blutprobe ergab eine Konzentration von 2,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), des psychoaktiven Wirkstoffs von Cannabis. Ein Fahreignungsgutachten kam zum Ergebnis, es sei nicht mit erhöhter Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass er zukünftig ein Fahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln und/oder anderen psychoaktiven Stoffen oder deren Nachwirkungen führen werde. In diesem Gutachten wurde zugleich empfohlen, vom Kläger die Vorlage von Drogenscreenings zu fordern; davon sah der Beklagte ab.
- 4 Am 20. August 2008 wurde der Kläger um 20:58 Uhr erneut einer Verkehrskontrolle unterzogen. Im Polizeibericht heißt es, der Kläger habe etwas träge gewirkt und erweiterte Pupillen gehabt; der Drogen-Schnelltest habe ein positives Ergebnis in Bezug auf Cannabis erbracht. Der Kläger gab an, mehr als 24 Stunden vor der Fahrt einen Joint geraucht zu haben. Bei der Untersuchung der um 21:20 Uhr entnommenen Blutprobe wurden 1,3 ng/ml THC, unter 1,0 ng/ml 11-OH-THC und 16,0 ng/ml THC-COOH gemessen.
- 5 Mit Bescheid vom 28. Oktober 2008 entzog das Landratsamt S.-B.-Kreis dem Kläger unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis. Er habe nach bewusstem Cannabiskonsum ein Kraftfahrzeug geführt, obwohl er nicht habe sicher sein können, dass die psychoaktiv wirkende Substanz THC in seinem Blut nicht mehr vorhanden sei. Damit habe er sich als charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Den Widerspruch des Klägers wies das Regierungspräsidium F. als unbegründet zurück.
- 6 Der Antrag des Klägers auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes gegen die Anordnung des Sofortvollzugs ist ohne Erfolg geblieben.
- 7 Seine Klage gegen die Fahrerlaubnisentziehung hat das Verwaltungsgericht abgewiesen.
- 8 Die Berufung des Klägers hat der Verwaltungsgerichtshof, der ein Sachverständigengutachten u.a. zur Klärung der Frage eingeholt hat, ab welchem THC-Wert mit verkehrsrelevanten Leistungseinbußen zu rechnen ist, zurückgewiesen.
- 9 Zur Begründung seiner Revision macht der Kläger geltend: Zu Unrecht werde bei ihm gelegentlicher

Cannabiskonsum angenommen. Zwischen den beiden festgestellten Konsumvorgängen lägen sieben Jahre; das begründe eine zeitliche Zäsur. Zu einem mehrmaligen Konsum sei es auch im Vorfeld der Verkehrskontrolle vom 20. August 2008 nicht gekommen. Eine Erklärung für das Messergebnis könne darin liegen, dass er einmalig eine entsprechend hohe Wirkstoffmenge zu sich genommen habe. Das Berufungsgericht habe das nicht ohne weitere Feststellungen als unglaublich bewerten dürfen. Rechtsfehlerhaft sei auch die Annahme, dass er nicht zwischen Cannabiskonsum und Fahren trenne. Der Messwert müsse um einen Sicherheitsabschlag verringert werden. Von verminderter Fahrtüchtigkeit dürfe nicht bereits ab einer Wirkstoffkonzentration von 1,0 ng/ml THC ausgegangen werden.

Der Beklagte tritt der Revision entgegen. Die zwei selbstständigen Konsumvorgänge, die erforderlich seien, um gelegentlichen Cannabiskonsum anzunehmen, hätten beim Kläger vorgelegen. Der Sachverständige habe ausgeschlossen, dass ein einmaliger Konsum nach 24 Stunden noch zu 1,3 ng/ml THC im Blut führen könne. Die Behauptung des Klägers, er habe vor der Fahrt am 20. August 2008 nur dieses eine Mal Cannabis konsumiert, sei nicht glaubhaft. Dass die Dosierung möglicherweise so hoch gewesen sei, dass auch ein einmaliger Konsum zum vorgefundenen THC-Pegel geführt haben könne, liege fern. Eine solche Dosis hätte erhebliche Vergiftungserscheinungen zur Folge gehabt, die bei der Verkehrskontrolle nicht festgestellt worden seien. Auch der 2001 festgestellte Cannabiskonsum könne im Übrigen noch verwertet werden. Ein Abschlag vom gemessenen THC-Wert sei nicht erforderlich. Davon werde selbst im Ordnungswidrigkeitenrecht abgesehen; das müsse erst recht für die Gefahrenabwehr gelten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu § 24a StVG sei bereits ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml mit einer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit zu rechnen. Auch der Gutachter habe nicht ausgeschlossen, dass es im Einzelfall bei THC-Werten unter 2 ng/ml fahrsicherheitsrelevante Mängel geben könne.

Der Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht hält das angegriffene Urteil im Ergebnis für unzutreffend. Zwar teile er die Auffassung des Berufungsgerichts, dass eine gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliege, wenn ein zweimaliger Konsum stattgefunden habe. Das sei beim Kläger anzunehmen. Der Konsum aus dem Jahr 2001 dürfe noch berücksichtigt werden. Auch die 2008 gemessenen Werte sprächen für einen mindestens zweimaligen Konsum. In Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sei er wie das Berufungsgericht außerdem der Auffassung, dass zur Beurteilung des Trennungsvermögens auf den gemessenen THC-Wert ohne Abschlag abzustellen sei. Dagegen teile er nicht die Annahme des Berufungsurteils, dass dem Betroffenen bei einem gemessenen Wert von 1,3 ng/ml THC ohne weitere Begutachtung unmittelbar die Fahrerlaubnis entzogen werden dürfe. Bei THC-Werten unter 2 ng/ml sei – wie der Bayeri-

sche Verwaltungsgerichtshof zutreffend entschieden habe – zunächst nur die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zulässig.

Aus den Gründen:

- 12** Die Revision des Klägers ist unbegründet. Das Urteil des Berufungsgerichts steht im Einklang mit Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO).
- 13** Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angegriffenen Fahrerlaubnisentziehung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung (stRspr; vgl. u. a. Urteil vom 28. April 2010 – BVerwG 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 Rn. 11 m. w.N.); somit ist hier auf die Zustellung des Widerspruchsbescheids vom 6. August 2009 abzustellen. Zugrunde zu legen sind danach das Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl I S. 310, 919), bis dahin zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl I S. 2507), und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) vom 18. August 1998 (BGBl I S. 2214) in der Fassung der Verordnung vom 16. Juli 2009 (BGBl I S. 2097).
- 14** Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Das gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Gemäß Nummer 9.2.2 der Anlage 4 kann bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis die Fahreignung bejaht werden, wenn Konsum und Fahren getrennt werden, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen stattfindet und wenn keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen. Diese Bewertung gilt nach der Nummer 3 der Vorbemerkungen zu dieser Anlage für den Regelfall.
- 15** Danach durfte dem Kläger die Fahrerlaubnis entzogen werden, ohne dass vorher noch ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen gewesen wäre (§ 11 Abs. 7 FeV). Ohne dass das revisionsrechtlich zu beanstanden ist, geht das Berufungsgericht mit dem Beklagten von gelegentlichem Cannabiskonsum des Klägers im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 (1.) sowie davon aus, dass das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss am 20. August 2008 den Schluss rechtfertigt, dass er entgegen den Anforderungen dieser Bestimmung nicht hinreichend zuverlässig zwischen einem seine Fahrtauglichkeit beeinträchtigenden Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennt (2.). Eine im Widerspruch zu Art. 3 Abs. 1 GG stehende Ungleichbehandlung von Cannabis- und Alkoholkonsumenten liegt nicht vor (3.).
- 16** 1. Der Kläger war zum maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt gelegentlicher Konsument von Cannabis (Nr. 9.2.2 der Anlage 4).
- 17** a) Eine Legaldefinition des Begriffs „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis, der außer in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 auch in § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV Verwendung findet, enthalten weder die Fahrerlaubnis-Verordnung selbst noch die Materialien hierzu. Auch die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, auf denen die Anlage 4 maßgeblich beruht (vgl. Urteil vom 14. November 2013 – BVerwG 3 C 32.12 – BVerwGE 148, 230 Rn. 19 [= BA 2014, 30]), äußern sich nicht dazu. Das gilt sowohl für die alte, zum Zeitpunkt des Erlasses der angegriffenen Bescheide geltende Fassung der Leitlinien als auch für deren Neufassung, die seit dem 1. Mai 2014 Geltung beansprucht.
- Der erkennende Senat hatte bislang nur zur Frage **18** Stellung zu nehmen, wann eine regelmäßige Einnahme von Cannabis im Sinne der Nr. 9.2.1 der Anlage 4 vorliegt. Ein solcher regelmäßiger Konsum schließt die Fahreignung per se aus, ohne dass – anders als bei der hier in Rede stehenden Nr. 9.2.2 – noch weitere tatbestandliche Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Der Senat hat ausgehend vom gewöhnlichen Wortsinn, wonach ein Verhalten dann als regelmäßig anzusehen ist, wenn es bestimmten Regeln und Gesetzmäßigkeiten folgt, insbesondere in etwa gleichen zeitlichen Abständen auftritt, sowie aufgrund der Systematik von Nr. 9.2 der Anlage 4 angenommen, dass unter einer regelmäßigen Einnahme in diesem Sinne ein Konsum zu verstehen ist, der die Fahreignung nach wissenschaftlichem Erkenntnisstand als solcher und ohne das Hinzutreten weiterer Umstände ausschließt (Urteil vom 26. Februar 2009 – BVerwG 3 C 1.08 – BVerwGE 133, 186 Rn. 15 [= BA 2009, 289]). Die Einschätzung des damaligen Berufungsgerichts, dass das bei einer täglichen oder nahezu täglichen Einnahme von Cannabis zu bejahen sei, hat der Senat nicht beanstandet (Urteil vom 26. Februar 2009 a. a. O. Rn. 19).
- Ausgehend davon und unter Berücksichtigung des **19** Wortsinns des Begriffs „gelegentlich“ – Synonyme dazu sind beispielsweise „ab und zu“ oder „hin und wieder“ – ergibt sich, dass eine solche Einnahme eine geringere Konsumfrequenz voraussetzt als ein „regelmäßiger“ Konsum, nach der Zahl der Konsumvorgänge aber mehr erfordert als einen nur einmaligen Konsum. Dahinter steht die Erwägung, dass dann, wenn der Betroffene nachgewiesenermaßen bereits einmal Cannabis konsumiert hat, sich eine darauf folgende Phase der Abstinenz aber nicht als dauerhaft erweist, die dem „Einmaltäter“ zugutekommende Annahme widerlegt wird, es habe sich um einen einmaligen „Probierkonsum“ gehandelt, dessen Wiederholung nicht zu erwarten sei (vgl. zu dieser „Privilegierung“ eines einmaligen „Probierkonsums“: BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378 <2379> [= BA 2002, 362]).
- Angesichts dessen ist gegen die vom Berufungsgericht in ständiger Rechtsprechung (vgl. zuvor u. a. VGH Mannheim, Beschluss vom 29. September 2003 – 10 S 1294/03 – VBIBW 2004, 32 [= BA 2004, 185]) vertretene Auffassung, dass eine „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis bereits bei zwei selbstständigen Konsumvorgängen anzunehmen ist, aus revisionsrechtlicher Sicht nichts zu erinnern (ebenso die ganz **20**

überwiegende verwaltungsgerichtliche Rspr.; vgl. u. a. VGH München, Beschluss vom 4. November 2008 – 11 CS 08.2576 – juris Rn. 19; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. Juni 2009 – 1 S 17/09 – NZV 2010, 531 <532> [= BA 2009, 356]; OVG Lüneburg, Beschluss vom 7. Juni 2012 – 12 ME 31/12 – juris Rn. 6; OVG Münster, Beschluss vom 20. März 2014 – 16 E 1074/13 – juris Rn. 3; nunmehr auch OVG Hamburg, Beschluss vom 16. Mai 2014 – 4 Bs 26/14 – NJW 2014, 3260 [= BA 2014, 246] unter Änderung seiner früheren Rechtsprechung). Diese Einordnung führt zugleich dazu, dass eine Regelungslücke zwischen einem nur einmaligen und dem gelegentlichen Konsum von Cannabis vermieden wird.

- 21 Die einzelnen Konsumvorgänge müssen allerdings, damit sie als „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 gewertet werden können, einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen. Zu Recht geht das Berufungsgericht davon aus, dass ein Zeitablauf von mehreren Jahren zwischen zwei Rauschgifteinnahmen eine Zäsur bilden kann, die bei der fahrerlaubnisrechtlichen Einordnung des Konsums einen Rückgriff auf den früheren Vorgang verbietet (vgl. dazu auch OVG Lüneburg, Beschluss vom 7. Juni 2012 a. a. O.). Ob eine solche relevante Zäsur zwischen den einzelnen Konsumakten anzunehmen ist, ist nach den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen. Die schematische Festlegung von Zeiträumen verbietet sich (in diesem Sinne zu einer auf zurückliegenden Drogenkonsum gestützten Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Fahreignungsgutachten beizubringen, bereits Urteil vom 9. Juni 2005 – BVerwG 3 C 25.04 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 12 S. 13 [= BA 2006, 49]). Demgemäß setzt die Beantwortung der Frage, ob eine solche Zäsur anzunehmen ist, entsprechende tatsächliche Feststellungen und Wertungen des Tatsachengerichts voraus; sie sind in der Revision nur eingeschränkt überprüfbar (§ 137 Abs. 2 VwGO).
- 22 b) Hier hat das Berufungsgericht beanstandungsfrei angenommen, dass der Kläger im zeitlichen Vorfeld der Verkehrskontrolle vom 20. August 2008 nicht nur einmal, sondern mehrfach und damit im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 gelegentlich Cannabis konsumiert hat.
- 23 Der Verwaltungsgerichtshof stützt seine Sachverhaltswürdigung maßgeblich darauf, dass der beim Kläger festgestellte THC-Wert von 1,3 ng/ml im Blutserum mit dem von ihm gegenüber der Polizei behaupteten und in der Berufungsverhandlung bestätigten einmaligen Konsum, der nach seinen dortigen Angaben mehr als 24 Stunden vor der Fahrt stattgefunden habe, nicht schlüssig erklärt werden könne. Wissenschaftlich sei belegt, dass THC nach einem Einzelkonsum nur vier bis sechs Stunden nachweisbar sei, lediglich bei regelmäßigem oder wiederholtem Konsum könne THC auch länger nachgewiesen werden.
- 24 Die vom Berufungsgericht angeführten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Abbauverhalten des psychoaktiven Wirkstoffs THC, die vom Sachverständigen bestätigt wurden, hat der Kläger nicht in Frage

gestellt. Ebenso wenig hat er durchgreifende Rügen gegen den darauf gestützten Schluss des Berufungsgerichts vorgetragen, dass er dann entweder ein weiteres Mal auch wenige Stunden vor der Fahrt Cannabis konsumiert haben müsse oder es, wenn der letzte Konsum tatsächlich mehr als 24 Stunden zurückgelegen habe, zuvor zu einer erheblichen Akkumulation von Cannabinoiden in seinem Körper gekommen sein müsse. Beides belege aber einen mehr als einmaligen und damit gelegentlichen Cannabiskonsum. Den im Berufungsverfahren vorgetragenen Einwand des Klägers, dass der festgestellte THC-Wert auch auf die einmalige Einnahme einer hohen Dosis von Cannabis zurückgehen könne, hat das Berufungsgericht unter Bezugnahme auf die Erläuterungen des Sachverständigen im Wesentlichen mit der Begründung zurückgewiesen, dass beim Kläger nicht die dann zu erwartenden Intoxikationserscheinungen festgestellt worden seien; außerdem habe er selbst noch in der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht keine derart hohe Dosierung behauptet. Gegen diese Sachverhaltswürdigung ist revisionsrechtlich nichts zu erinnern.

Überdies hat das Berufungsgericht seine Annahme, dass der Kläger gelegentlicher Cannabiskonsumant sei, unabhängig davon darauf gestützt, dass dessen Erläuterungen zu dem von ihm behaupteten nur einmaligen Cannabiskonsum im Kern kaum Realitätskennzeichen aufwiesen und – was das Gericht näher darlegt – auch ansonsten nicht glaubhaft seien.

Beweisanträge hat der anwaltlich vertretene Kläger auch in Anbetracht der schriftlichen und mündlichen Ausführungen des Sachverständigen nicht gestellt. Auch im Übrigen musste sich dem Berufungsgericht nicht aufdrängen, den vom Kläger in der Revisionsbegründung als aufklärungsbedürftig bezeichneten Einzelumständen („Größe der Raucherrunde; Grad der Berausung, welche Intoxikationssymptomatik“) weiter nachzugehen. Ebenso wenig musste sich das Berufungsgericht weiter mit der Frage befassen, ob es sich bei der vom Kläger gegenüber der Polizei gemachten Angabe zum Zeitpunkt des Cannabiskonsums um eine reine Schutzbehauptung gehandelt habe; denn es hat das Vorbringen des Klägers, es habe sich um einen einmaligen Konsum gehandelt, in nachvollziehbarer Weise insgesamt als unglaubwürdig erachtet.

c) Danach bedarf es im Revisionsverfahren ebenso wie bereits im Berufungsverfahren keiner Entscheidung darüber, ob die Annahme gelegentlichen Cannabiskonsums des Klägers auch auf den Umstand gestützt werden durfte, dass er bereits im Jahr 2001 als Cannabiskonsumant im Straßenverkehr aufgefallen war. An einer abschließenden Stellungnahme dazu wäre der erkennende Senat im Übrigen schon deshalb gehindert, weil das Berufungsgericht zwar durchaus eine Tendenz zu erkennen gibt, wie es diese Frage entscheiden würde, es aber die für die Annahme einer Zäsur erforderlichen tatsächlichen Feststellungen und Wertungen nicht abschließend getroffen hat.

28 Die Annahme des Berufungsgerichts, dass der Kläger nicht in der gebotenen Weise zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahr-

zeugs trennt, hält der revisionsgerichtlichen Überprüfung stand.

- 29 Nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 genügt der gelegentliche Cannabiskonsum für sich genommen noch nicht, um von fehlender Fahreignung des Betroffenen auszugehen (vgl. auch Urteil vom 5. Juli 2001 – BVerwG 3 C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29 S. 7 [= BA 2002, 133]). Hinzu treten müssen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 vielmehr zusätzliche tatsächliche Umstände. Eine dieser „Zusatztatsachen“ ist neben dem Mischkonsum von Cannabis und Alkohol, dass der Betroffene nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeuges trennt.
- 30 In dieser fehlenden Trennung liegt nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ein die Fahreignung ausschließender charakterlich-sittlicher Mangel. Er ist darin zu sehen, dass der Fahrerlaubnisinhaber ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahrtüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen (BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378 <2379 f.>).
- 31 Daraus folgt zugleich, dass nicht jeder bei einem Kraftfahrzeugführer festgestellte THC-Pegel die Annahme fehlender Trennung im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 rechtfertigt. Die Frage, auf welchen THC-Wert dabei abzustellen ist, führt auf mehrere Unterfragen. Davon ist nur die erste, wie wahrscheinlich die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch die Einnahme von Cannabis sein muss (Frage nach dem Gefährdungsmaßstab), eine der revisionsgerichtlichen Überprüfung in vollem Umfang zugängliche Rechtsfrage (a). Dagegen ist die weitere Frage, bei welchem THC-Wert von solchen verkehrssicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen auszugehen ist oder – anknüpfend an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts – solche Beeinträchtigungen jedenfalls nicht ausgeschlossen werden können, keine Rechtsfrage, sondern im Wesentlichen tatsächlicher, nämlich medizinisch-toxikologischer Natur (Frage nach dem maßgeblichen Grenzwert). Dementsprechend kann das vom Berufungsgericht gefundene Ergebnis, das maßgeblich auf der Auswertung des im Berufungsverfahren eingeholten Sachverständigenutachtens zum aktuellen naturwissenschaftlichen Erkenntnisstand sowie weiterer Erkenntnisquellen beruht, in der Revision nur eingeschränkt überprüft werden (b). Schließlich ist zu klären, ob im Hinblick auf unvermeidbare Messungenauigkeiten ein „Sicherheitsabschlag“ von dem bei der Untersuchung der Blutprobe ermittelten THC-Wert erfolgen muss (c).
- 32 a) In Bezug auf den zugrunde zu legenden Gefährdungsmaßstab geht das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit der ganz überwiegenden verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zutreffend davon aus, dass eine ausreichende Trennung, die eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit noch als hinnehmbar erscheinen lässt, nur dann vorliegt, wenn der Betroffene Konsum und

Fahren in jedem Fall in einer Weise trennt, dass durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften unter keinen Umständen eintreten kann. Das bedeutet, dass auch die Möglichkeit einer solchen cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ausgeschlossen sein muss.

33 Im Hinblick auf die schwerwiegenden Gefahren, die von in ihrer Fahrtüchtigkeit beeinträchtigten Kraftfahrzeugführern für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgehen können, ist es auch vor dem Hintergrund der staatlichen Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, geboten, solche Risiken soweit wie möglich auszuschließen. Dementsprechend ist die Grenze eines hinnehmbaren Cannabiskonsums nicht erst dann überschritten, wenn mit Gewissheit eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit anzunehmen ist oder es – wie der Bayerische Verwaltungsgerichtshof fordert (vgl. u. a. VGH München, Beschluss vom 4. Juni 2007 – 11 CS 06.2806 – juris Rn. 20 m. w. N.) – zu einer signifikanten Erhöhung des Unfallrisikos kommt, sondern bereits dann, wenn die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit besteht. Hat der Betroffene in der Vergangenheit ein Kraftfahrzeug unter einem THC-Pegel geführt, bei dem eine Beeinträchtigung seiner Fahrsicherheit möglich war, rechtfertigt das nach der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zugrunde liegenden Wertung zugleich Zweifel daran, dass er künftig stets die gebotene Trennung von Cannabiskonsum und Fahren beachten wird; das wiederum führt zur Verneinung seiner Fahreignung.

34 Dieser Gefährdungsmaßstab deckt sich mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Es lässt – wie bereits erwähnt – in seinem (Kammer-) Beschluss vom 20. Juni 2002 für die Annahme fehlender Trennungsbereitschaft und damit eines charakterlich-sittlichen Eignungsmangels genügen, dass eine drogenbedingte Fahrtüchtigkeit jedenfalls nicht auszuschließen ist (BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 a. a. O. S. 2380). In Übereinstimmung damit hält es für die Erfüllung des Tatbestandes des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Cannabiseinfluss nach § 24a Abs. 1 und 2 StVG für erforderlich, aber auch für ausreichend, dass eine THC-Konzentration im Blut festgestellt wird, die eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit des am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeugführers möglich erscheinen lässt (BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156]). Diese Erwägungen sind auf das auf Prävention und Gefahrenabwehr zielende Vorgehen der Fahrerlaubnisbehörden auf der Grundlage der Fahrerlaubnis-Verordnung ohne Weiteres übertragbar.

35 Derselbe Gefährdungsmaßstab liegt dem Urteil des erkennenden Senats vom 14. November 2013 – BVerwG 3 C 32.12 – (BVerwGE 148, 230 [= BA 2014, 30]) zugrunde. In dieser Entscheidung ging es um fehlende Fahreignung wegen des Mischkonsums von Alkohol und Cannabis. Der Senat ist davon ausgegangen, dass es der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht gebie-

tet, die Fahreignung eines Mischkonsumenten nur dann zu verneinen, wenn mit Sicherheit zu erwarten ist, dass er früher oder später unter Einwirkung von Rauschmitteln ein Fahrzeug führt, also die Trennungsbereitschaft aufgeben wird. Vielmehr rechtfertigt angesichts des Gefährdungspotenzials schon der Umstand, dass ein solcher Mischkonsum die Aufgabe der Trennungsbereitschaft möglich erscheinen lässt, die Annahme fehlender Fahreignung (Urteil vom 14. November 2013 a. a. O. Rn. 16). Die gegen dieses Urteil gerichtete Verfassungsbeschwerde hat das Bundesverfassungsgericht nicht zur Entscheidung angenommen (BVerfG, Beschluss vom 3. Juli 2014 – 1 BvR 234/14 – [BA 2014, 30]).

36 Dieser Maßstab gilt folgerichtig ebenfalls für die Beantwortung der Frage, ob die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne vorherige Anforderung eines Fahreignungsgutachtens von fehlender Fahreignung ausgehen durfte. Auch in diesem Zusammenhang muss, wenn gelegentlicher Cannabiskonsum im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 vorliegt, zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststehen, dass der Betroffene die Einnahme von Cannabis und das Führen eines Kraftfahrzeuges nicht in jedem Fall so trennt, dass eine Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit durch den Konsum ausgeschlossen ist. Entgegen der Annahme des Vertreters des Bundesinteresses ist nicht erforderlich, dass der Betroffene nach Cannabiskonsum mit Sicherheit in nicht vollständig fahrtüchtigem Zustand gefahren ist; es genügt, dass das angesichts des bei ihm festgestellten THC-Werts nicht ausgeschlossen werden kann.

37 b) Das nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts vom Normgeber zu Recht verfolgte Ziel, Risiken für die Sicherheit des Straßenverkehrs durch Cannabiskonsum unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes so weit wie möglich auszuschließen, ist auch für die Bestimmung des im Rahmen der Nr. 9.2.2 Anlage 4 maßgeblichen THC-Grenzwertes von Bedeutung. Abzustellen ist daher darauf, ab welchem THC-Wert eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit möglich ist oder – negativ formuliert – nicht mehr ausgeschlossen werden kann; insoweit handelt es sich um einen „Risikogrenzwert“. Diese Grenze sieht das Berufungsgericht bei einem im Blutserum gemessenen THC-Wert von 1 ng/ml als erreicht an. Dabei handelt es sich – wie bereits erwähnt – um eine der revisionsgerichtlichen Nachprüfung weitgehend entzogene tatsächliche Feststellung (§ 137 Abs. 2 VwGO).

38 Das Berufungsgericht hat den schriftlichen und mündlichen Ausführungen des von ihm beigezogenen Sachverständigen entnommen, dass im Allgemeinen zwar erst bei THC-Konzentrationen im Bereich zwischen 2 und 5 ng/ml mit deutlich feststellbaren Auffälligkeiten oder einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen sei. Doch habe der Sachverständige nicht ausgeschlossen, dass im Einzelfall auch bei einer niedrigeren THC-Konzentration fahrsicherheitsrelevante Mängel vorliegen könnten, die kausal auf den vorangegangenen Cannabiskonsum zurückzuführen seien. Dass

diese Würdigung des Sachverständigengutachtens durch das Tatsachengericht in revisionsrechtlich erheblicher Weise das Willkürverbot oder sonstige allgemeine Beweiswürdigungsgrundsätze verletzt, hat der Kläger nicht dargetan; das ist auch sonst nicht zu erkennen.

Es ist vielmehr vertretbar, dass das Berufungsgericht seine Annahme auf die Erläuterungen des Sachverständigen stützt, dass bei Cannabis die Korrelation zwischen dem THC-Wert im Blutserum und den psychophysischen Auswirkungen im Gehirn schwach sei, da die Konzentration im Plasma oder Blut nicht die Konzentration am Wirkort Gehirn widerspiegeln; zudem könnten die individuellen Konzentrationsverläufe, auch wegen unterschiedlicher genetischer Ausstattung des Betroffenen, völlig unterschiedlich liegen; es gebe Fälle, in denen sich bei 1 ng/ml THC ein klinisch auffälliges Bild ergebe, während in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle überhaupt nichts Auffälliges festgestellt werde. Ebenso wenig ist aus revisionsrechtlicher Sicht zu beanstanden, dass das Berufungsgericht ergänzend darauf verweist, der damalige Vorsitzende der Grenzwertkommission, Prof. Dr. M., habe in einem in der Fachliteratur abgedruckten Schreiben vom 30. Mai 2006 mitgeteilt, nach Auffassung der Kommission könne oberhalb eines Wertes von 1 ng/ml THC im Serum eine Wirkung von THC im Sinne einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht mehr ausgeschlossen werden. Das deckt sich mit einer vom Vertreter des Bundesinteresses im Revisionsverfahren vorgelegten neuen Stellungnahme der Grenzwertkommission; danach betrachtet es die Grenzwertkommission bei einer THC-Konzentration von 1 ng/ml als möglich, dass eine fahrsicherheitsrelevante Beeinträchtigung besteht. Schließlich begegnen auch die Schlussfolgerungen des Berufungsgerichts keinen revisionsrechtlich erheblichen Einwänden, die es zur Stützung seiner Auffassung aus den in der sogenannten Maastricht-Studie auch bei niedrigen THC-Werten festgestellten Beeinträchtigungen der Feinmotorik gezogen hat.

Dass der Kläger aus dem vorliegenden Erkenntnismaterial andere Schlüsse zieht als das Berufungsgericht, führt nicht zur Fehlerhaftigkeit des angegriffenen Urteils, weil er insoweit keine durchgreifenden Verfahrensrügen erhoben hat. Soweit er geltend macht, für ihn sei nicht nachvollziehbar, weshalb das Berufungsgericht die vom Sachverständigen geäußerten methodischen Zweifel an der Studie von Drasch u.a. nicht teile, geht das bereits daran vorbei, dass das Berufungsgericht seine Wertung im Wesentlichen auf andere wissenschaftliche Erkenntnisse gestützt hat. Die Kritik des Sachverständigen an dieser Studie hat der Verwaltungsgerichtshof zur Kenntnis genommen. Er hat der Studie einen gewissen – die sonstigen Studien ergänzenden – Erkenntniswert aber gleichwohl nicht abgesprochen. Das lässt einen Verstoß gegen Beweiswürdigungsgrundsätze nicht erkennen.

Mit dem Berufungsgericht geht ganz überwiegend auch die sonstige obergerichtliche Verwaltungsrechtssprechung davon aus, dass eine zur Annahme man-

- gelnder Fahreignung führende Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs bereits ab einem im Blutesum festgestellten THC-Wert von 1,0 ng/ml anzunehmen ist (OVG Münster, Urteil vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 – juris Rn. 31 m. w. N. unter Bezugnahme auf sein Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 – NZV 2014, 102 [= BA 2013, 146]; OVG Weimar, Beschluss vom 6. September 2012 – 2 EO 37/11 – NZV 2013, 413 <414 f.> [= BA 2012, 331]; OVG Bremen, Beschluss vom 20. Juli 2012 – 2 B 341/11 – NZV 2013, 99 <100>; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. Juni 2009 – 1 S 17/09 – NZV 2010, 531 <532> [= BA 2009, 356]; OVG Schleswig, Urteil vom 17. Februar 2009 – 4 LB 61/08 – juris Rn. 35; offen gelassen von OVG Hamburg, Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 – NJW 2006, 1367 <1370> [= BA 2006, 427]). Dagegen setzt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof den THC-Wert, der die Fahrerlaubnisbehörde ohne vorherige Einholung eines Fahreignungsgutachtens berechtigt, von fehlendem Trennungsvermögen des Betroffenen auszugehen, erst bei 2 ng/ml an; bei Werten zwischen 1 und 2 ng/ml sei zunächst nur die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens gerechtfertigt (grundlegend u. a. VGH München, Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 – Blutalk 2006, 416 <417 ff.> m. w. N.). Diese Auffassung mag zum einen darauf beruhen, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof eine „signifikante“ Erhöhung des Risikos einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit für erforderlich hält (vgl. Leitsatz 1 dieser Entscheidung). Das wird möglicherweise – je nachdem, wie der Begriff der Signifikanz in diesem Zusammenhang zu verstehen ist – dem für die Beurteilung der Fahreignung zugrunde zu legenden Gefährdungsmaßstab nicht in vollem Umfang gerecht. Hinzu tritt eine abweichende Würdigung des damaligen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes. Sie ist nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionsverfahrens.
- 42** Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem (Kammer-)Beschluss vom 21. Dezember 2004 diese beiden in der Rechtsprechung vertretenen Auffassungen zwar referiert, dazu jedoch nicht abschließend Stellung genommen (BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349 <351> [= BA 2005, 156]). Das war auch nicht geboten, da es bei dem in diesem Verfassungsbeschwerdeverfahren in Rede stehenden THC-Wert von weniger als 0,5 ng/ml hierauf nicht ankam. Damit lässt sich aus dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zwar etwas für den Gefährdungsmaßstab, nicht aber – wie der Beklagte meint – unmittelbar etwas für die Bestimmung des maßgeblichen THC-Grenzwerts gewinnen.
- 43** c) Der Einwand des Klägers, wegen nicht auszuschließender Messungenauigkeiten müsse ein „Sicherheitsabschlag“ von dem in der Blutprobe festgestellten THC-Wert von 1,3 ng/ml abgezogen werden, ist ebenfalls unbegründet. Das Berufungsgericht hat ein solches Erfordernis im Ergebnis zu Recht verneint.
- Nach seinen Feststellungen ist der beim Kläger festgestellte Messwert lege artis nach den Regeln der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie ermittelt worden; gleichwohl ist – wie das Berufungsgericht weiter feststellt – eine Schwankungsbreite bei den Messwerten unvermeidbar.
- Bei der Frage, ob solche Messungenauigkeiten einen „Sicherheitsabschlag“ erforderlich machen, handelt es sich nicht anders als bei der Bestimmung des Gefährdungsmaßstabs um eine Frage der Risikozurechnung. Es geht darum, ob die verbleibende Ungewissheit, dass der „wahre“ THC-Wert nicht an der unteren, sondern ebenso an der oberen Grenze dieser Schwankungsbreite liegen kann, von dem Cannabiskonsumanten, der sich nach dem Rauschmittelkonsum an das Steuer eines Kraftfahrzeugs setzt, oder aber von den anderen Verkehrsteilnehmern zu tragen ist. Da der Cannabiskonsumant den Gefährdungstatbestand schafft, liegt es auf der Hand, dass die verbleibende Unsicherheit zu seinen Lasten gehen muss. Angesichts der Zielrichtung des Fahrerlaubnisrechts, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten und Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer so weit wie möglich auszuschließen, liegt in dieser Risikozurechnung eine verhältnismäßige Beschränkung seiner Rechte.
- Unabhängig davon darf nicht übersehen werden, dass die bei der Untersuchung von Blutproben nicht zu vermeidenden Messungenauigkeiten bereits bei der Festsetzung der analytischen Grenzwerte berücksichtigt worden sind, die die Grenzwertkommission in Bezug auf die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Liste der berauschenden Mittel und Substanzen vorgenommen hat. Im Beschluss der Grenzwertkommission vom 22. Mai 2007 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Grenzwerte einen Sicherheitszuschlag enthalten (Blutalk 2007, 311).
- Verbleibende Schwankungsbreiten selbst bei lege artis erfolgenden THC-Messungen müssen auch nicht nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ zugunsten des Betroffenen gehen und deshalb zu einem „Sicherheitsabschlag“ führen. Dieser für eine strafrechtliche oder ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung geltende Grundsatz kommt im Gefahrenabwehrrecht, dem die Fahrerlaubnis-Verordnung zuzurechnen ist, schon wegen dessen anderer Zielrichtung nicht zur Anwendung. Selbst für die strafrechtliche und ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung von Fahrten unter Cannabiseinfluss geht die Rechtsprechung im Übrigen davon aus, dass der gemessene THC-Wert nicht um einen „Sicherheitsabschlag“ zu verringern ist (vgl. etwa OLG Karlsruhe, Beschluss vom 29. Januar 2007 – 3 Ss 205/06 – NZV 2007, 248 <249> [= BA 2007, 101] und OLG Brandenburg an der Havel, Beschluss vom 30. März 2007 – 1 Ss (OWI) 291B/06 – Blutalk 2008, 135 <136 f.>, jeweils m. w. N.; ebenso für Maßnahmen nach der Fahrerlaubnis-Verordnung OVG Münster, Urteil vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 – juris Rn. 61 ff.; OVG Bremen, Beschluss vom 20. Juli 2012 – 2 B 341/11 – NZV 2013, 99 <100>).

- 48 Schließlich kann sich der Kläger bei seiner Forderung nach einem „Sicherheitsabschlag“ auch nicht auf die allgemeinen Beweislastregeln berufen, die im Verwaltungsverfahren und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren Geltung beanspruchen. Er verkennt dabei, dass der normative Ausgangspunkt der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 getroffenen Regelung ein möglichst weitgehender Ausschluss von cannabisbedingten Gefährdungen der Sicherheit des Straßenverkehrs ist.
- 49 3. Ohne Erfolg macht der Kläger eine verfassungswidrige Ungleichbehandlung von Alkohol- und Drogenkonsum geltend.
- 50 In der Revisionsbegründung wird nicht näher ausgeführt, worin dieser Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot liegen soll. Der erstinstanzlichen Klagebegründung ist zu entnehmen, dass der Kläger den Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG und die daraus nach seiner Auffassung resultierende Verfassungswidrigkeit von § 24a Abs. 2 StVG – um die es hier freilich nicht geht – wohl darin sieht, dass der in § 24a Abs. 1 StVG bestimmte Grenzwert für Alkohol von 0,5 Promille einen Sicherheitszuschlag wegen möglicher Messwertungenauigkeiten enthalte, wogegen das bei Cannabis nicht der Fall sei. Dieser Einwand des Klägers geht indes schon deshalb fehl, weil der Grenzwert von 1 ng/ml THC, der bei der Verfolgung des Fahrens unter Cannabiseinfluss als Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG zugrunde gelegt wird, ebenfalls einen Sicherheitszuschlag enthält. Das ist dem bereits erwähnten Beschluss der Grenzwertkommission vom 22. Mai 2007 zu entnehmen.
- 51 Den weiteren Einwand, ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG liege darin, dass der Gesetzgeber in § 24a Abs. 2 StVG das Verbot des Fahrens unter Einfluss bestimmter Drogen an eine Nullwertgrenze knüpfe, dagegen das Verbot des Fahrens unter Alkohol in § 24a Abs. 1 StVG vom Erreichen bestimmter Grenzwerte abhängig mache, hat das Bundesverfassungsgericht bereits zurückgewiesen (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349 <350>; [= BA 2005, 156]). Der Umstand, dass sich bei bestimmten Drogen – darunter Cannabis – anders als beim Alkohol die Dosis-Wirkung-Beziehung derzeit nicht quantifizieren lasse, sei so gewichtig, dass die unterschiedliche Regelung sachlich gerechtfertigt sei (BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 a. a. O.). Diese Wertung ist aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht auf das Recht der Gefahrenabwehr übertragbar. Auch das abstrakte Gefährdungsdelikt des § 24a StVG soll – wie auch das Bundesverfassungsgericht in der genannten Entscheidung betont – der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr dienen (BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 a. a. O.). Zudem hat das Bundesverfassungsgericht den vom Normgeber mit § 24a Abs. 2 StVG ursprünglich verfolgten „Null-Toleranz-Ansatz“ durch eine verfassungskonforme Auslegung dieser Vorschrift dahin gehend modifiziert, dass eine THC-Konzentration vorhanden gewesen sein muss, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Verkehr teilgenommen hat,

obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 a. a. O. S. 349). Hiervon ist auch für die Anwendung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 auszugehen.

Schließlich steht dem behaupteten Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG entgegen, dass die vom Kläger gerügte Ungleichbehandlung von Cannabis- und Alkoholkonsum auf der unterschiedlichen Bewertung des mit dem jeweiligen Konsum verbundenen Gefährdungspotenzials in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung beruht, die den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand wiedergeben. Dass der dort zugrunde gelegte medizinisch-toxikologische Kenntnisstand mittlerweile überholt ist, hat der Kläger nicht schlüssig vorgetragen.

Anmerkung der Schriftleitung:

Siehe hierzu auch folgende Pressemitteilung des B.A.D.S.:

„Als wegweisende Entscheidung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr bewertet der B.A.D.S. die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, den Führerscheinzug bereits nach dem Konsum geringer Mengen von Betäubungsmitteln, für rechtmäßig zu erklären. Wird bei der Blutprobe ein bestimmter Wert des Cannabis-Wirkstoffs Tetrahydrocannabinol (THC) überschritten, ist der Führerschein nach der Entscheidung des Dritten Senats des BVG weg.“

Für den Präsidenten des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT, ist für die Sicherheit der Allgemeinheit im Straßenverkehr maßgebend, dass jeder Verkehrsteilnehmer ein Fahrzeug ohne vorherige Einnahme von Drogen und Alkohol führt. „So wie wir im Straßenverkehr jegliche Beeinflussung durch alkoholische Getränke ablehnen – also 0,0 Promille fordern, muss dies auch beim Cannabiskonsum gelten. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich die vom Gericht bestätigte Nachweisgrenze von 1 Nanogramm pro Milliliter Blut“, so GERHARDT.

Höhere Grenzwerte gingen zu Lasten der Verkehrsteilnehmer. Es sei deshalb nur folgerichtig, dass die Fahrerlaubnisbehörde beim Nachweis von Drogenkonsum auch bei Cannabis ohne vorangehenden Eignungstest den Führerschein entziehen könne. Jedem Führerscheininhaber muss bewusst sein, dass bereits der Konsum geringer Mengen von Betäubungsmitteln sofort Auswirkungen auf seinen Führerschein hat, auch wenn er keinen Unfall begeht bzw. wegen eines Fahrfehlers angehalten wird“, sagte der Präsident des B.A.D.S.“

24. *) Die Verwertung von Blutprobenuntersuchungsergebnissen im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren begegnet jedenfalls dann keinen Bedenken, wenn die Blutprobenentnahme nicht unmittelbar auf Betreiben der Fahrerlaubnisbehörde erfolgt ist und auch sonst keine Anhaltspunkte für

eine gezielte oder systematische Umgehung des in § 81a Abs. 2 StPO geregelten Richtervorbehalts bestehen.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 6. Januar 2015 – 3 B 320/14 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde der Antragstellerin ist ohne Erfolg.

Die mit der Beschwerde dargelegten Gründe, auf deren Prüfung das Oberverwaltungsgericht gemäß § 146 Abs. 4 Satz 3 und 6 VwGO beschränkt ist, ergeben nicht, dass es das Verwaltungsgericht zu Unrecht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs der Antragstellerin gegen die Entziehung ihrer Fahrerlaubnis wiederherzustellen.

Zur Begründung ihrer Beschwerde macht die Antragstellerin ausschließlich ein Beweisverwertungsverbot wegen einer fehlenden richterlichen Anordnung zu der bei ihr durchgeführten Blutentnahme geltend. Das Verwaltungsgericht habe verkannt, dass eine Rechtfertigung durch § 81a StPO hinsichtlich der gefährlichen Körperverletzung, begangen durch die Blutentnahme, nicht vorliege.

Diese Begründung kann der Beschwerde nicht zum Erfolg verhelfen. In der Rechtsprechung des Senats ist geklärt, dass ein etwaiges strafprozessuales Verwertungsverbot grundsätzlich nicht zu einer fehlenden Verwertbarkeit der Blutuntersuchungsergebnisse im Verwaltungsverfahren führt (Beschl. v. 1. Februar 2010 – 3 B 161/08 –, juris Rn. 7; jüngst Beschl. v. 3. Juni 2014 – 3 B 67/14 –, juris Rn. 13 m. w.N.). Eine der Vorschrift des § 81a StPO vergleichbare Regelung besteht für das Fahrerlaubnisrecht nicht. Hinsichtlich des Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens ist zu berücksichtigen, dass es – anders als Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren – nicht der Verfolgung und Ahndung begangener Rechtsverstöße, sondern dem Schutz Dritter vor dem Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern dient. Vor diesem Hintergrund begegnet die Verwertung von Blutprobenuntersuchungsergebnissen im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren jedenfalls dann keinen Bedenken, wenn – wie hier – die Blutprobenentnahme nicht unmittelbar auf Betreiben der Fahrerlaubnisbehörde erfolgt ist und auch sonst keine Anhaltspunkte für eine gezielte oder systematische Umgehung des in § 81a Abs. 2 StPO geregelten Richtervorbehalts bestehen. Diese Rechtsprechung des Senats wird von der Rechtsprechung anderer Obergerichte geteilt (vgl. VGH BW, Beschl. v. 21. Juni 2010 – 10 S 4/10 –, juris [= BA 2010, 364] Rn. 11 m. w.N.).

25. 1. Ein Verstoß gegen den Richtervorbehalt bei der Anordnung einer Blutentnahme im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren oder im Ordnungswidrigkeitenverfahren führt in der Regel nicht zu einem Beweisverwertungsverbot auch im

fahrerlaubnisrechtlichen Verfahren. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Blutentnahme ohne die erforderliche Einwilligung des Betroffenen erfolgte oder mit einer aufgrund wahrheitswidriger Angaben erlangten Einwilligung des Betroffenen.

2. Daraus, dass der Ausgangsverwaltungsakt wegen Verstoßes gegen die Verfahrensvorschrift des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG fehlerhaft zustande gekommen ist, folgt nicht ohne weiteres, dass der Antragsteller im Hauptsacheverfahren einen Aufhebungsanspruch nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO hat. Die fehlerhafte Ausgangsentscheidung kann durch die Entscheidung der Widerspruchsbehörde in einem verfahrensrechtlich einwandfreien Verfahren unbeachtlich (geheilt) werden.

Thüringer Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 25. Juni 2014 – 2 EO 124/14 –

Aus den Gründen:

Der Antragsteller wendet sich im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes gegen den für sofort vollziehbar erklärten Bescheid vom 12. September 2013, mit dem ihm die Antragsgegnerin wegen des Konsums sog. harter Drogen die Fahrerlaubnis entzog. Seinem Antrag, die aufschiebende Wirkung seines fristgerecht erhobenen Widerspruchs gegen den Entziehungsbescheid wiederherzustellen, hat das Verwaltungsgericht durch Beschluss vom 23. Januar 2014 stattgegeben. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt: Die vom Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums J. festgestellten Blutwerte, die belegten, dass der Antragsteller Kokain eingenommen habe, seien nicht verwertbar. Zwar führe eine fehlende richterliche Anordnung vor Entnahme einer Blutprobe und ein darauf beruhendes mögliches strafprozessuales Verwertungsverbot grundsätzlich nicht zu einer Unverwertbarkeit der Blutuntersuchungsergebnisse im Verwaltungsverfahren. Anders liege es aber, wenn – wie hier – die Einwilligung des Betroffenen zur Blutentnahme auf einer objektiv willkürlichen oder grob fehlerhaften Einschätzung der Polizeibeamten beruhe. Der Antragsteller habe im Verwaltungsverfahren vorgebracht, dass die die Blutentnahme anordnenden Beamten ihm gegenüber angegeben hätten, dass nach 20 Uhr eine richterliche Erlaubnis für die Blutentnahme nicht mehr einzuholen sei und deshalb auch nicht versucht werde, eine solche zu erlangen. Von der Unglaubhaftigkeit dieser Schilderung des Antragstellers könne nicht von vornherein ausgegangen werden. Eine Vernehmung der handelnden Polizeibeamten könne im Eilverfahren nicht erfolgen. Im Zeitpunkt der Entscheidung spreche daher vieles für die Rechtswidrigkeit des Entziehungsbescheids.

Die gegen die erstinstanzliche Entscheidung fristgerecht erhobene Beschwerde der Antragsgegnerin hat Erfolg. Nach den fristgerecht vorgebrachten Gründen, auf deren Prüfung der Senat beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), ist die zulässige Beschwerde begründet. Der Antrag des Antragstellers ist abzulehnen.

Die Antragsgegnerin hat dem Antragsteller die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Recht entzogen.

1. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. grundlegend Beschluss vom 30. April 2002 – 2 EO 87/02 – Juris [= BA 2002, 255], s. a. Beschluss vom 8. Juni 2011 – 2 EO 198/11 – n. v.; Beschluss vom 11. Juli 2011 – 2 EO 422/11 – n. v.; Beschluss des Senats vom 27. Januar 2014 – 2 EO 200/13, 2 ZO 201/13 – n. v.) begründet bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (mit Ausnahme von Cannabis) im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV. Dies folgt bereits aus dem in Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV verwandten Wortlaut „Einnahme“, der auch ein erstes/einmaliges Konsumieren eines Rauschmittels erfasst. Die in Ziffer 9.1 aufgeführte, die Fahreignung ausschließende Verhaltensweise ist nach dem Wortlaut weder an eine Abhängigkeit noch an die regelmäßige oder gelegentliche Einnahme geknüpft. Unerheblich ist auch, ob unter dem Einfluss des Betäubungsmittels ein Kraftfahrzeug geführt wurde und ob es hierbei zu Ausfallerscheinungen im Sinne einer Fahrunsicherheit gekommen ist. Die im Wortlaut zum Ausdruck kommende Strenge des Normgebers ist durch die Aufnahme des jeweiligen Betäubungsmittels in den Katalog des Betäubungsmittelgesetzes begründet, die vor dem Hintergrund der besonderen Gefährlichkeit dieser Stoffe im Falle ihres Konsums, insbesondere im Hinblick auf ihr Suchtpotential, erfolgte. An diese normative Wertung ist der Senat gebunden.

Vorliegend steht aufgrund des Ergebnisses des toxikologischen Befundes des Instituts für Rechtsmedizin im Universitätsklinikum J. vom 6. Juni 2013 mit der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes erforderlichen Gewissheit fest, dass der Antragsteller Kokain konsumiert hat. Besondere Umstände, die eine Ausnahme vom Regelfall begründen könnten (vgl. Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur FeV), sind nicht erkennbar.

2. Der Antragsteller kann der Fahrerlaubnisentziehung nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass seine Zustimmung zur Blutentnahme auf einer Täuschung oder Drohung der Polizeibeamten beruhe und deshalb das Ergebnis der Blutprobe nicht habe verwertet werden dürfen. Selbst wenn zugunsten des Antragstellers von einem Verstoß gegen die strafprozessuale Beweiserhebungsvorschrift des § 81a StPO ausgegangen wird (vgl. zu den Fallgruppen zusammenfassend: Thür-VerfG, Beschluss vom 25. März 2010 – VerfGH 49/09 – Juris), folgt daraus nicht zugleich ein Verbot für die Fahrerlaubnisbehörde, das Ergebnis der Blutuntersuchung zu verwerten.

Nach der ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 2. September 2013 – 16 B 976/13 –; OVG MV, Beschluss vom 20. März 2008 – 1 M 12/08 –; OVG BB, Beschluss

vom 3. November 2009 – 1 S 205.09 – [BA 2010, 40]; OVG Nds., Beschluss vom 16. Dezember 2009 – 12 ME 234/09 – [BA 2010, 143]; BayVGH, Beschluss vom 28. Januar 2010 – 11 CS 09.1443 –; OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 29. Januar 2010 – 10 B 11226/09 – [BA 2010, 264]; Sächs. OVG, Beschluss vom 1. Februar 2010 – 3 B 161/08 –; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 21. Juni 2010 – 10 S 4/10 – [BA 2010, 364], jeweils Juris), der sich der Senat anschließt, können die strafverfahrensrechtlichen Maßstäbe für die Rechtsfolgen etwaiger Mängel der Beweiserhebung nicht unbesehen auf das ordnungsrechtliche Fahrerlaubnisverfahren übertragen werden, weil dieses andere Zielsetzungen verfolgt und anderen Verfahrensbestimmungen unterliegt. Soweit – wie im Fahrerlaubnisrecht – kein ausdrückliches Beweisverwertungsverbot besteht, ist vielmehr im Einzelfall zwischen dem Integritätsinteresse des von dem Eingriff betroffenen Grundrechtsträgers und dem Gewicht der sonst zu beachtenden Belange abzuwägen. Diese Abwägung fällt im Fahrerlaubnisrecht in aller Regel und so auch vorliegend zulasten des jeweiligen Fahrerlaubnisinhabers bzw. Fahrerlaubnisbewerbers aus. Während nämlich Beweisverwertungsverbote im vorrangig repressiven Zwecken dienenden Strafprozess dem Spannungsverhältnis zwischen dem staatlichen Strafverfolgungsanspruch einerseits und dem Grundrechtsschutz des Betroffenen andererseits Rechnung tragen, sind im rein präventiven, auf keine Bestrafung gerichteten Fahrerlaubnisverfahren auch Rechtsgüter einer unbestimmten Zahl Dritter mit erheblichem Gewicht, namentlich Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, zu beachten. Mit dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern wäre es nicht zu vereinbaren, wenn die Fahrerlaubnisbehörden an der Berücksichtigung (eventuell) strafprozessual fehlerhaft gewonnener Erkenntnisse allgemein gehindert wären bzw. wegen eines außerhalb ihres Verantwortungsbereichs begangenen Verfahrensfehlers sehenden Auges die gravierenden Gefahren hinzunehmen hätten, die mit der Verkehrsteilnahme eines derzeit kraftfahrungsgeeigneten Fahrerlaubnisinhabers verbunden sind.

Folglich darf die Fahrerlaubnisbehörde wegen des überwiegenden Interesses an dem Schutz hochrangiger Rechtsgüter einer großen Zahl von Verkehrsteilnehmern in einem auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verwaltungsverfahren auch ein unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gewonnenes Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung berücksichtigen, wenn aus diesem die fehlende Kraftfahreignung des Betroffenen hervorgeht. Im Hinblick auf diesen gewichtigen Schutzzweck der Entziehung der Fahrerlaubnis im Verwaltungsverfahren kann es keinen Unterschied machen, ob die Blutentnahme ohne die erforderliche Einwilligung des Betroffenen erfolgte oder – wie vom Antragsteller behauptet – mit einer aufgrund wahrheitswidriger Angaben erlangten Einwilligung des Betroffenen.

Im Übrigen bleibt anzumerken, dass das Vorbringen des Prozessbevollmächtigten im Verwaltungsverfahren

ren und im einstweiligen Rechtsschutzverfahren zum Zustandekommen der Blutentnahme und der in diesem Zusammenhang erklärten Einwilligung des Antragstellers nicht geeignet gewesen sein dürfte, die protokollierte schriftliche Zustimmung und den Aktenvermerk von Polizeikommissar V. vom 10. Mai 2013 in Zweifel zu ziehen. Der Vortrag hätte durch eine eigene eidesstattliche Erklärung des Antragstellers und/oder seiner Beifahrerin glaubhaft gemacht werden müssen. Unerheblich ist deshalb der Vorwurf des Antragstellers, die zuständige Polizeibehörde habe zu seinem Vorbringen nicht Stellung genommen. Abgesehen davon ist die zuständige Dienststelle vom Verwaltungsgericht auch nicht aufgefordert worden, dienstliche Erklärungen der handelnden Polizeibeamten abzugeben.

3. Keine andere Beurteilung der Sach- und Rechtslage ergibt sich daraus, dass dem Entziehungsbescheid ein Verfahrensfehler anhaften dürfte. Nach der sich darbietenden Sach- und Rechtslage wird er nicht zur Aufhebung der Fahrerlaubnisentziehung in der Hauptsache führen.

Zwar darf die Fahrerlaubnisbehörde nach der Verfahrensvorschrift des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG den Sachverhalt, der Gegenstand eines gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gerichteten Strafverfahrens ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt, nicht im verwaltungsbehördlichen Entziehungsverfahren berücksichtigen, solange das Strafverfahren anhängig ist. Mit dieser und der im nachfolgenden Absatz 4 getroffenen Regelung, die die Fahrerlaubnisbehörde an die im Strafverfahren ergehende gerichtliche Entscheidung bindet und damit den Vorrang des Strafverfahrens anordnet, sollen widersprüchliche Entscheidungen von Fahrerlaubnisbehörden und Gerichten vermieden werden. Der Fahrerlaubnisbehörde fehlt daher in den in § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG genannten Fällen bis zur Einstellung des Strafverfahrens oder bis zur Rechtskraft der ergehenden Entscheidung die Befugnis, selbst über die Entziehung der Fahrerlaubnis zu befinden. Dabei erfasst die Bindung des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, d. h. nicht nur die Tat im Sinne des sachlichen Strafrechts, sondern den gesamten Vorgang, auf den sich die strafrechtliche Untersuchung erstreckt (vgl. Beschlüsse des Senats vom 15. Juli 2010 – 2 EO 563/09 – und vom 3. Dezember 2013 – 2 EO 127/13 – m. w. N.).

Gemessen hieran spricht nach Aktenlage alles dafür, dass der Bescheid vom 12. September 2013 verfahrensfehlerhaft zustande gekommen ist. Zum Zeitpunkt seines Erlasses war die Antragsegegnerin aufgrund der Bindungswirkung des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG nicht befugt, die Fahrerlaubnis des Antragstellers zu entziehen. In dem gegen den Antragsteller wegen Vergehens nach § 29 BtMG anhängigen Strafverfahren kam die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB im Sinne des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG in Betracht.

Gleichwohl kann der Antragsteller mit seinem Begehren nach Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nicht durchdringen.

Daraus, dass der Ausgangsverwaltungsakt verfahrensfehlerhaft zustande gekommen ist, folgt nicht, dass der Antragsteller im Hauptsacheverfahren einen Aufhebungsanspruch nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO hat. Denn Gegenstand der in der Hauptsache zu erhebenden Anfechtungsklage ist der ursprüngliche Verwaltungsakt in der Gestalt, die er durch den – hier – noch zu erlassenden Widerspruchsbescheid finden wird (§ 79 VwGO). Maßgebend für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung in der Hauptsache ist der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung – also der Zeitpunkt der Widerspruchsentscheidung. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze spricht nach der gegenwärtigen Sachlage alles dafür, dass der Verstoß gegen § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG durch die Antragsegegnerin folgenlos bleiben wird, weil die verfahrensfehlerhafte Ausgangsentscheidung durch die Entscheidung der Widerspruchsbehörde in einem verfahrensrechtlich einwandfreien Verfahren unbeachtlich (geheilt) wird. Die Widerspruchsbehörde ist nicht mehr durch die Bestimmung des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG gehindert, die Fahrerlaubnis aus den im Bescheid vom 12. September 2013 angeführten Gründen zu entziehen. Das Strafverfahren ist durch Verfüzung der Staatsanwaltschaft Erfurt vom 21. Mai 2014 eingestellt worden. Weiter ist nach dem derzeitigen Sachstand mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Widerspruchsbehörde aufgrund ihrer umfassenden Sachentscheidungskompetenz (§ 68 Abs. 1 Satz 1 VwGO) die verfahrensfehlerhaft zustande gekommene Ausgangsentscheidung in der Sache bestätigen wird. Wie ausgeführt, ist der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV. Es ist auch nicht aufgezeigt worden oder sonst erkennbar, dass der Antragsteller seine Fahreignung wiedererlangt hat. Wesentlich für eine positive Eignungsprognose ist, dass sich die körperlichen Befunde des Betroffenen positiv verändert haben und ein stabiler tiefgreifender Einstellungswandel bei ihm eingetreten ist (vgl. Beschluss des Senats vom 7. Juli 2010 – 2 EO 826/10 – m. w. N.). Der Vortrag des Antragstellers ist nicht geeignet, eine solche Prognose darzutun. Dem vom Antragsteller vorgelegten Laborbefund vom 4. April 2014 lässt sich nicht entnehmen, ob er Vermeidungsstrategien entwickelt hat, die eine erneute Einnahme von harten Drogen verlässlich ausschließen. Er enthält keinerlei Aussagen zu den verkehrspsychologischen Fähigkeiten des Antragstellers und belegt im Übrigen auch nicht verlässlich, dass der Antragsteller seinen Drogenkonsum dauerhaft eingestellt hat. Allein der Umstand, dass seit dem Vorfall am 10. Mai 2013 ein Zeitraum von einem Jahr verstrichen ist und er seither nicht mehr als Drogenkonsument aufgefallen ist, rechtfertigt nicht die Annahme, dass er die Fahreignung wiedererlangt hat. Anzumerken ist, dass es ihm aber unbenommen bleibt, sich – in Absprache mit der Antragsegegnerin – während des laufenden Widerspruchsverfahrens einer Begutachtung zu unterziehen, die geeignet ist, die Fahreignungsbedenken auszuräumen.

4. Unerheblich ist schließlich, dass der Antragsteller im Bußgeldverfahren durch Urteil vom 4. Februar 2014, rechtskräftig seit dem 20. Februar 2014, freigesprochen worden ist. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren und das verwaltungsbehördliche Verfahren betreffen unterschiedliche Gegenstände. Während es bei ersterem Verfahren um die Ahndung einer in der Vergangenheit liegenden Verkehrsordnungswidrigkeit – dem Führen eines Fahrzeugs unter der Wirkung eines Betäubungsmittels – ging, knüpft die Fahrerlaubnisentziehung – wie ausgeführt – an die bloße Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes an.

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein des Oberverwaltungsgerichts Thüringen)

26. 1. Bei der in einem gegen die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten einstweiligen Rechtsschutzverfahren vorzunehmenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage spricht nichts für eine durchgreifende rechtliche Relevanz der Behauptung des Prozessbevollmächtigten des Antragstellers, die StrafrichterIn, die den Antragsteller wegen einer Trunkenheitsfahrt (Konsum von Cannabis) verurteilt hat, habe ihm gegenüber versichert und könne hierzu als Zeugin gehört werden, dass sie – auch wenn dies dem Strafurteil nicht mit letzter Klarheit zu entnehmen sei – die Frage der Kraftfahrereignung anlässlich der Verurteilung geprüft und positiv bewertet habe.

***) 2. Ein festgestellter Drogenkonsum rechtfertigt die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr, wenn der Betroffene im maßgebenden Beurteilungszeitpunkt der letzten Behördenentscheidung überprüfbar nachgewiesen hat, dass er über einen längeren Zeitraum (gemäß Nr. 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung im Fall vorangegangener Abhängigkeit ein Jahr) keine Drogen mehr zu sich genommen hat, und deshalb aus dem früheren Konsum nicht mehr auf eine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden kann.**

Saarländisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 14. Januar 2015 – 1 B 399/14 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts ist unbegründet.

Das Verwaltungsgericht hat den verfahrensgegenständlichen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis durch Bescheid der Antragsgegnerin vom 22.07.2014 mit der Begründung zurückgewiesen, dass der Bescheid sich bei summarischer Prüfung als offensichtlich rechtmäßig erweise, wobei seiner Rechtmäßigkeit insbesondere nicht die

Regelung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG entgegenstehe. Die dort vorgesehene Bindung der Fahrerlaubnisbehörde an die Feststellungen des Strafurteils greife fallbezogen nach der einschlägigen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung nicht, weil aus den Gründen des Strafurteils des Amtsgerichts Saarbrücken vom 15.04.2014 nicht zu ersehen sei, dass sich die StrafrichterIn tatsächlich mit der Frage der Kraftfahrereignung des Antragstellers auseinandergesetzt hat.

Dem hält der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers in seiner den Umfang der Prüfung durch den Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkten Beschwerdebegründung vom 19.12.2014 entgegen, dass das Strafurteil – insbesondere die dortige Tenorierung – angesichts der Vorgaben des § 69 Abs. 1 StGB nur dahingehend verstanden werden könne, dass die StrafrichterIn die Eignungsfrage geprüft und bejaht habe. Dass dies so geschehen sei, habe sie ihm auf entsprechende Nachfrage ausdrücklich bestätigt.

Dieses Vorbringen vermag aus Sicht des Senats gemessen an der erstinstanzlich zitierten Rechtsprechung zu den Einzelheiten und dem Umfang der durch § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG vorgegebenen Bindung der Fahrerlaubnisbehörde an die strafgerichtlichen Feststellungen nicht in Frage zu stellen, dass das Verwaltungsgericht den einstweiligen Rechtsschutzantrag zu Recht zurückgewiesen hat.

Auch der Umstand, dass der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers die StrafrichterIn erstinstanzlich als Zeugin für die Richtigkeit seiner Behauptung, sie habe ihm versichert, die Eignungsfrage geprüft und – ausweislich der gewählten Tenorierung – bejaht zu haben, benannt hat, kann die Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung nicht in Frage stellen, da auch unter dieser Prämisse nicht verkannt werden darf, dass die gesetzliche Regelung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG und die hierzu ergangene Rechtsprechung davon ausgehen, dass sich die Tatsache einer positiven Beurteilung der Eignungsfrage zweifelsfrei aus dem Inhalt des Urteils selbst und nicht aus ergänzenden Ermittlungen zu diesem ergeben müssen.

Selbst wenn man es mit Blick auf dieses Vorbringen für vertretbar halte – wozu der Senat nicht neigt –, die Erfolgsaussichten des Widerspruchs gegen die Entziehungsverfügung als offen zu bewerten, so wäre der Beschwerde des Antragstellers ebenfalls der Erfolg zu versagen.

Die dann maßgebliche Abwägung der gegenläufigen Interessen der Beteiligten müsste zugunsten der Antragsgegnerin ausgehen. Das private Interesse des Antragstellers, während des laufenden Verfahrens von der sofortigen Vollziehung des Entzugs der Fahrerlaubnis verschont zu bleiben, muss gerade auch angesichts der Vorgeschichte und der Tatumstände hinter dem besonders schützenswerten Interesse der Allgemeinheit, dass zur Gewährleistung der Sicherheit des Fahrzeugverkehrs keine ungeeigneten Kraftfahrer am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen dürfen, zurücktreten.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu würdigen, dass der Antragsteller ausweislich der Mittei-

lung der Staatsanwaltschaft Saarbrücken vom 12.06.2014 bereits einschlägig vorbestraft ist sowie dass das Ergebnis der dem Antragsteller anlässlich der Verkehrskontrolle entnommenen Blutprobe ausweislich des Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universität ... vom 31.05.2013 aus medizinischer Sicht einen regelmäßigen Konsum von Cannabis belegt. Durch den Vorfall vom 06.05.2013 ist zudem ein mangelndes Trennungsvermögen vom Konsum und Fahren nachgewiesen. Die Beamten stellten anlässlich der Verkehrskontrolle ausweislich des Polizeiberichts vom 24.07.2013 angesichts der Verfassung des Antragstellers sofort deutliche Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung seines Leistungsvermögens durch Drogen fest, welche durch das Ergebnis der Blutuntersuchung bestätigt wurde. Das nunmehrige Vorbringen des Antragstellers lässt jegliche Einsicht in sein damaliges Versagen vermissen.

Dass der Antragsteller geltend macht, aus beruflichen Gründen auf seine Fahrerlaubnis angewiesen zu sein, kann angesichts des Gewichts der ihm nachteiligen Gesamtumstände nicht rechtfertigen, seinen privaten Interessen ungeachtet seiner fahrerlaubnisrelevanten Verfehlungen ausnahmsweise Vorrang vor den Sicherheitsinteressen der Allgemeinheit einzuräumen.

Soweit er behauptet, inzwischen von jeglichem Cannabiskonsum Abstand zu nehmen, ist ihm unbenommen, seine behauptete Abstinenz im noch anhängigen Widerspruchsverfahren auf eigene Kosten durch Abgabe von Haarproben unter Beweis zu stellen und dort den Nachweis eines stabilen Einstellungswandels zu führen. Insofern ist anerkannt, dass ein festgestellter Drogenkonsum die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr rechtfertigt, wenn der Betroffene im maßgebenden Beurteilungszeitpunkt der letzten Behördenentscheidung – hier dem Erlass des Widerspruchsbescheides – überprüfbar nachgewiesen hat, dass er über einen längeren Zeitraum (gemäß Nr. 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung im Fall vorangegangener Abhängigkeit ein Jahr) keine Drogen mehr zu sich genommen hat, und deshalb aus dem früheren Konsum nicht mehr auf eine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden kann. Ob der Antragsteller sich im noch laufenden Widerspruchsverfahren mit der Antragsgegnerin in Verbindung setzt, um auf dieser Grundlage die notwendigen Schritte zur Herbeiführung einer ihm günstigen Abhilfe- oder Widerspruchsentscheidung herbeizuführen, ist allein ihm vorbehalten und für die Entscheidung im anhängigen Beschwerdeverfahren, in dem die behauptete Abstinenz in keiner Weise überprüfbar belegt worden ist, nicht maßgeblich.

27. 1. Strafrechtliche Ermittlungen ausländischer Behörden gegen den Inhaber einer dortigen Fahrschule wegen des Verdachts der Täuschung von Behörden über die Wohnsitzenverhältnisse deutscher Fahrschulkunden bzw. ein Ermittlungersuchen der ausländischen Staatsanwaltschaft an

deutsche Ermittlungsbehörden wegen dieses Verdachts stellen keine unbestreitbaren Informationen des Ausstellerstaates über einen Wohnsitzverstoß einzelner Fahrschulkunden im Zusammenhang mit dem Erwerb einer ausländischen Fahrerlaubnis dar, die zu einer Nichtanerkennung dieser Fahrerlaubnis für die Benutzung im Inland berechtigen.

2. Das gilt auch dann, wenn auch eigene Einlassungen des Fahrerlaubnisinhabers oder im Inland gewonnene Erkenntnisse gegen einen mindestens 185-tägigen Aufenthalt des Inhabers einer ausländischen Fahrerlaubnis im Ausstellermittgliedstaat bzw. für das Vorliegen eines bloßen Scheinwohnsitzes sprechen.

3. Inländische Fahrerlaubnisbehörden sind auch nach einer rechtskräftigen gerichtlichen Aufhebung eines Feststellungsbescheides nach § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV zum erneuten Erlass eines solchen Bescheides befugt, wenn sich nachträglich aufgrund neuer Erkenntnisse aus dem Ausstellermittgliedstaat ergibt, dass beim Fahrerlaubniserwerb das Wohnsitzerfordernis nicht eingehalten worden ist.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Urteil vom 9. Dezember 2014 – 16 A 2608/10 –

Zum Sachverhalt:

Der 1964 geborene Kläger war seit 1989 Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 2 (alt). Mit Strafbefehl vom 16.11.2004 entzog ihm das AG Paderborn die Fahrerlaubnis wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (BAK von 2,24 Promille). Nachfolgend verurteilte das AG Paderborn den Kläger wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Durch Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16.02.2009 erfuhr der Beklagte, dass dem Kläger am 22.01.2009 eine polnische Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt worden ist. Aus dem in Kopie übermittelten polnischen Führerschein geht unter Ziff. 8 eine Wohnanschrift in T. (Polen) hervor.

Am 30.03.2009 erließ der Beklagte die angefochtene Ordnungsverfügung, mit der festgestellt wurde, dass der Kläger nicht berechtigt sei, mit seiner polnischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge zu führen. Die Klage des Klägers hiergegen blieb ohne Erfolg. Im Berufungsverfahren hat der Senat die Meldebehörde von T. (Polen) zu den Aufenthaltsverhältnissen des Klägers im zeitlichen Zusammenhang mit der dortigen Fahrerlaubniserteilung befragt. Danach war der Kläger vor dem Erwerb der Fahrerlaubnis länger als 185 Tage unter verschiedenen Anschriften in Polen gemeldet. Der Beklagte trägt noch vor, dass sich der Kläger entgegen den meldebehördlichen Erkenntnissen im fraglichen Zeitraum doch in Deutschland und nicht in Polen aufgehalten habe. Es habe sich um einen Scheinwohnsitz in Polen gehandelt, der zur Täuschung der polnischen Behörden über die Voraussetzungen der Fahrerlaubniserteilung gedient habe.

Ausweislich eines als Anlage beigefügten Rechtshilfersuchens der Kreisstaatsanwaltschaft H. (Polen) an die Staatsanwaltschaft in Frankfurt (Oder) werde in Polen ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen den Inhaber der Fahrschule geführt, bei welcher der Kläger seine Fahrerlaubnis erworben habe. Diesem werde eine „Erschleichung der Unwahrheit“ vorgeworfen, die darin bestehe, dass er sowohl bei der Beantragung der Führerscheinerteilung beim Landratsamt in T. (Polen) als auch bei der Bewerbung um eine Aufenthaltsgenehmigung für Bürger der Bundesrepublik Deutschland in Polen die dort jeweils zuständigen Beamten getäuscht habe. Wie bis jetzt ermittelt worden sei, habe keiner der Ausbildungsteilnehmer in dieser Fahrschule einen polnischen Wohnsitz besessen, die Anmeldung sei rein fiktiv gewesen. Aus dem Handelsregister des AG Stuttgart ergebe sich überdies, dass der Kläger zwischen August/September 2008 und dem 18.03.2009 Inhaber eines Autohauses in X. (Deutschland) gewesen sei.

Aus den Gründen:

Die Berufung des Klägers ist zulässig und begründet. Seine Klage gegen die Ordnungsverfügung des Beklagten vom 30.03.2009 hat Erfolg. Die Ordnungsverfügung ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Die Feststellung, dass die dem Kläger unter dem Datum vom 22.01.2009 erteilte polnische Fahrerlaubnis der Klasse B in der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit besitzt, kann nicht auf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV in der hier maßgeblichen Fassung durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07.01.2009 (BGBl. I S. 29) gestützt werden. Diese Vorschrift ist unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH auch seit dem Inkrafttreten der 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 26.04.2012 – C419/10 <Hofmann> –, Rn. 50 f., 65 und 85, NJW 2012, 1935 = juris [= BA 2012, 256]).

In denjenigen Fällen, in denen wie vorliegend der Verdacht des sog. Führerscheintourismus besteht, weil der Fahrerlaubnisenerwerb im Ausland nach einer Entziehung im Inland wegen aufgetretener schwerwiegender Eignungsmängel erfolgte, ein Wiedererwerb der Fahrerlaubnis bei Anlegung der im Inland geltenden Maßstäbe den gutachterlich erbrachten Nachweis einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung erfordert hätte und wenig für vertiefte Beziehungen zum Ausstellerstaat spricht, beschränkt sich mithin die Nichtanerkennung einer gleichwohl erteilten ausländischen Fahrerlaubnis für das Inland abgesehen von den Fällen der Fahrerlaubniserteilung noch während einer laufenden Sperrfrist oder von nachträglichen Aktualisierungen der Fahreignungsbedenken etwa durch neuerliche Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr auf diejenigen Verfahren, in denen die

Fahrerlaubnisbehörde den Nachweis führen kann, dass der Betroffene beim Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis in dem Ausstellerstaat keinen Wohnsitz im Sinne von Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126/EG unterhalten hat. Demgegenüber beruht das angefochtene Urteil auf der Annahme, dass es nach der im Vergleich zur vorherigen zweiten Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 91/439/EWG) geänderten Bestimmung des Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG nicht mehr darauf ankomme, ob dem Inhaber einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis ein Verstoß gegen das Erfordernis eines Wohnsitzes im Ausstellermitgliedstaat nachgewiesen werden kann. Dieser früher auch vom Senat in Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes vertretenen Auffassung hat der EuGH zwischenzeitlich eine Absage erteilt, indem er festgestellt hat, dass die von ihm zur Richtlinie 91/439/EWG entwickelten Grundsätze auf die Richtlinie 2006/126/EG zu übertragen seien (vgl. EuGH, Urteil vom 26.04.2012 – C419/10 <Hofmann>, Rn. 44, 47 und 52 ff., a. a. O.).

Die Ordnungsverfügung des Beklagten findet ihre Rechtsgrundlage auch nicht in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 FeV. 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 das 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.

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV ist zwar, anders als Nr. 3 der genannten Vorschrift, mit Unionsrecht vereinbar; sie zeichnet sogar die Rechtsprechung des EuGH zur Anerkennungspflicht ausländischer Fahrerlaubnisse nach. Sie greift aber wegen des Fehlens der tatsächlichen Voraussetzungen nicht ein. Gemäß 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. Unter anderem hängt die Ausstellung des Führerscheins, wie schon oben zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ausgeführt, vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder dem Nachweis eines mindestens sechsmonatigen Studienaufenthalts im Ausstellermitgliedstaat ab (vgl. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126/EG). Als ordentlicher Wohnsitz im Sinne der Richtlinie gilt nach Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG 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.

In der vom EuGH 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 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 Ausstellungsvoraussetzungen 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. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG 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 Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen feststeht, dass der Inhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte (std. Rspr., vgl. EuGH, Urteil vom 26.04.2012 – C419/10 <Hofmann> –, Rn. 43 bis 51, 65 und 85, a.a.O., m.w.N. betreffend die Auslegung der Richtlinie 91/439/EWG).

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 insbesondere 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 entgehen (vgl. EuGH, Urteil vom 01.03.2012 – C467/10

<Akyüz> –, Rn. 73 ff., NJW 2012, 1341 = juris [= BA 2012, 254]).

Darüber hinaus ist geklärt, dass unionsrechtlich allein eine nach den vorstehend beschriebenen Grundsätzen feststehende Verletzung des Wohnsitzerfordernisses genügt, um die Befugnis des sog. Aufnahmemitgliedstaats zur Nichtanerkennung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis auszulösen; die Voraussetzungen von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, also die Entziehung der früheren inländischen Fahrerlaubnis oder ein dem vergleichbarer Sachverhalt, müssen nicht noch zusätzlich gegeben sein (vgl. EuGH, Urteile vom 19.05.2011 – C184/10 <Grasser> –, Rn. 32 f., NJW 2011, 3635 = juris [= BA 2011, 236], vom 01.03.2012 – C467/10 [Akyüz] –, Rn. 62 ff., a.a.O. und vom 26.04.2012 – C419/10 <Hofmann> –, Rn. 48, 65 und 85, a.a.O.; BVerwG, Urteil vom 27.09.2012 – 3 C 34.11 –, BVerwGE 144, 220; = juris, Rn. 12 [= BA 2012, 256]).

Davon ausgehend kann der polnischen Fahrerlaubnis des Klägers die Anerkennung in der Bundesrepublik Deutschland auch nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV nicht versagt werden, denn ungeachtet erheblicher Verdachtsmomente liegt auch weiterhin keine unbestreitbare Verlaubbarung des Ausstellerstaates vor, nach der sich der Kläger im zeitlichen Zusammenhang mit der Erlangung der Fahrerlaubnis nicht mindestens 185 Tage in der Republik Polen aufgehalten hätte. Vielmehr folgt aus der vom Senat eingeholten Auskunft der für den Ausstellungsort zuständigen Meldebehörde (Stadtamt T. <Polen>) vom 31.03.2014, dass der Kläger mit kurzen Unterbrechungen vom 06.03.2008 bis zum 11.06.2009 in Polen gemeldet war. Hinweise darauf, dass die auch aus dem Führerscheindokument hervorgehende Wohnsitznahme des Klägers in Polen entgegen dem melderechtlichen Befund nicht stattgefunden hat oder wesentlich kürzer bemessen war, sind der genannten Auskunft nicht zu entnehmen. Auch die sonstigen Hinweise, die mit einigem Gewicht auf die Unterhaltung bloßer Scheinwohnsitze in Polen durch den Kläger hindeuten, sind entweder nicht staatlichen polnischen Stellen zuzuordnen oder stellen sich, soweit dies doch der Fall ist, nicht als unbestreitbare Informationen dar. Insbesondere das vom Beklagten vorgelegte Rechtshilfeersuchen der polnischen Staatsanwaltschaft beruht zwar auf dem Verdacht, dass die vom Kläger beauftragte Fahrschule bzw. deren Inhaber in einer allerdings nicht näher bezeichneten Weise zugunsten bundesdeutscher „Lehrlinge“ polnische Behörden über die Wohnsitzverhältnisse getäuscht habe. Eine Verurteilung des Inhabers der Fahrschule geht aber aus diesen Unterlagen ebenso wenig hervor wie etwa straf- oder verwaltungsrechtliche Maßnahmen polnischer Stellen zulasten des Klägers. Auch der Umstand, dass das Rechtshilfeersuchen aus März 2011 datiert und somit offensichtlich im Verlauf von annähernd vier Jahren nicht zu greifbaren Ergebnissen geführt hat, steht der Annahme „unbestreitbarer Informationen“ aus dem Ausstellerstaat über einen Wohnsitzverstoß des Klägers entgegen. Soweit in dem Rechtshilfeersu-

chen ausgeführt wird, dass „in der Tat keiner von den Führerscheinausbildungsteilnehmern in der Fahrschule K. in der Wirklichkeit in Polen gewohnt und derer Anmeldung fiktiv war“, ist das zu pauschal und lässt insbesondere nicht erkennen, ob es sich insoweit lediglich um den Stand der bisherigen Ermittlungen gehandelt hat oder ob tatsächlich zu diesem Zeitpunkt schon abschließende Erkenntnisse über alle deutschstämmigen Kunden der Fahrschule vorgelegen haben. Gegen abschließende Erkenntnisse also gegebenenfalls „unbestreitbare Informationen“ über einen Wohnsitzverstoß spricht jedenfalls der einleitende Satzteil „Wie es bis jetzt ermittelt wurde“ und der Umstand, dass sich das Rechtshilfersuchen gerade darauf bezieht, die insgesamt 901 Bundesbürger, die bei der Fahrschule „K.“ angemeldet waren, überhaupt erst über die genauen Umstände des Fahrerlaubniserwerbs zu vernehmen. Soweit dies geschehen ist und im Fall des Klägers einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis ergeben haben sollte, würde es sich im Übrigen nicht um Verlautbarungen des Ausstellerstaates handeln, sondern vielmehr um solche des Klägers selbst bzw. der deutschen Strafverfolgungsbehörde. Eine Verlautbarung des Ausstellerstaates wäre erst dann gegeben, wenn auf der Grundlage der in Deutschland angestellten Ermittlungen in Polen abschließende und den Einzelfall des Klägers betreffende Feststellungen getroffen worden wären; hierfür gibt es aber nach wie vor keinen Anhaltspunkt. Aus diesem Grund war auch der Anregung des Beklagten, die bei der Staatsanwaltschaft Frankfurt (Oder) geführte Ermittlungsakte beizuziehen, nicht zu folgen. Es spricht nichts dafür, dass das dortige Aktenmaterial über das als solches unerhebliche Ermittlungersuchen der Staatsanwaltschaft H. (Polen) hinaus Verlautbarungen polnischer Stellen über die näheren Umstände des Fahrerlaubniserwerbs des Klägers enthalten könnte; auch der Beklagte hat dergleichen nicht vorgetragen.

Auch aus der vom Beklagten dargestellten Internetwerbung geht nichts hervor, was den Nachweis eines Wohnsitzverstoßes beim Fahrerlaubniserwerb des Klägers ermöglicht. Dabei geht der Senat allerdings davon aus, dass die unter „www.euro-pappe.de“ gefundene und die Fahrschule „K.“ benennende Internetwerbung für einen „EU Führerschein ohne MPU“ mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit den Führerschein des Klägers zeigt. Denn trotz Schwärzungen stimmen der gezeigte Führerschein und derjenige des Klägers hinsichtlich des Geburtsortes, des Ausstellungsdatums, des polnischen Wohnortes und des sichtbaren unteren Randes des Passfotos überein. Diese Werbung kann indessen nicht als eine Verlautbarung polnischer Stellen qualifiziert werden. Ob eine gegebenenfalls in diesem Werbeauftritt enthaltene Selbstbezeichnung des Klägers für die Feststellung eines Wohnsitzverstoßes im Grundsatz herangezogen werden könnte, ist auf der Grundlage der Rechtsprechung des EuGH nicht eindeutig zu beantworten. Ausgeschlossen ist danach jedenfalls die Berücksichtigung einer persönlichen Einlassung, die der Betroffene im Verwaltungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren in Erfüllung einer ihm

nach dem innerstaatlichen Recht des Aufnahmemitgliedstaats auferlegten Mitwirkungspflicht gegeben hat (vgl. EuGH, Beschluss vom 09.07.2009 – C445/08 <Wierer>, Rn. 63, NJW 2010, 217 = DAR 2009, 637 = juris [= BA 2009, 408]).

Soweit es um Äußerungen des Fahrerlaubnisinhabers geht, die dieser außerhalb eines Verwaltungs- oder Gerichtsverfahrens – also aus freien Stücken – getätigt hat, ist die Zulässigkeit einer Verwertung durch inländische Stellen in der Rechtsprechung des EuGH nicht mit letzter Sicherheit geklärt. Allerdings hat der EuGH insoweit ausgeführt, dass die Aufzählung der Erkenntnisquellen, auf die sich der Aufnahmemitgliedstaat stützen kann, um die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, nämlich Angaben im Führerschein selbst oder andere vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen, abschließend und erschöpfend sei (vgl. Urteil vom 01.03.2012 – C467/10 <Akyüz> –, Rn. 66 i. V. m. Rn. 62, a. a. O.).

Das dürfte in der Weise zu verstehen sein, dass eigene Einlassungen des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers unabhängig vom rechtlichen Zusammenhang, in dem sie erfolgen, als mögliche Nachweise eines Wohnsitzverstoßes ausscheiden. Unabhängig davon kann allein das Abbilden des polnischen Führerscheins des Klägers im Rahmen einer Internetwerbung für einen evident missbräuchlichen Fahrerlaubniserwerb auch nicht als unbestreitbarer Nachweis eines Wohnsitzverstoßes durch den Kläger bewertet werden. Es ist zwar naheliegend, aber nicht sicher, dass der Kläger, der eingeräumt hat, die im Streit stehende Fahrerlaubnis bei der in Verdacht geratenen Fahrschule erworben zu haben, diesen Fahrerlaubniserwerb unter den in der Anzeige geschilderten Umständen (2 Anreisen ...erste Anreise, 1 Tag Aufenthalt ohne Übernachtung ... zweite Anreise, nur 4 Tage Aufenthalt ... Ihr Prüfungstermin“) realisiert hat; dagegen spricht jedenfalls neben den sonstigen Einlassungen des Klägers auch die vom Senat eingeholte Auskunft des Stadtamtes T. (Polen) über die melderechtlichen Gegebenheiten in Polen.

Bei den Melderegisterauskünften der Stadt Q. und den Erkenntnissen über berufliche oder geschäftliche Aktivitäten des Klägers in Deutschland, die gegen einen mindestens 185-tägigen Wohnsitz in Polen im zeitlichen Vorfeld des Fahrerlaubniserwerbs sprechen, handelt es sich nicht um Nachweise aus dem Ausstellerstaat. Das steht nach der insoweit eindeutigen Rechtsprechung des EuGH ungeachtet der Aussagekraft dieser Erkenntnisse in der Gegenüberstellung mit anderslautenden Angaben des Klägers und den melderechtlichen Erkenntnissen, die der Senat durch die Befragung polnischer Stellen gewonnen hat, einer Verwertung zulasten des Klägers entgegen (vgl. schon zur Rechtslage unter der Geltung der <Zweiten> Führerscheinsrichtlinie 91/439/EWG: EuGH, Urteile vom 26.06.2008 – C329/06 und C343/06 <Wiedemann u. a.>, Rn. 49 ff., NJW 2008, 2403 = NZV 2008, 641 = Blutalkohol 45 (2008), 255 = juris, und C334/06 bis <Zerche u. a.>, Rn. 46 ff., DAR 2008, 459 = juris; Be-

schluss vom 09.07.2009 – C445/08 (Wierer) –, a. a. O. Zur Richtlinie 2006/126/EG vgl. Urteile vom 01.03.2012 – C467/10 <Akyüz> –, a. a. O., und vom 26.04.2012 – C419/10 <Hofmann> –, a. a. O.).

Es ist auch nicht von den Anforderungen, die der EuGH an den Nachweis eines Wohnsitzverstößes stellt, gedeckt, wenn die o. g. inländischen Erkenntnisse im Wege einer Gesamtschau mit dem Verdacht eines ganz kurzfristigen Aufenthaltes des Klägers in Polen bzw. eines bloßen dortigen Scheinwohnsitzes, wie er aus dem Rechtshilfeersuchen der Staatsanwaltschaft H. (Polen) an die Staatsanwaltschaft Frankfurt (Oder) herrührt, verknüpft wird. Die strikte Forderung, die aus der Erteilung einer Fahrerlaubnis im EU/EWR Ausland zu folgender Einhaltung des Wohnsitzprinzips könne nur durch die Eintragung eines abweichenden Wohnsitzes in dem Führerscheindokument selbst oder durch (sonstige) unbestreitbare Verlautbarungen des Ausstellerstaates widerlegt werden, steht einer solchen Gesamtschau jedenfalls dann entgegen, wenn wie vorliegend praktisch nur die inländischen Erkenntnisse zu der wahrscheinlichen Annahme eines Wohnsitzverstößes führen. Die aus Polen stammenden Erkenntnisse beschränken sich auf einen sehr allgemein in den Raum gestellten Verdacht, der offenkundig durch die sich anschließenden, schon fast vier Jahre andauernden Ermittlungen nicht weiter erhärtet werden konnte. Es fehlt weiterhin nicht nur ein Hinweis auf eine Verurteilung des besagten Fahrschulinhabers – die, sofern erfolgt, sicher ein erhebliches Medienecho auch in Deutschland hervorgerufen hätte oder sonst hätte in Erfahrung gebracht werden können –, sondern erst Recht an konkreten Anhaltspunkten dafür, dass polnische Verwaltungsbehörden mit der Aufhebung oder Rücknahme vormals an deutsche Kunden der Fahrschule „K.“ erteilter Fahrerlaubnisse begonnen hätten oder dass konkret der Kläger in unlautere Machenschaften im Zusammenhang mit seinem Fahrerlaubniserwerb verwickelt war. Eine solche Verknüpfung vager Verdachtsmomente, die aus dem Ausstellerstaat stammen, mit ansonsten ausschließlich inländischen Erkenntnissen ist mit den Vorgaben des EuGH über den Nachweis eines Wohnsitzverstößes nicht in Übereinstimmung zu bringen (anders unter Betonung der Besonderheiten des vorläufigen Rechtsschutzes aber OVG Berlin Bbg., Beschlüsse vom 31.10.2012 – 1 S 83.12 und 1 S 92.12 –, www.eufuehrerscheinforum.de).

Schließlich kann auch nicht vom Vorliegen zweier Wohnsitzes des Klägers – einer in Polen, der andere in Deutschland – ausgegangen werden, von denen der deutsche Wohnsitz gemäß Art. 12 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG der fahrerlaubnisrechtlich relevante gewesen sei. Auch insoweit gilt, dass die Bejahung der eigenen Zuständigkeit für die Fahrerlaubniserteilung durch die polnische Fahrerlaubnisbehörde sowie die Eintragung eines polnischen Wohnsitzes in den Führerschein dafür streiten, dass der Wohnsitz des Klägers – bzw. bei mehreren Wohnsitzten der maßgebliche Wohnsitz – in Polen gelegen hat. Bei den vom Beklagten dagegen ins Feld geführten abweichenden

Hinweisen handelt es sich wiederum nur um inländische bzw. dem Kläger selbst zugeschriebene Erkenntnisse, die indessen außer Betracht zu bleiben haben.

Abschließend weist der Senat darauf hin, dass das künftige Bekanntwerden neuer verwertbarer Hinweise auf einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis beim Fahrerlaubniserwerb des Klägers in Polen – also von unbestreitbaren Tatsachen, die aus Verlautbarungen des Ausstellerstaates folgen – vom Beklagten zum Anlass genommen werden dürfte, einen erneuten Feststellungsbescheid gegen den Kläger zu erlassen. Hinweise auf eine zeitliche Begrenzung der Befugnis, auf neue Erkenntnisse zuzugreifen, gehen insbesondere aus der Rechtsprechung des EuGH nicht hervor. Die Rechtskraft der vorliegenden verwaltungsgerichtlichen Entscheidung bezieht sich allein auf die hier streitbefangene Ordnungsverfügung des Beklagten vom 30.03.2009, nicht aber auf eventuelle künftige Entscheidungen des Beklagten, die auf dann neuen Tatsachen beruhen. Schließlich wäre in einem solchen Fall – das heißt im Falle des nachträglichen Nachweises, dass der Erwerb der polnischen Fahrerlaubnis doch auf einer arglistigen Täuschung dortiger Stellen beruht hat – auch kein Raum für einen wie auch immer gearteten Vertrauensschutz (arg. § 48 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 und Abs. 4 Satz 2 VwVfG NRW).

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

28. Aus einem Trunkenheitsdelikt kann grundsätzlich auf mangelnde charakterliche Eignung für den Beruf des Polizeibeamten geschlossen werden.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 12. November 2014 – 5 ME 153/14 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller ist zum 1. Oktober 2010 unter Berufung in das Beamtenverhältnis auf Probe zum Polizeikommissar ernannt worden und war bei der Polizeiinspektion C. tätig.

Am Abend des 15. Dezember 2012 konsumierte der Antragsteller auf einer privaten Feier in D. in nicht unerheblichem Maße alkoholische Getränke. Um 1.15 Uhr nachts am 16. Dezember 2012 fuhr er mit seinem Pkw von der Feier fort. Aufgrund seiner unsicheren Fahrweise wurde er von Polizeibeamten angehalten. Er weigerte sich, ihnen die Fahrzeugpapiere auszuhändigen, und gab stattdessen Vollgas. Ein Polizeibeamter musste zur Seite springen, damit er nicht von dem Fahrzeug des Antragstellers erfasst wurde. Der Antragsteller setzte seine Fahrt mit etwa 150 km/h durch D. fort, kam mehrfach von der Fahrbahn ab, überfuhr eine Verkehrsinsel, ein Verkehrsschild sowie eine Straßenlaterne. Schließlich fuhr er mit seinem Fahrzeug in einen Graben und beschädigte die Berme. Als Polizeibeamte ihn aus dem Fahrzeug ziehen woll-

ten, versuchte er, sich dem durch Herumwedeln der Arme zu entziehen. Er musste fixiert werden. Eine Blutentnahme um 3.03 Uhr ergab einen Blutalkoholgehalt von 2,03 Promille.

Im Dezember 2012 wurde bei der Staatsanwaltschaft E. ein Ermittlungsverfahren gegen den Antragsteller eingeleitet. Mit Verfügung vom 19. Februar 2013 leitete die Antragsgegnerin disziplinarische Ermittlungen gegen den Antragsteller ein, setzte das Verfahren jedoch im Hinblick auf das laufende Strafverfahren aus. Das Amtsgericht D. verurteilte den Antragsteller mit Urteil vom 25. September 2013 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in zwei Fällen, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte in zwei Fällen im Zustand verminderter Schuldfähigkeit sowie Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe in Höhe von 150 Tagessätzen à 60,- EUR. Zudem wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist zur Neuerteilung von 12 Monaten bestimmt. Dieses Urteil hob das Oberlandesgericht Oldenburg mit Beschluss vom 17. März 2014 auf die Revision des Antragstellers auf und verwies die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts D. zurück, weil dem Hauptverhandlungsprotokoll nicht zu entnehmen sei, dass der Blutalkoholgehalt des Angeklagten zur Tatzeit Gegenstand der Beweisaufnahme gewesen sei, und weil das Amtsgericht zu Unrecht den Beweisantrag des Angeklagten auf Einholung eines Sachverständigenutachtens zur Frage der Schuldunfähigkeit des Angeklagten aufgrund des vor den angeklagten Taten genossenen Alkohols als ungeeignet zurückgewiesen habe. Das Strafverfahren ist – soweit ersichtlich – bislang noch nicht rechtskräftig beendet.

Mit Verfügung vom 16. Mai 2014 entließ die Antragsgegnerin den Antragsteller mit Ablauf des 30. Juni 2014 aus dem Beamtenverhältnis auf Probe und ordnete die sofortige Vollziehung dieser Verfügung an. Aufgrund des außerdienstlichen Fehlverhaltens des Antragstellers bestünden berechtigte Zweifel an einer charakterlichen Eignung für den Polizeiberuf.

Gegen diese Verfügung hat der Antragsteller am 4. Juni 2014 beim Verwaltungsgericht Klage erhoben und am 25. Juli 2014 einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt.

Das Verwaltungsgericht hat den Eilantrag mit Beschluss vom 28. August 2014 abgelehnt mit der Begründung, dass berechtigte Zweifel an der charakterlichen Eignung des Antragstellers im Sinne von § 23 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BeamtStG bestünden.

Gegen diesen Beschluss hat der Antragsteller Beschwerde eingelegt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig und begründet.

Der Senat vermag der Einschätzung des Verwaltungsgerichts, wonach die Antragsgegnerin zutreffend berechtigte Zweifel an der charakterlichen Eignung des Antragstellers und deshalb seine Nichtbewährung in der Probezeit im Sinne von § 23 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2

BeamtStG angenommen und seine Entlassung zu Recht verfügt habe, unter Berücksichtigung des Beswerdevorbringens des Antragstellers (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) nach der in diesem Verfahren nur gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht zu folgen.

Nach § 23 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BeamtStG können Beamte auf Probe entlassen werden, wenn sie sich in der Probezeit nicht bewährt haben.

Die Entscheidung des Dienstherrn darüber, ob der Beamte sich in der Probezeit nach Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung bewährt hat, ist ein Akt wertender Erkenntnis seines für diese Beurteilung zuständigen Organs. Dabei genügen bereits begründete ernsthafte Zweifel des Dienstherrn, ob der Beamte die Eignung und Befähigung besitzt und die fachlichen Leistungen erbringt, die für die Ernennung zum Beamten auf Lebenszeit notwendig sind, um eine Bewährung zu verneinen. Diese Entscheidung ist gerichtlich nur daraufhin überprüfbar, ob der Begriff der mangelnden Bewährung und die gesetzlichen Grenzen des Beurteilungsspielraums verkannt worden sind, ob der Beurteilung ein unrichtiger Sachverhalt zugrunde liegt und ob allgemeingültige Wertmaßstäbe beachtet oder sachfremde Erwägungen vermieden worden sind (BVerwG, Urteil vom 18.07.2011 – BVerwG 2 A 5.00 –).

Vorliegend bestehen Bedenken, ob die Antragsgegnerin bei ihrer Entscheidung, das Verhalten des Antragstellers rechtfertige die Annahme berechtigter Zweifel an der charakterlichen Eignung als Polizeibeamter, allgemeingültige Bewertungsmaßstäbe hinreichend beachtet hat.

Allerdings überschreitet der Dienstherr seinen Beurteilungsspielraum grundsätzlich nicht, wenn er aus einem Trunkenheitsdelikt auf mangelnde charakterliche Eignung für den Beruf des Polizeibeamten schließt. Wenn ein Polizeivollzugsbeamter, der regelmäßig zur Unterbindung und Verfolgung von Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr eingesetzt wird, in seiner Probezeit ohne Not ein derartiges Delikt begeht, darf der Dienstherr schon daraus die Prognose mangelnder Bewährung ableiten, ohne dass konkrete Anhaltspunkte für eine Wiederholungsgefahr vorliegen müssten. Ein solches Verhalten ist regelmäßig Ausdruck des Versagens in einem für dieses Amt zentralen Kernbereich und disqualifiziert den Probebeamten für eine Übernahme in das Beamtenverhältnis auf Lebenszeit (vgl. BayVG, Beschluss vom 19.07.2010 – 3 CS 10.887 –).

Dies zugrunde gelegt, ist mit dem Verwaltungsgericht davon auszugehen, dass die Verhaltensweisen des Antragstellers am 16. Dezember 2012 – außerdienstliche Trunkenheitsfahrt und darüber hinaus noch Straßenverkehrsgefährdung und Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte – geeignet sind, berechtigte Zweifel an der charakterlichen Eignung für das Amt eines Polizeibeamten zu begründen.

Der Senat kann aber aufgrund der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht ab-

schließend bewerten, ob die dem Antragsteller vorgeworfenen Verhaltensweisen im vorliegenden Fall gleichwohl deshalb nicht als Indiz für eine mangelnde charakterliche Eignung angesehen werden können, weil er sich möglicherweise bei Begehung der Taten im Zustand der Schuldunfähigkeit im Sinne von § 20 StGB befunden hat.

Der Antragsteller wendet mit seiner Beschwerde mit Erfolg ein, bei der Beurteilung seines Fehlverhaltens sei zu prüfen, ob er die ihm vorgeworfenen Delikte im Zustand der Schuldunfähigkeit begangen habe. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Beschluss vom 15. Juli 2003 (- 3 CS 03.1583 -) in einem Fall betreffend die Entlassung eines Polizeibeamten auf Probe aufgrund charakterlicher Nichteignung wegen sexueller Belästigung und des sexuellen Missbrauchs Widerstandsunfähiger unter Alkoholeinfluss ausgeführt:

„Befand sich aber der Antragsteller aufgrund seiner Alkoholisierung in einem nicht auszuschließenden Zustand der Schuldunfähigkeit, können die hierbei begangenen pflichtwidrigen Handlungen nicht als Indiz für seine mangelnde Eignung angesehen werden. Anders wäre es nur, wenn der Antragsteller für den ihm angelasteten Sachverhalt bei Annahme einer die Steuerungsfähigkeit lediglich verminderten Alkoholisierung noch verantwortlich gemacht werden könnte.“ (vgl. auch BayVG, Beschluss vom 08.04.2013 - 3 CS 13.289 -, in dem der BayVGH an seiner Rechtsprechung festhält, in dem konkreten Fall die Annahme einer Schuldunfähigkeit aber verneint). Legte man diese Rechtsprechung auch im vorliegenden Einzelfall zugrunde, könnten die dem Antragsteller vorgeworfenen Taten möglicherweise nicht als Indiz für eine charakterliche Nichteignung angesehen werden.

Denn der Antragsteller hat im Beschwerdeverfahren ein im Strafverfahren eingeholtes psychiatrisches Gutachten des Arztes für Psychiatrie und Psychotherapie Prof. Dr. F. vom 26. August 2014 vorgelegt, das dem Verwaltungsgericht bei seiner Entscheidung noch nicht bekannt war. In diesem Gutachten kommt Prof. Dr. F. zu dem Ergebnis, dass betreffend das dem Antragsteller vorgeworfene Verhalten am 16. Dezember 2012 die Voraussetzungen des § 21 StGB sicher gegeben waren und dass die Voraussetzungen für die Anwendung des § 20 StGB nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Die von der Antragsgegnerin vorgetragene Bedenken gegen das Gutachten vermögen bei der im vorliegenden Verfahren nur gebotenen summarischen Prüfung letztendlich noch nicht durchzugreifen. Dass Prof. Dr. F. die Aussagen des Antragstellers gewürdigt hat, ist grundsätzlich nicht zu beanstanden. Zutreffend trägt die Antragsgegnerin allerdings im Beschwerdeverfahren vor und hat auch das Verwaltungsgericht ausgeführt, dass eine Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille auf deutlich abweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Gifffestigkeit hinweist (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 - BVerwG 3 C 32.07 -, [BA 2008, 410]; siehe auch Begutachtungs-

leitlinien zur Kraftfahreignung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, gültig ab 1. Mai 2014, Seite 72). Prof. Dr. F. setzt sich hiermit in seinem Gutachten nicht auseinander. Er hat ausgeführt, dass bei Verwendung der üblichen Rückrechnungsmethode für die Zeit von etwa 1.15 Uhr von einer Blutalkoholkonzentration von 2,6 Promille auszugehen sei. Dabei handele es sich um einen Wert, der bei nicht alkoholtoleranten Menschen (und hierzu sei der Antragsteller zu zählen) bereits zu erheblichen Ausfallerscheinungen führen könne. Dem lässt sich zumindest entnehmen, dass der Gutachter davon ausgeht, dass derartige hohe Promillewerte auch von nicht alkoholgewöhnten Personen erreicht werden können. Angesichts dessen, dass die oben genannten Begutachtungsleitlinien lediglich Grundsätze für Fahreignungsbegutachtungen vorgeben, hält der Senat die Einschätzung des Gutachters im Rahmen der Prüfung der Frage der Schuldfähigkeit im vorliegenden Einzelfall jedenfalls nicht von vornherein für unrichtig, die der Gutachter damit erklärt, dass "die biografische Entwicklung des Antragstellers keinerlei Hinweise auf das Vorliegen einer psychischen Störung einschließlich einer Alkohol- oder Drogenabhängigkeit bzw. auch nicht im Hinblick auf einen sogenannten schädlichen Gebrauch (von Alkohol)" aufweise. Ein Widerspruch zu dieser Einschätzung lässt sich auch nicht von vornherein der Aussage des Antragstellers gegenüber dem Gutachter entnehmen, wonach er seit April 2013 regelmäßig zu einem Beratungsinstitut gehe und sich dort in kritischer Weise mit seinem persönlichen Alkoholkonsum auseinandersetze. Die Antragsgegnerin trägt selbst vor, hierbei handele es sich vermutlich um eine sog. „Verkehrstherapie“, die regelmäßig empfohlen werde, um sich auf die Medizinisch-Psychologische Untersuchung vorzubereiten, die immer dann angeordnet werde, wenn eine Alkoholfahrt mit mehr als 1,6 Promille vorliege. Auf eine Alkoholgewöhnung lässt die Teilnahme an einer solchen „Verkehrstherapie“ demnach nicht ohne Weiteres schließen.

Der Umstand, dass der Antragsteller am 16. Dezember 2012 mit Vorgesetzten telefonieren sowie ein Entschuldigungsschreiben formulieren und absenden bzw. übergeben konnte, vermag das Gutachten ebenfalls noch nicht grundlegend zu widerlegen, in dem es heißt, die Alkoholkonsumgewohnheiten des Antragstellers seien „recht unspektakulär“. Zudem hat Prof. Dr. F. ausgeführt, dass bezüglich des Zustandes des Antragstellers unmittelbar vor der Tat bzw. auch kurz danach eine Reihe von unterschiedlichen Zeugenaussagen vorlägen, welche entsprechende Ausfallerscheinungen dokumentierten wie lallende Sprache, torkelnder Gang, Übelkeit, eingeschränkte Kritik- und Wahrnehmungsfähigkeit, provokativ-aggressives Verhalten. Hinzu komme – so Prof. Dr. F. weiter –, dass dieses Verhalten als eher wesensfremd anzusehen sei und sich in der Biographie des Antragstellers keinerlei vergleichbare Elemente fänden. Diese Ausführungen machen die Einschätzung des Gutachters, die Voraussetzungen für die Anwendung des § 20 StGB könnten

nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, durchaus noch nachvollziehbar.

Darüber hinaus ist offen, ob berechtigte Zweifel an einer charakterlichen Ungeeignetheit des Antragstellers – unterstellt, die dem Antragsteller vorgeworfenen Taten könnte wegen einer nicht auszuschließenden Schuldunfähigkeit nicht als Indiz für eine mangelnde charakterliche Eignung angesehen werden – zumindest in Betracht kämen, weil sich der Antragsteller durch alkoholische Getränke in einen Rausch versetzt hat und in diesem Zustand die ihm vorgeworfenen Taten begangen hat. Straferichtliche Feststellungen, ob der Antragsteller den Straftatbestand des Vollrausches gemäß § 323a StGB verwirklicht hat, liegen noch nicht vor. Soweit die Antragsgegnerin eine Erklärung vermisst, wie es zu dem extrem hohen Alkoholgenuß gekommen sei, ist nach der hier gebotenen summarischen Prüfung jedenfalls nicht erkennbar, dass sich der Antragsteller vorsätzlich durch alkoholische Getränke in einen Rausch versetzt hätte (vgl. § 323a StGB).

Erweisen sich nach alledem die Erfolgsaussichten der Hauptsache zumindest als offen, ist die Entscheidung über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung auf der Grundlage einer Interessenabwägung zu treffen. Diese geht hier zugunsten des Antragstellers aus. Es ist keine unvermeidbare Beeinträchtigung des Dienstbetriebs zu erwarten. Der Antragsteller war nach dem Vorfall noch eineinhalb Jahre bis zum 30. Juni 2014 weiter beanstandungsfrei dienstlich tätig. Im Übrigen steht es der Antragsgegnerin frei, mit Blick auf den angeschuldigten Vorfall eine angemessene Verlängerung der Probezeit (die längstmögliche Probezeit endet zum 30. September 2015, § 19 Abs. 4 NBG) anzuordnen. Demgegenüber wären die Folgen der Fortdauer des Sofortvollzugs für den Antragsteller für den Fall seines Obsiegens im Hauptsacheverfahren im Hinblick auf seine persönliche und wirtschaftliche Situation sowie seine weitere berufliche Entwicklung weitaus gravierender.

29.1 Auch bei einer sechs Jahre zurückliegenden erstmaligen und einzigen Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,42 Promille ist die behördliche Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht unverhältnismäßig.

2. Anlass für die Eignungszweifel ist nicht (bloß) die einmalige in der Vergangenheit lang zurückliegende Tat, sondern die sich in der Trunkenheitsfahrt manifestierende Alkoholproblematik des Fahrers, dessen BAK über 1,6 Promille lag. Ein solcher Alkoholmissbrauch ist keine einmalige Handlung, sondern setzt eine Phase der Alkoholgewöhnung voraus. Ob dieses Verhalten auch noch aktuell vorhanden ist, bedarf der Aufklärung

durch das (grundsätzlich) einzuholende medizinisch-psychologische Gutachten.

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern,
Beschluss vom 1. September 2014 – 1 M 89/14 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich dagegen, dass der Antragsgegner ihm mit Bescheid vom 14. Mai 2014 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung seine Fahrerlaubnis entzogen hat. Den Entzug der Fahrerlaubnis begründete die Behörde mit der Nichtmitwirkung des Antragstellers, der der Aufforderung zur Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht nachgekommen war. Aufgrund dieser Verweigerung sah die Straßenverkehrs-/Fahrerlaubnisbehörde den Antragsteller unter Hinweis auf § 11 Abs. 8 FeV als nicht geeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs an. Bedenken gegen die Eignung ergaben sich für die Behörde, nachdem das Kraftfahrt-Bundesamt am 24. Oktober 2013 den Punktestand des Antragstellers mitgeteilt hatte. Diese Mitteilung enthielt einen Hinweis auf eine vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB vom 18. Mai 2008. Wegen dieser Straftat wurde der Antragsteller mit Strafbefehl des Amtsgerichts Ribnitz-Damgarten vom 12. August 2008 rechtskräftig zu einer Geldstrafe von 15 Tagessätzen zu je 10,00 € verurteilt. Nach den Feststellungen im Strafbefehl fuhr der Antragsteller am Tattag gegen 21.02 Uhr in einem durch vorherigen Alkoholgenuß verkehrsuntüchtigen Zustand mit dem Fahrrad. Die ihm am 18.05.2008 um 21.35 Uhr entnommene Blutprobe wies eine Blutalkoholkonzentration von 2,42 Promille auf. Der Antragsteller hält die Aufforderung zur Einholung eines Gutachtens nach Ablauf von sechs Jahren für unverhältnismäßig.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg.

Das Verwaltungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die auf § 3 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV gestützte Entziehungsverfügung des Antragsgegners vom 14. Mai 2014 (offensichtlich) rechtmäßig sein dürfte.

Zu Recht hat das Verwaltungsgericht darauf abgestellt, dass aufgrund der innerhalb der zehnjährigen Tilgungsfrist nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG bekannt gewordenen Trunkenheitsfahrt des Antragstellers Eignungszweifel bei diesem bestehen, zu deren Klärung gemäß § 46 Abs. 3 i. v. m. § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV (grundsätzlich) zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen ist. Dass auch bei einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangt werden darf, bedarf nach der ausführlich begründeten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Beschl. v. 20.06.2013 – 3 B 102/12 –, NJW 2013, 2696 [= BA 2013, 254], zit. n. juris), der sich der Senat anschließt,

keiner Vertiefung mehr. Diese Frage greift der Antragsteller auch nicht an.

Weiter bestehen keine Bedenken dagegen, dass die Fahrerlaubnisbehörde und das Verwaltungsgericht aus der Weigerung, ein solches Gutachten beizubringen, abgeleitet haben, dass damit eignungs ausschließende Tatsachen verdeckt werden sollen. Diese Schlussfolgerung sieht die Fahrerlaubnisverordnung in § 11 Abs. 8 FeV ausdrücklich vor. Der Fahrerlaubnisinhaber hat zur Klärung der Zweifel beizutragen, die an seiner Kraftfahreignung bestehen; der Schluss von der Nichtbefolgung einer derartigen behördlichen Anordnung auf die Nichteignung des Kraftfahrers begründet sich daher aus der Verletzung der ihm obliegenden Mitwirkungspflicht (vgl. BVerwG, Beschl. v. 11. Juni 2008 – BVerwG 3 B 99.07 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 15 [= BA 2008, 324]). Dieser Schluss ist allerdings nur zulässig, wenn die Anordnung der ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig war, sie insbesondere anlassbezogen erfolgte und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügte (vgl. BVerwG, Urt. v. 11. Dezember 2008 – BVerwG 3 C 26.07 – BVerwGE 132, 315, 317; [= BA 2009, 229] BVerwG, Urt. v. 9. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 – juris [= BA 2006, 52]; BVerwG, Urt. v. 13. November 1997 – BVerwG 3 C 1.97 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 28). Das ist vorliegend der Fall.

Soweit der Antragsteller der Auffassung ist, die Maßnahme sei aufgrund des Zeitablaufs unverhältnismäßig, greift diese Rüge nicht durch. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist der im Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) verankerte, verfassungsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der auch bei gebundenen Entscheidungen zu berücksichtigen ist, nicht verletzt.

Zu Recht weist das Verwaltungsgericht darauf hin, dass Anknüpfungspunkt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern die Aufforderung zur Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens ist. Denn die Entziehung ist lediglich die behördliche Schlussfolgerung aus dieser Weigerung. Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf die Behörde gemäß § 11 Abs. 8 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen.

Soweit der Antragsteller der Ansicht ist, es sei unverhältnismäßig, die etwa sechs Jahr lang zurückliegende Trunkenheitsfahrt als Anlass für die Aufforderung zur Gutachtenbeibringung heranzuziehen, ist damit die – noch vor der Verhältnismäßigkeit zu prüfende – Frage der Anlassbezogenheit im Sinne von § 3 Abs. 2 FeV (§ 46 Abs. 3 FeV) aufgeworfen. Nach dieser Norm finden die Vorschriften der §§ 11 bis 14 entsprechende Anwendung, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Führer eines Fahrzeugs oder Tieres zum Führen ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist.

Solche Tatsachen liegen hier vor. Der Antragsteller verkennet, dass Anlass für die Eignungszweifel nicht (bloß) die einmalige in der Vergangenheit lang zurückliegende Tat, sondern die sich in der Trunkenheitsfahrt manifestierende Alkoholproblematik des Antragstellers ist, da hierbei der Blutalkoholkonzentrationswert über 1,6 Promille lag. Wird ein solcher Wert erreicht, sind keine zusätzlichen Verdachtsmomente für einen Alkoholmissbrauch mehr erforderlich. Dem liegt die Annahme des Ordnungsgebers zugrunde, dass nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille über deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit verfügen. Diese Personen werden doppelt so häufig rückfällig wie Personen mit geringeren Blutalkoholkonzentrationen (vgl. nur BayVG, Beschl. v. 15.05.2013 – 11 ZB 13.450 u. a., juris, mit Hinweis auf BR-Drs. 443/98, Beschl. S. 6). Nicht an Alkohol gewöhnte Personen sind mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille nicht in der Lage, ihr Fahrzeug aufzufinden, es in Gang zu setzen und es über eine gewisse Strecke zu bewegen. Dies gilt auch bzw. besonders bei einem Fahrrad, dessen Gebrauch ein gesteigertes Maß an Balance erfordert und damit besondere Anforderungen an den Gleichgewichtssinn stellt (BayVG, Beschl. v. 15.05.2013 – 11 ZB 13.450 u. a., zit. nach juris). Da eine festgestellte Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr den Verdacht eines die Fahreignung ausschließenden Alkoholmissbrauchs begründet, muss daher schon aus Gründen der Gefahrenabwehr den Eignungszweifeln nachgegangen werden (BVerwG, Beschl. v. 20.06.2013 – 3 B 102/12 –, NJW 2013, 2696, zit. n. juris; siehe auch OVG Greifswald, Beschl. v. 11.07.2012 – 1 M 199/11 –). Der in diesem Sinne zu verstehende Alkoholmissbrauch ist keine einmalige Handlung, sondern setzt eine Phase der Alkoholgewöhnung voraus, also ein länger andauerndes Trinkverhalten. Ob dieses Verhalten auch noch aktuell vorhanden ist, bedarf der Aufklärung durch das (grundsätzlich) einzuholende medizinisch-psychologische Gutachten. Der Zeitablauf allein gibt dafür noch keinen hinreichenden Anhaltspunkt, zumal die Tilgungsfrist für Trunkenheitsfahrten ausdrücklich von der fünfjährigen Frist des § 29 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. a) StVG ausgenommen und auf zehn Jahre (§ 29 Abs. 1 Nr. 3 StVG) verdoppelt ist. Damit berücksichtigt der Gesetzgeber die besondere Gefährlichkeit von alkoholbedingten Delikten im Straßenverkehr. Es ist allgemein bekannt, dass Alkohol im Straßenverkehr zu den häufigsten Unfallsursachen zählt (siehe nur Pressemitteilung des Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommern vom 15. April 2014 zur Verkehrsunfallstatistik 2013). Die behördliche Aufforderung mit Schreiben vom 11. Februar 2014 als solche ist schon deshalb nicht zu beanstanden. Das gilt für den Antragsteller umso mehr, als die bei ihm gemessene Blutalkoholkonzentration mit 2,42 Promille erheblich über dem Schwellenwert für eine absolute Fahruntüchtigkeit von 1,6 Promille liegt.

Ansonsten könnte es auch zu einem Wertungswiderspruch zwischen den Regelungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b) und Buchst. c) FeV kommen. Dass die Tilgungsfristen für Taten im Rahmen der erstgenannten Vorschrift ausgeschöpft werden dürfen, legt schon der Begriff der „wiederholten“ Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nahe. Würde der Auffassung zu folgen sein, dass eine „einmalige“ – wie hier – lang zurückliegende Trunkenheitsfahrt mit einem BAK über 1,6 Promille ausnahmsweise nicht unter § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV fallen sollte, dürfte diese Tat auch nicht als eine der Taten aus § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b) FeV verwertet werden, wenn innerhalb der Tilgungsfristen noch ein zweite Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wird. Das ist ersichtlich vom Verordnungsgeber nicht gewollt.

Der Senat hält daran fest, dass ein in der Vergangenheit liegendes Fehlverhalten des Betroffenen ihm grundsätzlich bis zum Ablauf der Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen entgegengehalten werden kann und nicht allein wegen Zeitablaufs unverhältnismäßig wird (so schon OVG Greifswald, Beschl. v. 27.03.2008 – 1 M 204/07 –, NJW 2008, 3016).

Auch kann im Rahmen der summarischen Prüfung im vorläufigen Rechtsschutzverfahren nicht festgestellt werden, dass das Festhalten der Fahrerlaubnisbehörde an dieser Beibringungsaufforderung nach der Stellungnahme des Antragstellers darauf unverhältnismäßig sei. Denn der Antragsteller hat außer der Berufung auf die Unverhältnismäßigkeit keine konkreten Tatsachen vorgetragen, warum seine damalige Alkoholproblematik aktuell nicht mehr bestehen soll. Es ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass Eignungszweifel auch durch andere objektive Tatsachen oder Indizien (konkrete und durch ärztliche Atteste oder Gutachten belegte Änderung des Trinkverhaltens) ausgeräumt werden können, sodass das weitere Festhalten an der – kostenpflichtigen – Einholung des Gutachtens ausnahmsweise unverhältnismäßig sein könnte. So kann z. B. mit einer Haaranalyse nach DIN ISO 17025 zum Nachweis der Alkoholmetaboliten EtG und FSEE aus einem akkreditiertem Labor (www.europa-fahrerlaubnis.com/drogentest-mpu.php) drei Monate rückwirkend eine Alkoholabstinenz nachgewiesen werden.

Letztlich geht auch der Vorwurf der Ungleichbehandlung des Antragstellers gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ins Leere. Denn der Antragsteller bildet keine richtigen Vergleichsgruppen. Es kommt nicht auf die Gruppen derjenigen Verkehrsteilnehmer an, die wegen einer „kleinen“ Ordnungswidrigkeit, hier Telefonieren mit einem Handy am Steuer, auffallen oder nicht auffallen. Damit ist nur der Weg der Kenntniserlangung der Fahrerlaubnisbehörde beschrieben, da das Kraftfahrt-Bundesamt erst ab acht Punkten den Punktestand entsprechend der Meldepflicht aus § 4 Abs. 6 StVG mitteilt, nicht aber eine Ungleichbehandlung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach Kenntniserlangung. Dass der Antragsteller ungleich zu denjenigen behandelt wird, bei denen aufgrund einer alkoholbedingten Trunkenheitsfahrt die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-

psychologischen Gutachtens in Betracht kommt, oder bei denen die Behörde aufgrund der Weigerung ein solches Gutachten vorzulegen, über die Eignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr zu entscheiden hat, hat der Antragsteller nicht vorgetragen.

30. 1. Auch das Verschweigen eines Nachtrunks kann eine Verletzung der versicherungsvertraglichen Aufklärungspflicht sein.

2. Der Versicherungsnehmer muss sich Falschangaben des Fahrers, der in seinem Auftrag die Schadensanzeige ausfüllt und unterschreibt, zu rechnen lassen.

Oberlandesgericht Köln,

Urteil vom 15. Juli 2014 – 9 U 204/13 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung hat auch in der Sache Erfolg. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf die begehrte Versicherungsleistung aus § 1 VVG in Verbindung mit Buchst. A.2.7 der in den streitgegenständlichen Vollkaskoversicherungsvertrag einbezogenen AKB, weil die Beklagte wegen arglistiger Verletzung seiner Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit durch Falschangaben des Sohnes des Klägers betreffend den streitgegenständlichen Verkehrsunfall gemäß § 28 Abs. 2 VVG in Verbindung mit Buchst. E.6. 1., E.1.3 AKB leistungsfrei ist. Da der Sohn des Klägers als dessen Wissenerklärungsvertreter gehandelt hat, muss sich der Kläger die Obliegenheitsverletzung seines Sohnes wie eine eigene zurechnen lassen. Im Einzelnen:

1. Es steht zunächst fest, dass der Sohn des Klägers vorsätzlich im Sinne des § 28 Abs. 2 VVG gegen die Aufklärungsobliegenheit aus Buchst. E.1.3 AKB verstoßen hat, indem er auf entsprechende Nachfrage der Beklagten falsche Angaben betreffend seinen in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit dem Unfall stattgefundenen Alkoholkonsum gemacht hat. Der Durchführung einer Beweisaufnahme bedurfte es insoweit nicht, da eine vorsätzliche Falschangabe unabhängig davon zu bejahen ist, ob man den Vortrag der Beklagten oder den Vortrag des Klägers zugrunde legt.

Die Aufklärungsobliegenheit aus Buchst. E.1.3 AKB erstreckt sich auf alle Umstände, die für die Aufklärung des Sachverhalts, die Minderung des Schadens oder die Deckungspflicht des Versicherers bedeutsam sein können, wobei sich die von dem Versicherungsnehmer konkret zu leistenden Angaben in erster Linie danach richten, welche Fragen der Versicherer im Schadensformular oder in Form ergänzender Rückfragen an den Versicherungsnehmer richtet (Pröls/Martin-Knappmann, 28. Aufl. 2010, E.1 AKB 2008, Rz. 14 f.). Vorliegend hat die Beklagte im Schadensanzeigeformular ausdrücklich nach stattgefundenem Alkoholenuss gefragt und der Sohn des Klägers hat diese Frage durch Ankreuzen des entsprechenden Kästchens verneint.

Unter Zugrundelegung des Beklagtenvortrages war diese Verneinung objektiv wahrheitswidrig, weil nach der Behauptung der Beklagten der Sohn des Klägers den streitgegenständlichen Unfall in bereits alkoholisiertem Zustand verursacht hat. Aber auch unter Zugrundelegung des Klägervortrags hat der Sohn des Klägers die Frage nach stattgefundenem Alkoholkonsum wahrheitswidrig verneint: Der Kläger hat sich im vorliegenden Rechtsstreit die Angaben seines Sohnes zu eigen gemacht, nämlich, dass er zum Unfallzeitpunkt nicht alkoholisiert gewesen sei, sondern erst unmittelbar nach dem Verkehrsunfall eine Flasche Jägermeister getrunken habe. Auch das Verschweigen eines Nachtrunks stellt aber eine Verletzung der Aufklärungsobliegenheit nach Buchst. E.1.3 AKB dar, weil ein ins Gewicht fallender Nachtrunk die spätere Bestimmung des Blutalkoholgehaltes zum Unfallzeitpunkt erschwert und damit die Obliegenheit des Versicherungsnehmers verletzt, alles zu tun, was zur Aufklärung des Schadensereignisses dienen kann (BGH, Urteil vom 22.05.1970, Az. IV ZR 1084/68; BGH, Urteil vom 12.05.1971, Az. IV ZR 35/70; OLG Köln, Urteil vom 30.07.1992, Az. 5 U 44/92; Prölss/Martin-Knappmann, 28. Aufl. 2010, E.1 AKB 2008, Rz. 25). Der Sohn des Klägers hätte deshalb zur wahrheitsgemäßen Beantwortung der Frage nach stattgefundenem Alkoholgenuss auch den nunmehr von ihm behaupteten Nachtrunk einer Flasche Jägermeister angeben müssen – zumal dieser Nachtrunk noch am Unfallort stattgefunden haben müsste, weil auch der von den unfallaufnehmenden Polizeibeamten an Ort und Stelle durchgeführte Atemtest schon eine Alkoholkonzentration von 0,61 Promille ergeben hat, die sich mit einem Konsum von ein bis zwei Gläsern Bier 7 bis 8 Stunden vor dem Unfall, wie ihn der Sohn des Klägers in dem gegen ihn geführten Ermittlungsverfahren eingeräumt hat, nicht erklären lässt.

Das Verschweigen des stattgefundenen Alkoholkonsums durch den Sohn des Klägers erfolgte vorsätzlich im Sinne des § 28 Abs. 2 VVG und darüber hinaus auch arglistig, und zwar wiederum unabhängig davon, ob man den Vortrag der Beklagten oder den des Klägers zugrunde legt. Arglist ist zu bejahen, wenn der Versicherungsnehmer bewusst und willentlich auf die Entscheidung des Versicherers einwirken will. Eine Bereicherungsabsicht des Versicherungsnehmers ist dabei nicht erforderlich, vielmehr reicht es aus, dass er einen gegen die Interessen des Versicherers gerichteten Zweck verfolgt, etwa indem er Schwierigkeiten bei der Durchsetzung berechtigter Deckungsansprüche ausräumen will und weiß, dass sein Verhalten den Versicherer bei der Schadenregulierung möglicherweise beeinflussen kann (BGH, Urteil vom 04.05.2009, Az. IV ZR 62/07; vgl. auch Prölss/Martin-Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 28 Rz. 115 ff.). Bei Zugrundelegung des Vortrags der Beklagten zum Alkoholkonsum des Sohnes des Klägers liegt hier ohne Weiteres eine arglistige Verletzung der Aufklärungsobliegenheit vor, da jedem Versicherungsnehmer klar ist, dass das bewusste Verschweigen eines Alkoholkonsums, der zur Feststellung einer Alkoholkonzentration von 0,61 Promille

mittels Atemtest am Unfallort und von 1,20 Promille mittels Blutprobe ca. 80 Minuten nach dem Unfall geführt hat, geeignet ist, die Schadensregulierung zugunsten des Versicherungsnehmers zu beeinflussen und insbesondere Leistungsfreiheit des Versicherers nach A.2.18.1 AKB zu verhindern. Das Gleiche gilt aber auch bei Zugrundelegung des Vortrags des Klägers, weil auch in Bezug auf einen Nachtrunk jedem Verkehrsteilnehmer bewusst ist, dass ein derart massiver Nachtrunk dazu geeignet ist, eine zuverlässige Blutalkoholbestimmung bezogen auf den Unfallzeitpunkt zumindest zu erschweren. Zudem musste es sich für den Sohn des Klägers nach dem Unfallhergang – Abkommen von der vorgesehenen Fahrbahn – und wegen des Umstandes, dass er am Vorabend Alkohol getrunken hatte, aufdrängen, dass die Frage einer Alkoholisierung überprüft werden würde. Dass die Vereitelung einer ordnungsgemäßen Ermittlung des Unfallhergangs – insbesondere betreffend die Frage einer Alkoholisierung – durch einen massiven Nachtrunk zudem dazu geeignet war, den Versicherer zu einer ansonsten möglicherweise nicht gebotenen Regulierung des Unfallschadens zu veranlassen, liegt ebenfalls auf der Hand. Die Tatsache, dass der Sohn des Klägers in der Schadensanzeige wahrheitswidrig verneinte, dass ihm eine Blutprobe entnommen worden war, ist nach Auffassung des Senats auch ein Indiz dafür, dass sich der Sohn des Klägers dieser Umstände sehr wohl bewusst war.

2. Die Falschangaben seines Sohnes in der Schadensanzeige muss der Kläger sich wie eigene zurechnen lassen, da er seinen Sohn als seinen Wissenserklärungsvertreter mit der Erfüllung der Aufklärungsobliegenheit aus Buchst. E.1.3 AKB betraut hat. Wissenserklärungsvertreter in diesem Sinne, dessen Erklärungen – insbesondere auch dessen falsche Angaben – dem Versicherungsnehmer zugerechnet werden, ist, wer vom Versicherungsnehmer mit der Erfüllung von dessen Obliegenheiten und zur Abgabe von Erklärungen anstelle des Versicherungsnehmers betraut worden ist (BGH, Urteil vom 02.06.1993, Az. IV ZR 72/92; BGH, Urteil vom 14.12.1994, Az. IV ZR 304/93; auch: BGH, Urteil vom 16.10.2013, Az. IV ZR 390/12). Nicht erforderlich ist es entgegen der vom Kläger im Schriftsatz vom 23.06.2014 vertretenen Auffassung, dass der Wissenserklärungsvertreter regelmäßig die Versicherungsangelegenheiten des Versicherungsnehmers erledigt; ein einmaliges Tätigwerden für den Versicherungsnehmer im vorbeschriebenen Sinne reicht aus (vgl. die vorzitierten Entscheidungen des BGH vom 14.12.1994, a.a.O., und vom 02.06.1993, a.a.O., die jeweils das Ausfüllen einer Schadensanzeige in einem Einzelfall betrafen).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend in Bezug auf den Sohn des Klägers erfüllt, weil der Kläger, wie er bei seiner Anhörung vor dem Landgericht selbst dargelegt hat, seinen Sohn insgesamt damit beauftragt hatte, die Schadensanzeige an seiner Stelle zu fertigen und zu unterschreiben. Insbesondere hat sich der Kläger vorliegend auch nicht die Erklärungen seines Sohnes durch eigene Unterschrift unter die Schadensanzeige zu eigen gemacht und damit letztlich doch eine

eigene Erklärung abgegeben (vgl. dazu BGH, Urteil vom 14.12.1994, a. a. O., Rz. 11), sondern der Sohn des Klägers hat die von ihm allein gefertigte Schadensanzeige auch selbst unterschrieben.

Der Kläger muss sich deshalb in entsprechender Anwendung des § 166 BGB (BGH, Urteil vom 02.06.1993, Az. IV ZR 72/92) die vorsätzlich falschen Angaben seines Sohnes in der Schadensanzeige zurechnen lassen. Darauf, dass der Klägers, wie er geltend macht, selbst auch nicht über bessere Erkenntnisse hinsichtlich des Alkoholkonsums seines Sohnes verfügte, kommt es wegen der Stellung seines Sohnes als Wissenerklärungsvertreter nicht an. Die hierzu vom Landgericht in Bezug genommene Entscheidung des Senats vom 03.06.2003 (Az. 9 U 182/02) passt für den vorliegenden Fall nicht, weil dort eine eigene Erklärung des Versicherungsnehmers erfolgt war und eine Zurechnung der Erklärung des Sohnes, der auch im dortigen Fall den Unfall verursacht hatte, gerade nicht stattfand. Im Übrigen besteht auch inhaltlich ein Unterschied im objektiven Erklärungsgehalt zwischen der hier vorliegenden Konstellation, in der gegenüber dem Versicherer durch einen Wissenerklärungsvertreter des Versicherungsnehmers vorsätzlich falsche Angaben als wahr dargestellt werden, und einer Konstellation, in der der Versicherungsnehmer dem Versicherer verdeutlicht, dass er selbst aus seiner Wahrnehmung keine Angaben zum Schadensfall machen kann, sondern lediglich die Angaben des Schadensverursachers kennt, die dieser ihm gegenüber gemacht hat.

3. Der Schriftsatz des Klägers vom 23.06.2014 führt nicht zu einer anderen Beurteilung. Fällt dem Versicherungsnehmer wie hier arglistiges Verhalten zur Last, spielt die Frage der Kausalität keine Rolle, wie sich aus § 28 Abs. 3 S. 2 VVG ergibt. Auf die Frage, ob die Beklagte dann, wenn der Kläger selbst die Aufklärungsobliegenheit ordnungsgemäß erfüllt hätte, ebenfalls leistungsfrei geworden wäre, kommt es ebenfalls nicht an, weil die Versagung des Versicherungsschutzes bei folgenloser Arglist den Versicherungsnehmer auch dann trifft, wenn die Voraussetzungen in der Person des Wissenerklärungsververtreters erfüllt sind (vgl. Prölss/Martin-Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 28 Rz. 58 m. N.).

Aus den von dem Kläger zitierten Urteilen des Senats vom 26.04.2005 (Az. 9 U 113/04) und vom 02.07.2002 (Az. 9 U 13/02) ergibt sich nichts anderes. Auch in diesen Fällen hatte jeweils ein Wissenerklärungsvertreter vorsätzlich oder ins Blaue hinein falsche Angaben gemacht, die sich der jeweilige Versicherungsnehmer wie eigene zurechnen lassen musste. Soweit der Kläger sich in diesem Zusammenhang nochmals darauf beruft, dass er selbst keine Falschangaben gemacht habe, verkennt er erneut, dass es auf das Verhalten seines Sohnes ankommt, den er an seiner Stelle hat tätig werden lassen.

31. *) 1. Dafür, dass eine zum Unfallzeitpunkt vorliegende absolute Fahruntüchtigkeit unfallursächlich ist, spricht ein Anscheinsbeweis, wenn sich

der Unfall unter Umständen und in einer Verkehrslage ereignet hat, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können.

2. Zu den Anforderungen an die Haftungsverteilung nach einem Verkehrsunfall mit einem alkoholisierten Kraftfahrzeugführer.

Amtsgericht Köln,

Urteil vom 20. Mai 2014 – 272 C 20/14 –

Zum Sachverhalt:

Mit der vorliegenden Klage macht der Kläger Schadensersatzansprüche aus einem Unfallereignis am 02.10.2013 auf der H.straße in K. geltend. Der Kläger ist Halter und Eigentümer eines PKW F. Die Beklagte zu 1) war zum Unfallzeitpunkt Fahrerin eines PKW S., der im Unfallzeitpunkt bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert war.

Die Fahrerin des Klägerfahrzeugs befuhr mit Abblendlicht gegen 23.55 Uhr die H.straße. Das Beklagtenfahrzeug stand in Höhe der Hausnummer 13 entgegen der Fahrtrichtung und ohne Beleuchtung am – aus Sicht des Klägerfahrzeugs – rechten Straßenrand im absoluten Halteverbot, und zwar halb auf dem Gehweg und halb auf einem mit einer unterbrochenen Leitlinie von der Fahrbahn getrennten, sich auf der Straße befindlichen Radweg. Das Klägerfahrzeug fuhr ungebremst mit der vorderen rechten Seite gegen die vordere rechte Seite des Beklagtenfahrzeugs. Eine der Fahrerin des Klägerfahrzeugs um 01.33 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,33 Promille.

Der Wiederbeschaffungswert des Klägerfahrzeugs betrug 2.000 € bei unfallbedingten Brutto-Reparaturkosten von 5.000 €. Der Kläger veräußerte sein Fahrzeug für 130 €. Für ein Sachverständigengutachten zahlte er 495,42 € und für das Abschleppen seines Fahrzeugs 303,21 €. Er macht ferner eine Unkostenpauschale von 25 € geltend. Von einem hiernach vorliegenden Gesamtschaden von 2.693,63 € verlangt er auf Grundlage einer von ihm angenommenen Haftungsquote von 75 % den Ersatz von 2.020,22 €.

Aus den Gründen:

Der Kläger hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner keinen Anspruch auf Zahlung von 2.020,22 €. Ein solcher Anspruch folgt nicht aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG.

Bei der Abwägung sämtlicher Umstände nach §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1, 2 StVG gelangt das Gericht zu der Auffassung, dass das Verschulden der Fahrerin des Klägerfahrzeugs zu einer Alleinhaftung des Klägers führt. Selbst wenn nämlich die Beklagte zu 1) als Fahrerin des Beklagtenfahrzeugs nach § 18 Abs. 1 StVG haftet, richtet sich die Haftungsverteilung jedenfalls nach §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1, 2 StVG.

Steht nämlich die grundsätzliche Haftung der Beklagtenseite fest, so ist zu prüfen, ob eine Mithaftung der Klägerseite zu berücksichtigen ist. Dafür kommen als rechtliche Grundlage nur §§ 18 Abs. 3, 17 StVG in Betracht, die im Bereich der Gefährdungshaftung

§ 254 BGB als spezielleres Gesetz verdrängen. Gemäß §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1, 2 StVG ist dafür allerdings die Feststellung erforderlich, dass Halter und Fahrer kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet sind.

Auch der Kläger haftet nach § 7 Abs. 1 StVG. Er ist Halter eines Kfz, bei dessen Betrieb das Fahrzeug, das die Beklagte zu 1) gefahren ist, beschädigt wurde. Der Unfall war auch nicht durch höhere Gewalt verursacht. Der Kläger hat, wie auch die Beklagtenseite, ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG nicht dargelegt.

Liegen mithin die Voraussetzungen der §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1, 2 StVG vor, richtet sich die Haftungsverteilung nach den Umständen, insbesondere danach, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Abwägung der Verursachungsanteile werden nur Umstände berücksichtigt, die unstreitig oder bewiesen sind. Maßgeblich sind die objektiven Umstände der Unfallverursachung, nachrangig auch ein Verschulden des einen oder anderen Teils. Dabei hat jede Seite die Umstände zu beweisen, die für sie günstig, für die Gegenseite also ungünstig sind.

Nach einer solchen Abwägung der Verursachungsanteile ist eine Alleinhaftung des Klägers gegeben. Die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs tritt hinter das erhebliche Verschulden der Fahrerin des Klägerfahrzeugs zurück.

Auf Beklagtenseite ist bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass das Beklagtenfahrzeug nicht ordnungsgemäß geparkt war. Zum einen befand sich der Bereich, in dem das Beklagtenfahrzeug stand, das Verkehrszeichen Nr. 283 (absolutes Halteverbot). Zum anderen folgt aus Anlage 3, Abschnitt 8, Ifd. Nummer 22, lit. 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, dass, wer ein Fahrzeug führt, auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken darf. Ferner stand das Beklagtenfahrzeug entgegen § 12 Abs. 4 StVO am linken Fahrbahnrand.

Auf Klägersseite ist bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass die Fahrerin des Klägerfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,33 Promille (um 01.33) im Unfallzeitpunkt absolut fahruntauglich war, und dennoch ein Fahrzeug im Straßenverkehr in Betrieb gesetzt hat.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Fahrerin des Klägerfahrzeugs den Fahrradschutzstreifen jenseits der unterbrochenen Leitlinie am rechten Fahrbahnrand befahren hat. Hierdurch hat sie gegen Anlage 3, Abschnitt 8, Ifd. Nummer 22, lit. 2 Satz 1 zu § 42 Abs. 2 StVO verstoßen. Hiernach darf, wer ein Fahrzeug führt, auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Vorliegend ist nicht erkennbar, dass nachts um 23.55 Uhr ein solcher Bedarf bestand. Das Klägerfahrzeug hätte deshalb die unterbrochene Leitlinie als rechte Fahrbahnbegrenzung einhalten müssen.

Bei einer Abwägung dieser Umstände treten die einfache Betriebsgefahr und der Parkverstoß der Beklagten zu 1) hinter die groben Verkehrsverstöße der Fahrerin des Klägerfahrzeugs und dessen Betriebsgefahr zurück.

Maßgeblich in die Abwägung einzustellen ist, dass die Fahrerin des Klägerfahrzeugs mit einer erheblichen Blutalkoholkonzentration von (um 01.33 noch) 1,33 Promille ohne überhaupt zu bremsen innerorts über einen Fahrradschutzstreifen und ohne jede Reaktion frontal gegen das dort stehende Beklagtenfahrzeug gefahren ist. Die erhebliche Alkoholisierung der Fahrerin des Klägerfahrzeugs hat sich auch im streitgegenständlichen Unfall niedergeschlagen. Dafür, dass eine zum Unfallzeitpunkt vorliegende absolute Fahruntüchtigkeit unfallursächlich ist, spricht ein Anscheinsbeweis, wenn sich der Unfall unter Umständen und in einer Verkehrslage ereignet hat, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können (statt aller BGH, Urt. v. 10.01.1995 – VI ZR 247/94) Die bei einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,1 Promille vorliegende absolute Fahruntüchtigkeit umschreibt einen Zustand, in dem jeder Fahrzeugführer nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen (BGH, Beschl. v. 28.06.1990 – 4 StR 297/90 [BA 1990, 370]). Deshalb kann insoweit von der feststehenden Ursache einer solch erheblichen Alkoholisierung unter den soeben genannten Voraussetzungen auf ihre Unfallursächlichkeit geschlossen werden. Es handelt sich um einen typischen Geschehensablauf (OLG Hamm, Urt. v. 28.01.2010 – 6 U 159/09).

Der Unfall geschah in einer Situation, die ein nüchterner Fahrer ohne Weiteres hätte meistern können. Die Fahrerin des Klägerfahrzeugs hatte selbst das Abblendlicht eingeschaltet und hätte das innerorts stehende Beklagtenfahrzeug sehen müssen. Das Beklagtenfahrzeug hatte seine Scheinwerfer nicht eingeschaltet und blendete die Fahrerin des Klägerfahrzeugs hierdurch auch nicht. Selbst die reine Reflektion ausgeschalteter Scheinwerfer (unterstellt, dass diese die Fahrerin des Klägerfahrzeugs geblendet hätten), ist für einen nüchternen Verkehrsteilnehmer kein Grund, über den Fahrbahnverlauf einer – wie hier – innerorts gelegenen Straße zu zweifeln und nicht einmal durch einen Bremsvorgang zu versuchen, eine Kollision zu verhindern.

Innerhalb einer Ortschaft ist ferner mit am Straßenrand geparkten Fahrzeugen zu rechnen. Dies gilt umso mehr, als dass das das Beklagtenfahrzeug nicht in die vom Klägerfahrzeug allgemein zu befahrenden Fahrbahn hineinragte. Unstreitig stand das Beklagtenfahrzeug nicht über die unterbrochene Leitlinie des Fahrradschutzstreifens hinaus. Das Klägerfahrzeug hatte somit auf der vornehmlich zu befahrenden Fahrbahn ausreichend Platz, um auf der hierfür vorgesehenen Fahrspur an dem Beklagtenfahrzeug vorbei zu fahren, und zwar ohne überhaupt ausweichen zu müssen. Dass die Fahrbahn auch ohne Ausnutzen des Fahrradschutzstreifens breit genug ist, geht aus den Lichtbildern hervor; dass nachts um 23.55 Uhr Gegenverkehr herrschte oder eine Vorbeifahrt aus sonstigen Gründen nicht möglich war, hat der Kläger nicht vorgetragen. Die Fahrerin des Klägerfahrzeugs musste überdies ohnehin mit gesteigerter Aufmerksamkeit fahren, weil sie, wie erwähnt, den Fahrradschutzstreifen nur "bei Bedarf" befahren durfte, ohnehin auf mögliche Fahrrad-

fahrer achten und die durch die unterbrochene Leitlinie markierte Fahrspur einhalten musste. Indem sie über den Fahrradschutzstreifen gefahren ist, hat sie nach alledem nicht, wie der Kläger meint, völlig ordnungsgemäß die H.straße befahren.

Dass das Beklagtenfahrzeug bei Dunkelheit entgegen der Fahrtrichtung stand, hat sich im Unfall nicht ausgewirkt und führt in Abwägung mit den Verkehrsverstößen der Fahrerin des Klägerfahrzeugs nicht zu einer Mithaftung der Beklagtenseite. Zum einen sind die Behauptungen des Klägers widersprüchlich. Dieser führt die Kollision mit dem entgegengesetzt parkenden Beklagtenfahrzeug zunächst darauf zurück, dass das Beklagtenfahrzeug mangels eines Reflektorlichts schlecht zu erkennen gewesen sei. Er behauptet dann jedoch, dass die – ausgeschalteten – Scheinwerfer des Beklagtenfahrzeugs das Abblendlicht des Klägerfahrzeugs reflektiert und dessen Fahrerin dadurch irritiert hätten. Entweder war das Beklagtenfahrzeug indes mangels einer Reflektion nicht zu erkennen oder der Gegenverkehr wegen einer Reflektion abgelenkt. Beides gleichzeitig ist aber schwerlich möglich. Auch ein zu dieser Frage vom Kläger beantragtes Sachverständigengutachten war nicht einzuholen, weil es zur Frage der Reflektion an Anknüpfungstatsachen fehlt.

Zum anderen stand das Beklagtenfahrzeug nicht entgegen der allgemein für den Verkehr vorgesehenen Fahrbahn, sondern auf dem Gehweg und dem Fahrradschutzstreifen. Das Fahrzeug stand damit zwar entgegen der Fahrtrichtung, aber nicht einfach am Fahrbahnrand, sondern sogar neben der zulässigerweise zu befahrenden Spur. Insofern liegt den vom Kläger zur Unterstützung seiner Rechtsansicht herangezogenen Urteilen jeweils ein deutlich abweichendes Unfallgeschehen zugrunde.

Im Hinblick auf den Parkverstoß der Beklagten zu 1) ist auch zu berücksichtigen, dass hierdurch keine Norm verletzt wurde, die zum Schutze des fließenden, motorisierten Verkehrs besteht. Das Parkverbot auf einem Radschutzstreifen dient nicht dem Schutz des motorisierten Straßenverkehrs, sondern der Radfahrer, für die dieser Streifen als Schutzzone vorgesehen ist. Dies folgt bereits aus der Formulierung in Anlage 3, Abschnitt 8, lfd. Nummer 22, lit. 3 zu § 42 Abs. 2 StVO und der Zusammenschau mit lit. 2 Satz 2, nach dem, auch wenn Bedarf hierzu besteht, der markierte Schutzstreifen nur überfahren werden darf, wenn der Radverkehr dabei nicht gefährdet wird.

Nach alledem trifft den Kläger eine Alleinhaftung für das Unfallgeschehen.

GERMAN HÖCHER

Evaluation eines weiterentwickelten Kurses gemäß § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer

Evaluation of an optimized course under the regulations of § 70 FeV for drivers who have committed alcohol-related offences

Einleitung

Die Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bestimmte im Abschnitt 5.3.4 ihrer „Anforderungen an Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung durchführen“: „Der Träger muss den Bereich der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung ständig weiterentwickeln ...“ [2].

§ 70 (1) 4 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) macht die Wirksamkeitsuntersuchung/Evaluation zur Bedingung der Anerkennung für die Kurse gemäß § 70 FeV durch die jeweils zuständige oberste Landesbehörde. Bezogen auf die Evaluation von Kursweiterentwicklungen bestehen jedoch keine Regelungen.

Auf die Wirksamkeit der Weiterentwicklungen erhält man i. d. R. nur dadurch Hinweise, dass nach § 70 (2) FeV die Kurse „nach ihrer ersten Evaluation jeweils bis zum Ablauf von 15 Jahren“ erneut evaluiert werden müssen. Die Weiterentwicklungen beeinflussen das Ergebnis der Nachevaluation, diese wird aber kaum erkennen lassen, in welcher Weise und in welchem Maße. Dafür ist es erforderlich, den weiterentwickelten Kurs mit dem ursprünglichen Kurs vergleichend zu evaluieren. Eine solche Evaluation ist bei CAR KURS, dem Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrer gemäß § 70 FeV der IVT-Hö[®], durchgeführt worden. Diese Situation hat sich daraus ergeben, dass der Kursträger CAR KURS von 14 auf 12 Stunden verkürzen wollte, um sich alternativen Kursangeboten anzupassen. Zur Begründung der Veränderung bezog sich die IVT-Hö[®] auf die BASt-Weiterentwicklungsanforderung. Gerechtfertigt wurde die Verkürzung mit einer selbst entwickelten psychotherapeutischen Technik, dem „Rekursiven Hören in der Gruppe“. Sie verstärkt die Wirksamkeit der beiden zeitaufwendigen Kursverfahren „tiefenpsychologische Analyse regressiver Bilder“ (Kindheitserinnerungen) und „Selbstbildinterview“.

Beim Selbstbildinterview handelt es sich um ein emotionales evozierendes Verfahren der Selbstpräsentation, das, wie auch die Kindheitserinnerung, durch „Deskriptive Lebensstilanalysen“ ausgewertet wird. Sowohl das Selbstbildinterview als auch die Deskriptive Lebensstilanalyse sind Innovationen, welche der fachliche Leiter der IVT-Hö[®] ursprünglich für Neurose-Behandlungen am Psychotherapieinstitut IPIP e.V., Köln, entwickelt hat. Das Rekursive Hören in der Gruppe ist ursprünglich von Peter Isfort, einem approbierten Psychotherapeuten, für Verkehrstherapien der IVT-Hö[®] ohne Rechtsfolge entwickelt worden, um diese neuen psychotherapeutischen Techniken in ein psychodynamisches Konzept einzubinden. Es wird dabei eine durch das vorher vermittelte Menschenbild der Individualpsychologie (ALFRED ADLER) fundierte Empathie geübt und zugleich angeregt, die Empathie Erfahrungen als Vergleichsstrukturen für die Selbstreflexion zu benutzen. Die Zeitersparnis resultiert daraus, dass die Kursteilnehmer jeweils zugleich auf

die eingefühlten und die eigenen Probleme/Problemlösungen und psychische Widerstände fokussieren und dadurch therapeutisch Irrelevantes ausgespart bleibt [6]. Vorbilder für das Rekursive Hören in der Gruppe ist das seelische Geschehen innerhalb von Beziehungsstrukturen zwischen Klient, Zuhörer und Therapeut, das sich in den amerikanischen Kurzpsychotherapien von LUCY ACKERKNECHT [1] (Einzelpsychotherapie in der Gruppe) und STEVE DE SHAZER [3] (Einzeltherapie vor Zuhörern) herausgebildet hat. Beide haben bei ihren BRD-Aufenthalten mit Klienten der IVT-Hö[®] gearbeitet, und es ist auf ihren Einfluss zurückzuführen, dass CAR KURS als Kurzpsychotherapie konzipiert worden ist; die Weiterentwicklung setzt diese Tradition fort. Die erstmalige Chance, einen Kurs und seine weiterentwickelte Form gleichzeitig zu evaluieren, entstand dadurch, dass die BAST und das zuständige NRW-Landesministerium eine Aufschiebung der Evaluation des ursprünglichen Kurses bis zu einem Zeitpunkt genehmigten, in dem auch der weiterentwickelte Kurs evaluiert werden konnte.

Ein Hauptanliegen der IVT-Hö[®] ist es, Psychotherapien zu entwickeln, die einen heilkundlichen Zugang zu psychopathologischen Hintergrundproblemen ermöglichen, welche für alkoholauffällige Kraftfahrer spezifisch sind. Sie hat das entsprechende Forschungskonzept in einem früheren Evaluationsbericht, „Alkoholneurotiker am Steuer“ [5], dargestellt und sieht die jetzige Evaluation eines weiterentwickelten Kurses als Teil ihrer psychotherapeutischen Forschungen an. Die Kursevaluationen sind für sie besonders wichtig, weil sie vorher die Wirksamkeit psychotherapeutischer Vorgehensweisen auf alkoholauffällige Kraftfahrer lediglich bei viel länger dauernden Verkehrstherapien ohne Rechtsfolge wissenschaftlich nachweisen konnte.

Da sie zur Auffassung gelangt ist, dass kurze Therapien mit problemvaliden Konzepten heute das Gleiche leisten können wie früher viel längere Rehabilitationen, hat sie als Referenzwert für die Wirksamkeit des weiterentwickelten CAR KURS die Rückfallquote von 2,2 % innerhalb von 2 Jahren möglicher Legalbewährung nach Maßnahmenabschluss festgelegt, die Evaluationsergebnis ihrer ersten Studie zur Langzeitrehabilitation war [4].

Dieser „interne“ Referenzwert liegt erheblich niedriger als der von der BAST vorgegebene Referenzwert von 18,8 % Rückfälligen nach 3 Jahren.

Der für einen weiterentwickelten Kurs entscheidendste Referenzwert ist die Rückfälligkeitsquote des ursprünglichen Kurses. Teilnehmer am weiterentwickelten Kurs sollten seltener rückfällig werden als Teilnehmer des ursprünglichen Kurses.

Der vorliegende Beitrag gibt Evaluationsergebnisse wieder, die den für die Kursgenehmigung zuständigen Behörden in einem bedeutend umfangreicheren Bericht dargestellt wurden. Der Behördenbericht ist nicht für eine Veröffentlichung vorgesehen, kann aber für wissenschaftliche Zwecke angefordert werden.

2. Ergebnisüberblick

Es wurde die Auswirkung einer Kursweiterentwicklung (Veränderung des Kurskonzepts nach 37 Monaten und 17 Tagen Kurserfahrungen) auf die Legalbewährung überprüft. Der Untersuchung wurden die Daten der Teilnehmer an den Kursen 1 – 26 aus den Jahren 2005 bis 2009 zugrunde gelegt.

Die Untersuchungen der Legalbewährung der Teilnehmer an Kursen mit dem ursprünglichen Konzept auf der Basis von 3 Jahren möglicher Bewährung nach Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ergibt bei letztlich N = 105 Teilnehmern der Kurse Nr. 1 – 16, für welche Daten beim VZR verfügbar waren, und die nicht innerhalb des Beobachtungszei-

traums durch Auffälligkeiten ohne Alkohol ihren Beobachtungszeitraum verkürzt hatten, eine Quote von 5 Rückfällen durch alkoholbezogene Ordnungswidrigkeiten und von 4 Rückfällen durch alkoholbezogene Straftaten. Dies entspricht jeweils einem Prozentsatz von 4,8 % bzw. 3,8 % der untersuchten Population. Insgesamt sind 8,6 % rückfällig geworden.

Die Untersuchung der Legalbewährung der Teilnehmer an Kursen mit dem weiterentwickelten Kurskonzept ergibt bei letztlich N = 58 Teilnehmern der Kurse Nr. 17 – 26 eine Quote von 0 Rückfällen.

Das Ausbleiben von Rückfällen beim weiterentwickelten Kurs spricht für einen Erfolg der Weiterentwicklung.

3. Datengrundlage

Evaluiert wurden alle Kurse, die ab dem 09.09.2005 begonnen wurden und spätestens am 11.12.2009 beendet waren. Insgesamt handelt es sich um 26 Kurse (von Kurs Nr. 1 bis Kurs Nr. 26). Bis zum 26.10.2008 (letzter Tag des letzten Kurses) wurden die Kurse Nr. 1 bis Nr. 16 nach dem ursprünglichen, von der BASt genehmigten Kurskonzept durchgeführt. Ab dem 21.11.2008 wurden die Kurse Nr. 17 bis 26 nach einem ebenfalls von der BASt genehmigten weiterentwickelten Kurskonzept durchgeführt.

Die Beobachtungsdauer für die Teilnehmer an der Untersuchung wurde auf 3 Jahre möglicher Legalbewährung festgelegt. Sie beginnt mit dem ersten Tag nach Kursende, ab dem der Kursabsolvent eine Fahrerlaubnis besitzt.

Geplant waren Datenabfragen beim Verkehrszentralregister (VZR) nach etwa 2 und etwa 4 Jahren. Dadurch sollte ein Datenverlust durch Löschrufen, verzögerte Wiedererlangung der Fahrerlaubnis und verspätete Meldungen neuer Verkehrsauffälligkeiten an das VZR vermieden werden. Die erste Datenanfrage erfolgte zwischen 20 und 28 Monaten nach Kursabschluss, im Mittelwert nach 24 Monaten. Zum zweiten Mal wurde nach frühestens 41 und spätestens 57 Monaten, im Mittelwert nach 47 Monaten, abgefragt. Die unterschiedliche Dauer ergab sich daraus, dass die Daten für mehrere aufeinander folgende Kurse zugleich abgefragt wurden.

Im Folgenden, auch in den Tabellen, wird die Evaluation des ursprünglichen Kurses als „Teil 1“ und die des weiterentwickelten Kurses als „Teil 2“ bezeichnet.

Es wurde für die Teile 1 und 2 jeweils zwischen 5 Untersuchungskollektiven (N 1 bis N 5) unterschieden:

N1 = alle Kursteilnehmer, N2 = N1 abzüglich der Teilnehmer ohne Kursabschluss, N3 = N2 abzüglich der Teilnehmer ohne Übermittlung angeforderter Daten durch das VZR, N4 = N3 abzüglich der Teilnehmer mit weniger als 3 Jahren Fahrerlaubnis wegen Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol und ohne illegale Drogen, N5 = N4 abzüglich der Teilnehmer ohne 3 Jahre Fahrerlaubnis wegen Drogenauffälligkeiten. N 5 bildete die Datenbasis zur Ermittlung der Rückfälligkeiten.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Untersuchungskollektive der Gesamtstudie (gesamt) und der ersten und zweiten Teilstudie (1. Teil, 2. Teil).

Von insgesamt 189 Kursteilnehmern entfielen 120 auf den ersten und 69 auf den zweiten Teil. Das entspricht 63,5 %, bzw. 36,5 %.

Letztlich verbleiben für die Ermittlung der Rückfälligkeiten durch eine Alkoholauffälligkeit innerhalb einer möglichen Legalbewährung von 3 Jahren insgesamt 163 Teilnehmer, davon 105 für die erste und 58 für die zweite Teilstudie (64,4 %, bzw. 35,6 %).

Untersuchungs- kollektive	Personenzahl			Prozent		
	gesamt	1. Teil	2. Teil	gesamt	1. Teil	2. Teil
N1	189	120	69	100 %	63,5 %	36,5 %
N2	185	117	68	100 %	63,2 %	36,8 %
N3	166	107	59	100 %	64,5 %	35,5 %
N4	164	106	58	100 %	64,6 %	35,4 %
N5	163	105	58	100 %	64,4 %	35,6 %

Tab. 1: Untersuchungskollektive der Gesamtstudie (gesamt) sowie der ersten und zweiten Teilstudie (1. Teil, 2. Teil).

Alle folgenden Tabellen und Daten nehmen N 5 zur Datengrundlage.

Kurs-Teilnehmerzahlen

Im Durchschnitt (arithmetisches Mittel) nahmen an den Kursen des ersten Studienteils 7,7 Personen und an Kursen des zweiten Studienteils 6,9 Personen teil. Der im Durchschnitt geringeren Teilnehmerzahl pro Kurs des zweiten Studienteils entspricht es, dass beim ersten Studienteil die Teilnehmerzahlen zwischen 6 und 11 Personen und beim zweiten Studienteil zwischen 5 und 9 Personen streuen.

Alter der Kursteilnehmer

In der Gesamtstudie waren mehr als die Hälfte der 163 Teilnehmer (86 Personen = 52,8 %) 18 bis 28 Jahre alt, etwa ein Viertel der Teilnehmer (42 Personen = 25,8 %) 29 – 39 Jahre und etwas mehr als jeder fünfte Teilnehmer (35 Personen = 21,4 %) älter, davon 9 Personen (5,5 %) älter als 50 Jahre.

Der Vergleich der Studienteile zeigt, dass die Altersstufe 18 – 28 Jahre im ersten Studienteil deutlich stärker vertreten ist als im zweiten, die nächsten beiden Altersstufen im zweiten Teil stärker vertreten sind als im ersten und die höchste Altersstufe in beiden Teilen etwa gleich repräsentiert ist.

Altersstufe	Personenzahl			Prozent		
	gesamt	1. Teil	2. Teil	gesamt	1. Teil	2. Teil
18–28	86	59	27	52,8 %	56,2 %	46,6 %
29–39	42	26	16	25,8 %	24,8 %	27,6 %
40–50	26	14	12	15,9 %	13,3 %	20,7 %
> 51	9	6	3	5,5 %	5,7 %	5,2 %
Σ	163	105	58	100 %	100 %	100 %

Tab. 2: Altersstruktur der Gesamtstudie (gesamt) und der beiden Studienteile (1. Teil, 2. Teil).

Geschlecht der Kursteilnehmer

An der Gesamtstudie über 163 Teilnehmer sind nur 10 Frauen (6,1 %) beteiligt gewesen, die allesamt in der ersten Teilstudie mit 105 Teilnehmern erfasst wurden (Anteil 9,5 %). Beim zweiten Studienteil handelt es sich ausschließlich um Männer.

4. Ergebnisse

Tabelle 3 stellt die Rückfälle mit Alkoholauffälligkeiten, differenziert nach Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, für den ersten (1. Teil) und zweiten (2. Teil) Studienteil dar.

Für den ersten Studienteil wurden 9 Rückfällige (8,6 %) ermittelt. Davon sind 5 (4,8 %) durch Ordnungswidrigkeiten und 4 (3,8 %) durch Straftaten rückfällig geworden.

Im zweiten Studienteil wurde keine Rückfälligkeit festgestellt (0 %). Dies betrifft sowohl Ordnungswidrigkeiten als auch Straftaten.

	1. Teil		2. Teil	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ordnungswidrigkeit	5	4,8 %	–	0 %
Straftaten	4	3,8 %	–	0 %
Insgesamt	9	8,6 %	–	0 %
Keine Rückfälle mit Drogen	96	91,4 %	58	100 %
Rückfälle mit Drogen	1		–	
N5	105	100,0 %	58	100 %

Tab. 3 Rückfälle (Alkoholauffälligkeiten).

Auffällig ist, dass 7 der 9 Rückfälligen der jüngsten Altersstufe (18 – 28 Jahre) angehören. Wegen des kleinen Frauenanteils in den untersuchten Populationen (6,1 %) ist die Differenzierung der Rückfälligen nach Geschlechtszugehörigkeit (insgesamt 8 Männer und eine Frau) nicht aussagekräftig.

5. Diskussion und Planungen

Diskussionsbedürftig sind vor allem die Bewertung der Evaluationsergebnisse sowie ihre Bedeutung für die zukünftige Weiterentwicklung der Kurse.

Für die Bewertung der Rückfallquote von 0 % muss mitberücksichtigt werden, dass keine optimalen Forschungsbedingungen vorlagen. So konnte die Signifikanz nicht getestet werden; der Untersuchung lag kein Kontrollgruppendesign zugrunde; sie sagt nur etwas über den Zeitraum von 3 Jahren möglicher Legalbewährung aus, die Rückfälle könnten auf eine spätere Zeit verschoben worden sein.

Für die zukünftige Weiterentwicklung ist problematisch, dass Rückfalldaten keine konzeptionell richtungsweisenden Informationen geben. Die IVT-Hö® kann dafür jedoch auf eine empirische Wirksamkeitsuntersuchung zurückgreifen, die am Psychologischen Institut der Universität zu Köln durchgeführt wurde [9]. Diese Untersuchung bezog auch 212 „CAR KURS FRAGEBOGEN zur Rückmeldung über die Kursdurchführung“ ein, in

denen die Kursteilnehmer am Kursende die Kurswirkung beurteilt hatte. Zusammenfassend wird u. a. festgestellt, „dass die Attraktivität der Maßnahme von ihren psychotherapeutischen Konzepten ausgeht“ (ebd., 172) und dass es sich „gar nicht im eigentlichen Sinne um verkehrspsychologische Maßnahmen“ (ebd., 173) handelt. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die BAST nicht nur die Legalbewährung, sondern auch den Wissenszuwachs als Erfolgskriterium definiert hat [8]. Es sei jedoch zweifelhaft, ob sich die Kursteilnehmer überhaupt für „verkehrspsychologisch relevantes Wissen“ ([9], 176) interessieren. Vor allem wird kritisch angemerkt, „dass wenig dafür spricht, dass die Kurse dabei erfolgreich waren, dass bei ihren Teilnehmern ein tiefer gehendes Interesse dafür geweckt wurde, ihr Verkehrsfehlverhalten zu reflektieren und konkrete Planungen für eine besser angepasste Verkehrsteilnahme vorzunehmen“ (ebd., 180). Zur Bereinigung dieser Kursmängel sollten „verkehrspädagogischen Zielen und Mitteln eine größere Bedeutung zuerkannt“ werden (ebd.).

Diskussionsbedürftig bleiben nach Auffassung der IVT-Hö® die möglichen Auswirkungen der Beseitigung der nachgewiesenen Kursdefizite auf die Rückfälligkeitsquote. Das Konzept von CAR KURS geht davon aus, dass psychisch gesündere Menschen auch seltener im Straßenverkehr auffallen. Vielleicht werden sie aber noch seltener mit Alkohol im Straßenverkehr rückfällig, wenn es einem zukünftigen Kurs gelingt, sie nicht nur für die eigene psychische Gesundheit, sondern auch für verkehrspsychologische Themen zu interessieren. Dies würde jedoch durch einen Vergleich von Rückfallquoten nur dadurch nachweisbar sein, dass auch der jetzige Kurs mit einer längeren Beobachtungsdauer (in der dann doch Rückfälle vorkommen) oder mit deutlich größeren Teilnehmerzahlen neu evaluiert wird.

Da nicht mit Bedingungen zu rechnen ist, die eine solche Forschung ermöglichen, will sich die IVT-Hö® bei der Überprüfung der zukünftigen Weiterentwicklungen auf BAST-Kriterien, wie z. B. den Wissenszuwachs, konzentrieren, für die Daten durch Teilnehmerbefragungen erhebbare sind. Bezüglich solcher bereits durchgeführten Befragungen wird auf den Evaluationsbericht an die für Kursgenehmigungen zuständigen Länderbehörden verwiesen, aus dem auch die im vorliegenden Beitrag wiedergegebenen Daten entnommen sind [7].

Abschließend soll auf ein Qualitätskriterium hingewiesen werden, dem die IVT-Hö® größere Beachtung schenken möchte, nämlich der fachwissenschaftlichen Beurteilung. Eine für Kursentwicklungen hilfreiche fachliche Resonanz und Kritik wäre nur zu erwarten gewesen, wenn eine Behörde den Evaluationsbericht zur Beurteilungshilfe an eine fachkompetente Stelle weitergegeben und die Beurteilungsergebnisse mitgeteilt hätte. So vermisst die IVT-Hö® jedoch Anregungen und einen wissenschaftlichen Diskurs und möchte deshalb ab jetzt selbst dafür Sorge tragen, diesen Mangel zu beheben.

Zusammenfassung

Ein weiterentwickelter Kurs gemäß § 70 FeV für Kraftfahrer, die im Straßenverkehr mit Alkohol aufgefallen waren, wurde evaluiert. Es wurde untersucht, wie viele Absolventen des Kurses danach wieder alkoholauffällig wurden. Innerhalb von drei Jahren ist kein Absolvent rückfällig geworden. Der Versuch, den Kurs zu verbessern, kann deshalb als erfolgreich angesehen werden. Der Erfolg könnte auf das geänderte methodische Vorgehen im Kurs zurückzuführen sein.

Schlüsselwörter

Alkohol – Kraftfahrer – Weiterentwicklung – Evaluation

Summary

An optimized course under the regulations of § 70 FeV for drivers who have committed alcohol related offences in (road) traffic was evaluated. It was checked, how many participants of the course relapsed (into alcohol-related offenses). Within 3 years no participant go noticed again. Therefore, the endeavour to improve the course can be considered as succesful. The success can be explained by a new psychotherapeutic method.

Keywords

alcohol – motorists – course optimization – evaluation

Literatur

- [1] Ackerknecht, L. (1971) Marathon, Adlerian Style. In: Journal of Individualpsychology. Vol. 27, S. 176 – 180.
- [2] BASt, Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen (2009). Anforderungen an Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen, PDF, 137 KB, S. 16
- [3] Himmelreich, A. (1999) Erzählen Sie Geschichten (Steve de Shazer on video). 37. BDP Kongress für Verkehrspsychologie 1998, Deutscher Psychologenverlag, Bonn, S. 617 – 650 (Bd 2).
- [4] Höcher, G. (1992) Langzeitrehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer – Individualpsychologische Verkehrstherapie (IVT-Hö), Blutalkohol Vol 29 No. 4, S. 265 – 275.
- [5] Höcher, G. (1994) Alkoholneurotiker am Steuer. Die Langzeitrehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer nach dem Modell IVT-Hö. Bericht 1993 an die Bundesanstalt für Straßenwesen, IP-Forum (Le journal de la Société Luxembourgeoise de Psychologie Adlérienne a. s. b. l.) 7. Jg., Sonderheft, Luxemburg
- [6] Höcher, G. (2011) CAR KURS, Kursleiterhandbuch, unveröffentl. Manuskript (9., verb. Aufl.), S. 71 – 151.
- [7] IVT-Hö® (2013) Evaluationsstudie zur Wirksamkeit von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV, unveröffentlicher Evaluationsbericht
- [8] Schmidt, S., Pfafferoth, I. (2001) Leitfaden der BASt zur Anerkennung von § 70-Kursen – Erfahrungen und Perspektiven –, Bundesanstalt für Straßenwesen, Dokument 1 pdf-PsyDok.
- [9] Schöpflin, S. (2013) Korrektive verkehrspsychologische Maßnahmen auf der Basis der Individualpsychologie aus der Sicht der Betroffenen, Diplomarbeit, Universität zu Köln, Humanwissenschaftliche Fakultät, Psychologisches Institut.

Anschrift des Verfassers

Dr. rer. nat. German Höcher
IVT-Hö®
Kaiser-Wilhelm-Ring 6-8
50672 Köln
Email: ivt-hoe@t-online.de

Außer der Reihe

Richter am Bundesgerichtshof

ULRICH FRANKE

Die Bedeutung der Konkurrenzen im Verkehrsstrafrecht^{*)}

I. Problemaufriss

Der Verfasser räumt gern ein, dass sich die praktische Bedeutung des Themas nicht jedem gleich auf den ersten Blick erschließt. Gewissermaßen als Hilfestellung bittet er den geneigten Leser, sich folgendes vorzustellen:

Auf dem Rückweg von der Arbeit überschreitet Autofahrer A, getrieben von der Vorfreude auf den nahen Feierabend, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn zweimal in Folge, zunächst um 38 km/h und dann erneut um 60 km/h, jeweils nach Abzug der Messtoleranz. Der erste Verstoß ereignet sich auf einer Wegstrecke von 522 Metern, nachdem A eine Schilderbrücke passiert hat, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt, der zweite nach Passieren einer weiteren Schilderbrücke, durch die die Höchstgeschwindigkeit weiter auf 100 km/h begrenzt wird; das zu hohe Tempo wird auf einer Strecke von 412 Metern gemessen. Die gemessenen Intervalle dauerten also jeweils etwa neun bis elf Sekunden. Auch die Ehefrau E unseres A ist auf dem Nachhauseweg. Sie befährt eine andere Autobahn, hat die Musikanlage angestellt und träumt vor sich hin. Sie passiert ebenfalls eine Schilderbrücke, die mit Leuchtzeichen versehen ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt. E wird ebenfalls zweimal geblitzt, einmal mit einer Geschwindigkeit von 143 km/h; das zweite Mal sechzig Sekunden später und ohne Fahrtunterbrechung ist E 56 km/h zu schnell.

Mit diesem Fallbeispiel sind wir mitten im Thema. Welche Sanktionen haben A und E zu gewärtigen? Jeweils zwei Verstöße, zwei Taten und daher zwei Bußgeldbescheide, mag der unbefangene Betrachter meinen – der Verkehrsjurist lächelt wissend und hält dagegen: „So einfach ist es nicht.“ Konkurrenzfragen sind vor dem Hintergrund des Spannungsverhältnisses zwischen prozessuellem und materiellem Tatbegriff zu entscheiden und das Verkehrsrecht schafft zusätzlich eine Gemengelage zwischen Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht. Dass wir uns dabei keinesfalls auf der Ebene begriffsjuristischer Glasperlenspielererei bewegen, zeigt der geschilderte Beispielfall: Ob eine oder mehrere Sanktionen zu verhängen sind – man denke etwa an das gefürchtete Fahrverbot, das tagtäglich zu Titanenkämpfen vor deutschen Gerichten führt –, ist für den Betroffenen nicht selten von existenzieller Bedeutung.

^{*)} Es handelt sich um die überarbeitete und mit Anmerkungen versehene Fassung eines Vortrags, den der Verfasser am 10. Oktober 2014 aus Anlass der Verleihung der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold durch den B.A.D.S. an den Polizeipräsidenten Lutz Müller in Bremen gehalten hat. Die Vortragsform wurde weitgehend beibehalten. Der Vortrag beruht auf Überlegungen des Verfassers, die unter dem Titel „Strafklageverbrauch und Konkurrenzen im Verkehrsstrafrecht“ 2013 in der Schriftenreihe der ARGE Verkehrsrecht des DAV erschienen sind.

II. Grundlagen

Das – leider auch hier notwendige – theoretische Rüstzeug für unseren kleinen Streifzug durch dieses Rechtsgebiet an Hand einiger interessanter, hoffentlich auch unterhaltsamer Fallbeispiele ist schnell erarbeitet:

Im Ordnungswidrigkeitenrecht gilt über § 46 OWiG der Tatbegriff des Strafrechts. Daran ändert auch § 1 Abs. 1 OWiG nichts, wonach eine Ordnungswidrigkeit in einer rechtswidrigen und vorwerfbaren Handlung besteht, sofern diese den Tatbestand eines Gesetzes verwirklicht, das die Ahndung mit einer Geldbuße zulässt. Damit ist zwar der Begriff der Handlung der Basisbegriff des Ordnungswidrigkeitenrechts, er wird aber vom Gesetz durchaus mehrdeutig und in unterschiedlichem Sinne gebraucht. Er dient vornehmlich dazu, den strafrechtlichen Begriff der Tat zu ersetzen, um die unterschiedliche Bewertung einer Ordnungswidrigkeit im Verhältnis zu einer Straftat zu kennzeichnen.¹⁾ Für den konkurrenzrechtlichen Tatbegriff hat er keine Bedeutung.

Die Tat im **strafprozessualen** Sinne (§§ 155, 264 StPO) ist der vom Eröffnungsbeschluss betroffene geschichtliche Lebensvorgang einschließlich aller damit zusammenhängenden oder darauf bezogenen Vorkommnisse und tatsächlichen Umstände, die geeignet sind, das in diesen Bereich fallende Tun des Angeklagten oder Betroffenen unter irgendeinem rechtlichen Gesichtspunkt als strafbar erscheinen zu lassen.²⁾ Die Tat ist ein einheitlicher geschichtlicher Vorgang, der sich von anderen ähnlichen oder gleichartigen unterscheidet und innerhalb dessen die getrennte Verfolgung der darin enthaltenen Vorgänge einen einheitlichen Lebensvorgang unnatürlich aufspalten würde.³⁾ Bei **materiell-rechtlicher Tateinheit** liegt – von hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmefällen abgesehen – stets eine prozessuale Tat vor. **Materiell-rechtlich selbständige Taten** sind hingegen in der Regel auch prozessual selbständig.⁴⁾ Ein persönlicher Zusammenhang, die Verletzung des gleichen Rechtsguts oder der Umstand, dass die einzelnen Handlungen Teile eines Gesamtplans sind, reichen nicht, um mehrere selbständige Handlungen im materiell-rechtlichen Sinne zu einer einzigen Tat zu verbinden. Während der prozessuale Tatbegriff das rechtliche Instrument ist, durch das der Anklagevorwurf umrissen und damit der Lebensvorgang bestimmt wird, mit dem sich das Gericht zu befassen hat, dienen sachlich-rechtliche Regelungen über das Konkurrenzverhältnis in erster Linie als Voraussetzung für ein funktionierendes Rechtsfolgensystem.⁵⁾ Hier hat auch die einzige gesetzlich geregelte Besonderheit des Ordnungswidrigkeitenrechts im Verhältnis zum Strafrecht ihren Platz, das in § 20 OWiG geregelte Kumulationsprinzip – eine Gesamtgeldbuße beim tatmehrheitlichen Zusammentreffen mehrerer Verstöße kennt das OWiG nicht.

Dies sind, in aller Kürze, die Grundsätze aus der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und der Oberlandesgerichte zum Tatbegriff und zu Tateinheit bzw. Tatmehrheit. Sie gelten, wie gesagt, im Strafrecht und im Ordnungswidrigkeitenrecht gleichermaßen. Dass im Verkehrsrecht nicht die unspektakuläre bloße Tateinheit im Vordergrund des Interesses steht, sondern vor allem die natürliche Handlungseinheit und das Dauerdelikt, ergibt sich schon daraus, dass zahlreiche, wenn nicht die meisten Straf- und Bußgeldtatbestände, an die **Inbetriebnahme und bzw. oder das Führen eines Kraftfahrzeugs** anknüpfen.

Die soeben entwickelten Grundsätze hat der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs erst vor gut einem Jahr in seinem Grundsatzbeschluss vom 12. September 2013 (4 StR 503/12, BGHSt 59, 4 ff.) bekräftigt. Dieser Beschluss behandelt eine Frage, die die Bedeutung der Konkurrenzfrage im Recht der Ordnungswidrigkeiten auch in ganz anderem Zusammen-

hang schlaglichtartig beleuchtet. Es geht um § 79 OWiG, eine Vorschrift, die die Zulässigkeit der Rechtsbeschwerde regelt und deren Absatz 2 bestimmt, dass die Rechtsbeschwerde nur teilweise zulässig ist, wenn die angegriffene Entscheidung mehrere Taten zum Gegenstand hat, von denen einige die Zulässigkeitsvoraussetzungen nach § 79 Abs. 1 OWiG – es geht hier vor allem um das Erreichen eines Bußgeldbetrages von mehr als 250 € – erfüllen, andere aber nicht. Nun ist es zwar einhellige Auffassung in Rechtsprechung und Schrifttum, dass § 79 Abs. 2 OWiG den Tatbegriff im prozessualen Sinne meint und damit auf das historische Geschehen im Sinne von § 46 OWiG, § 264 StPO abstellt. Wie aber ist die Frage der Zulässigkeit der Rechtsbeschwerde zu beurteilen, wenn der Berufskraftfahrer einer Spedition innerhalb eines gesetzlich bestimmten Überprüfungszeitraums von der zuständigen Behörde bei einer ganzen Reihe von Verstößen gegen Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten erwischt wird? Die Antwort auf diese Frage werde ich an anderer Stelle nachliefern.

III. Die (natürliche) Handlungseinheit

1. Grundsatz

Begonnen habe ich – Stichwort „Schilderbrücke“ – mit dem praktisch bedeutsamen, weil vergleichsweise häufig vorkommenden Fall mehrfacher Verstöße gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen, bei denen es sich nach Auffassung von Rechtsprechung und Schrifttum im Regelfall – und nach überwiegender Ansicht ohne Rücksicht auf die Frage vorsätzlicher oder fahrlässiger Begehung – um mehrere Taten im materiellen und auch im verfahrensrechtlichen Sinne handelt.⁶⁾ Dabei liegt hinsichtlich der Beurteilung der materiell-rechtlichen Konkurrenzen das Hauptaugenmerk auf der Frage, wann mehrere Zuwiderhandlungen unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der natürlichen Handlungseinheit zusammengefasst werden können, was aus naheliegenden Gründen gerade im Recht der Ordnungswidrigkeiten für den Betroffenen vorteilhaft sein kann. Nach den dazu von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien setzt die natürliche Handlungseinheit eine Gleichartigkeit der Verstöße sowie einen engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang voraus. Ferner muss das Verhalten des Betroffenen – und das ist von besonderer Bedeutung – von einem einheitlichen Willen getragen sein und nach der Lebensauffassung für einen objektiven Dritten als einheitliches Geschehen erscheinen.⁷⁾

2. Der Einzelfall

Wie ist unter Berücksichtigung dieser Grundsätze nun bei unseren beiden Betroffenen A und E zu verfahren? Im ersten Fall hat das Oberlandesgericht⁸⁾ in der Rechtsbeschwerde Tatmehrheit angenommen, im zweiten Fall – ein anderes Oberlandesgericht⁹⁾ – Tateinheit in Gestalt einer natürlichen Handlungseinheit. Beide Gerichte bekräftigen zunächst die ständige Rechtsprechung zur grundsätzlichen Annahme von Tatmehrheit in solchen Fällen.¹⁰⁾ Dass mehrere Verstöße gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Pkw auf ein und derselben Fahrt begangen werden, ändere nichts daran, da die Fahrt für sich genommen mehrere Fälle eines Fehlverhaltens rechtlich nicht verklammern könne. Den engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang lässt das Oberlandesgericht Brandenburg im ersten Fall für die Annahme einer natürlichen Handlungseinheit noch nicht ausreichen, da beide Verstöße in jeweils unterschiedlichen Verkehrssituationen begangen worden seien: Immerhin habe der Betroffene nach der ersten eine weitere zweite Schilder-

brücke mit einer weiteren, von der ersten abgrenzbaren Anordnung über die Geschwindigkeitsbeschränkung passiert und seinen Willen zur Missachtung erneut betätigt.¹¹⁾ Deshalb sei es auch unschwer möglich, so das Oberlandesgericht, beide Verstöße voneinander abzugrenzen. Für das Oberlandesgericht Hamm – im zweiten Fall – reichte der enge räumliche und zeitliche Zusammenhang unter den gegebenen Umständen aus. Denn eine erkennbare Veränderung der für die subjektive Tatseite relevanten Umstände habe nicht vorgelegen. Im Unterschied zu der Entscheidung im Fall 1, mit der sich das Oberlandesgericht Hamm ausdrücklich auseinandersetzt, sei die Geschwindigkeit durchgehend einheitlich auf 80 km/h beschränkt gewesen. So reduziert sich die unterschiedliche Beurteilung des Konkurrenzverhältnisses in diesen beiden Fällen letztlich auf die rechtliche Wirkung der Missachtung einer (weiteren) Schilderbrücke.

3. Stellungnahme

Restlos überzeugen kann die Begründung nicht. Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung zu den rechtlichen Wirkungen eines Verkehrszeichens lässt sich für diese Abgrenzung jedenfalls nicht fruchtbar machen. Danach ist ein Verkehrszeichen ein Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung nach § 35 Abs. 2 VwVfG. Ist es so aufgestellt, dass es ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt schon „mit einem raschen und beiläufigen Blick“ erfassen kann, so äußert es seine Rechtswirkung gegenüber jedem Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen im konkreten Fall tatsächlich wahrnimmt oder nicht.¹²⁾

4. Rotlichtverstöße

Betrachten wir zu diesem Thema noch einen weiteren, etwas anders gelagerten Fall:¹³⁾ Der Betroffene missachtete hier hintereinander drei „rot“ anzeigende Lichtzeichenanlagen jeweils beim Rechtsabbiegen. Zwei der Ampelanlagen waren im Abstand von 50 Metern aufgestellt und parallel geschaltet, die dritte, die sich ebenfalls in der Nähe der anderen beiden befand, arbeitete davon unabhängig. Zwischen dem ersten und dem zweiten und dem zweiten und dem dritten Verstoß lag jeweils ein Zeitraum von etwa 60 Sekunden. Warum sich der Betroffene mit den drei gegen ihn ergangenen Bußgeldbescheiden nicht abfinden wollte, erklärt sich spätestens beim Blick auf die Rechtsfolgenseite: Bußgelder in Höhe von 350, 500 und 350 € sowie jeweils ein einmonatiges Fahrverbot. Genutzt haben die Einsprüche sowie die anschließende Rechtsbeschwerde nur teilweise. Ungeachtet des nicht von der Hand zu weisenden engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs bejahte das Oberlandesgericht zunächst Tatmehrheit mit der Begründung, die Lichtzeichenanlagen, auch die beiden parallel geschalteten, hätten unterschiedliche Straßenbereiche mit unterschiedlichen Verkehrssituationen geregelt.¹⁴⁾ Da das Gericht aber nur einen qualifizierten Rotlichtverstoß für festgestellt erachtete, entfielen zumindest zwei von den drei Fahrverboten.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die Schwierigkeiten bei der Begründung einer natürlichen Handlungseinheit im Verkehrsrecht mit der Feststellung eines engen zeitlichen, räumlichen und situativen Zusammenhangs nicht bewältigt sind, sondern an dieser Stelle erst richtig anfangen. Denn die nach der Rechtsprechung ergänzend heranzuziehenden Kriterien des einheitlichen Willens sowie der Beurteilung als einheitlicher Vorgang aus der Sicht eines objektiven Beobachters spiegeln Berechenbarkeit und damit Rechtssicherheit in erheblichem Maß bloß vor. Sie eröffnen daher – vor allem bei fahrlässigen Verstößen – der Verteidigung des Betroffenen durch einen kundigen Anwalt ein weites Feld.

5. „Versteckte“ Divergenzen und Rechtssicherheit

Meine Fallbeispiele aus der Rechtsprechung – wie auch einige der nachfolgenden – machen ferner deutlich, dass wir uns bei der Beurteilung von Konkurrenzfragen im Verkehrsstrafrecht auf teilweise vermintem Gelände bewegen: Versteckte Divergenzen, die sich beileibe nicht immer unter Hinweis auf einen in tatsächlicher Hinsicht abweichenden Sachverhalt wegzaubern lassen, lauern an vielen Stellen und beeinträchtigen die Rechtssicherheit. Das liegt auch an den hohen Hürden der Rechtsprechung für die Zulassung der Rechtsbeschwerde. Wenn die Obersätze für Tateinheit, Tatmehrheit u. ä. in der höchstgerichtlichen Rechtsprechung hinlänglich geklärt sind, ist für die Zulassung der Rechtsbeschwerde unter Berufung auf eine mögliche Fehlanwendung im Einzelfall kein Raum.¹⁵⁾ Dass dieses Kriterium von den Oberlandesgerichten äußerst flexibel zur Anwendung gebracht wird, steht auf einem anderen Blatt. Wer im Glashaus des § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO sitzt, sollte da nicht mit Steinen werfen.

6. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten

Ich bin Ihnen noch eine Antwort schuldig auf die Frage nach dem Konkurrenzverhältnis verschiedener Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten innerhalb des gesetzlich bestimmten Überprüfungszeitraums. Der 4. Strafsenat hat die Verknüpfung der im zu entscheidenden Fall erheblichen Zahl der Verstöße zu einer Tat verneint und Tatmehrheit angenommen: Tragender Grund war der Sinn und Zweck der Bestimmungen über den Überprüfungszeitraum, die keinen abschließenden Sanktionierungszeitraum darstellen und eine Ahndung von Verstößen außerhalb des Zeitraums nicht verhindern.¹⁶⁾

7. Verfall nach § 29a OWiG

Eine zumindest ähnliche Fallkonstellation wird – vor allem im anwaltlichen Schrifttum – seit Jahren heftig diskutiert: Es geht um die rechtliche Beurteilung mehrfacher Verstöße gegen Beladungsvorschriften vor allem im Bereich von Speditionsunternehmen im Hinblick auf die in § 29a OWiG für solche Fälle gesetzlich vorgesehene Möglichkeit der Gewinnabschöpfung im Wege des Verfalls. Ohne auf das komplizierte Geflecht dieser Vorschrift im Ganzen einzugehen, an dieser Stelle nur so viel: Von der Möglichkeit der Verfallanordnung machen die zuständigen Behörden in derartigen Fällen umfangreich – und aus der Sicht der betroffenen Unternehmen geradezu gnadenlos – Gebrauch: Abgeschöpft wird pro Verstoß regelmäßig nicht nur dasjenige, was der Unternehmer durch den Transport des überschießenden Teils der Ladung erlangt hat, sondern das aus dem Transport der gesamten Ladung Erlangte. Diese in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte¹⁷⁾ unter Hinweis auf das Bruttoprinzip gebilligte Praxis kann für einen Unternehmer im Einzelfall existenzbedrohend werden. Besonders heftig wird in diesem Zusammenhang die Neigung einiger Bußgeldstellen kritisiert, die – häufig verstrichene – dreimonatige Verjährungsfrist des § 26 StVG in Fällen mehrfacher Verstöße dadurch zu umgehen, dass als Anknüpfungstat für die Verfallanordnung nicht der einzelne Verstoß des Fahrers zugrunde gelegt wird, sondern – als Dauerordnungswidrigkeit im Sinne von § 130 OWiG – die fehlende Überwachung der Einhaltung der Beladungsvorschriften durch den Unternehmensinhaber. Denn nach § 31 Abs. 1 OWiG ist die Verfallanordnung ausgeschlossen, wenn die vom Fahrer begangene Grundtat bereits verjährt ist. Hier bleibt die weitere Entwicklung in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte abzuwarten.

IV. Dauerstraftat

1. Grundsatz

Kommen wir nun zur Dauerstraftat: Steht bei der natürlichen Handlungseinheit die Frage zur Entscheidung, unter welchen Voraussetzungen mehrere Handlungen zusammenzufassen sind, ist es bei der Dauerstraftat umgekehrt: Hier ist von Interesse, wann eine Unterbrechung des Handlungsablaufs zur Annahme von Tatmehrheit führen muss. Nach gefestigter Rechtsprechung gilt zunächst der allgemeine Grundsatz, wonach etwa bei der Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB), aber auch beim Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) und beim Verstoß gegen die 0,5-Promille-Grenze des § 24a StVG, eine Unterbrechung der Fahrt nicht zwangsläufig zur Annahme von zwei Taten führt.¹⁸⁾ Denn die Dauerstraftat endet regelmäßig erst mit dem Abschluss einer von vornherein für eine längere Wegstrecke geplanten Fahrt und wird nicht in rechtlich selbständige Teile aufgespalten.¹⁹⁾ Ob der Täter sein Fahrzeug dabei verlässt, ist unerheblich.

2. Beispiele aus der Rechtsprechung

Diesen Grundsatz hat die Rechtsprechung etwa in einem Fall angewandt, in dem der Täter nach strafbarer Erlangung einer EC-Karte ohne Fahrerlaubnis zu einem Geldautomaten fuhr, mit der Karte Geld abhob und danach, wie von Anfang an geplant, seine Fahrt zu einem vorher bestimmten Ziel fortsetzte.²⁰⁾ Die kurze tatsächliche Unterbrechung zur Ausführung des Computerbetruges stellt die Bewertung der Tat als eine Handlung im Rechtssinne nicht in Frage. Für Fälle des Tankbetruges hat der Bundesgerichtshof ebenso entschieden.²¹⁾

Dass es neben dem Fahren ohne Fahrerlaubnis oder unter Einfluss berauschender Mittel im Verkehrsrecht auch andere Formen der Dauerstraftat gibt, beweist folgender Fall, über den das Thüringische Oberlandesgericht zu entscheiden hatte:²²⁾

Der Betroffene hatte seine Ehefrau am Morgen mit dem Pkw in ein Krankenhaus gefahren und dabei sein Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum vor der Klinik auf einem nur für Behinderte ausgewiesenen Parkplatz abgestellt, ohne im Besitz eines Behindertenausweises zu sein. Er blieb dann über mehrere Stunden bei seiner Frau im Krankenhaus. Währenddessen wurden sein verbotswidrig abgestelltes Fahrzeug im Abstand von etwa 30 Minuten zweimal von Angestellten des Ordnungsamtes angetroffen. Er erhielt daraufhin zwei Bußgeldbescheide. Über die Einsprüche verhandelte das Amtsgericht in einem gemeinsamen Hauptverhandlungstermin, in dem der Betroffene seinen Einspruch gegen den zeitlich zuerst ergangenen Bußgeldbescheid zurücknahm. Wegen des zweiten Verstoßes wurde er zu einer Geldbuße verurteilt. Im Rechtsbeschwerdeverfahren beantragte die Generalstaatsanwaltschaft die Einstellung des Verfahrens gemäß § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 260 Abs. 3 StPO. Das Oberlandesgericht ist diesem Antrag gefolgt. Der Betroffene habe durch das Abstellen des Pkw auf dem Behindertenparkplatz einen rechtswidrigen Zustand geschaffen und diesen über längere Zeit hinweg bis zum Wegfahren aufrechterhalten. Dies stelle eine Dauerstraftat dar, deren Dauercharakter auch nicht deshalb entfalle, weil, wie es das Amtsgericht erwogen hatte, der Betroffene den rechtswidrigen Zustand jederzeit hätte beenden können. Für die Annahme von Tatmehrheit sei daher kein Raum. Die Rücknahme des Einspruchs gegen den ersten Bescheid habe im Übrigen nicht nachträglich gemäß § 56 Abs. 4 OWiG zu einer wirksamen Verwarnung geführt.

Der Begriff der kurzfristigen Fahrtunterbrechung, die nicht zu einer Aufspaltung der Dauerstraftat führen soll, ist in der Rechtsprechung aber – im wahrsten Sinne des Wortes – außerordentlich dehnbar. Beim Geldabheben, Zigarettenholen oder beim Aufsuchen der Toilette mag die Verneinung einer derartigen Unterbrechung noch unmittelbar einsichtig sein.²³⁾ Wie aber steht es im Fall der Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG etwa bei einer Fahrtunterbrechung von einer Stunde zum Einkauf in einem Einkaufszentrum, wenn der Pkw auf dem zugehörigen Gelände abgestellt wird? Das Oberlandesgericht Köln²⁴⁾ hat hier zwei real konkurrierende Taten angenommen. Ganz anders das Bayerische Oberste Landesgericht²⁵⁾ seligen Angedenkens für den Aufenthalt in einer Gaststätte für etwa zwei Stunden. In Bayern, aber nicht nur da, wird – wir alle wissen es – gern und gut gegessen. Zwei Stunden braucht man da während einer Autofahrt schon, also liege, so das Gericht, keine relevante Unterbrechung vor.

Die Reihe von Entscheidungen zur Konkurrenzfrage bei Dauerstraftaten bzw. Dauerordnungswidrigkeiten könnte beliebig fortgesetzt werden.²⁶⁾

Gemessen daran ist die Judikatur für eine andere Fallkonstellation im Wesentlichen einheitlich:

Nehmen wir als Beispiel eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm aus dem Jahre 2008:²⁷⁾ Der Betroffene befuhr im alkoholisierten Zustand eine innerstädtische Straße, wurde von der Polizei angehalten und kontrolliert, musste sein Fahrzeug verschlossen an Ort und Stelle zurücklassen und wurde auf der Polizeiwache einer Alkoholkontrolle unterzogen. Mit dem Hinweis, er dürfe nun aber mindestens drei bis vier Stunden kein Fahrzeug mehr führen, entließen ihn die freundlichen Polizeibeamten. Er nahm sich daraufhin schnurstracks ein Taxi, ließ sich zu seinem abgestellten Fahrzeug zurückbringen und trat mit diesem nach der unwillkommenen Unterbrechung den Heimweg an. Etwa eine Stunde nach dem ersten Anhalten und etwa 30 Minuten nach der Alkoholkontrolle auf der Polizeistation geriet er in eine Geschwindigkeitskontrolle, die ihm wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 36 km/h eine weitere Geldbuße und ein Fahrverbot eintrug. Der Betroffene war nun im Bußgeldverfahren der Ansicht, die Fahrt insgesamt sei eine Tat, so dass die Trunkenheitsfahrt bis zur Alkoholkontrolle nicht gesondert verfolgt werden dürfe. Das Oberlandesgericht Hamm belehrte ihn eines Besseren und verwies zur Begründung auf die ständige höchstrichterliche Rechtsprechung zum Konkurrenzverhältnis zwischen § 316 und § 142 StGB, der wohl wichtigsten Ausnahme von der Annahme einer Dauerstraftat.²⁸⁾ Der Betroffene habe nach der ersten Fahrt und der sich anschließenden polizeilichen Kontrollmaßnahme einen neuen Tatentschluss gefasst. Die Kontrolle bildet die Zäsur, ähnlich wie der Unfall im Verhältnis zum nachfolgenden unerlaubten Entfernen vom Unfallort. Dass der Betroffene nach Fortsetzung der Fahrt immer noch sein ursprüngliches Ziel verfolgt habe, endlich nach Hause zu kommen, sei demgegenüber unerheblich.

3. § 21 OWiG

Lassen Sie uns in diesem Zusammenhang noch kurz einen Blick auf § 21 OWiG werfen, der das Zusammentreffen einer Straftat mit einer Ordnungswidrigkeit regelt.

Abs. 1 Satz 1 der Vorschrift bestimmt, dass in einem solchen Fall das Strafgesetz wegen des größeren Unrechtsgehalts der zugrundeliegenden Tat – mit Ausnahme eventueller Nebenfolgen – den Vorrang hat, die Ordnungswidrigkeit deswegen dahinter als subsidiär

zurücktritt. § 21 Abs. 2 OWiG ermöglicht als Sonderregelung die Aburteilung als Ordnungswidrigkeit, wenn „keine Strafe verhängt wird“.

Die Vorschrift knüpft an das tateinheitliche Zusammentreffen von Straftat und Ordnungswidrigkeit an, also an das Vorliegen einer Handlung im natürlichen Sinne oder im Sinne einer natürlichen oder rechtlichen Handlungseinheit.²⁹⁾ Liegen materiell-rechtlich selbständige Taten vor, ist der Anwendungsbereich der Vorschrift auch dann nicht eröffnet, wenn es sich um eine Tat im prozessualen Sinne handelt.³⁰⁾ Eine der wenigen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs zu § 21 Abs. 1 Satz 1 OWiG befasst sich mit einer derartigen Konstellation:³¹⁾ Das Landgericht hatte den Beschwerdeführer wegen unerlaubter Einfuhr von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in Tateinheit mit Beihilfe zum unerlaubten Handelreiben mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge und mit Führen eines Pkws unter Cannabiseinfluss zu einer Freiheitsstrafe verurteilt. Der Bundesgerichtshof verwarf die Revision des Angeklagten mit der Maßgabe, dass die Verurteilung wegen der Ordnungswidrigkeit entfiel. Zwischen der Einfuhr der Betäubungsmittel und dem Fahrvorgang habe eine unlösbare innere Verknüpfung bestanden, die über die bloß faktische Gleichzeitigkeit der Ausführungshandlungen hinausgehe. Die Fahrt unter Drogeneinfluss habe der Betäubungsmittel-Einfuhr gedient. Das Landgericht hatte rechtlich zutreffend Tateinheit angenommen und § 21 OWiG schlicht übersehen. Anders ist der Fall zu beurteilen, in dem die Fahrt unter dem Einfluss berauschender Mittel durchgeführt wird und der Täter hierbei ohne erkennbaren Beziehungs- oder Bedingungs Zusammenhang Betäubungsmittel mit sich führt. Mangels Überschneidung der objektiv tatbestandlichen Ausführungshandlungen und ungeachtet einer rein zeitlichen Überschneidung ist in solchen Fällen materiell-rechtliche Tateinheit zu verneinen. Im Übrigen hätte in solchen Fällen der Täter die tatsächliche Sachherrschaft über die Betäubungsmittel auch dann nicht verloren, wenn er nicht am Straßenverkehr teilgenommen hätte.³²⁾ Eine unlösbare innere Verknüpfung bestehe also gerade nicht, so der Bundesgerichtshof, weshalb auch prozessual nicht von einer Tat i. S. v. § 264 StPO auszugehen sei.

V. Strafklageverbrauch

Gewissermaßen das Seitenstück zum Tatbegriff ist das Rechtsinstitut des Strafklageverbrauchs. Im Strafverfahren ist dessen Umfang nach der durch Anklage und Eröffnungsbeschluss gekennzeichneten Tat im Sinne von § 264 StPO zu beurteilen; gegebenenfalls nach Umgestaltung gemäß § 265 StPO. Die Kognitionspflicht des Tatrichters kann dabei eingeschränkt sein, etwa durch gesetzlich vorgesehene Verfahrensbeschränkungen (§ 154a StPO) oder durch eine Teileinstellung (§ 154 StPO). Im Recht der Ordnungswidrigkeiten kennen wir gesetzlich angeordnete Sperrwirkungen, etwa in § 56 Abs. 4 und in § 47 OWiG. Deren Wirkungen im Einzelnen darzustellen, fehlt hier die Zeit.³³⁾

Einen recht spektakulären Fall eines Strafklageverbrauchs, der eigentlich ausschließlich im Bereich des materiellen Strafrechts spielt und daher für unsere Zwecke im zweiten Teil einer kleinen Abwandlung bedarf, möchte ich Ihnen zum Schluss aber nicht vorenthalten:³⁴⁾

Der Angeklagte, ein Rauschgiftändler, fuhr in alkoholisiertem Zustand mit seinem Pkw zunächst zu einem Depot, um eine größere Menge Betäubungsmittel, es handelte sich um Marihuana im Kilogramm-Bereich, abzuholen und zu einem seiner Abnehmer zu bringen. In der Ablage der Fahrertür seines Pkw lag griffbereit ein beidseitig geschliffenes, größeres Messer. Auf dem Rückweg vom Depot geriet er in eine Polizeikontrolle; er wurde fest-

genommen, das Marihuana und das Messer wurden sichergestellt. Die ihm entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,43 ‰ sowie Hinweise auf Cannabiskonsum. Zunächst wurde er vom Landgericht wegen bewaffneten Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge i. S. v. § 30a Abs. 2 Satz 2 BtMG verurteilt. Diese Strafvorschrift sieht im Regelstrafrahmen eine Mindeststrafe von fünf Jahren vor. Wegen der Trunkenheitsfahrt war, wie häufig in derartigen Fällen schon aufgrund der Zuständigkeitsaufteilung der Staatsanwaltschaft, ein gesondertes Ermittlungsverfahren eingeleitet worden; hier erging wenige Tage nach der Verurteilung wegen des Betäubungsmittel-Delikttes ein Strafbefehl über 40 Tagessätze. Der Verteidiger führte die Revision gegen das Urteil des Landgerichts durch und ließ den Strafbefehl sofort rechtskräftig werden. Das war die richtige Entscheidung, denn der 3. Strafsenat stellte das Verfahren wegen der Betäubungsmittel-Straftat ein, weil nach Erlass des erstinstanzlichen Urteils in dem Verfahren wegen des Verstoßes gegen das BtMG das Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs eingetreten sei. Der Strafbefehl wegen Trunkenheit im Verkehr, der in seinen Wirkungen gemäß § 410 Abs. 3 StPO einem rechtskräftigen Urteil gleichsteht, habe dieselbe Tat wie das Strafverfahren vor dem Landgericht betroffen. Die Fahrt unter Alkoholeinfluss und der Besitz der Betäubungsmittel – für sich genommen ein unselbständiger Teilakt des Handeltreibens³⁵) – beruhten also auf einer teildentischen Ausführungshandlung, standen nach Ansicht des Senats also schon materiell-rechtlich in Tateinheit, da die Fahrt gerade dem Betäubungsmittel-Transport gedient habe. Damit sperrte der in Rechtskraft erwachsene Strafbefehl die Verurteilung durch das Landgericht.

Hätte der Täter, und damit zur Abwandlung, statt der Straftat des § 316 StGB lediglich den Bußgeldtatbestand des § 24a StVG erfüllt, sähe die Rechtslage anders aus. Wie schon erörtert, sperrt gemäß § 84 OWiG der rechtskräftige Bußgeldbescheid nur die erneute Verfolgung der Tat als Ordnungswidrigkeit. Nur ein rechtskräftiges Bußgeldurteil hindert auch eine erneute Verfolgung als Straftat. Dem Verteidiger dürfte es mitunter schon aus zeitlichen Gründen schwer fallen, ein solches Urteil bis zur abschließenden Revisionsentscheidung herbeizuführen. In dieser Lage bleibt ihm letztlich nichts anderes übrig, als in beiden Verfahren auf die jeweils anderweitige Rechtshängigkeit hinzuweisen.

Die Geldstrafe aus dem Strafbefehl wegen Trunkenheit im Verkehr hat unser Täter im Ausgangsfall sicherlich gern bezahlt – und sich dabei seine eigenen Gedanken gemacht über die Binde vor den Augen der Justitia.

Fußnoten

¹) KK-OWiG/Rogall, 4. Aufl., § 1 Rn. 4.

²) Statt vieler BGH, Beschl. v. 05.03.2009 – 3 StR 566/08, BGHR StPO § 264 Abs. 1 Tatidentität 47; Meyer-Goßner, StPO, 57. Aufl., § 264 Rn. 2 m.w.N.

³) Meyer-Goßner (Fn. 3); Rn. 3.

⁴) Vgl. nur BGH, Beschl. v. 24.07.1987 – 3 StR 36/87, BGHSt 35, 14, 19; LR-StPO/Stuckenberg, 26. Aufl., § 264 Rn. 87 ff.

⁵) BGH, Urt. v. 01.10.1997 – 2 StR 520/96, BGHSt 43, 252, 256.

⁶) OLG Hamm, Beschl. v. 09.06.2009 – 5 Ss OWi 297/09, zfs 2009, 651.

⁷) Nachweise bei Gübner in Burhoff (Hrsg.), Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Aufl., Rn. 1824.

⁸) OLG Brandenburg, Beschl. v. 30.05.2005 – 1 Ss (OWi) 87B/05, DAR 2005, 521.

⁹) OLG Hamm (Fn. 6).

¹⁰) Umfangreiche Nachw. bei OLG Hamm (Fn. 6), Tz. 11.

¹¹) OLG Brandenburg (Fn. 8), Tz. 8.

¹²) Vgl. nur BVerwG, Urt. v. 11.12.1996 – 11 C 15.95, BVerwGE 102, 316, 318 m.w.N.

- ¹³⁾ Thür. OLG, Beschl. v. 10. 12. 1998 – 1 Ss 219/98, zfs 1999, 124.
- ¹⁴⁾ Thür. OLG (Fn. 13), Tz. 23.
- ¹⁵⁾ Vgl. nur Thür. OLG, Beschl. v. 24. 11. 2004 – 1 Ss 259/04, DAR 2005, 351.
- ¹⁶⁾ BGH, Beschl. v. 12. 09. 2013 – 4 StR 503/12, BGHSt 59, 4 ff.
- ¹⁷⁾ Vgl. nur Hans. OLG Hamburg, Beschl. v. 02. 01. 2014 – 2 – 43/13 (RB), NStZ 2014, 340.
- ¹⁸⁾ Überblick bei SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 316 Rn. 40 m. w. N.
- ¹⁹⁾ Ernemann (Fn. 18).
- ²⁰⁾ BGH, Urt. v. 30. 09. 2010 – 3 StR 294/10, NStZ 2011, 212.
- ²¹⁾ BGH, Beschl. v. 22. 07. 2009 – 5 StR 268/09, DAR 2010, 273.
- ²²⁾ Thür. OLG, Beschl. v. 03. 11. 2005 – 1 Ss 226/05, DAR 2006, 162.
- ²³⁾ Beispiele aus der Rspr. bei Gübner in Burhoff (Hrsg.), Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Aufl., Rn. 1830.
- ²⁴⁾ OLG Köln, Beschl. v. 16. 08. 1988 – Ss 469/88, DAR 1988, 428.
- ²⁵⁾ BayObLG bei Jankewitz NStZ 1987, 114.
- ²⁶⁾ Vgl. nur OLG Düsseldorf, Beschl. v. 25. 09. 1996 – 2 Ss (OWi) 297/96 – (OWi) 106/96 II, NZV 1997, 192 (Führen eines überladenen Lkws und Geschwindigkeitsverstoß); OLG Zweibrücken, Beschl. v. 08. 08. 2001 – 1 Ss 182/01, DAR 2002, 90 (Betrieb eines Lkw ohne Geschwindigkeitsbegrenzer und Geschwindigkeitsverstoß); AG Bersenbrück, Urt. v. 04. 11. 2002 – 6 Owi 78 Js 36866/02 (1189/02); NZV 2003, 151, 152 a. E. (fahrlässiger Rotlichtverstoß und Nichtmitführen des Führerscheins); OLG Rostock, Beschl. v. 27. 08. 2004 – 2 Ss (OWi) 19/03 I 37/03, VRS 107 (2004), 461 (Fahren ohne angelegten Sicherheitsgurt und Geschwindigkeitsverstoß); ebenso OLG Stuttgart, Beschl. v. 22. 12. 2006 – 4 Ss 596/06, DAR 2007, 405; dagegen AG Sondershausen, Urt. v. 07. 07. 2004 – 495 Js 5094/04 3 OWi, DAR 2005, 350, 351; OLG Saarbrücken, Beschl. v. 24. 03. 2006 – Ss (B) 2/2006 (3/06), VRS 110 (2006), 362 (Fahren unter Alkoholeinfluss und Benutzung eines Mobiltelefons); Thür. OLG, Beschl. v. 15. 10. 2009 – 1 Ss 230/09, DAR 2010, 31 (Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und Benutzung eines Mobiltelefons).
- ²⁷⁾ OLG Hamm, Beschl. v. 08. 08. 2008 – 2 Ss OWi 565/08, zfs 2008, 396.
- ²⁸⁾ Vgl. dazu SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 142 Rn. 63.
- ²⁹⁾ Gürtler in Göhler, OwiG, 16. Aufl., § 21 Rn. 3.
- ³⁰⁾ BGH, Urt. v. 25. 04. 2002 – 4 StR 152/01, wistra 2002, 302, 305.
- ³¹⁾ BGH, Beschl. v. 11. 12. 2008 – 3 StR 533/08, BGHR StVG § 24a Abs. 2 Konkurrenzen 1.
- ³²⁾ BGH, Beschl. v. 27. 04. 2004 – 1 StR 466/03, BGHR StPO § 264 Abs. 1 Tatidentität 41.
- ³³⁾ Vgl. dazu LR-StPO/Beulke, 26. Aufl., § 153a Rn. 27; Meyer-Goßner, StPO, 57. Aufl., § 153 Rn. 37 f. m. N. z. Rspr.
- ³⁴⁾ BGH, Beschl. v. 03. 05. 2012 – 3 StR 109/12, StV 2012, 141.
- ³⁵⁾ Vgl. dazu Franke/Wienroeder, BtMG, 3. Aufl., § 29 Rn. 43 m. w. N.

Anschrift des Verfassers

Richter am Bundesgerichtshof
 Dr. Ulrich Franke
 Herrenstraße 45 A
 76133 Karlsruhe
 Email: ribgh.dr.franke@web.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

Nachruf



Im Gedenken an Dr. iur. Hans Jürgen Bode

* 10.10.1927 † 09.03.2015

Am 9. März 2015 ist der ehemalige Vorsitzende der Landessektion Niedersachsen, Herr Vorsitzender Richter am Landgericht a.D. Dr. HANS JÜRGEN BODE im hohen Alter von 87 Jahren in Karlsruhe verstorben.

Herr Dr. BODE war seit Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts für den B.A.D.S. tätig. Schon unter der Leitung des legendären Ltd. Polizeidirektors HUBERT KRUMREY war er dessen Vertreter. Später leitete er die Landessektion über viele Jahre hinweg. Erst im Jahre 1997 übergab er die Leitung der Landessektion an Herrn Generalstaatsanwalt a.D. Dr. MANFRED ENDLER.

In den vielen Jahren seiner Tätigkeit für den B.A.D.S. hat Herr Dr. BODE sich auf vielen Gebieten der Verkehrssicherheit hervorgetan. Neben den Führungsaufgaben und der allgemeinen Verbandsarbeit hat er sich mit voller Hingabe für jegliche Art der Werbung und Prospekte, der Bußgeldkataloge und Kommentare, Führerscheinvorschriften und das Punktsystem im Fahreignungsregister beim Kraftfahrbundesamt eingebracht. Schon während seiner beruflichen Tätigkeit als Vorsitzender Richter einer Wirtschaftsstrafkammer am Landgericht Hildesheim hat sich Herr Dr. BODE auch um Gesetzesvorlagen u. Ä. bei den Verkehrsministerien von Bund und Ländern eingesetzt. Seine Vortragstätigkeit über viele Verkehrsthemen erfreuten sich nicht nur auf vielen Veranstaltungen des B.A.D.S., sondern auch bei befreundeten Verbänden, der Justiz und der Polizei großer Beliebtheit.

Durch sein langes und intensives Engagement hat Herr Dr. BODE den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr nachhaltig geprägt. Dafür wurde er vom B.A.D.S. im Jahre 2009 mit der Senator-Lothar-Danner-Nadel in Gold ausgezeichnet.

Dr. HANS JÜRGEN BODE hat sich um die Verkehrssicherheit in Deutschland verdient gemacht!

Hans-Michael Schmidt-Riediger, B.A.D.S.-Landessektion Niedersachsen

Zur Information

Gesetzentwurf zur Legalisierung von Cannabis

Mit einem Gesetzesentwurf wollen die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE, dass die Droge Cannabis unter bestimmten Voraussetzungen künftig legal verkauft werden darf. Am 20. März 2015 ging es in der Debatte über den Entwurf der Grünen deshalb im Wesentlichen um die Frage: Was schützt Jugendliche besser vor den Gefahren des Cannabiskonsums, ein strenges Verbot oder eine kontrollierte Freigabe?

Die Grünen sind der Meinung, dass die bisherige Verbotspolitik gescheitert sei und durch den damit geschaffenen Schwarzmarkt ein wirksamer Jugendschutz verhindert werde. Mehr als zwei Millionen Menschen in Deutschland konsumierten die „Alltagsdroge“ Cannabis. Nach Ansicht der Grünen hätte der Staat nicht die Aufgabe, „mündige Erwachsene vor sich selber zu schützen“. In ihrem Gesetzesentwurf fordern sie deshalb eine Herausnahme von Cannabis aus den strafrechtlichen Regelungen des Betäubungsmittelgesetzes und den Aufbau eines strikt kontrollierten, legalen Marktes.

Auf Zustimmung treffen diese Pläne bei der Fraktion DIE LINKE. FRANK TEMPEL, der drogenpolitische Sprecher der Fraktion, erklärte, Hunderte von Polizisten seien derzeit zu Kontrollen und Durchsuchungen verpflichtet, obwohl die meisten Verfahren später eingestellt würden. 80 Prozent der Mittel, die der Staat für seine Anti-Drogen-Politik ausbebe, entfielen auf die Repression. Weil ein früher Cannabiskonsum gefährlich sein könne, sei Jugendschutz wichtig; den aber gebe es mit dem Schwarzmarkt nicht.

Argumente, die vor allem die Union nicht gelten lässt. Angesichts der Probleme, die es mit legalen Suchtmitteln wie Alkohol und Tabak ohnehin schon gebe, müsse mit der Legalisierung von Cannabis nicht noch ein weiteres geschaffen werden, so die Drogenbeauftragte der Bundesregierung, MARLENE MORTLER (CSU). Die Schäden, die der Cannabiskonsum verursachen könne, dürften nicht verharmlost werden. Die Anti-Drogen-Politik basiere auf Prävention, Beratung, Schadenminimierung und Strafverfolgung. Es gebe noch viele offene Fragen zu den individuellen und sozialen Folgen des frühen Konsums der Droge, mit denen man sich beschäftigen müsse.

Dass es bei der Beratung in der Großen Koalition Dissens geben könnte, darauf deutete die Rede des SPD-Abgeordneten BURKHARD BLIENERT hin. Er sagte, nachdem das Verbot das Ziel, den Konsum von Cannabis zu begrenzen, nicht erreicht habe, müsse die Frage gestellt werden, ob nicht ein „anderer Umgang“ mit der Droge sinnvoller sein könnte. Zwar dürften die Gefahren nicht bagatellisiert werden, er wolle einen regulierten Markt aber „nicht per se verdammen“. BLIENERT warb dafür, das Thema ideologiefrei zu diskutieren und kündigte an, man werde sich die nötige Zeit für die Beratung nehmen.

(Aus der Wochenzeitung des Deutschen Bundestages, Das Parlament Nr. 13, vom 23. März 2015)

Entwurf eines Cannabiskontrollgesetzes (CannKG)*)

– Auszug –

Artikel 3

Änderung des Betäubungsmittelgesetzes

Das Betäubungsmittelgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 1994 (BGBl. I S. 358), das durch Artikel 4 Absatz 7 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) zuletzt geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 19 Absatz 3 wird gestrichen.
2. § 24a wird aufgehoben.
3. In der Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 (nicht verkehrsfähige Betäubungsmittel) werden folgende Positionen gestrichen:
 - a) „Cannabis (Marihuana, Pflanzen und Pflanzenteile der zur Gattung Cannabis gehörenden Pflanzen)“,
 - b) „Cannabisharz (Haschisch, das abgesonderte Harz der zur Gattung Cannabis gehörenden Pflanzen)“,
 - c) die Ausnahmen a) bis e) zwischen „Cannabis“ und „Cannabisharz“ und
 - d) „Tetrahydrocannabinole und die angeführten Isomere und deren stereochemischen Varianten“.
4. In der Anlage 2 zu § 1 Absatz 1 (verkehrsfähige, aber nicht verschreibungsfähige Betäubungsmittel) werden folgende Positionen gestrichen:
 - a) „Cannabis (Marihuana, Pflanzen und Pflanzenteile der zur Gattung Cannabis gehörenden Pflanzen) – sofern sie zur Herstellung von Zubereitungen zu medizinischen Zwecken bestimmt sind,“
 - b) „Delta-9-Tetrahydrocannabinol (Delta-9-THC)“.
5. In der Anlage 3 zu § 1 Absatz 1 (verkehrsfähige und verschreibungsfähige Betäubungsmittel) werden folgende Positionen gestrichen:
 - a) „Cannabis (Marihuana, Pflanzen und Pflanzenteile der zur Gattung Cannabis gehörenden Pflanzen)“.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), da durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) zuletzt geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

*) Gesetzentwurf von Dr. Harald Terpe, Lisa Paus, Katja Dörner, Hans-Christian Ströbele, Cem Özdemir, Tom Koenigs, Dr. Gerhard Schick, Dr. Konstantin von Notz, Beate Walter-Rosenheimer, Maria Klein-Schmeink, Elisabeth Scharfenberg, Kordula Schulz-Asche, Dr. Franziska Brantner, Kai Gehring, Ulle Schauws, Tabea Rößner, Doris Wag-ner, Volker Beck (Köln), Dr. Thomas Gambke, Bärbel Höhn, Renate Künast, Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Irene Mihalic, Omid Nouripour, Claudia Roth (Augsburg), Corinna Rütter, Dr. Frithjof Schmidt, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Entwurf eines Cannabiskontrollgesetzes (CannKG), BT-Drucksache 18/4204 vom 04.03.2015.

1. Dem § 24a Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
„Ordnungswidrig handelt auch, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl im Blutserum eine Konzentration von 5,0 ng/ml oder mehr aktives Delta-9-Tetrahydrocannabinol (aktives THC) gemessen wurde.“
2. In der Anlage (zu § 24a) werden die Wörter „Cannabis“ und „Tetrahydrocannabinol (THC)“ gestrichen.

Artikel 5

Änderung von Verordnungsrecht

Die Fahrerlaubnis-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Art. 1 Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16.4.2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 14 Absatz 1 wird Satz 3 gestrichen.
2. Nach § 14 wird der folgende § 14a eingefügt:
„§ 14a Klärung von Eignungszweifeln bei Cannabisproblematik
Zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass
 1. ein ärztliches Gutachten (§ 11 Absatz 2 Satz 3) beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme von Cannabisabhängigkeit begründen, oder
 2. ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn
 - a) nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Cannabisabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Cannabismissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen,
 - b) wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen wurden,
 - c) die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a und b genannten Gründe entzogen war oder
 - d) sonst zu klären ist, ob Cannabismissbrauch oder Cannabisabhängigkeit nicht mehr besteht.“
3. Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung wird wie folgt geändert:
 - a) Spalte 1 (Krankheiten, Mängel) wird wie folgt geändert:
 - aa) In Ziffer 9. wird nach dem Wort „Betäubungsmittel“ das Wort „Cannabis“ eingefügt.
 - bb) In Ziffer 9.2.1 werden die Wörter „Regelmäßige Einnahme von Cannabis“ durch die Wörter „Missbrauch von Cannabis (Das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Cannabiskonsum kann nicht hinreichend sicher getrennt werden)“ ersetzt.
 - cc) In Ziffer 9.2.2 werden die Wörter „Gelegentliche Einnahme von Cannabis“ durch die Wörter „Nach Beendigung des Missbrauchs“ ersetzt.
 - dd) Nach Ziffer 9.2.2 wird die Angabe „9.2.3 Cannabisabhängigkeit“ eingefügt.
 - ee) Nach Ziffer 9.2.3 wird die Angabe „9.2.4 Nach Abhängigkeit (Entwöhnungsbehandlung)“ eingefügt.

- b) In Spalte 2 (Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T) und Spalte 3 (Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF) werden jeweils in der Position 9.2.2 die Wörter „wenn Trennung von Konsum und Fahren und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit, kein Kontrollverlust“ durch die Wörter „wenn die Änderung des Konsums verhaltenstestfest ist“ ersetzt.
- c) In Spalte 2 (Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T) und Spalte 3 (Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF) wird jeweils in der Position 9.2.3 das Wort „nein“ eingefügt.
- d) In Spalte 2 (Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T) und Spalte 3 (Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF) werden jeweils in der Position 9.2.4 die Wörter „ja wenn Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist“ eingefügt.

Begründung

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 3 (Änderung des Betäubungsmittelgesetzes)

Diese Vorschrift nimmt Cannabis und Nutzhanf aus dem Anwendungsbereich und den Anlagen des Betäubungsmittelgesetzes heraus und ermöglicht dadurch eine Neuregelung von Cannabis im Cannabiskontrollgesetz (Artikel 1).

Nr. 1 streicht die Regelung zur durchführenden Behörde aus dem § 19 Absatz 3 BtMG. Diese Vorschrift wird modifiziert in das Cannabiskontrollgesetz übertragen.

Nr. 2 streicht die Vorschriften für Nutzhanf, weil diese modifiziert in das Cannabiskontrollgesetz übertragen werden.

Nr. 3 bis 5 nimmt Cannabis und Nutzhanf aus den Anlagen 1 bis 3 des Betäubungsmittelgesetzes heraus.

Zu Artikel 4 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Allgemein

Durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes bleibt das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Cannabis weiterhin verboten und Zuwiderhandlungen werden als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße und Fahrverbot bewehrt. Der bisherige § 24a Absatz 1 StVG sieht für Alkohol einen Gefahrgrenzwert vor, verzichtet aber auf einen solchen Gefahrgrenzwert für Cannabis (aktives THC). In der Rechts- und Verwaltungspraxis haben sich aus dieser unterschiedlichen Regelung für Alkohol und Cannabis zahlreiche Folgeprobleme ergeben, die sich in widersprüchlichen Urteilen und mehrfachen Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes sowie zahlreichen kritischen Veröffentlichungen in der Fachpresse und den Medien niederschlagen (vgl. BODE 1997, KREUZER in NZV 1999, 353; PÜTZ 2013, HETTENBACH u. a. 2005).

Der wissenschaftliche Fortschritt, die Einführung von Grenzwerten für Cannabis im Ausland und ein umfangreiches Forschungsprojekt der europäischen Kommission unter deutscher Federführung (DRUID-Studie, 2011) ermöglichen es jetzt, auch für Deutschland einen wissenschaftlich fundierten Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr einzuführen. Der Bundesrat hatte dies bereits im Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des § 24a StVG gefordert (BR-Drucksache 939/97 Beschluss). In den Beschlussempfehlungen der Ausschussberatungen im Bundestag war die Fraktion der SPD der Ansicht, dass der damalige Gesetzentwurf „erheblichen rechtlichen und fachlichen Bedenken begegne. Zunächst müssten nach entsprechenden wissenschaftlichen Untersuchungen Grenzwerte für den Nachweis illegaler Drogen gesetzlich festgeschrieben werden, analog den klaren Grenzwerten für Alkohol“ (BT-Drucksache 13/8979). In der öffentlichen Anhörung zum damaligen Gesetzentwurf forderte die Mehrheit der Sachverständigen ebenfalls einen Grenzwert (Anhörungsprotokoll im Parlamentsarchiv: BT XIII/393: 46 ff).

Problematisch ist neben dem fehlenden Grenzwert für THC in § 24a StVG außerdem § 14 Fahrerlaubnis-Verordnung, dem zufolge ein ärztliches Gutachten bereits beim Besitz von Cannabis angeordnet werden kann. Aufgrund dieses Gutachtens kann sodann die Fahreignung ausgeschlossen und die Fahrerlaubnis entzogen werden. Nach der bisherigen Rechtspraxis droht somit allen Cannabiskonsumenten gleichermaßen der Entzug der Fahrerlaubnis, unabhängig davon, ob sie nach dem Konsum am Straßenverkehr teilnehmen oder nicht. In Gerichtsurteilen wurde der Entzug der Fahrerlaubnis auch bei reinen Besitztatbeständen bestätigt, obwohl keine Teilnahme

am Straßenverkehr vorlag. Wenn potentiell jeder Cannabisbesitz oder jeder THC-Nachweis, auch von tagelang zurückliegendem Konsum zum Entzug der Fahrerlaubnis führen kann, ist eine Trennung von Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr, wie bei Alkohol, nicht mehr möglich. Eigenverantwortliches Handeln, z.B. der Entschluss erst nach dem vollständigen Abklingen der Wirkung am Straßenverkehr teilzunehmen, wird nicht gefördert, der eigentlich beabsichtigte abschreckende Effekt läuft ins Leere. Verantwortungslose Verkehrsteilnehmer werden zur Teilnahme am Straßenverkehr ermuntert, weil es rechtlich irrelevant ist, ob noch eine THC-Wirkung vorliegt oder nicht, da sie potentiell bei jedem Besitzdelikt mit einem Entzug der Fahrerlaubnis rechnen müssen.

Das Bundesverfassungsgericht hat mehrfach zu Cannabis und Straßenverkehrsrecht geurteilt. Im Beschluss aus dem Jahr 2002 zur Frage einer Fahrerlaubnisentziehung wegen fehlender Eignung stellte es fest: „Art. 2 Abs. 1 GG gewährleistet die allgemeine Handlungsfreiheit im umfassenden Sinne. Erfasst ist auch das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr“ (BVerfG, 1 BvR 2652/03 vom 21. 12. 2004 [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]). Bereits zwei Jahre zuvor urteilte das Bundesverfassungsgericht: „Lege man einen ‚normalen‘ Cannabiskonsum zu Grunde (ein bis zwei ‚Joints‘, Wartezeit von etwa zwei Stunden bis zum Fahr-antritt), liege das drogenkonsumbedingte Unfallrisiko höchstens im Bereich des Risikos von Alkoholisierungen zwischen 0,5 und 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration“ (BVerfG, 1 BvR 2062/96 vom 20. 6. 2002, Absatz 34 [BA 2002, 362]).

Die Weigerung des damaligen Gesetzgebers, einen Grenzwert für THC festzulegen, hat bei den Gerichten zur Anwendung eines analytischen Grenzwertes von 1,0 ng/ml THC im Blutserum geführt. Das Bundesverfassungsgericht hat im Jahre 2004 die Annahme verworfen, dass jeder Nachweis von THC, beruhend auf diesem analytischen Grenzwert, eine Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit begründet. Weiterhin kritisierte das Bundesverfassungsgericht, dass die Gerichte nicht überprüften, ob die „Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit für Rauschmittel“ zutrifft. Das Bundesverfassungsgericht stellte fest:

„Wie der Generalbundesanwalt in seiner Stellungnahme unter Hinweis auf neueres Schrifttum (insbesondere Bönke, BA 2004, Supplement 1, S. 4 <6>) ausgeführt hat, haben sich insoweit infolge des technischen Fortschritts inzwischen die Verhältnisse geändert. Danach hat sich die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC aufgrund von Blutproben wesentlich erhöht. Spuren der Substanz ließen sich nunmehr über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen nachweisen. Die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit treffe deshalb für Cannabis nicht mehr zu. Dies hat zur Folge, dass auch dann noch ein positiver Drogenbefund bei der Blutuntersuchung festgestellt werden kann, wenn der Konsum des Rauschmittels schon längere Zeit vor der Fahrt erfolgte und von der Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit deshalb nicht mehr ausgegangen werden kann (vgl. Bönke, wie vor). Der Vorstellung des Gesetzgebers, die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Wirkstoffe seien nur in engem zeitlichem Zusammenhang mit dem Genuss des berauschenden Mittels im Blut nachweisbar (vgl. BT-Drucks 13/3764, S. 5), ist damit für THC die Grundlage entzogen“ (BVerfG, 1 BvR 2652/03 vom 21. 12. 2004, Absätze 25, 26).

Bis heute wurde dennoch kein Grenzwert normiert. Der Grenzwertvorschlag der Grenzwertkommission von 1 ng/ml THC stellt zudem nur den analytischen Grenzwert da, der nicht mit einer Wirkung gleichzusetzen ist, die eine negative Auswirkung auf die Verkehrssicherheit hat. Somit findet bei der Verfolgung von Cannabiskonsumern keine Differenzierung zwischen einem zeitnahen und einem weiter zurückliegenden Konsum statt, so dass der größte Teil der Betroffenen mit Sanktionen belastet wird, obwohl sie zum Zeitpunkt der Verkehrsteilnahme nicht mehr berauscht waren.

Weiterhin wird die Situation durch eine verwaltungsrechtliche Praxis verschärft, in der die Führerscheinstellen schon bei der ersten Feststellung einer „Rauschfahrt“ unter Einfluss von Cannabis die Fahreignung per se ausschließen und die Fahrerlaubnis entziehen. Das erste Vergehen wird also mit einem fehlenden Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr gleichgesetzt. Dies führt dazu, dass zum einen die Regelsanktion von einem Monat Fahrverbot keine Funktion mehr entfalten kann, und zum anderen auch die Androhung von 3 Monaten Fahrverbot für den Fall einer erneuten Auffälligkeit wirkungslos bleibt, da der Führerschein regelmäßig schon bei dem ersten Vergehen durch die Fahrerlaubnisbehörden entzogen wird.

Deshalb ist in der Folge dieser Gesetzesänderung neben einer Änderung des § 24a StVG auch eine Änderung von § 14 und Ziffer 9.2 der Fahrerlaubnisverordnung zwingend notwendig. Inzwischen hat der Fortschritt in Wissenschaft und Forschung zur Entwicklung von Gefahregrenzwerten geführt, die eine Lösung der oben beschriebenen Probleme durch die Einführung eines Cannabispromillewertes erlauben.

Das Bundesverfassungsgericht hat für die Entscheidung 1 BvR 2062/96 zwei Gutachten erstellen lassen. Die Studie von Krüger stellt bei einem Vergleich von Alkohol, Medikamenten und Drogen im Straßenverkehr fest, dass allein Cannabiskonsumern ein vermindertes Unfallrisiko zeigen (Krüger 2001: Gutachten zum Fragenkatalog 1 BvR 2062/96, 1 BvR 1143/98, Würzburg [= BA 2002, 336]). Aufgrund der Auswertung verschiedener Studien kommt KRÜGER darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass bei Cannabiskonzentrationen unter 2 ng/ml Blutserum davon auszugehen ist, dass keine Risikoerhöhung für den Straßenverkehr stattfindet (KRÜGER 2001). Einem Grenzwert von 0,5 Promille Blutalkoholkonzentration (BKA) entspreche ein Wert von etwa 6 ng/ml THC im Blutserum. Die Grenze von 0,8 Promille BAK entspreche einem Äquivalenzwert von etwa 13 ng/ml THC (KRÜGER 2001). Zusammenfassend stellt KRÜGER fest:

„Selbstverständlich gilt für Cannabis, dass die Beeinträchtigungen mit zunehmender Konzentration steil anwachsen. Äquivalenzbetrachtungen zeigen, dass die Formulierung des § 24a StVG, wonach eine Wirkung vorliege, wenn eine der angegebenen Substanzen nachgewiesen wird (Nachweisgrenze [analytischer Grenzwert]), nur als rechtliche Fiktion zu verstehen, aus naturwissenschaftlicher Perspektive aber nicht haltbar ist.“ (KRÜGER 2001: Gutachten zum Fragenkatalog 1 BvR 2062/96, 1 BvR 1143/98, Würzburg).

Das zweite vom Bundesverfassungsgericht in Auftrag gegebene Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bisherige Studien nicht gezeigt haben, dass „cannabispositive Fahrer ein signifikant höheres Risiko darstellen als drogenfreie Fahrer“ (BERGHAUS: Gutachterliche Äußerung zu den Fragen des Fragenkatalogs – 1 BvR 2062, 1 BvR 1143/98, Köln [= BA 2002, 321]). Es bestehe nur ein geringer Zusammenhang zwischen Cannabiskonsum und Verursacherrisiko. Das Gutachten bestätigte zudem, dass Cannabiskonsumenden zwischen Konsum und Fahren trennen können. (BERGHAUS: Gutachterliche Äußerung zu den Fragen des Fragenkatalogs – 1 BvR 2062, 1 BvR 1143/98, Köln). Das Bundesverfassungsgericht schloss sich dieser Auffassung in seinem Urteil an, dass die generelle Unterstellung, Drogeneinnahme und Fahren würden nicht getrennt, nicht aufrecht gehalten werden könne. (BVerfG, 1 BvR 2062/96 vom 20. 6. 2002, Absätze 34, 35).

Eine Reihe von weiteren Studien empfiehlt die Festsetzung eines Gefahrengrenzwerts für Cannabis, der mit der 0,5 Promille BAK vergleichbar ist, so z. B. die Bundesanstalt für Straßenwesen in ihrer Studie „Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines“ (2011). Ein solches Grenzwertmodell würde ermöglichen, dass „sich der Cannabiskonsum ähnlich wie der Alkoholkonsum durch verantwortungsvolles Verhalten, d. h. eine ausreichend lange Drogenabstinenz vor aktiver Teilnahme am Straßenverkehr, auf die durch ein Grenzwertmodell gesetzten Anforderungen einstellen kann“ (GROTENHERMEN und KARUS, 2002). Während einige Studien davon ausgehen, dass unterhalb einer THC-Plasmakonzentration von 10 ng/ml eine geringere Beeinträchtigung als bei einer BAK von 0,5 Promille vorliegt (Grotenhermen u. a., 2007; SCHMITT u. a. 2005), betrachten andere Studien 5 ng/ml THC im Blutserum als Äquivalent zur 0,5 Promille BAK Grenze (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2011; WOLFF und JOHNSTON, 2014).

Die Studie von MÖLLER zeigt, dass nach dem Konsum von Cannabis die THC-Konzentration innerhalb weniger Stunden stark absinkt. Bei einer Ausgangskonzentration von 70 ng/ml THC sinkt die Konzentration grundsätzlich im Verlauf von sechs Stunden auf unter 1 ng/ml THC. Selbst bei der Aufnahme von hohen Konzentrationen an THC, die zu einer Konzentration von 110 ng/ml führte, lag diese nach sechs Stunden im Mittel ebenfalls unter 1 ng/ml THC.

Die Studie zeigte in Leistungstests, dass bei Werten zwischen 5-30 ng/ml THC signifikante Beeinträchtigungen der Probanden feststellbar waren (MÖLLER 2006: 172 ff, in: 44. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2006).

Verschiedene Länder im europäischen und außereuropäischen Ausland haben für das Führen von Kraftfahrzeugen Gefahrengrenzwerte für THC eingeführt. Diese Grenzwerte variieren zwischen 5 ng/ml THC und 12 ng/ml THC im Blutserum. Norwegen hat einen Grenzwert von ca. 5,4 ng/ml THC im Serum (3 ng/ml im Vollblut), die Niederlande haben THC-Grenzwerte von 5 ng/ml THC im Serum und Slowenien von 5 ng/ml THC im Blutserum eingeführt (WONG u. a. 2014: Establishing legal limits for driving under the influence of marijuana, in: Injury Epidemiology, Vol. 1). Die Schweiz hat einen analytischen THC-Grenzwert (inklusive Messunsicherheit) von ca. 4 ng/ml im Serum (LOTT 2009: 21). In den US-Bundesstaaten Washington, Montana, Colorado gilt ein Grenzwert von 5 ng/ml aktives THC im Vollblut, auf Blutserum umgerechnet ca. 9 ng/ml THC (WONG u. a. 2014: Establishing legal limits for driving under the influence of marijuana, in: Injury Epidemiology, Vol. 1).

Der Gesetzentwurf entspricht mit einem Grenzwert von 5,0 ng/ml Blutserum dem strengsten Vergleichswert von 0,5 Promille BAK.

Zu Nr. 1 (neuer Satz in § 24a Absatz 1)

Diese Vorschrift führt einen Gefahrengrenzwert für Cannabis ein. Dieser Grenzwert gründet sich auf die wissenschaftliche Forschung der letzten 20 Jahre über die Risiken von Cannabiskonsum für den Straßenverkehr. Der Gefahrengrenzwert wird analog zur 0,5 Promillegrenze bei Alkohol bei Cannabis auf 5 ng/ml aktives THC im Blutserum festgelegt. Eine THC-Konzentration oberhalb dieses Grenzwertes kann Einfluss auf das Fahrverhalten haben und wird deshalb analog zu den Vorschriften für Alkohol in Satz 1 mit den gleichen Sanktionen belegt.

Die Festlegung eines Gefahrengrenzwertes für Cannabis soll definieren, ab welchem Blutserumwert von THC eine Ordnungswidrigkeit vorliegt. Die konkrete Höhe des Grenzwertes von fünf Nanogramm aktives Tetrahydrocannabinol je Milliliter Blutserum gründet sich auf die einschlägigen Studien deutscher und internationaler Wissenschaftler (siehe oben). Der Wert entspricht dem strengsten wissenschaftlich belegten Äquivalenzwert einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille.

Zur Vereinheitlichung der Rechtsprechung ist es erforderlich einen Grenzwert zu normieren. Der bestehende Grenzwertvorschlag von 1 ng/ml Serum ist aus den obigen Erwägungen nicht haltbar. Der Grenzwert von 1 ng/ml stellt „nur“ den analytischen Grenzwert dar, der nicht mit einer Wirkung gleichzusetzen ist. Für die Verkehrssicherheit relevante Beeinträchtigungen sind in der Regel erst bei THC-Konzentrationen von über 5 ng/ml zu erwarten.

Zu Nr. 2 (Streichung von Cannabis aus der Anlage zu § 24a)

Die Streichung von Cannabis aus der Anlage zu § 24a ergibt sich aus Nr. 1. Da für den aktiven Wirkstoff von Cannabis (Tetrahydrocannabinol) ein Grenzwert eingeführt wurde, sind die Begriffe „Cannabis“ und „Tetrahydrocannabinol“ (wie Alkohol) nicht mehr in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführt.

Zu Artikel 5 (Änderung von Verordnungsrecht)*Zu Nr. 1 (Streichung von Satz 3 in § 14 Absatz 1 der Fahrerlaubnisverordnung)*

§ 14 Absatz 1 Satz 2 FeV erlaubt auch bei bloßem Besitz von Betäubungsmitteln und im Gegensatz zur § 24a StVG die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens zur Klärung, ob Bedenken gegen die Eignung des Besitzers zum Führen eines Kfz bestehen. Diese Vorschrift kann aufgrund des Verweises auf das Betäubungsmittelgesetz keine Anwendung mehr auf den Besitz von Cannabis finden, da mit dieser Gesetzesänderung Cannabis nicht mehr unter das Betäubungsmittelgesetz fällt.

Darüber hinaus erlaubt § 14 Absatz 1 Satz 3 FeV die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bei „gelegentlicher Einnahme“ von Cannabis. In der Praxis wurde bereits bei der Feststellung des erstmaligen Konsums von Cannabis von einer „gelegentlichen Einnahme“ ausgegangen. Bei Alkohol dagegen kann eine medizinisch-psychologische Untersuchung nur angeordnet werden bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss sowie beim Führen eines Kfz bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille (siehe § 13 FeV). Der Besitz allein (z.B. ein Kasten Bier im Kofferraum) führt nicht zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung und dem damit möglichen Entzug der Fahrerlaubnis. Die Streichung von Absatz 1 Satz 3 soll sicherstellen, dass wie bei Alkohol der gelegentliche Konsum von Cannabis allein nicht zur Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens führen darf.

Zu Nr. 2 (Einfügung des neuen § 14a in die Fahrerlaubnisverordnung)

§ 14a FeV ist eine Konkretisierung des § 11 und regelt die Maßnahmen, die zu ergreifen sind, bei Verdacht auf Cannabisabhängigkeit oder -missbrauch. Die Regelung orientiert sich an § 13 FeV.

Bei der Frage der Untersuchungsart wird unterschieden zwischen dem Verdacht Cannabisabhängigkeit (Satz 1 Nr. 1) und Cannabismissbrauch (Verdacht auf unzureichendes Trennungsvermögen, Satz 1 Nr. 2). Ein ärztliches Gutachten ist erforderlich und ausreichend bei Verdacht auf Cannabisabhängigkeit, da es sich um eine ärztliche Frage handelt und psychologische Fragestellungen nicht zu beurteilen sind.

Satz 1 Nr. 1 soll vornehmlich Fälle außerhalb des Straßenverkehrs erfassen, wenn der Fahrerlaubnisbehörde Informationen vorliegen, die den Verdacht auf Cannabisabhängigkeit rechtfertigen, unabhängig von einer aktiven Verkehrsteilnahme; außerdem können auch Fälle im Zusammenhang darunter fallen, wenn besondere Umstände den Verdacht auf Abhängigkeit begründen.

Satz 1 Nr. 2 regelt die Fälle, in denen ein medizinisch-psychologisches Gutachten beigebracht werden muss. Dies ist insbesondere der Fall bei Fragestellungen im Zusammenhang mit Cannabismissbrauch (Nummer 2 Buchstabe a), da es hierbei im Wesentlichen um die Beurteilung des Cannabiskonsumverhaltens des oder der Betroffenen und den Umgang mit Cannabis geht (Frage des kontrollierten Cannabiskonsums, Trennen von Konsum und Fahren) und eine Verhaltensprognose erforderlich ist. Im Weiteren ist auch vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach festgestellter Cannabisabhängigkeit die Stabilität der Abstinenz durch eine Verhaltensprognose erforderlich. Cannabismissbrauch liegt vor, wenn ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Cannabiskonsum und das Fahren nicht hinreichend sicher getrennt werden können.

Buchstabe b) stellt gegenüber dem Punktsystem in § 4 StVG eine Spezialvorschrift dar, wonach die Maßnahme der Eignungsüberprüfung bereits bei einem wiederholten Cannabisverstoß zu ergreifen ist, unabhängig von der Punktzahl.

Buchstabe c) und d) erlauben eine medizinisch-psychologische Untersuchung, falls die Fahrerlaubnis aus einem der unter Buchstabe a) oder b) genannten Gründe entzogen war. Buchstabe d) erlaubt eine medizinisch-psychologische Untersuchung, wenn zu klären ist, ob eine Cannabisabhängigkeit fortbesteht.

Zu Nr. 3 (Änderungen in Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung)

Die Änderungen in Anlage 4 der FeV betreffen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen von Cannabiskonsumern. Die Ausführungen der Tabelle bilden die Grundlage für eine Beurteilung von Eignungszweifeln bei einer Cannabisproblematik nach § 14a FeV. Die vorgenommenen Änderungen bewirken, dass bei der Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Cannabiskonsumern die gleichen Kriterien Anwendung finden wie die für Alkoholkonsumenten entwickelten Kriterien.

Bilanz nach 1 Jahr Reform des Punktesystems

Ein Jahr nach dem Start des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems (siehe hierzu BA 2013, 179 ff.) zieht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Zwischenbilanz.

Zahlen und Fakten nach Umstellung auf das neue System

Bei den folgenden Zahlen handelt es sich ausschließlich um Arbeitsdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes, die sich in den amtlichen Statistiken nicht wiederfinden, vor allem aufgrund unterschiedlicher Betrachtungszeiträume.

Bestand

Im Gesamtbestand des Fahreignungsregisters sind Daten zu rund 8,7 Mio. Personen erfasst (Stand: März 2015):

- Digitaler Bestand: rund 6,2 Mio. Personen (71 % des Gesamtbestandes),
- Papierbestand: rund 2,5 Mio. Personen (29 % des Gesamtbestandes).

Fokussierung auf Verkehrssicherheit

Mit Inkrafttreten der Neuregelung wurden rund 200.000 eingetragene Mitteilungen wegen Bußgeldentscheidungen aus dem digitalen Bestand gelöscht, weil diese Verstöße nicht unmittelbar relevant für die Verkehrssicherheit sind. Dies entspricht einem Anteil von ca. 0,67 Prozent der eingetragenen Mitteilungen.

Es wurden ca. 148.000 Vorgänge (Personen) aus dem digitalen Bestand gelöscht.

Umstellung auf die neuen Regelungen

Der gesamte digitale Bestand wurde mit Inkrafttreten der Reform zum 01.05.2014 auf das neue System umgestellt. Im Papierbestand wurde und wird die Umstellung bei Bearbeitung der einzelnen Vorgänge vorgenommen (rückwirkend zum 01.05.2014).

Der Vollzug des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems ist ohne Schwierigkeiten angelaufen. Einzelfragen bei der Umsetzung wurden gemeinsam von Bund und Ländern geklärt, um einen bundeseinheitlichen Vollzug zu gewährleisten. Damit ist das neue Punktesystem erfolgreich eingeführt.

Maßnahmen

Seit Inkrafttreten des neuen Systems bis einschließlich März 2015 sind ca. 142.800 Ermahnungen (erste Maßnahmenstufe), 37.000 Verwarnungen (zweite Maßnahmenstufe) und 3.500 Entziehungen (dritte Maßnahmenstufe) nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem durch die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden ausgesprochen worden.

Digitalisierung

Das Fahreignungsregister soll bis Ende 2017 auf eine vollautomatische Registerführung umgestellt werden. Ziel ist dabei auch, dass eine Online-Abfrage des Punktestandes für die Bürgerinnen und Bürger möglich wird. Mit der Digitalisierung der Registerführung wird die elektronische Auskunftserteilung aller gespeicherten Eintragungen an die berechtigten Behörden und Gerichte sowie an die betroffenen Bürger ermöglicht. Dies erleichtert und beschleunigt die Verfahren.

Punktstandabfragen

Seit Umstellung des Punktesystems (01.04.2014 bis Ende März 2015) wurden 450.000 Auskünfte an Bürger aus dem Fahreignungsregister erteilt. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (389.000 Auskünfte) ergibt sich eine Steigerung von ca. 16 %.

Die Spitzenwerte der Punkteabfragen lagen im April 2014 (41.000, Steigerung zum Vorjahresmonat 40 %) und Mai 2014 (62.000, Steigerung zum Vorjahresmonat 98 %). Seit Juli 2014 liegen die Zahlen wieder im Bereich des Vorjahres.

Punkteabbau

Die Möglichkeit des Punkteabbaus wird genutzt: Im Zeitraum zwischen dem 01.05.2014 bis einschließlich März 2015 wurden 1.100 Fahreignungsseminare mit anschließendem Punkterabatt absolviert.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist damit beauftragt, bis zum 01.05.2019 das neue Fahreignungsseminar wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren.

(Aus einer Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, vom April 2015)

Bewertung aus anderer Sicht

Vor der Reform besuchten nach Angaben des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) jedes Jahr rund 17.500 Verkehrssünder ein Aufbauseminar in der Fahrschule oder eine verkehrspsychologische Beratung.

ADAC-Experte MARKUS SCHÄPE macht für den Rückgang die hohen Preise verantwortlich: Die Teilnahme an dem neuen Seminar kostet rund 400 Euro oder mehr. Früher sei es möglich gewesen, mit geringeren Kosten von 250 bis 300 Euro bis zu vier Punkte erlassen zu bekommen, sagte er. „Die Möglichkeit, Punkte aktiv abzubauen, hat sich massiv verschlechtert.“. Auch YASMIN DOMÉ, Rechtsanwältin für Verkehrsrecht beim Autoclub Europa (ACE), kritisierte, die Seminare seien „viel zu teuer“.

Nach dem neuen Konzept, das nach fünf Jahren bewertet und überprüft werden soll, arbeiten die Teilnehmer in Kleingruppen beim Fahrlehrer und einzeln beim Psychologen auf, warum sie gegen die Regeln verstoßen haben. Der ADAC plädierte angesichts des massiven Rückgangs dafür, „den Anreiz so zu gestalten, dass möglichst viele daran teilnehmen und dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten.“. Denkbar seien etwa zwei Punkte Rabatt.

Der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV), der die freiwilligen Fahreignungsseminare in einer Mitteilung als „großen Erfolg“ wertete, räumte auf Anfrage ein, dass die Zahlen „noch zu steigern“ seien.

Bis Ende März 2015 mussten nach den Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes etwa 3.500 Fahrer ihren Führerschein abgeben; im Jahr 2013 waren es gut 4.000 gewesen.

Der ACE stellte der Reform in der Gesamtbetrachtung ein gutes Zeugnis aus. Positiv sei vor allem, dass Punkte jetzt fest nach zweieinhalb, fünf oder zehn Jahren verfallen. Früher konnten neue Punkte bewirken, dass ein bereits eingetragener länger gespeichert blieb. „Da musste man immer rechnen“, kritisierte DOMÉ. Aus Sicht des ADAC-Experten SCHÄPE ist das Punkterecht nicht unbedingt einfacher geworden. „Ob es wirklich gerechter ist, das muss die Zeit noch zeigen“, sagte er.

(Aus einer Mitteilung der Zeit online vom 30. April 2015)

Alkohol am Fahrradlenker hat Risiken und Nebenwirkungen

Wer fährt, der trinkt nicht und wer trinkt, der fährt nicht. Dies muss auch für Fahrradfahrer gelten. Wer als Radler Alkohol trinkt, sollte sein Fahrrad lieber nach Hause schieben oder stehen lassen, rät die Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie e. V. (DGOU). Fahrradfahren ist eine sehr komplexe körperliche und psychomentele Leistung. Der Radler benötigt Gleichgewichtssinn und Reaktionsfähigkeit. Beides wird durch Alkoholkonsum getrübt bzw. stark beeinträchtigt. „Die wenigsten können einschätzen, ab welchem Blutalkohol-Wert sie nicht mehr sicher auf dem Fahrrad unterwegs sind. Die meisten überschätzen sich und bringen damit sich und andere Verkehrsteilnehmer in Gefahr“, sagt Professor REINHARD HOFFMANN, stellvertretender Generalsekretär der DGOU.

Laut Daten des Statistischen Bundesamtes verunglückten im Jahr 2013 insgesamt 71.420 Fahrradfahrer im Straßenverkehr. 3.432 von ihnen standen unter Alkoholeinfluss (siehe hierzu BA 2014, 332 ff.). Allerdings gehen die Experten bei den alkoholbedingten Fahrradunfällen von einer hohen Dunkelziffer aus.

Orthopäden und Unfallchirurgen sehen den Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,6 Promille für Fahrradfahrer kritisch. „Ausfallerscheinungen gibt es schon bei niedrigeren Blutalkoholwerten. Betroffene können nicht mehr richtig einschätzen, wie weit ein anderer Verkehrsteilnehmer entfernt ist oder mit welchem Tempo er auf ihn zukommt. Außerdem sind die Schutzreflexe im Falle eines Sturzes eingeschränkt“, sagt Dr. CHRISTIAN JUHRA, Mitglied der Sektion Prävention der DGOU. Er ist Facharzt für Chirurgie, Notarzt und arbeitet als Fahrradunfallforscher am Universitätsklinikum in Münster (UKM). Insbesondere die Münsteraner Fahrradunfallstudien des UKM und der Polizei Münster haben gezeigt, dass schon einfache Stürze unter Alkoholeinfluss zu Verletzungen führten, die stationär behandelt werden mussten, und dass die Mehrzahl der alkoholisierten Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrer waren.

Der Wert für die absolute Fahruntüchtigkeit liegt für Autofahrer bei 1,1 Promille. „Die unterschiedlichen Promille-Grenzen zwischen Auto- und Radfahrern führen zu einem falschen Bewusstsein. Viele lassen richtigerweise das Auto stehen, nehmen dann aber das Fahrrad, um zur Party hin und wieder zurück zu kommen. Sie riskieren schwere Verletzungen, wenn sie alkoholisiert stürzen“, sagt JUHRA.

Unfallchirurgen kennen solche schweren Verletzungen aus der täglichen Praxis. Besonders häufig sind dabei Verletzungen an Armen und Beinen. Sie machen zirka 60 Prozent der Verletzungen aus, gefolgt von Verletzungen am Kopf mit circa 25 Prozent¹⁾.

Für einen sicheren Start in die Fahrradsaison stellen Orthopäden und Unfallchirurgen drei Präventionsmaßnahmen in den Vordergrund:

- Fahrradfahrer sollten nicht unter Alkoholeinfluss radeln.
- Fahrradfahrer jeden Alters sollten bei jeder Fahrt einen Fahrradhelm tragen.
- Fahrradfahrer sollten gerade zum Start in die Radsaison die sichere Ausstattung des Fahrrads prüfen. Dazu gehört vor allem, dass Vorder- und Rücklicht funktionstüchtig

¹⁾ Bicycle accidents – Do we only see the tip of the iceberg? A prospective multi-centre study in a large German city combining medical and police data, Injury. 2012 Dec; 43 (12): 2026-34

sind, so dass der Radler im Straßenverkehr auch nachts gut sichtbar ist. Mit einer Warnweste und Reflektoren an Taschen, Rucksäcken oder an Fahrradteilen können sich Fahrradfahrer noch besser sichtbar machen.

(Aus einer Pressemitteilung der Deutschen Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie, DGOU, vom 27. April 2015)

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 Widerrufsrecht

— Ex. Madea, Verkehrsmedizin
 € 149,-
 ISBN 978-3-7691-1285-6

Herr Frau

Name, Vorname Klinik/Praxis/Firma Fachgebiet

Straße, Nr. PLZ, Ort

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

Mehr Informationen: www.aerzteverlag.de



Fundstücke

Einfach unverbesserlich

Am Morgen des 15. März 2015 führten Kräfte der Verkehrsbereitschaft der Polizei Bremen bei Autofahrern Alkohol- und Drogenkontrollen durch. Hierbei trafen sie auf einen unverbesserlichen Verkehrsteilnehmer. Eine Meldung in vier Akten.

Erster Akt: In flagranti

Gegen 8 Uhr kontrollierte eine Streifenwagenbesatzung einen mit Kurzzeitkennzeichen versehenen BMW am R.ring. Der 28-jährige Fahrer zeigte typische Auffälligkeiten, die auf einen Drogenkonsum schließen ließen. Ein durchgeführter Vortest verlief positiv auf Kokain, Amphetamine und Ecstasy. Die Weiterfahrt wurde ihm untersagt und der Fahrzeugschlüssel sichergestellt. Zudem leiteten die Einsatzkräfte ein Ordnungswidrigkeitenverfahren ein. Den Fahrzeugführer erwartet nun ein Bußgeld in Höhe von 500 Euro, 2 Punkte und ein Monat Fahrverbot.

Zweiter Akt: Der Freund

Um 10 Uhr erschien der 28-Jährige in Begleitung eines 24 Jahre alten Freundes an der Dienststelle. Dieser sollte den sichergestellten Fahrzeugschlüssel in Empfang nehmen. Der 24-Jährige reiste mit seinem Auto an. Durch den Wachhabenden wurden bei dem Freund ebenfalls typische Auffälligkeiten, die auf einen Betäubungsmittelkonsum hindeuteten, festgestellt. Ein Drogenvortest verlief positiv auf Cannabis, Amphetamine und Kokain. Ein entsprechendes Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde eingeleitet. Den 24-Jährigen erwartet nun ebenfalls ein hohes Bußgeld.

Dritter Akt: Ein neuer Freund

Am späten Vormittag kam der 28-Jährige dann erneut zur Polizeiwache. Diesmal mit einem 20 Jahre alten Begleiter. Dieser stand weder unter Alkohol-, noch unter Drogeninfluss. Da er einen gültigen Führerschein vorlegen konnte, wurde ihm der Fahrzeugschlüssel übergeben.

Letzter Akt: Ein alter Bekannter

Gegen 13 Uhr fiel einer Streifenwagenbesatzung der Verkehrsbereitschaft erneut der besagte BMW mit dem Kurzzeitkennzeichen in W. auf. Der Wagen wurde wiederum durch den 28-Jährigen geführt. Da dieser immer noch unter Einfluss von Betäubungsmitteln stand, wurde bei ihm erneut eine Blutentnahme durchgeführt und ein weiteres Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Fahrens unter Betäubungsmittelinfluss eingeleitet.

(Aus einer Pressemeldung der Polizei Bremen vom 16. März 2015)

Rechtsprechung

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

32. 1. Die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein sind dahin auszulegen, dass sie einen Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins vorübergehend aufhält, nicht daran hindern, die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers abzulehnen, die in diesem Gebiet nach Ausstellung des Führerscheins stattgefunden hat und die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des erstgenannten Mitgliedstaats geeignet ist, die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen herbeizuführen.

2. Der Mitgliedstaat, der es ablehnt, die Gültigkeit eines Führerscheins in einer Situation wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden anzuerkennen, ist dafür zuständig, die Bedingungen festzulegen, die der Inhaber dieses Führerscheins erfüllen muss, um das Recht wiederzuerlangen, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu untersuchen, ob sich der fragliche Mitgliedstaat durch die Anwendung seiner eigenen Regeln in Wirklichkeit nicht unbegrenzt der Anerkennung des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins entgegenstellt. In dieser Hinsicht ist es auch seine Aufgabe, zu überprüfen, ob die von den Rechtsvorschriften des erstgenannten Mitgliedstaats vorgesehenen Voraussetzungen gemäß dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung des von der Richtlinie 2006/126 verfolgten Ziels, das in der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr besteht, angemessen und erforderlich ist.

Europäischer Gerichtshof,
Urteil vom 23. April 2015 – C-260/13 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403, S. 18).
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Frau Aykul, einer österreichischen Staatsangehörigen, die Inhaberin eines von der Republik Österreich ausgestellten Führerscheins ist, und dem Land Baden-Württemberg wegen einer Entscheidung, mit der ihr das Recht aberkannt wurde, von diesem Führerschein im deutschen Hoheitsgebiet Gebrauch zu machen.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

Frau Aykul, eine am 17. November 1980 geborene 22 österreichische Staatsangehörige, hat seit ihrer Geburt ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 in Österreich. Am 19. Oktober 2007 erteilte ihr die Bezirkshauptmannschaft Bregenz (Österreich) eine Fahrerlaubnis.

Am 11. Mai 2012 wurde Frau Aykul in Leutkirch 23 (Deutschland) einer Polizeikontrolle unterzogen. Da Anzeichen den Gebrauch berauschender Mittel vermuten ließen, wurde sie einem Urintest unterzogen, der auf Cannabiskonsum hinwies. Daher wurde am selben Tag eine Blutentnahme durchgeführt, und die Blutuntersuchung bestätigte das Vorliegen von Cannabisnebenprodukten im Blut von Frau Aykul.

Am 4. Juli 2012 stellte die Staatsanwaltschaft Ravensburg 24 (Deutschland) das strafrechtliche Ermittlungsverfahren, das gegen Frau Aykul eröffnet worden war, ein.

Mit Bußgeldbescheid der Stadt Leutkirch vom 18. 25 Juli 2012 wurde gegen Frau Aykul wegen des Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss berauschender Mittel eine Geldbuße in Höhe von 590,80 Euro und ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat verhängt.

Das Landratsamt Ravensburg (Deutschland) entzog 26 Frau Aykul mit Verfügung vom 17. September 2012 die österreichische Fahrerlaubnis für den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland. Frau Aykul habe sich nämlich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen, da die Untersuchung der am 11. Mai 2012 entnommenen Blutprobe gezeigt habe, dass sie zumindest gelegentlich Cannabis konsumiere und unter dem Einfluss dieses berauschenden Mittels ein Kraftfahrzeug geführt habe. Frau Aykul sei somit nicht in der Lage, ihren Drogenkonsum und das Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen.

Im Anhang zur Verfügung vom 17. September 2012 27 wurde Frau Aykul allerdings darauf hingewiesen, dass sie in Zukunft die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland neu beantragen könne, wenn sie ein positives Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung in Deutschland vorlege, das ihre Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen belege. Das Landratsamt Ravensburg führte auch aus, dass die Erstellung eines Gutachtens dieser Art im Allgemeinen den Nachweis einer einjährigen Abstinenz von jeglichem Konsum berauschender Mittel voraussetze.

Am 19. Oktober 2012 legte Frau Aykul gegen die 28 Verfügung des Landratsamts Ravensburg vom 17. September 2012 Widerspruch ein. Sie führte im Wesentlichen aus, mit dem Erlass des Bußgeldbescheids vom 18. Juli 2012 sei die Zuständigkeit der deutschen

Behörden erschöpft, und nach dem Unionsrecht sei es nicht Sache dieser Behörden, ihre Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu überprüfen, da diese Aufgabe gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs in die alleinige Zuständigkeit des Mitgliedstaats falle, der die Fahrerlaubnis erteilt habe, also der Republik Österreich.

- 29 Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz, die über den Vorgang vom Landratsamt Ravensburg informiert worden war, erklärte, dass die vom österreichischen Gesetz vorgesehenen Voraussetzungen für ein Einschreiten der Behörden gegen Frau Aykul nicht erfüllt seien, da der Arzt, der die Blutentnahme am 11. Mai 2012 vorgenommen habe, in seinem Protokoll vermerkt habe, dass sie nicht merkbar unter dem Einfluss berauschender Mittel gestanden habe.
- 30 Mit Widerspruchsbescheid vom 20. Dezember 2012 wies das Regierungspräsidium Tübingen (Deutschland) den Widerspruch, den Frau Aykul gegen den Bescheid des Landratsamts Ravensburg vom 17. September 2012 eingelegt hatte, zurück. Es führte u. a. aus, eine Untätigkeit der deutschen Behörden im Fall des Fahrens unter dem Einfluss berauschender Mittel sei mit dem von der Richtlinie 91/439 verfolgten Ziel, nämlich der Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr, nicht vereinbar. Auch hindere Art. 8 Abs. 2 dieser Richtlinie entgegen dem Vortrag von Frau Aykul nicht daran, der Betroffenen die Fahrerlaubnis zu entziehen, da eine solche Maßnahme zu denen gehöre, die ein Mitgliedstaat auf der Grundlage von Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 dieser Richtlinie erlassen könne.
- 31 Am 25. Januar 2013 erhob Frau Aykul beim Verwaltungsgericht Sigmaringen (Deutschland) Klage gegen den Bescheid des Landratsamts Ravensburg vom 17. September 2012 und wiederholte dazu ihre bisherigen Ausführungen. Sie machte außerdem geltend, dass Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 der Bundesrepublik Deutschland nicht gestatte, die Anerkennung der Gültigkeit ihres Führerscheins zu verweigern, da dieser von der Republik Österreich ausgestellt worden sei und sie nach wie vor ihren ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet dieses Staates habe. Somit seien für die Beantwortung der Frage, ob sie noch geeignet sei, Kraftfahrzeuge zu führen, allein die österreichischen Behörden zuständig.
- 32 Das Land Baden-Württemberg beantragt, die von Frau Aykul erhobene Klage abzuweisen. Es sei u. a. zu berücksichtigen, dass der Grund für die Versagung der Anerkennung der Fahrerlaubnis von Frau Aykul erst nach der Erteilung dieser Erlaubnis entstanden sei. Nach der Erteilung einer Fahrerlaubnis eingetretene Tatsachen berechtigten die betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union jedoch zur Aberkennung der Fahrberechtigung im Inland.
- 33 Eine solche Möglichkeit sei von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 gedeckt. Im Unterschied zum Wortlaut von Art. 8 Abs. 2 dieser Richtlinie berechtige der Wortlaut von Art. 8 Abs. 4 dieser Richtlinie nicht nur den Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes, sondern auch jeden anderen Mitgliedstaat zur Nichtanerkennung des Rechts, in seinem nationalen Hoheitsgebiet zu fahren. Das nach den straf- oder ordnungswidrigkeitsrechtlichen Vorschriften verhängte Fahrverbot sei eine Maßnahme der „Einschränkung“ der Fahrerlaubnis, die von der Freistellung straf- bzw. ordnungswidrigkeitsrechtlicher Maßnahmen unter dem Vorbehalt des Territorialitätsprinzips nach Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 erfasst sei. Die Aberkennung der Fahrberechtigung im Inland nach § 46 Abs. 5 FeV sei nichts anderes als die Nichtanerkennung der Gültigkeit einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis im jeweiligen Mitgliedstaat im Sinne von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439.
- 34 In Beantwortung einer Frage des vorlegenden Gerichts vom 13. März 2013 erklärte die Bezirkshauptmannschaft Bregenz, die österreichischen Behörden schritten nach den österreichischen Rechtsvorschriften über die Fahrerlaubnis nur dann ein, wenn die Unfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen wegen des Konsums berauschender Mittel medizinisch festgestellt worden sei oder wenn Anzeichen bestünden, die eine Abhängigkeit von diesen Mitteln vermuten ließen. Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz bestätigte, dass Frau Aykul im Ausgangsverfahren von den österreichischen Behörden weiterhin als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen werde und sie daher ihre Fahrerlaubnis behalte.
- 35 Das vorlegende Gericht führt aus, dass die von Frau Aykul erhobene Klage abzuweisen wäre, wenn das deutsche Recht anzuwenden wäre. Gemäß § 3 Abs. 1 StVG in Verbindung mit § 46 Abs. 1 FeV müsse die zuständige Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweise. Nach § 46 Abs. 5 FeV habe diese Entziehung bei einer im Ausland erteilten Fahrerlaubnis die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im deutschen Hoheitsgebiet Gebrauch zu machen. Im vorliegenden Fall ergebe sich die Ungeeignetheit von Frau Aykul zum Führen von Kraftfahrzeugen aus der Anwendung von § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV in Verbindung mit Punkt 9.2.2 von Anhang 4 zu § 11 FeV. Nach diesen Bestimmungen sei nämlich im Allgemeinen ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wer, wenn er gelegentlich Cannabis konsumiere, unfähig sei, diesen Konsum und das Fahren voneinander zu trennen. Im Ausgangsverfahren gebe es hinreichende Anzeichen für diese Unfähigkeit bei Frau Aykul.
- 36 Das vorlegende Gericht führt außerdem aus, dass die vom nationalen Recht vorgesehenen Reaktionen auf Verkehrsverstöße und Hinweise auf eine fehlende Fahreignung auf drei unterschiedlichen Ebenen erfolgten, und zwar auf strafrechtlicher, auf ordnungswidrigkeitsrechtlicher und auf fahrerlaubnisrechtlicher Ebene. Der vorliegende Fall entspreche der fahrerlaubnisrechtlichen Praxis. Die Fahrerlaubnisbehörden und die Polizeidienststellen gingen von dem Grundsatz aus, dass die deutschen Behörden für die Entziehung von im Ausland erteilten Fahrerlaubnissen zuständig seien, wenn ein in Deutschland begangener Verkehrsverstoß Anzeichen für eine fehlende Fahreignung erkennen lasse.

37 Da das Verwaltungsgericht Sigmaringen Zweifel an der Vereinbarkeit der deutschen Regelung und der deutschen Verwaltungspraxis mit der Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine hat, hat es das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Steht die aus Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 sich ergebende Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine einer nationalen Regelung der Bundesrepublik Deutschland entgegen, nach der das Recht, von einer ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, nachträglich auf dem Verwaltungswege aberkannt werden muss, wenn der Inhaber der ausländischen Fahrerlaubnis mit dieser in Deutschland ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss illegaler Drogen führt und in der Folge, nach den deutschen Bestimmungen, seine Fahreignung nicht mehr besteht?

2. Falls die Frage 1 zu bejahen ist, gilt dies auch, wenn der Ausstellerstaat in Kenntnis der Drogenfahrt untätig bleibt und die vom Inhaber der ausländischen Fahrerlaubnis ausgehende Gefahr daher weiter besteht?

3. Falls die Frage 1 zu verneinen ist, darf die Bundesrepublik Deutschland die Wiedererteilung des Rechts, von der ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, von der Erfüllung der nationalen Wiedererteilungsvoraussetzungen abhängig machen?

4. a) Vermag der Vorbehalt der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips nach Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 ein fahrerlaubnisrechtliches Vorgehen eines Mitgliedstaats anstelle des Ausstellerstaats zu rechtfertigen? Lässt der Vorbehalt zum Beispiel die nachträgliche Aberkennung des Rechts, von der ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, durch eine strafrechtliche Sicherungsmaßregel zu?

b) Wenn Frage 4a bejaht wird, ist, unter Berücksichtigung der Anerkennungspflicht, für die Wiedererteilung des Rechts, von der ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, der die Sicherungsmaßregel verhängende Mitgliedstaat oder der Ausstellerstaat zuständig?

Aus den Gründen:

Zu den Vorlagefragen

Vorbemerkungen

38 Da die vom vorlegenden Gericht gestellten Fragen die Auslegung der Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 betreffen, die die Richtlinie 91/439 aufgehoben und ersetzt hat, ist vorab zu ermitteln, welche Bestimmungen des Unionsrechts auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zeitlich anwendbar sind.

39 Aus dem Vorlagebeschluss geht hervor, dass Frau Aykul die Fahrerlaubnis am 19. Oktober 2007 von den österreichischen Behörden erteilt wurde und dass es das Landratsamt Ravensburg mit seiner Verfügung vom 17. September 2012 wegen Tatsachen, die sich

am 11. Mai 2012 ereignet hatten, ablehnte, die Gültigkeit dieser Fahrerlaubnis im deutschen Hoheitsgebiet anzuerkennen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 wurde die Richtlinie 91/439 zwar erst mit Wirkung zum 19. Januar 2013 aufgehoben, mehrere Bestimmungen der Richtlinie 2006/126, wie etwa ihre Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4, sind gemäß ihrem Art. 18 Abs. 2 jedoch ab dem 19. Januar 2009 anwendbar (vgl. in diesem Sinne Urteil Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 31 [= BA 2012, 154]). Dies ist allerdings nicht bei Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 der Fall, der nicht zu den Bestimmungen zählt, die in Art. 18 Abs. 2 dieser Richtlinie genannt werden.

Daraus folgt, dass zum einen die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 und zum anderen Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439, dessen Inhalt wortgleich in Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 übernommen wurde, auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zeitlich anwendbar sind.

Zu den Fragen 1 und 2 sowie zur Frage 4a

Es ist daran zu erinnern, dass es im Rahmen des durch Art. 267 AEUV eingeführten Verfahrens der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof Aufgabe des Gerichtshofs ist, dem nationalen Gericht eine für die Entscheidung des bei ihm anhängigen Rechtsstreits sachdienliche Antwort zu geben. Hierzu hat er die ihm vorgelegten Fragen gegebenenfalls umzuformulieren (vgl. Urteil Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, Rn. 25 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Zu diesem Zweck kann der Gerichtshof aus dem gesamten vom nationalen Gericht vorgelegten Material, insbesondere der Begründung der Vorlageentscheidung, diejenigen Normen und Grundsätze des Unionsrechts herausarbeiten, die unter Berücksichtigung des Gegenstands des Ausgangsrechtsstreits einer Auslegung bedürfen (vgl. Urteil Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass das vorlegende Gericht mit seinen Fragen 1 und 2 sowie mit seiner Frage 4a, die zusammen zu prüfen sind, wissen möchte, ob die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 sowie Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 dahin auszulegen sind, dass sie einen Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins vorübergehend aufhält, daran hindern, die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers abzulehnen, die in diesem Gebiet nach Erteilung der Fahrerlaubnis stattgefunden hat und die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des erstgenannten Mitgliedstaats geeignet ist, die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen herbeizuführen.

Nach ständiger Rechtsprechung sieht Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerschei-

- ne ohne jede Formalität vor. Diese Bestimmung erlegt den Mitgliedstaaten eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die keinen Ermessenspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um ihr nachzukommen (vgl. in diesem Sinne Urteile Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 40, und Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 43 und 44 [= BA 2012, 256]).
- 46 Zudem geht aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs hervor, dass es Aufgabe des Ausstellermittgliedstaats ist, zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere die Voraussetzungen in Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahreignung, erfüllt sind und ob somit die Erteilung einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist (vgl. in diesem Sinne Urteil Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 45 und 47).
- 47 Haben die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 ausgestellt, sind die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der in dieser Richtlinie aufgestellten Ausstellungsverordnungen nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist nämlich als Beweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber am Tag seiner Ausstellung diese Voraussetzungen erfüllt (vgl. in diesem Sinne Urteil Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 46 und 47).
- 48 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die deutschen Behörden die Voraussetzungen für den Besitz des Führerscheins von Frau Aykul nicht an dem Tag, an dem ihr dieser ausgestellt wurde, in Frage stellten, sondern infolge einer Zuwiderhandlung von Frau Aykul, die im deutschen Hoheitsgebiet nach der Ausstellung dieses Führerscheins stattfand.
- 49 Frau Aykul, deren ordentlicher Wohnsitz in Österreich ist, hat nämlich ihren österreichischen Führerschein nicht nach einer Einschränkung, einer Aussetzung oder einem Entzug der Fahrerlaubnis in Deutschland erhalten. Da sie in Deutschland ein Fahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel geführt hatte, wurde ihr von den deutschen Behörden ihre österreichische Fahrerlaubnis im deutschen Hoheitsgebiet entzogen, und dies, obwohl sich ihr ordentlicher Wohnsitz nicht in Deutschland befand. Aus dem Vorlagebeschluss geht hervor, dass eine solche Maßnahme hinsichtlich einer von einem anderen Mitgliedstaat als der Bundesrepublik Deutschland erteilten Fahrerlaubnis die Wirkung hatte, Frau Aykul das Recht abzuerkennen, von ihrer Fahrerlaubnis im deutschen Hoheitsgebiet Gebrauch zu machen.
- 50 Es ist zu ermitteln, ob eine solche Weigerung durch einen Mitgliedstaat, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Führerscheins anzuerkennen, von den Beschränkungen gedeckt ist, die in Bezug auf den in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 genannten Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine zulässig sind.
- 51 Wie der Generalanwalt in Nr. 65 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, kann insoweit die in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 vorgesehene Beschränkung dieses Grundsatzes im Ausgangsverfahren keine Anwendung finden.
- Aus dem Wortlaut von Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 in Verbindung mit den Erwägungsgründen 1 und 10 dieser Richtlinie geht nämlich hervor, dass diese Beschränkung auf die Situation abzielt, in der der Inhaber eines Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Ausstellermittgliedstaat dieses Führerscheins hat. In einer solchen Situation kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.
- 52 Im vorliegenden Fall befand sich der ordentliche Wohnsitz von Frau Aykul zur Zeit des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens jedoch im Hoheitsgebiet des Staates, der ihren Führerschein ausgestellt hatte, nämlich der Republik Österreich, und nicht im deutschen Hoheitsgebiet. Frau Aykul hielt sich nur vorübergehend in Deutschland auf, als sie am 11. Mai 2012 die Zuwiderhandlung des Fahrens unter dem Einfluss berauschender Mittel beging.
- 53 Hingegen fällt eine Situation wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende in den Anwendungsbereich von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126. Diese Bestimmung, die, wie aus den Rn. 40 und 41 dieses Urteils hervorgeht, auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zeitlich anwendbar ist, sieht vor, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ablehnt, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, und zwar unabhängig davon, ob der Führerschein ausgestellt wurde, bevor die genannte Vorschrift wirksam wurde (vgl. in diesem Sinne Urteil Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 32).
- 54 Während nach dem Wortlaut von Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 nur der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes dafür zuständig ist, auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden, gestattet der Wortlaut von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 jedem Mitgliedstaat, und nicht nur dem Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes, die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins abzulehnen.
- 55 Gewiss hat die Kommission in der mündlichen Verhandlung eine Auslegung von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 vertreten, wonach die Möglichkeit, die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen, nur dem Mitgliedstaat vorbehalten sein sollte, in dem sich der ordentliche Wohnsitz des Inhabers dieses Führerscheins befindet. Nach Ansicht der Kommission verweist nämlich Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439, dessen Wortlaut in

Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 übernommen wurde, auf Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439, in dem vom „Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes“ die Rede ist. Der in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 genannte Mitgliedstaat könne somit nur der Mitgliedstaat sein, in dem sich der ordentliche Wohnsitz des Inhabers des in Rede stehenden Führerscheins befinde.

57 Dieser Auslegung ist jedoch nicht zu folgen. Sowohl der erste als auch der zweite Unterabsatz von Art. 11 Abs. 4 dieser Richtlinie beziehen sich nämlich auf die Einschränkung, die Aussetzung oder den Entzug eines Führerscheins, ohne sich dabei jedoch auf die zu diesem Zweck vom Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes getroffenen Maßnahmen zu beschränken. Der dritte Unterabsatz dieser Bestimmung, der die Aufhebung eines Führerscheins betrifft, knüpft auch nicht an eine solche von diesem Mitgliedstaat getroffene Entscheidung an. Unter diesen Umständen sind, wie der Generalanwalt in den Nrn. 79 bis 82 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, die Bestimmungen von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 selbständig anwendbar, und zwar sowohl in Bezug auf Art. 11 Abs. 2 dieser Richtlinie als auch auf Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439.

58 Sodann hat der Gerichtshof Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439 sowie Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126, der dessen Wortlaut übernommen hat, zwar hauptsächlich im Zusammenhang mit Rechtssachen ausgelegt, in denen es darum ging, ob eine Person, deren Führerschein im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, sich von diesem Mitgliedstaat die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat nach dem Erlass dieser Maßnahme ausgestellten Führerscheins anerkennen lassen kann (vgl. u. a. Urteile Wiedemann und Funk, C-329/06 und C-343/06, EU:C:2008:366 [= BA 2008, 255]; Zerche u. a., C-334/06 bis C-336/06, EU:C:2008:367, sowie Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240). Der Wortlaut dieser Bestimmungen deckt aber auch eine Situation wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende ab, in der der erstgenannte Mitgliedstaat es ablehnt, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat vor der Entscheidung über die Einschränkung, Aussetzung oder den Entzug dieses Führerscheins ausgestellt wurde.

59 Schließlich ist zu bemerken, dass Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 dem Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes des Inhabers eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins gestattet, diesen Führerschein erforderlichenfalls umzutauschen, damit dieser erstgenannte Mitgliedstaat auf diesen Inhaber seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden kann. Aus dieser Bestimmung ergibt sich, dass der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes befugt ist, Maßnahmen der Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis, die ihre Wirkungen in allen Mitgliedstaaten entfalten, zu ergreifen.

Hingegen ist davon auszugehen, dass nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126, der eine solche Möglichkeit des Führerscheinumtauschs nicht vorsieht, ein Mitgliedstaat, wenn er nicht der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes ist, wegen der in seinem Hoheitsgebiet begangenen Zuwiderhandlung des Inhabers eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat erhaltenen Führerscheins nur solche Maßnahmen nach seinen nationalen Rechtsvorschriften ergreifen darf, deren Tragweite auf dieses Hoheitsgebiet beschränkt ist und deren Wirkung sich auf die Ablehnung beschränkt, in diesem Gebiet die Gültigkeit dieses Führerscheins anzuerkennen.

Wie der Generalanwalt in Nr. 83 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, stellt Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 somit eine Ausgestaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes dar, der ausdrücklich in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 und in Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 erwähnt wird. Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 betrifft nämlich Maßnahmen, die in Anwendung der straf- und polizeirechtlichen Vorschriften eines Mitgliedstaats getroffen werden und die die Gültigkeit – im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats – eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins berühren.

Hierzu ist zu bemerken, dass der Gerichtshof bereits entschieden hat, dass ein Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Zuwiderhandlung begangen wird, allein dafür zuständig ist, diese zu ahnden, indem er gegebenenfalls eine Maßnahme des Entzugs, eventuell verbunden mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, verhängt (vgl. Urteil Weber, C-1/07, EU:C:2008:640, Rn. 38 [= BA 2009, 93]).

Im Ausgangsverfahren ist festzustellen, dass die Tatsache, dass Frau Aykul am 11. Mai 2012 ein Fahrzeug unter dem Einfluss eines berauschenden Mittels führte, zunächst die Eröffnung eines strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens gegen sie durch die Staatsanwaltschaft Ravensburg zur Folge hatte, das schlussendlich eingestellt wurde.

Des Weiteren geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass die Stadt Leutkirch gegen Frau Aykul wegen des Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss berauschender Mittel eine Geldbuße und ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat verhängte. Schließlich entzog ihr das Landratsamt Ravensburg als zuständige Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis auf der Grundlage der deutschen fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften. Wenn Zweifel an der Fahreignung des Inhabers eines Führerscheins auftreten, ist gemäß diesen Rechtsvorschriften eine Überprüfung dieser Eignung vorgesehen, und wenn festgestellt wird, dass diese fehlt, ist die zuständige Verwaltung verpflichtet, die fragliche Fahrerlaubnis zu entziehen. Nach der Praxis zu diesen Rechtsvorschriften halten sich die deutschen Behörden für den Entzug einer im Ausland erteilten Fahrerlaubnis zuständig, wenn bei einem in Deutschland begangenen Verkehrsverstoß Anzeichen für eine fehlende Fahreignung bekannt werden.

- 65 Unter Verweis auf den Vorbehalt bezüglich des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 und Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Führerscheinmangel mangels Eignung des Inhabers eines Führerscheins zum Führen von Kraftfahrzeugen somit nicht als strafrechtliche Sicherungsmaßregel und somit als vom Vorbehalt gedecktes Strafrecht betrachtet werden könne.
- 66 Hierzu genügt die Feststellung, dass die Bestimmungen, auf die sich die Kommission bezieht, nicht nur die straf-, sondern auch die polizeirechtlichen Vorschriften betreffen. Zudem ist die in den Rn. 60 und 61 dieses Urteils angeführte Möglichkeit, die Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 einem Mitgliedstaat einräumt, die Anerkennung der Gültigkeit eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins wegen der in seinem Hoheitsgebiet begangenen Zuwiderhandlung des Inhabers dieses Führerscheins abzulehnen, auch nicht auf die in Anwendung des Strafrechts des erstgenannten Mitgliedstaats getroffenen Maßnahmen beschränkt. Die Sanktion einer im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats begangenen Zuwiderhandlung kann nämlich je nach Art und Schwere der Zuwiderhandlung und entsprechend der gerichtlichen Organisation des Staates, der eine Unterscheidung von behördlichen und gerichtlichen Handlungen vorsehen kann oder auch nicht, unterschiedliche Formen annehmen.
- 67 Wie der Generalanwalt in Nr. 104 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, entschied sich die Strafverfolgungsbehörde, obwohl die von Frau Aykul begangene Zuwiderhandlung sowohl strafrechtlich als auch verwaltungsrechtlich geahndet werden konnte, das ursprünglich gegen sie eingeleitete strafrechtliche Ermittlungsverfahren einzustellen. Dieselbe Zuwiderhandlung veranlasste dagegen die zuständige Fahrerlaubnisbehörde, nämlich das Landratsamt Ravensburg, ihr die Fahrerlaubnis zu entziehen.
- 68 Daraus folgt, dass eine Verfügung wie die des Landratsamts Ravensburg vom 17. September 2012, mit der Frau Aykul ihre Fahrerlaubnis entzogen wurde, zu den Maßnahmen gehört, die ein Mitgliedstaat auf der Grundlage von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 treffen kann.
- 69 Außerdem ist festzustellen, dass es dem Gemeinwohlziel der Union, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, das die Richtlinie 2006/126 gerade verfolgt, zuwiderlaufen würde, einen Mitgliedstaat zu zwingen, die Gültigkeit eines Führerscheins in einer Situation wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden bedingungslos anzuerkennen (vgl. in diesem Sinne Urteil Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, Rn. 51 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 70 Die einem Mitgliedstaat eingeräumte Möglichkeit, dem Inhaber eines Führerscheins wegen einer auf seinem Hoheitsgebiet begangenen Zuwiderhandlung die Erlaubnis zu entziehen, in diesem Gebiet zu fahren, stellt nämlich gewiss eine Beschränkung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine dar. Allerdings ist diese Beschränkung, mit der

die Gefahr von Verkehrsunfällen verringert werden kann, geeignet, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, was im Interesse aller Bürger ist.

Nach alledem ist auf die Fragen 1 und 2 sowie auf die Frage 4a zu antworten, dass die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass sie einen Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins vorübergehend aufhält, nicht daran hindern, die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers abzulehnen, die in diesem Gebiet nach Ausstellung des Führerscheins stattgefunden hat und die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des erstgenannten Mitgliedstaats geeignet ist, die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen herbeizuführen.

Zu den Fragen 3 und 4b

Mit seinen Fragen 3 und 4b, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob der Mitgliedstaat, der es ablehnt, die Gültigkeit eines Führerscheins in einer Situation wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden anzuerkennen, dafür zuständig ist, die Bedingungen festzulegen, die der Inhaber dieses Führerscheins erfüllen muss, um das Recht wiederzuerlangen, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren.

Hierzu hat der Gerichtshof zwar wiederholt entschieden, wie aus Rn. 46 dieses Urteils hervorgeht, dass es allein Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats ist, zu prüfen, ob die vom Unionsrecht verlangten Mindestvoraussetzungen, insbesondere die Voraussetzungen hinsichtlich der Fahreignung, erfüllt sind (vgl. in diesem Sinne Urteil Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 45). Im Ausgangsverfahren wurde jedoch die Fahreignung nicht bei der Ausstellung des Führerscheins, sondern infolge einer von der Inhaberin dieses Führerscheins nach dessen Ausstellung begangenen Zuwiderhandlung in Frage gestellt, deren Ahndung ihre Wirkungen nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats entfaltet hat, in dem diese Zuwiderhandlung begangen wurde.

Daher ist davon auszugehen, dass es Aufgabe der Behörden des Mitgliedstaats ist, in dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde, zu ermitteln, ob der Inhaber des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zum Fahren in seinem Hoheitsgebiet wieder geeignet ist.

Da nämlich, wie die polnische Regierung im Wesentlichen vorträgt, die Weigerung eines Mitgliedstaats, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins anzuerkennen, auf nationalen Regeln beruht, die es nicht zwangsläufig in den Rechtsvorschriften des Ausstellermitgliedstaats gibt, erscheint es schwerlich vorstellbar, dass die Rechtsvorschriften dieses letztgenannten Staates selbst Bedingungen vorsehen, die der Inhaber eines Führerscheins erfüllen müsste, um das Recht wiederzuerlangen, im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats zu fahren.

- 76 Es ist jedoch hervorzuheben, dass sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt, dass sich ein Mitgliedstaat nicht auf Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 berufen kann, um auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Führerscheins zu versagen, wenn auf den Inhaber dieses Führerscheins im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eine einschränkende Maßnahme angewandt wurde (vgl. in diesem Sinne Urteil Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 50 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 77 Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 2006/126 eingeführten Systems darstellt, würde nämlich geradezu negiert, hielte man einen Mitgliedstaat für berechtigt, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (vgl. in diesem Sinne Urteil Kapper, C-476/01, EU:C:2004:261, Rn. 77 [= BA 2004, 450]; Beschluss Kremer, C-340/05, EU:C:2006:620, Rn. 30 [= BA 2007, 238], sowie Urteile Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 57, und Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 78).
- 78 Es ist letztlich Sache des vorlegenden Gerichts, das für die Beurteilung des Sachverhalts des Ausgangsrechtsstreits und die Auslegung des nationalen Rechts allein zuständig ist, zu untersuchen, ob sich im vorliegenden Fall die Bundesrepublik Deutschland durch die Anwendung ihrer eigenen Regeln in Wirklichkeit nicht unbegrenzt der Anerkennung des Führerscheins von Frau Aykul entgegenstellt. In dieser Hinsicht ist es auch seine Aufgabe, zu überprüfen, ob die von den deutschen Rechtsvorschriften vorgesehenen Voraussetzungen dafür, dass eine Person in der Situation wie der von Frau Aykul das Recht wiedererlangen kann, im deutschen Staatsgebiet zu fahren, den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten und insbesondere nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung des von der Richtlinie 2006/126 verfolgten Ziels, das in der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr besteht, angemessen und erforderlich ist.
- 79 Jedoch ist der Gerichtshof, der dazu aufgerufen ist, dem nationalen Gericht zweckdienliche Antworten zu geben, befugt, dem vorlegenden Gericht auf der Grundlage der Akten des Ausgangsverfahrens und der vor ihm abgegebenen schriftlichen und mündlichen Erklärungen Hinweise zu geben, die diesem Gericht eine Entscheidung ermöglichen (vgl. in diesem Sinne Urteil Wiering, C-347/12, EU:C:2014:300, Rn. 63 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 80 Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass Frau Aykul, der ihre österreichische Fahrerlaubnis im deutschen Hoheitsgebiet entzogen wurde, über die Möglichkeit verfügt, die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland mit der österreichischen Fahrerlaubnis neu zu beantragen. Im Anhang zu seiner Verfügung vom 17. September 2012 wies das Landratsamt Ravensburg sie nämlich darauf hin, dass ihre Fahreignung auf der Grundlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung in Deutschland anerkannt werden könne, und dass die Erstellung eines solchen Gutachtens in der Regel vom Nachweis abhängig sei, dass die betreffende Person während eines Jahres keine berauschenden Mittel konsumiere.
- 81 Außerdem geht aus der schriftlichen Antwort der deutschen Regierung auf eine vom Gerichtshof gestellte Frage hervor, dass, selbst wenn ein solches medizinisch-psychologisches Gutachten nicht vorliegt, das Recht, in Deutschland von einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, vollständig wiedererlangt wird, wenn nach Ablauf einer bestimmten Frist die Eintragung des Eignungsmangels aus dem in § 29 Abs. 1 genannten Fahreignungsregister getilgt worden ist. Im Fall von Frau Aykul geht aus den von der deutschen Regierung gemachten Angaben hervor, dass gemäß dieser Bestimmung die Tilgungsfrist angesichts der Art der begangenen Zuwiderhandlung fünf Jahre betragen müsste. So könne die Betroffene erneut von ihrer Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch machen, ohne ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorlegen zu müssen.
- 82 In Anbetracht dieser Angaben, deren Überprüfung Sache des vorlegenden Gerichts ist, ist festzustellen, dass die deutschen Bestimmungen der Anerkennung des Führerscheins von Frau Aykul offenbar nicht unbegrenzt entgegenstehen.
- 83 Außerdem erscheint die Tatsache, dass die Wiedererlangung des Rechts, in Deutschland ein Kraftfahrzeug zu führen, durch Frau Aykul von der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, dessen Erstellung den Nachweis der Abstinenz von jeglichem Konsum berauschender Mittel während der Dauer eines Jahres voraussetzt, oder vom Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren abhängig gemacht wird, als ein wirksames und zum Ziel der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr im Verhältnis stehendes Präventionsmittel.
- 84 Nach alledem ist auf die Fragen 3 und 4b zu antworten, dass der Mitgliedstaat, der es ablehnt, die Gültigkeit eines Führerscheins in einer Situation wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden anzuerkennen, dafür zuständig ist, die Bedingungen festzulegen, die der Inhaber dieses Führerscheins erfüllen muss, um das Recht wiederzuerlangen, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu untersuchen, ob sich der fragliche Mitgliedstaat durch die Anwendung seiner eigenen Regeln in Wirklichkeit nicht unbegrenzt der Anerkennung des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins entgegenstellt. In dieser Hinsicht ist es auch seine Aufgabe, zu überprüfen, ob die von den Rechtsvorschriften des erstgenannten Mitgliedstaats vorgesehenen Voraussetzungen gemäß dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung des von der Richtlinie 2006/126 verfolgten Ziels, das in der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr besteht, angemessen und erforderlich ist.

33. Zu den Anforderungen an die Beweiswürdigung bei Prüfung des bedingten Vorsatzes bei einer Trunkenheitsfahrt.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 9. April 2015 – 4 StR 401/14 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen gefährlicher Körperverletzung in zwei Fällen, vorsätzlichen Vollrausches, vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit Nötigung, vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr und wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren verurteilt und eine Sperre von zwei Jahren für die Erteilung der Fahrerlaubnis angeordnet. Die Revision des Angeklagten gegen dieses Urteil ist mit der allgemeinen Sachrüge begründet; die Nichtanordnung einer Unterbringung nach § 64 StGB ist vom Revisionsangriff ausgenommen worden.
- 2 Das Rechtsmittel hat Erfolg, soweit das Landgericht den Angeklagten wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr (Fall II. 4. der Urteilsgründe) verurteilt hat; im Übrigen ist das Rechtsmittel [...] unbegründet.

Aus den Gründen:

- 3 I. Soweit für die Verurteilung im Fall II. 4. der Urteilsgründe von Bedeutung, hat das Landgericht folgende Feststellungen und Wertungen getroffen:
- 4 1. Am späten Vormittag des 27. April 2013 hielt sich der alkoholranke Angeklagte in erheblich alkoholisiertem Zustand auf dem Hofgelände des „R.“ in B. auf, wo sich viele Bars und Clubs befinden. Nach einer verbalen Auseinandersetzung mit unbekannt gebliebenen Personen, bei der er sich bei 12 Grad Celsius Außentemperatur die Oberbekleidung vom Körper riss, setzte sich der Angeklagte in einen Pkw und fuhr mit diesem gegen 11.30 Uhr mit nicht angepasster Geschwindigkeit mehrfach über das private Hofgelände, wobei er das Fahrzeug wiederholt mit Handbremsen kehren und quietschenden Reifen wendete. Dabei fuhr er auch auf den im Innern eines geöffneten Werktores stehenden Zeugen Z. zu. Obwohl die unbekannt gebliebene Personengruppe ihn wegen seiner Alkoholisierung mehrfach aufzuhalten versuchte, verließ der Angeklagte mit dem Pkw das Gelände und befuhr öffentliche Straßen, bis er durch Polizeibeamte gestoppt werden konnte. Der Angeklagte wusste, dass er nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis war und nahm zumindest billigend in Kauf, dass er infolge seiner alkoholischen Beeinflussung nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Eine ihm um 13.05 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,24 ‰ und den Nachweis der Einnahme von Cannabinoiden. Er war aufgrund der Mischintoxikation vermindert schulfähig.
- 5 2. Das Landgericht hat angenommen, der Angeklagte habe hinsichtlich der absoluten Fahruntüchtigkeit zumindest mit Eventualvorsatz gehandelt. Dies er-

gebe sich schon daraus, dass der Zeuge Z. ausgesagt habe, die Personengruppe habe den Angeklagten gerade auch wegen seiner deutlichen Alkoholisierung zum Anhalten und Aussteigen bewegen wollen.

II. Die Beweiswürdigung zum bedingten Vorsatz der Trunkenheitsfahrt hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand; sie ist lückenhaft.

1. Ob der Täter des § 316 StGB bedingten Vorsatz hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit hat, richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen. Diese verlangen nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass der Täter den Eintritt des tatbestandlichen Erfolges als möglich und nicht ganz fernliegend erkennt, ferner dass er ihn billigt oder sich um des erstrebten Zieles willen zumindest mit der Tatbestandsverwirklichung abfindet (BGH, Urteil vom 9. Mai 1990 – 3 StR 112/90, BGHR StGB § 15 Vorsatz, bedingter 7 m.w.N.). Eine Bestrafung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr setzt daher voraus, dass der Fahrzeugführer seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit kennt oder zumindest mit ihr rechnet und sich damit abfindet (vgl. nur Brandenburgisches OLG, Blutalkohol 50, 138 <2013>; OLG Hamm, NZV 2005, 161 [= BA 2005, 390], jeweils m.w.N.; SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 316 Rn. 32; LK-StGB/König, 12. Aufl., § 316 Rn. 186; Fischer, StGB, 62. Aufl., § 316 Rn. 44). Maßgeblich ist, ob der Fahrzeugführer eine so gravierende Beeinträchtigung seiner Leistungsfähigkeit zumindest für möglich hält und sich mit ihr abfindet oder billigend in Kauf nimmt, dass er den im Verkehr zu stellenden Anforderungen nicht mehr genügt (MüKo-StGB/Groeschke, 1. Aufl., § 316 Rn. 83). Absolute Grenzwerte müssen vom Vorsatz nicht umfasst sein, da es sich bei ihnen nicht um Tatbestandsmerkmale, sondern um Beweisregeln handelt (Groeschke a.a.O.; ebenso SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 316 Rn. 32; LK-StGB/König, 12. Aufl., § 316 Rn. 188).

2. Vom Vorliegen eines bedingten Vorsatzes muss sich der Tatrichter – wie vom Vorliegen der übrigen Tatbestandsmerkmale auch – auf der Grundlage einer Gesamtschau aller objektiven und subjektiven Tatumstände überzeugen (§ 261 StPO). Dabei hat er in seine Erwägungen auch diejenigen Umstände einzubeziehen, die seine Überzeugung vom Vorliegen eines bedingten Vorsatzes in Frage stellen könnten (st. Rspr.; vgl. nur Senatsurteil vom 22. März 2012 – 4 StR 558/11, BGHSt 57, 183, Tz. 33 m.w.N. <zum bedingten Tötungsvorsatz>). Andererseits ist er in diesem Zusammenhang auch durch den Zweifelssatz nicht gehalten, zu Gunsten des Täters Tatvarianten zu unterstellen, für deren Vorliegen keine zureichenden tatsächlichen Anhaltspunkte vorhanden sind (vgl. nur BGH, Urteil vom 24. Januar 2008 – 5 StR 253/07, NStZ 2008, 575 m.w.N.) oder auf die sich der Angeklagte selbst nicht berufen hat (Senatsurteile vom 12. Januar 2012 – 4 StR 499/11, Tz. 5 m.w.N.; Urteil vom 11. April 2002 – 4 StR 585/01, NStZ-RR 2002, 243). Unter welchen Voraussetzungen er zu welcher Schlussfolgerung und Überzeugung kommen muss, kann ihm nicht vorgeschrieben werden; an Beweisregeln ist er insofern nicht gebunden (BGH, Urteil vom 9. Februar

1957 – 2 StR 508/56, BGHSt 10, 208, 210; Senatsbeschluss vom 19. August 1993 – 4 StR 627/92, BGHSt 39, 291, 295). Dementsprechend ist auch die revisionsgerichtliche Prüfung darauf beschränkt, ob das Ergebnis des Trichters hinsichtlich der Annahme bedingten Vorsatzes auf möglichen Schlüssen beruht (SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 316 Rn. 34). Nach Auffassung des Senats ergibt sich daraus Folgendes:

- 9 3. Zwar gibt es keinen naturwissenschaftlich oder medizinisch gesicherten Erfahrungssatz, dass derjenige, der eine Alkoholmenge trinkt, die zu einer die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit übersteigenden Blutalkoholkonzentration führt, seine Fahruntüchtigkeit auch erkennt (Senatsbeschluss vom 25. August 1983 – 4 StR 452/83, VRS 65, 359; KG Berlin, VRS 126, 95 [= BA 2014, 351]; Brandenburgisches OLG, Blutalkohol 50, 138 <2013>; Blutalkohol 47, 426 <2010>; VRS 117, 195 <2009> [= BA 2010, 33]; OLG Hamm, Blutalkohol 49, 164 <2012>; VRS 107, 431 <2004>; NZV 1999, 92; OLG Düsseldorf, Blutalkohol 47, 428 <2010>; OLG Stuttgart, NStZ-RR 2011, 187; Blutalkohol 47, 139 <2010>; OLG Köln, DAR 1999, 88; DAR 1997, 499; in einer nicht tragenden Erwägung abweichend OLG Celle, NZV 2014, 283). Bei Prüfung der Frage, ob ein Fahrzeugführer den Tatbestand des § 316 StGB bedingt vorsätzlich verwirklicht hat, ist aber eine solche Blutalkoholkonzentration ein gewichtiges Beweisanzeichen für das Vorliegen vorsätzlichen Handelns. Diese in Rechtsprechung und Schrifttum (eingehende Nachweise bei LK-StGB/König, 12. Aufl., § 316 Rn. 191 ff.) nahezu einhellig vertretene Auffassung ändert aber nichts an der Geltung des Grundsatzes der freien richterlichen Beweiswürdigung gemäß § 261 StPO, wonach der Tatrichter den Grad der Alkoholisierung mit dem ihm zukommenden Gewicht – für sich genommen oder zusammen mit anderen Indizien – in seine Überzeugungsbildung vom Vorliegen bedingt vorsätzlichen oder fahrlässigen Handelns einzubeziehen hat.

- 10 Der Tatrichter ist deshalb durch § 261 StPO nicht gehindert anzunehmen, dass eine Blutalkoholkonzentration umso eher für eine vorsätzliche Tat spricht, je höher sie ist (vgl. BGH, Beschluss vom 25. August 1983 – 4 StR 452/83, VRS 65, 359, 361). Er muss sich jedoch bewusst sein, dass er sich lediglich auf ein (widerlegbares) Indiz stützt, das zwar gewichtig ist, aber im Einzelfall der ergänzenden Berücksichtigung anderer Beweismstände bedürfen kann. Will er die Annahme bedingten Vorsatzes damit begründen, dass ein Täter mit einer hohen Blutalkoholkonzentration im Allgemeinen weiß, dass er große Mengen Alkohol getrunken hat, so dass sich ihm die Möglichkeit einer Fahruntüchtigkeit aufdrängt, muss er erkennen lassen, dass er lediglich einen Erfahrungssatz mit einer im konkreten Fall widerlegbaren Wahrscheinlichkeitsaussage zur Anwendung bringt, nicht aber einen wissenschaftlichen Erfahrungssatz (vgl. dazu BGH, Beschluss vom 4. März 1988 – 3 StR 518/87, BGHR StPO § 261 Erfahrungssatz 2). Es ist deshalb einerseits nicht ausgeschlossen, dass der Vorwurf bedingt vorsätzlichen Handelns trotz Aufnahme einer erheblichen

Alkoholmenge im konkreten Fall – etwa wegen eines länger zurückliegenden Zeitraums der Alkoholaufnahme oder bei Konsum von Mixgetränken mit unbekanntem Alkoholanteil – als entkräftet angesehen werden kann (vgl. Senatsbeschluss vom 15. November 1990 – 4 StR 486/90, NZV 1991, 117 <BAK von 2,4 ‰ bei Entschluss zur Fahrt>; vgl. zur Erforderlichkeit von Feststellungen zu Trinkverlauf und Trinkende auch Senatsbeschluss vom 23. September 2006 – 4 StR 322/06, Blutalkohol 44, 35 <2007>). Andererseits kann – wenn keine Besonderheiten vorliegen – auch im Einzelfall schon allein die die Aufnahme einer die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰ nur knapp überschreitenden Alkoholmenge dem Tatrichter die Überzeugung von einer vorsätzlichen Tatbegehung verschaffen (vgl. OLG Koblenz, NZV 2008, 304; 2001, 357 m. Anm. Scheffler, Blutalkohol 38, 468 <2001>; OLG Celle, NZV 2014, 283; OLG Düsseldorf, NZV 1994, 367; vgl. auch Senatsbeschluss vom 25. August 1983 – 4 StR 452/83, VRS 65, 359, 361). Schematische Erwägungen der obergerichtlichen Rechtsprechung etwa dahin, die Notwendigkeit ergänzender Feststellungen zur Begründung des bedingten Vorsatzes bestehe vornehmlich im Bereich von Blutalkoholkonzentrationen zwischen 1,10 und 2,00 ‰ und nehme daher mit der Höhe der festgestellten BAK „reziprok“ ab (so OLG Düsseldorf, NZV 1994, 367), vermögen, zumal sie in dieser Allgemeinheit nicht zutreffen, die Würdigung der Beweisanzeichen des konkreten Einzelfalles nicht zu ersetzen.

4. Nicht vereinbar mit den vorgenannten Grundsätzen ist ferner die obergerichtliche Rechtsprechung, soweit sie annimmt, bei weit über dem Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegenden Blutalkoholwerten verringere sich die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit in einer den Vorsatz ausschließenden Weise und es trete (erneut) vorsatzausschließender Glaube an die Fahrtüchtigkeit ein (so etwa KG Berlin, NStZ-RR 2015, 91; 2014, 321; Brandenburgisches OLG, Blutalkohol 47, 33 <2010>; OLG Zweibrücken, Blutalkohol 37, 191 (2000); OLG Hamm, NZV 1999, 92). Denn diese Auffassung beruht auf einem nicht vorhandenen Erfahrungssatz (OLG Düsseldorf, NZV 1994, 367, 368; Nehm, Festschrift Salger 1995, S. 115, 118 f.; Tolksdorf, 33. VGT 1995, S. 79, 82). Vielmehr beseitigt eine bei steigender Blutalkoholkonzentration möglicherweise eintretende Selbstüberschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit nicht die Kenntnis, eine große Menge Alkohol im Blut zu haben und nach den geltenden Regeln deshalb nicht mehr fahren zu dürfen. Dass bei Blutalkoholkonzentrationen von mehr als 2 ‰ die Steuerungsfähigkeit bzw. das Hemmungsvermögen erheblich herabgesetzt sein kann, ändert daher regelmäßig nichts an der für den Vorsatz allein maßgeblichen Einsicht, dass das Fahren im öffentlichen Verkehr in diesem Zustand verboten ist. Dass der Fahruntüchtige möglicherweise hofft, die vorgesehene Fahrstrecke unfallfrei bewältigen zu können, lässt den Vorsatz unberührt. Erst wenn durch den Grad der Trunkenheit die Einsichtsfähigkeit nachhaltig beeinträchtigt ist, kommt ein Vorsatzausschluss in Betracht.

- 12 5. Gemessen daran hat die Strafkammer ihre Überzeugung vom Vorliegen bedingten Vorsatzes hinsichtlich der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit nicht hinreichend begründet.
- 13 a) Zwar spricht die festgestellte Alkoholisierung von 1,24 ‰ grundsätzlich für die Kenntnis des Angeklagten von seiner Fahruntüchtigkeit. Indes schließt die Strafkammer die Feststellung, dass der Angeklagte mit zumindest bedingtem Vorsatz gehandelt hat, allein aus dem Umstand, dass die Personengruppe den Angeklagten wegen seiner deutlichen Alkoholisierung zum Anhalten und Aussteigen zu bewegen versucht habe. Das Urteil enthält aber keinerlei Feststellungen dazu, dass der Angeklagte diese Anhalteversuche überhaupt bemerkt und den Grund hierfür erkannt hat. Zum Trinkverlauf und insbesondere zum Trinkende hat das Landgericht keine Feststellungen getroffen, obwohl diese angesichts der festgestellten Tatzeit von Bedeutung sein konnten. Auch das sonst auffällige Verhalten des Angeklagten hat das Landgericht zur Begründung des Vorsatzes nicht herangezogen. Daher erweist sich die Beweiswürdigung als lücken- und damit rechtsfehlerhaft.
- 14 b) Die Aufhebung des Urteils im Fall II. 4. der Urteilsgründe, die auch die (rechtsfehlerfreie) tateinheitliche Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis erfasst, zieht die Aufhebung des Ausspruchs über die Gesamtstrafe und des Maßregelausspruchs nach sich (BGH, Urteil vom 09. April 2015 – 4 StR 401/14 –, Rn. 13, juris).

34. 1. Die von dem Tatgericht gezogene Schlussfolgerung, eine vier Jahre zurückliegende Vorverurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr habe den Angeklagten so nachdrücklich gewarnt, dass er bei der neuerlichen Tat seine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zumindest billigend in Kauf genommen hat, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

2. Einer detaillierten Darstellung der Feststellungen des vorangegangenen Urteils bedarf es, wenn dies nicht außergewöhnliche Umstände erfordern, nicht.

Kammergericht Berlin,
Urteil vom 24. November 2014
– (3) 121 Ss 155/14 (115/14) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 20,- Euro verurteilt. Zugleich hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von acht Monaten festgesetzt. Die Berufung des Angeklagten hat das Landgericht mit dem angefochtenen Urteil verworfen. Es hat festgestellt, dass der Angeklagte, der bereits im Jahr 2009 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr verurteilt worden war, am Tattag mit einer Blutalkoholkonzen-

tration von zumindest 1,8 Promille am Steuer eines PKW öffentliches Straßenland befuhr und sodann an einer innerstädtischen Ampel bei rotem Licht einschloß und erst nach einigen Schaltphasen durch andere Verkehrsteilnehmer geweckt werden konnte. Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit dem Rechtsmittel der Revision. Die Revision hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Soweit sich die Revision gegen das im Urteil festgestellte objektive Tatgeschehen und namentlich die Fahrereigenschaft des Angeklagten wendet, ist sie [...] unbegründet.

2. Das Rechtsmittel bleibt auch im Übrigen ohne Erfolg.

a) Die Urteilsfeststellungen tragen die Würdigung, dass der Angeklagte das Vergehen der Trunkenheit im Verkehr vorsätzlich begangen hat. Denn das Urteil teilt mit, der Angeklagte habe das Kraftfahrzeug in Kenntnis „der berauschenden Wirkung alkoholischer Getränke und deren negativen Auswirkungen auf seine Fahrtüchtigkeit“ geführt.

b) Das Landgericht hat die zu diesen Feststellungen führenden Beweise auch rechtsfehlerfrei gewürdigt.

aa) Die Beweiswürdigung ist Sache des Tatrichters, der sich unter dem umfassenden Eindruck der Hauptverhandlung ein Urteil über die Schuld oder Unschuld des Angeklagten zu bilden hat (§ 261 StPO). Die Überzeugungsbildung des Tatrichters prüft das Revisionsgericht nur darauf, ob sie auf rechtsfehlerhaften Erwägungen beruht. Dies ist namentlich der Fall, wenn sie mit gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen oder unbezweifelbarem Erfahrungswissen unvereinbar ist, Widersprüche oder sonstige Verstöße gegen die Gesetze der Logik enthält oder Lücken aufweist, sich insbesondere nicht mit nahe liegenden alternativen Geschehensabläufen befasst, obwohl sich dies nach dem Beweisergebnis aufdrängt (vgl. BGH NJW 2007, 384). Die tatsächlichen Schlussfolgerungen des Tatrichters müssen nicht zwingend sein; es genügt, dass sie möglich und nachvollziehbar sind und das Tatgericht von ihrer Richtigkeit überzeugt ist (vgl. BGH NStZ 2014, 451).

Für die Würdigung der inneren Tatseite bei den §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB ist darüber hinaus anerkannt, dass bei einer die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit weit übersteigenden Alkoholisierung zwar die Annahme nahe liegt, der Täter habe die Auswirkungen seines Trinkens zumindest billigend in Kauf genommen. Allerdings ist auch dem Umstand Rechnung zu tragen, dass bei steigender Alkoholisierung die Kritik- und Erkenntnisfähigkeit in aller Regel abnimmt. Daher gibt es auch keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahrunsicherheit erkennt, so dass allein von der Höhe der Blutalkoholkonzentration nicht ohne Weiteres auf eine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung geschlossen werden kann (vgl. Senat VRS 126, 95 [= BA 2014, 351]; Beschluss vom 26.

November 1997 – (3) 1 Ss 272/97 (93/97) – juris; Brandenburgisches OLG VRS 117, 195 [= BA 2010, 33]). Deswegen kann die tatrichterliche Überzeugung von einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt nur auf eine Würdigung aller Umstände des Einzelfalles gestützt werden (vgl. Senat VRS 80, 448 [= BA 1991, 186]; 126, 95). Einschlägige Vorverurteilungen können – gegebenenfalls neben weiteren Umständen – Anlass zur Annahme vorsätzlicher Tatbegehung geben (vgl. OLG Celle NZV 1996, 204 [= BA 1996, 229]; StraFo 1998, 278; OLG Frankfurt NSTZ-RR 1996, 85).

bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze ist die Schlussfolgerung, der Angeklagte habe vorsätzlich gehandelt, revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

Das Urteil teilt mit, dass der Angeklagte sich nicht eingelassen hat, so dass die Kammer keine Feststellungen zu den Umständen, namentlich dem Zeitpunkt und der Menge des Alkoholkonsums, treffen konnte. Auch die Täterpersönlichkeit konnte das Landgericht nur bedingt aufklären. Das Landgericht hat auf den Vorsatz unter anderem jedoch daraus geschlossen, dass der Angeklagte bereits im Juli 2009 und damit weniger als vier Jahre vor der neuerlichen Tat wegen – fahrlässiger – Trunkenheit im Verkehr verurteilt worden war, wobei ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine achtmonatige Sperrfrist angeordnet worden war. Die Kammer hat aus diesem Umstand gefolgert, dass dem Angeklagten „bekannt und bewusst war, dass die konsumierte – den Grenzwert erheblich übersteigende – Alkoholmenge zur Fahruntüchtigkeit führt, so dass er die Auswirkungen seines Trinkens und die daraus resultierende von ihm ausgehende Gefährdung der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs zumindest billigend in Kauf genommen hat“. Die von der Strafkammer gezogene Schlussfolgerung, die Vorverurteilung habe den Angeklagten über die Wirkung des Alkohols aufgeklärt und ihn zugleich nachdrücklich und gewissermaßen anhaltend gewarnt, ist möglich und nachvollziehbar (vgl. auch Fischer, StGB 61. Aufl., § 316 Rn. 45 m.w.N.); zwingend braucht sie, wie dargelegt, nicht zu sein (vgl. BGH NSTZ 2014, 451).

Es bedurfte auch nicht der Darlegung der genauen Umstände der einschlägigen Vorverurteilung. Als Grundlage für den von der Strafkammer gezogenen Schluss reicht es aus, dass der Angeklagte bereits einmal strafgerichtlich verurteilt werden musste, weil er ein Kraftfahrzeug in alkoholbedingt fahrunsicheren Zustand geführt hatte. Ebendies ergibt sich aus der Mitteilung des verwirklichten Tatbestands (§ 316 Abs. 2 StGB). Dem widerspricht auch nicht die Entscheidung des OLG Celle (NZV 1998, 123). Zwar tritt darin die Auffassung zutage, das Urteil müsse den der Vorverurteilung zugrunde liegenden Sachverhalt feststellen, wenn daraus Schlussfolgerungen gezogen werden sollen. Dies betraf indes eine Vorverurteilung wegen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB, und für das Revisionsgericht war – nachvollziehbar – unklar, ob dem Urteil überhaupt eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB) zugrunde gelegen hatte. Diese Unklarheit besteht hier nicht.

cc) Die Beweiswürdigung ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt fehlerhaft, das Landgericht habe den Erfahrungssatz unberücksichtigt gelassen, demzufolge steigende Alkoholisierung die Kritik- und Erkenntnisfähigkeit in aller Regel einschränkt. Das Landgericht hat sich mit dieser Möglichkeit vielmehr ausdrücklich auseinandergesetzt und sie rechtsfehlerfrei verneint. Es hat berücksichtigt, dass die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten bei Fahrtantritt „über 2,0 Promille“ (genau wäre gewesen: 2,2 Promille) betragen haben könnte. Aus im Einzelnen dargelegten weiteren Umständen hat es aber gefolgert, dass auch diese hohe Alkoholisierung der zumindest bedingt vorsätzlichen Tatbegehung nicht entgegensteht. Dabei hat sich die Kammer auf die „ärztlich festgestellte Leistungsfähigkeit des Angeklagten“ bezogen, derzufolge die alkoholische Beeinflussung zwar deutlich war, die kognitiven und voluntativen Fähigkeiten jedoch weitgehend unbeeinträchtigt waren. Die Kammer hat sich auch mit den durch einen Zeugen berichteten „leichten Schwankbewegungen“ des Angeklagten und dem Umstand, dass er am Steuer bei laufendem Motor eingeschlafen ist, befasst. Dass es aus beiden Umständen nicht auf eine erhebliche und der vorsätzlichen Tatbegehung entgegenstehende alkoholische Beeinträchtigung geschlossen hat, ist revisionsrechtlich wiederum nicht zu beanstanden.

35.1. Eine Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch ist nur wirksam, wenn die erstinstanzlichen Schuldfeststellungen eine hinreichende Grundlage für die Strafzumessung enthalten. Dies ist nicht der Fall, wenn sie den Unrechts- und Schuldgehalt der Tat nicht oder nur unzureichend erkennen lassen. Denn zum Schuldpruch zählen nicht nur diejenigen Tatsachen, durch die die gesetzlichen Merkmale des dem Angeklagten zur Last gelegten Straftatbestandes verwirklicht werden, sondern auch Tatumstände, die nur den Schuldumfang beschreiben, ohne für die rechtliche Bewertung der Tat von Bedeutung zu sein, weshalb auch diese, das geschichtliche Tatgeschehen näher beschreibenden Umstände an der durch die Beschränkung bewirkten Bindungswirkung teilhaben (Anschluss an BGHSt 33, 59; BayObLGSt 1994, 98/100 sowie st. Rspr. des Senats, u.a. OLG Bamberg, Beschl. v. 20.12.2012 – 3 Ss 136/12 = OLGSt StPO § 318, Nr. 20 = BA 50 <2013>, 88. = VerkMitt 2013, Nr. 36 = zfs 2013, 589; OLG Bamberg, Urt. v. 25.06.2013 – 3 Ss 36/13 = DAR 2013, 585 = OLGSt StVG § 21 Nr. 10 = StRR 2014, 226 = VRR 2013, 429 und OLG Bamberg, Beschl. v. 25.11.2013 – 3 Ss 114/13 = OLGSt StGB § 185 Nr. 136).

2. Die für die Wirksamkeit einer Berufungsbeschränkung auf den gesamten Rechtsfolgenausspruch gültigen Grundsätze gelten auch für die Beurteilung der Wirksamkeit einer ausschließlich auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung be-

schränkten Berufung (Anschluss an BayObLG, Beschl. v. 27.05.1999 – 4St RR 111/99 = BayObLGSt 1999, 105 = StV 2001, 335).

Oberlandesgericht Bamberg,
Urteil vom 11. März 2015 – 3 OLG 8 Ss 16/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 I, II StGB) zu einer Freiheitsstrafe von 6 Monaten, entzog ihm die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperrfrist für deren Wiedererteilung an. Auf die vom Angeklagten eingelegte und auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung beschränkte Berufung hat das Landgericht das erstinstanzliche Urteil am 11.12.2014 dahin abgeändert, dass es die Vollstreckung der Freiheitsstrafe zur Bewährung aussetzte. Die auch von der Staatsanwaltschaft eingelegte, auf den Rechtsfolgenauspruch beschränkte Berufung hat es verworfen. Die gegen das Berufungsurteil zuungunsten des Angeklagten eingelegte Revision der Staatsanwaltschaft, mit der sie die Verletzung materiellen Rechts rügt, erwies sich als begründet.

Aus den Gründen:

I. Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der statthaftern und auch im Übrigen zulässigen Revision der Staatsanwaltschaft (§§ 333, 341 I, 344, 345 I StPO) zwingt den Senat zur Aufhebung des angefochtenen Urteils, weil das Landgericht zu Unrecht die Wirksamkeit der Berufungsbeschränkungen auf den Rechtsfolgenauspruch bzw. die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung angenommen und deswegen über den Verfahrensgegenstand nur unvollständig entschieden hat. Auf die weiteren mit der Revision vorgebrachten Beanstandungen kommt es deshalb nicht mehr an.

1. Auf die Sachrüge überprüft das Revisionsgericht im Rahmen einer zulässigen Revision nicht nur, ob das materielle Recht rechtsfehlerfrei auf den Urteilssachverhalt angewendet worden ist, sondern darüber hinaus von Amts wegen auch, ob Prozessvoraussetzungen gegeben sind oder Prozesshindernisse entgegenstehen. Im Rahmen dieser Prüfung ist von Amts wegen auch festzustellen, ob das Berufungsgericht zu Recht von einer wirksamen Berufungsbeschränkung nach § 318 StPO ausgegangen ist. Denn die Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung ist eine Frage der Teilrechtskraft. Gerade bei Beschränkungen der Berufungen auf das Strafmaß umfasst diese Prüfung deshalb auch, ob der vom Amtsgericht festgestellte Sachverhalt in Hinsicht auf die Rechtsfolgen tragfähig ist oder sich als lückenhaft erweist.

2. Eine Beschränkung auf den Rechtsfolgenauspruch ist nach gefestigter obergerichtlicher Rechtsprechung, der auch das Schrifttum folgt, nur dann wirksam, wenn die Schuldfeststellungen eine hinreichende Grundlage für die Strafzumessung ergeben. Dies ist indes dann nicht der Fall, wenn die getroffenen Feststellungen den Unrechts- und Schuldgehalt der Tat nicht erkennen lassen und somit keine ausreichende

Grundlage für die Entscheidung des Berufungsgerichts sein können (vgl. neben BGHSt 33, 59 und BayObLGSt 1994, 98/100 die st.Rspr. des Senats, u.a. OLG Bamberg, Beschl. v. 20.12.2012 – 3 Ss 136/12 = OLGSt StPO § 318, Nr. 20 = BA 50 <2013>, 88 = VerkMitt 2013, Nr. 36 = zfs 2013, 589 <Trunkenheit im Verkehr>; OLG Bamberg, Urte. v. 25.06.2013 – 3 Ss 36/13 = DAR 2013, 585 = OLGSt StVG § 21 Nr. 10 = StRR 2014, 226 = VRR 2013, 429 <Fahren ohne Fahrerlaubnis> und OLG Bamberg, Beschl. v. 25.11.2013 – 3 Ss 114/13 = OLGSt StGB § 185 Nr. 136 <Beleidigung>, jeweils m.w.N.; ebenso: Meyer-Goßner/Schmitt StPO 57. Aufl. § 318 Rn. 16 f.; KK/Paul StPO 7. Aufl. § 318 Rn. 7a; LR/Gössel StPO 26. Aufl. § 318 Rn. 48 ff.). Denn den Schuldspruch betreffen nicht nur die zur Erfüllung der Tatbestandsmerkmale erforderlichen Feststellungen, sondern auch diejenigen Tatumstände, die nur den Schuldumfang beschreiben, ohne für die rechtliche Bewertung der Tat von Bedeutung zu sein. Fehlen jedoch dahingehende Feststellungen, darf die Lücke nicht durch ergänzende Aufklärung geschlossen werden. Hält das Berufungsgericht nähere Erkenntnisse für erforderlich, verbleibt ihm wegen der durch die „Doppelrelevanz“ bedingten Untrennbarkeit von Schul- und Strafrage nur die Möglichkeit, die Berufung unbeschränkt durchzuführen und die Schuldfeststellungen umfassend neu zu treffen. Die gleichen Grundsätze gelten für eine Beschränkung der Berufung auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung; denn für die Entscheidung über die Bewährungsfrage sind gem. § 56 I 2 StGB u. a. auch die Umstände der Tat von maßgeblicher Bedeutung (BayObLG, Beschl. v. 27.05.1999 – 4St RR 111/99 = BayObLGSt 1999, 105 = StV 2001, 335).

3. Die Feststellungen des Amtsgerichts zur verfahrensgegenständlichen Trunkenheitsfahrt beschränken sich neben der Höhe der beim Angeklagten ermittelten BAK darauf, dass dieser zu einem bestimmten Zeitpunkt mit einem Pkw „auf der Oberen T-Straße in D.“ fuhr, „obwohl er in Folge vorangegangenen Alkoholkonsums fahruntüchtig war (...), wobei der Angekl. seine Fahruntauglichkeit bei kritischer Selbstprüfung hätte erkennen können und müssen“. Im Rahmen der Strafzumessung wird zusätzlich ausgeführt, dass laut Angaben des (polizeilichen) Zeugen von den „Polizeibeamten während der Nachfahrt keinerlei alkoholbedingte Ausfallerscheinungen“ festzustellen gewesen seien, „sodass keine konkrete Gefahr für weitere Verkehrsbeteiligte bestand“.

4. Diese Darlegungen sind derart unvollständig, dass sie keine hinreichende Grundlage für die Strafzumessung ergeben. Insbesondere hat es das Amtsgericht versäumt, für die Bestimmung und Eingrenzung des Schuldumfangs der folgenlos gebliebenen Trunkenheitsfahrt sich aufdrängende wesentliche Feststellungen etwa zu den Umständen der Alkoholaufnahme (ggf. in sog. Fahrbereitschaft), zum konkreten Fahrtanlass, der bereits tatsächlich zurückgelegten und vom Angeklagten beabsichtigten Fahrtstrecke nach Länge und Dauer sowie Verkehrsbedeutung der befahrenen Straßen und dazu zu treffen, ob der Angeklagte allein

oder in Begleitung unterwegs war und ob er aus eigenem Antrieb handelte oder von Dritten oder aufgrund besonderer sonstiger Umständen zum Antritt der Fahrt verleitet wurde. Wie der Senat schon wiederholt ausgesprochen hat (OLG Bamberg a. a. O.; ebenso: Bay-ObLG NSz 1997, 359 [= BA 1997, 318]; OLG München NZV 2014, 51 [= BA 2012, 219]), darf sich der Tatrichter bei den Verkehrsdelikten der Trunkenheit im Verkehr oder des Fahrens ohne Fahrerlaubnis neben Angaben zur Tatzeit und zum Führen des Tatfahrzeugs an einem bestimmten Ort nicht allein auf die Darstellung der objektiven und subjektiven Merkmale des gesetzlichen Tatbestandes beschränken. Wegen ihrer wesentlichen Bedeutung für den Schuldumfang und damit für den Rechtsfolgenausspruch ist er vielmehr im Einzelfall gehalten, soweit möglich, Feststellungen auch zur Motivation der Tat, den konkreten Verkehrsverhältnissen bei Tatbegehung, zu eventuellen Gefährdungen anderer Straßenverkehrsteilnehmer und zum konkreten (privaten oder beruflichen) Anlass für die Fahrt und zu weiteren Umständen der Tat, z. B. zu Art, Dauer und Länge der beabsichtigten sowie tatsächlich absolvierten Fahrtstrecke zu treffen.

5. Nach alledem durfte das Landgericht nicht von der Wirksamkeit der Berufungsbeschränkungen ausgehen und gleichzeitig offenkundige Lücken der erstinstanzlichen Feststellungen durch ergänzende eigene „Aufklärung“, etwa zur Frage der von dem Angeklagten zurückgelegten Fahrstrecke, schließen, wofür hier der im Rahmen der Strafzumessungsgründe der Berufungskammer enthaltene Passus sprechen könnte, wonach zu Gunsten des Angeklagten u. a. „zu berücksichtigen“ gewesen sei, dass „er nur eine kurze Strecke gefahren ist (ca. 500 m)“. Bei der gegebenen Sachlage blieb der Berufungskammer mithin wegen der durch die Doppelrelevanz bedingten Untrennbarkeit von Schuld- und Strafrage nur die Möglichkeit, die Berufung unbeschränkt durchzuführen und die Schuldfeststellungen umfassend neu zu treffen.

II. Der aufgezeigte Rechtsfehler führt auf die Revision der Staatsanwaltschaft zur Aufhebung des angefochtenen Urteils mitsamt den ihm zugrunde liegenden Feststellungen (§ 353 StPO). Das Verfahren wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen (§ 354 II 1 StPO).

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht
Dr. Georg Gieg, Bamberg)

36. Stützt das Tatgericht die Annahme drogenbedingter Fahruntüchtigkeit auf eine hohe Wirkstoffkonzentration des Rauschmittels im Blut des Angeklagten (hier: THC Konzentration von 24 Nanogramm/Milliliter) und mehrere weitere aussagekräftige Beweisanzeichen in der Anhaltesituation (hier: keine Pupillenreaktion bei Veränderung der Lichtverhältnisse, deutliches Schwanken nach dem

Aussteigen, unsicherer, staksiger und wackliger Gang, verzögertes Antwortverhalten), so ist dies revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Weitergehende Feststellungen zur konkreten Beeinträchtigung der Sehfähigkeit und zu deren konkreten Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit bedarf es in einem solchen Fall nicht.

Oberlandesgericht Saarbrücken,
Beschluss vom 4. März 2015 – Ss 7/2015 (6/15) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Saarbrücken hat den Angeklagten mit Urteil vom 30. Juni 2014 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von drei Monaten verurteilt, deren Vollstreckung es zur Bewährung ausgesetzt hat, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und der Verwaltungsbehörde untersagt, dem Angeklagten vor Ablauf einer Frist von sechs Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Landgericht Saarbrücken auf die Berufung des Angeklagten unter Verwerfung des Rechtsmittels im Übrigen sowie unter Verwerfung der Berufung der Staatsanwaltschaft das amtsgerichtliche Urteil im Rechtsfolgenausspruch aufgehoben und wie folgt neu gefasst:

Der Angeklagte wird wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von zwei Monaten verurteilt, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wird. Dem Angeklagten wird für die Dauer von drei Monaten verboten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder Art zu führen.

Mit seiner hiergegen gerichteten Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts. Insbesondere macht er mit der ausgeführten Sachrüge geltend, die getroffenen Feststellungen trügen eine Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nicht, da sie eine Fahruntüchtigkeit des Angeklagten infolge von Cannabiskonsum nicht mit genügender Sicherheit belegen.

Aus den Gründen:

Die gemäß den §§ 333, 337, 341, 344 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1, 345 StPO statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte sowie begründete, mithin zulässige Revision ist in der Sache offensichtlich unbegründet. Die Nachprüfung des angefochtenen Urteils auf die – ausgeführte – Sachrüge hin hat keinen Rechtsfehler ergeben, der sich zum Nachteil des Angeklagten ausgewirkt hat.

Im Hinblick auf die von dem Verteidiger des Angeklagten eingereichte Gegegnung vom 25. Februar 2015 ist ergänzend lediglich Folgendes anzumerken:

Entgegen der Auffassung des Verteidigers tragen die in dem angefochtenen Urteil getroffenen tatsächlichen Feststellungen die Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB). Insbesondere belegen die Feststellungen, dass der Angeklagte zum Tatzeitpunkt infolge von Cannabiskonsum fahruntüchtig war.

1. Beim Führen eines Kraftfahrzeugs nach dem Genuss eines anderen Rauschmittels als Alkohol kann allein aus der nach der Tat gemessenen Wirkstoffkonzentration des Rauschmittels im Blut des Angeklagten mangels entsprechender wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht auf die Fahruntüchtigkeit geschlossen, also kein Grenzwert für eine so genannte „absolute“ Fahruntüchtigkeit festgestellt, sondern der Nachweis der „relativen“ Fahruntüchtigkeit vielmehr nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Angeklagten geführt werden (vgl. BGHSt 44, 219 ff. – Rn. 8 ff. nach juris [= BA 1998, 61]; Senatsbeschlüsse vom 11. März 2003 – Ss 16/03 (23/03) – und vom 28. Oktober 2010 – Ss 104/2010 (141/10) –, DAR 2011, 95, 96 [= BA 2011, 41]; Fischer, StGB, 62. Aufl., § 316 Rn. 39). Hierzu bedarf es außer dem positiven Blut-Wirkstoffbefund weiterer, für die fahrerische Leistungsfähigkeit aussagekräftiger Beweisanzeichen (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 13 nach juris; OLG Düsseldorf, JR 1999, 474 [= BA 1999, 140]; vorgenannte Senatsbeschlüsse; LK-König, StGB, 12. Aufl., § 316 Rn. 154), das heißt solcher Tatsachen, die über die allgemeine Drogenwirkung hinaus den sicheren Schluss zulassen, dass der Angeklagte in der konkreten Verkehrssituation fahrunsicher gewesen ist (vgl. OLG Zweibrücken, StV 2003, 624 [= BA 2003, 321]; Senatsbeschluss vom 28. Oktober 2010, a.a.O.). Die Anforderungen an Art und Ausmaß drogenbedingter Ausfallerscheinungen können dabei umso geringer sein, je höher die im Blut festgestellte Wirkstoffkonzentration ist (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 14 nach juris; Senatsbeschlüsse vom 5. November 2003 – Ss 71/2003 (86/03) – und vom 28. Oktober 2010, a.a.O.). Als Auffälligkeiten, die durch den Drogenkonsum zumindest mitverursacht sein müssen und die sich unmittelbar auf eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit beziehen, kommen insbesondere rauschmittelbedingte Fahrfehler, aber auch Verhaltensauffälligkeiten in der Anhaltesituation wie z.B. schwerwiegende Beeinträchtigungen der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit, mangelnde Ansprechbarkeit, Unfähigkeit zu koordinierter Bewegung, deutliche motorische Ausfallerscheinungen (Schwanken und Torkeln), sowie entsprechende Verhaltensauffälligkeiten bei der ärztlichen Untersuchung in Betracht (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 16 nach juris; BGH DAR 2008, 390 ff. [= BA 2008, 309] – Rn. 10 nach juris; Senatsbeschlüsse vom 11. März 2003 – Ss 16/03 (23/03) – und vom 28. Oktober 2010, a.a.O.; Fischer, a.a.O., § 316 Rn. 40; LK-König, a.a.O.).

2. Ausgehend hiervon begegnet die Annahme der Strafkammer, der Angeklagte sei zum Tatzeitpunkt infolge vorangegangenen Cannabiskonsums fahruntüchtig gewesen, keinen rechtlichen Bedenken.

a) Zutreffend ist die Strafkammer zunächst davon ausgegangen, dass die aufgrund einer Blutprobe im Blut des Angeklagten festgestellte THC-Wirkstoffkonzentration von 0,024 mg/l (= 24 ng/ml) ganz erheblich über dem Nachweisgrenzwert (analytischer Grenzwert) von 0,001 mg/l (= 1 ng/ml) liegt (vgl. König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42.

Aufl., § 24a StVG, Rn. 21a) und damit als hoch zu veranschlagen ist (anders verhielt es sich in dem vom Senat mit Beschluss vom 28. Oktober 2010, a.a.O., entschiedenen Fall). Nach den weiteren, in dem angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen zeigten sich zwar während der polizeilichen Verfolgungsfahrt über eine Strecke von rund 300 Metern im Fahrverhalten des Angeklagten keine Auffälligkeiten. Jedoch zeigte sich bei dem Angeklagten in der anschließenden Anhaltesituation Lidflattern und beim Leuchten mit einer Taschenlampe auf seine Brust erfolgte keine Reaktion der etwa drei Millimeter großen Pupillen. Nach dem Aussteigen schwankte der Angeklagte – im Stand, bei geschlossenen Augen und in den Nacken gelegtem Kopf – zwei Mal deutlich nach vorne und hinten. Auf dem Weg zum Polizeifahrzeug zeigte der Angeklagte einen unsicheren, staksigen und wackligen Gang und gab zur Begründung hierfür von sich aus an, ihm seien die Füße eingeschlafen. Fragen der Polizeibeamten zu seinem Konsumverhalten von Drogen beantwortete der Angeklagte immer mit Verzögerungen. Dass die Strafkammer bei der gebotenen Gesamtschau dieser von ihr festgestellten Beweisanzeichen zur Überzeugung gelangt ist, der Angeklagte sei zum Tatzeitpunkt drogenbedingt fahruntüchtig gewesen, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Insbesondere stehen die – nach den in dem angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen für den Cannabisrausch typischen – Beeinträchtigungen der Körperbeherrschung sowie des Gleichgewichtssinns, die fehlende Pupillenreaktion bei Lichteinstrahlung und das verzögerte Reaktionsverhalten unmittelbar mit der fahrerischen Leistungsfähigkeit in Zusammenhang und lassen den von der Strafkammer gezogenen Rückschluss auf drogenbedingte Fahruntüchtigkeit zur Tatzeit ohne Weiteres zu (vgl. Senatsbeschluss vom 5. November 2003 – Ss 71/2003 (86/03) –).

b) Das Revisionsvorbringen rechtfertigt keine hiervon abweichende Beurteilung.

aa) Gegen den von dem Verteidiger in diesem Zusammenhang bemühten Grundsatz „in dubio pro reo“ hat die Strafkammer nicht verstoßen, weil sie ausweislich der Urteilsgründe aufgrund der Gesamtschau der von ihr festgestellten Indizien gerade keine Zweifel an der drogenbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt hatte (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 57. Aufl., § 261 Rn. 26, 39). Dass die Strafkammer bei „isolierter Beurteilung“ einzelner Beweisanzeichen (motorische Ausfallerscheinungen, Antwortverhalten des Angeklagten) andere Ursachen als den Drogenkonsum für „denkbar“, also nicht ausgeschlossen erachtet hat, führt nicht zu einer Verletzung des Zweifelssatzes, da dieser nicht auf das einzelne Indiz, sondern erst bei der abschließenden Überzeugungsbildung aufgrund der gesamten Beweissituation anzuwenden ist (vgl. BGH NSStZ 1999, 205 f. – Rn. 20 nach juris) und die Strafkammer bei ihrer abschließenden Überzeugungsbildung aufgrund der von ihr vorgenommenen Gesamtwürdigung der Beweisanzeichen gerade keine Zweifel an der drogenbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten hatte.

bb) Zwar weist der Verteidiger zutreffend darauf hin, dass die in dem angefochtenen Urteil getroffene Feststellung, dass der Angeklagte, der den rechten Fahrtrichtungsanzeiger betätigt hatte, mit seinem Fahrzeug gleichwohl nach links in die R. Straße einbog und sich hierdurch von der Polizeikontrolle entfernte, im Rahmen der Gesamtschau der Beweiszeichen keine ausdrückliche Erwähnung mehr gefunden hat. Dass sich der Angeklagte damit nachvollziehbar verhalten hat, indem er der polizeilichen Verkehrskontrolle entgehen wollte, stellt jedoch keinen Umstand dar, der geeignet ist, die Annahme drogenbedingter Fahruntüchtigkeit in Frage zu stellen, und bedurfte daher in der Gesamtschau keiner gesonderten Würdigung. Dass das Fahrverhalten des Angeklagten keine Auffälligkeiten zeigte, hat die Strafkammer entgegen der anders lautenden Behauptung des Verteidigers im Rahmen der Gesamtschau der Beweiszeichen berücksichtigt. Soweit der Verteidiger meint, nicht festgestellte Unauffälligkeiten im Verhalten des Angeklagten (Aussteigen aus dem Fahrzeug, Aussprache, Verhalten bei der Kontrolle der Fahrzeugpapiere) hätten in die Gesamtschau einbezogen werden müssen, entfernt er sich von den für die sachlich-rechtliche Überprüfung allein maßgeblichen Urteilsfeststellungen, ohne Lücken insoweit aufzuzeigen (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 337 Rn. 21 f.). Im Übrigen verlangt der Grundsatz der erschöpfenden Beweiswürdigung lediglich die Angabe der für die Überzeugungsbildung wesentlichen Gründe. Dass der Tatrichter alle nur irgendwie denkbaren Gesichtspunkte und Würdigungsvarianten ausdrücklich abhandelt, ist hingegen von Rechts wegen nicht zu verlangen (vgl. BGH StraFo 2010, 386 f. – Rn. 19 nach juris; Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 267 Rn. 12).

cc) Auch der weitere Einwand des Verteidigers, die Annahme des Landgerichts, mit dem Lidflattern und der fehlenden Pupillenlichtreaktion seien schwerwiegende Beeinträchtigungen der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit gegeben gewesen, verkenne, dass dieser Umstand ohne die Feststellung einer konkreten Beeinträchtigung der Sehfähigkeit keinen hinreichenden Schluss auf eine Fahruntüchtigkeit zulasse, verhilft der Revision nicht zum Erfolg. Entgegen der Auffassung des Verteidigers bedurfte es im vorliegenden Fall nicht der Prüfung, wie sich die Sehbehinderung konkret bei dem Angeklagten auf seine Fahrtüchtigkeit ausgewirkt und für ihn bemerkbar gemacht hat. Ebenso wenig stand – anders als der Verteidiger meint – die Feststellung einer fehlerfreien Fahrt bei Dunkelheit der Annahme einer konkreten Beeinträchtigung der Sehfähigkeit entgegen. Richtig ist zwar, dass rauschmittelbedingte, vom Konsumenten nicht beeinflussbare Auffälligkeiten der Pupillen (Pupillenengstellung <Miosis>, Pupillenweitstellung <Mydriasis>, verzögerte oder ausbleibende Pupillenreaktion bei Veränderung der Lichtverhältnisse) für sich allein noch keinen verlässlichen Schluss auf die (relative) Fahruntüchtigkeit zulassen (vgl. BGHSt 44, 219 ff. – Rn. 17 nach juris; Senatsbeschluss vom 11. März 2003 – Ss 16/2003 (23/03) –). Gleiches gilt,

wenn zu derartigen Auffälligkeiten der Pupillen lediglich geringfügige Ausfallerscheinungen und damit für die fahrerische Leistungsfähigkeit wenig aussagekräftige Beweiszeichen (vgl. OLG Frankfurt NStZ-RR 2002, 17, 18 [= BA 2002, 388]; OLG Koblenz, Beschl. v. 28. April 2005 – 1 Ss 109/05 – [= BA 2006, 231], Rn. 9-11 nach juris; Senatsbeschluss vom 28. Oktober 2010, a.a.O., bei festgestelltem THC-Gehalt von 0,001 mg/l) oder aber nur Verhaltensauffälligkeiten des Angeklagten in der Anhaltesituation, die nicht ohne Weiteres den Schluss auf die Beeinträchtigung seiner Fahrtauglichkeit zulassen, hinzutreten (vgl. OLG Zweibrücken NStZ-RR 2004, 149 ff. [= BA 2004, 469] – Rn. 7 nach juris bei festgestelltem THC-Gehalt von 0,95 ng/ml). Eine solche Fallgestaltung liegt hier jedoch gerade nicht vor. Vielmehr konnte die Strafkammer die Annahme der Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt neben dem festgestellten hohen THC-Gehalt im Blut des Angeklagten auf weitere, für seine fahrerische Leistungsfähigkeit aussagekräftige Beweiszeichen, insbesondere ein deutliches Schwanken im Stand nach dem Aussteigen aus dem Fahrzeug sowie einen unsicheren, staksigen und wackligen Gang, stützen. In einem solchen Fall bedarf es keiner weitergehenden Feststellungen zur konkreten Beeinträchtigung der Sehfähigkeit sowie zu deren konkreten Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten, zumal es auf der Hand liegt, dass das Ausbleiben einer Pupillenlichtreaktion bei einer – im vorliegenden Fall festgestellten – Nachtfahrt zu einer Beeinträchtigung der Sehfähigkeit und damit zu einer Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit führt (vgl. Senatsbeschluss vom 11. März 2003 – Ss 16/2003 (23/03) –; OLG Koblenz NStZ-RR 2004, 247; LK-König, a.a.O., § 316 Rn. 162), weshalb kein Grund dafür ersichtlich ist, die fehlende Pupillenlichtreaktion nicht als zusätzliches Beweiszeichen heranzuziehen (vgl. König, Anmerkung zum Beschluss des Senats vom 28. Oktober 2010 – Ss 104/2010 (141/10) –, DAR 2011, 96, 97).

dd) Schließlich halten auch die Ausführungen in dem angefochtenen Urteil zu dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität S. vom 15.11.2013 entgegen der Auffassung des Verteidigers der rechtlichen Nachprüfung stand. Allerdings muss das Tatgericht, wenn es sich darauf beschränkt, sich der Beurteilung eines Sachverständigen anzuschließen, dessen wesentliche Anknüpfungspunkte und Darlegungen im Urteil so wiedergeben, wie dies zum Verständnis des Gutachtens und zur Beurteilung seiner Schlüssigkeit erforderlich ist (vgl. BGH NStZ 2003, 307 f. – Rn. 20 nach juris; NStZ 2012, 650 f. – Rn. 8 nach juris; Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 267 Rn. 13). Dies ist in dem angefochtenen Urteil indes in ausreichender Weise geschehen. Insbesondere werden in den Urteilsgründen der Gegenstand der Untersuchung (Blutprobe des Angeklagten), die Analysemethode sowie die wesentlichen Wertungen der Sachverständigen mitgeteilt. Weitere, über die Blutprobe als solche hinausgehende wesentliche Anknüpfungstatsachen der Sachverständigen, die hätten mitgeteilt wer-

den müssen, sind nicht ersichtlich und werden auch von dem Verteidiger nicht aufgezeigt.

37. Die wegen des Verdachts einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG entnommene Blutprobe darf nicht nur auf das berauschende Mittel (hier: THC), sondern auch auf dessen Abbauprodukte (hier: 11-Hydroxy-THC und THC-Carbonsäure) untersucht werden.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 19. Januar 2015
– 2 (5) SsBs 720/14 - AK 177/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht L. hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (§ 24a Abs. 2 und 3 StVG) zu einer Geldbuße von 500,- EUR verurteilt, eine Fahrverbot von einem Monat angeordnet (§ 25 Abs. 1 Satz 2 StVG) und eine Bestimmung über dessen Wirksamwerden getroffen (§ 25 Abs. 2a StVG).

Das Amtsgericht hat in dem Urteil u. a. festgestellt, der Betroffene sei am 19.04.2013 gegen 01:05 Uhr auf der Bundesstraße 317 in M. mit seinem Fahrzeug der Marke BMW von S. kommend in Richtung L. gefahren. Dabei sei er infolge vorangegangenen Konsums von Betäubungsmitteln unter deren Wirkung gestanden. Eine am 19.04.2013 um 1:52 Uhr entnommene Blutprobe habe einen THC-Gehalt von 4,5 ng/ml aufgewiesen. Bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt habe der Betroffene erkennen können, dass er noch unter der Wirkung der Betäubungsmittel gestanden sei. Im Rahmen der Beweiswürdigung wurde unter Hinweis auf das Sachverständigengutachten ergänzend ausgeführt, dass der Konsum der Betäubungsmittel "nur wenige Stunden vor Entnahme der Blutprobe" stattgefunden habe.

Die gem. § 79 Satz 1 Abs. 1 und 2 OWiG zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat (vorläufig) Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Die zulässig erhobene Verfahrensrüge, mit der die Verwertung der Blutanalyseergebnisse betreffend die THC-Abbauprodukte 11-Hydroxy-THC und THC-Carbonsäure gerügt wird, ist unbegründet.

Die Entnahme einer Blutprobe war grundsätzlich zulässig (§ 81a Abs. 1 StPO, § 46 Abs. 4 Satz 1 OWiG). Das Ziel der Maßnahme darf allein in der Feststellung verfahrenserheblicher Tatsachen bestehen (SK-StPO/Rogall, 4. Aufl., § 81a Rn. 10). Eine solche Verfahrenserheblichkeit ist bei allen Tatsachen gegeben, die wenigstens mittelbar zum Beweis der Straftat (bzw. Ordnungswidrigkeit), der Täterschaft oder der Schuld des Beschuldigten (bzw. Betroffenen) geeignet oder für die Bestimmung der Rechtsfolgen erheblich sind; Tatsachen dieser Art sind auch die Bestandteile des Blutes (LR-Krause, StPO, 26. Aufl., § 81a Rn. 16;

KK-Senge, StPO, 7. Aufl., § 81a Rn. 5; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 57. Aufl., § 81a Rn. 6; SK-StPO, a. a. O., Rn. 11; MüKoStPO/Trück, 1. Aufl., § 81a Rn. 20; HK-StPO/Brauer, 5. Aufl., § 81a Rn. 5; Radtke/Hohmann/Beukelmann, StPO, 1. Aufl., § 81a Rn. 4).

Hiervon ausgehend ist beim Verdacht einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG nicht nur das „berauschende Mittel“ an sich (hier: Cannabis mit der Substanz Tetrahydrocannabinol; vgl. Anlage zu § 24a StVG) für die Einordnung von Bedeutung, sondern sind es auch die Abbauprodukte (Metaboliten) 11-Hydroxy-THC (bzw. OH-THC) und THC-Carbonsäure (bzw. THC-COOH). Aufgrund wissenschaftlicher Studien ist nämlich davon auszugehen, dass die festgestellten Werte der THC-Abbauprodukte Rückschlüsse nicht nur auf das allgemeine Konsumverhalten und den Umfang des konsumierten Cannabis, sondern insbesondere auch auf die seit Konsumende verstrichene Zeit ermöglichen (Möller/Kauer/Thönnies u. a., Blutalkohol 2006, 361; Körner/Patzak/Volkmer, BTMG, 7. Aufl., Vorbem. § 29 Rn. 254f; Eisenmenger NZV 2006, 24). Mithin haben diese Werte eine Bedeutung bereits dafür, ob eine vorsätzliche oder nur eine fahrlässige Begehungsweise in Betracht kommt. Dabei kommt es insoweit noch nicht auf die Frage an, ob überhaupt und ggf. unter welchen zeitlichen Verhältnissen eine auch nur fahrlässige Begehungsweise in Zweifel zu ziehen ist (vgl. nachfolgend unter 2. b)).

2. Die Rechtsbeschwerde hat jedoch mit der allgemein erhobenen Sachrüge (vorläufig) Erfolg.

a) Die Beweiswürdigung bezüglich der Bewertung des maßgeblich herangezogenen toxikologischen Sachverständigengutachtens, dem sich das Gericht angeschlossen hat, genügt den Darstellungsanforderungen nicht. Die Urteilsgründe erschöpfen sich letztlich in dem Satz, „der Sachverständige habe festgestellt, dass ein THC-Gehalt von 4,5 ng/ml bei einem relativ geringen Gehalt von THC-Carbonsäure von 8,4 ng/ml nur erklärbar sei, wenn der Konsum nur wenige Stunden vor Entnahme der Blutprobe stattgefunden habe“.

Bedient sich der Tatrichter der Hilfe eines Sachverständigen, muss er dabei die wesentlichen Anknüpfungstatsachen und Darlegungen zur fachlichen Begründung für die Schlussfolgerungen im Urteil so wiedergeben, wie dies zum Verständnis des Gutachtens und zur Beurteilung seiner Schlüssigkeit und sonstigen Rechtsfehlerfreiheit durch das Rechtsbeschwerdengericht erforderlich ist (KK-Senge, OWiG, 4. Aufl., § 71 Rn. 119; Göhler, OWiG, 16. Aufl., § 71 Rn. 43d). Eine – wie hier – ausschließlich auf die Mitteilung des Ergebnisses des Gutachtens beschränkte Darstellung kann nur in Ausnahmefällen ausreichen, wenn sich das Gutachten auf eine allgemein anerkannte und standardisierte Untersuchungsmethode gründet und von keiner Seite Einwände gegen die Zuverlässigkeit der Begutachtung erhoben werden. In anderen Fällen sind neben den wesentlichen tatsächlichen Grundlagen und den daraus vom Sachverständigen gezogenen Schlussfolgerungen (Befundtatsachen) vor allem auch die das Gutachten tragenden fachlichen Begründungen auszu-

führen (BGHSt 39, 291, 296). Dies gilt umso mehr, wenn die zur Ermittlung der Befundtatsachen zur Verfügung stehenden Untersuchungsmethoden wissenschaftlich in Zweifel gezogen oder als wenig zuverlässig betrachtet werden. Will das Tatgericht – wie hier – seine Überzeugung vom Zeitpunkt des Cannabiskonsums auf ein Sachverständigengutachten stützen, hat es zu berücksichtigen, dass beachtliche Zweifel angebracht sind, ob nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft überhaupt eine zuverlässige Methode der Rückrechnung existiert, die es erlaubt, den Konsumzeitpunkt für einen bestimmten in der Vergangenheit liegenden Zeitpunkt zu bestimmen. Den Urteilsgründen muss in diesen Fällen zu entnehmen sein, welche konkrete Methode der Sachverständige zur Bestimmung des Konsumzeitpunkts angewandt hat und inwieweit gegen diese Methode erhobene wissenschaftliche Einwände durch den Sachverständigen entkräftet wurden (KG Berlin VRS 126, 109; OLG Karlsruhe VRS 124, 304; KG Berlin, Beschluss vom 21.03.2012 – 3 Ws (B) 116/12). Diesen Anforderungen genügt das angefochtene Urteil nicht, da es sich ausschließlich darauf beschränkt, das Ergebnis des Sachverständigengutachtens mitzuteilen. Auf welche Weise der Sachverständige und mit ihm das erkennende Gericht zu der – immerhin die Einlassung widerlegenden – Schlussfolgerung gelangt ist, der Cannabiskonsum liege lediglich wenige Stunden zurück, erschließt sich nicht.

b) Das Amtsgericht legt seiner Entscheidung, ohne dass dies allerdings ausdrücklich erwähnt wurde, offensichtlich die jedenfalls bis vor kurzem überwiegende obergerichtliche Rechtsprechung zugrunde, wonach gerade bei einer nur geringen Überschreitung des Grenzwertes von 1,0 ng/ml (vgl. BVerfG NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]) ein längerer Zeitraum zwischen Konsum und Fahrtantritt eine auch nur fahrlässige Begehungsweise entfallen lassen kann (OLG Karlsruhe NZV 2007, 248 [= BA 2007, 101]; NZV 2011, 413; Blutalkohol 49, 108; StV 2014, 622 [= BA 2014, 355]; OLG Hamm StraFo 2012, 287 [= BA 2012, 270]; KG Berlin VRS 126, 109; OLG Bremen Blutalkohol 51, 26; Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Aufl., Rn. 599).

Zwischenzeitlich wird diese bisherige überwiegende Rechtsprechung durch obergerichtliche Entscheidungen mit beachtlichen Erwägungen zunehmend in Frage gestellt (vgl. bereits König NSZ 2009, 425). Danach lässt ein bloßer längerer Zeitablauf zwischen Konsum und Fahrtantritt den Fahrlässigkeitsvorwurf nur noch bei Vorliegen ganz besonderer zusätzlicher Umstände entfallen (OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; OLG Frankfurt NSZ-RR 2013, 47 [= BA 2013, 28]; OLG Koblenz Blutalkohol 51, 351; OLG Bremen NSZ-RR 2014, 257 [= BA 2014, 279]; KG Berlin, Beschluss vom 14.10.2014 – 3 Ws (B) 375/14 [BA 2015, 32]; ebenso Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b). Einen Kraftfahrer trifft nämlich 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 (OLG Bremen NSZ-RR 2014, 257 Rn. 31).

Sollte das Amtsgericht zu den zeitlichen Verhältnissen erneut gleiche Feststellungen wie bisher treffen, wird es auf die Auffassung in der neueren Rechtsprechung nicht ankommen. Insoweit dürfte im Rahmen der Beweiswürdigung allerdings angezeigt sein, die dargelegten erheblicheren Auffälligkeiten des Betroffenen bei der polizeilichen Kontrolle zusätzlich einer ergänzenden Würdigung durch einen rechtsmedizinischen Sachverständigen zu unterziehen und sie hierbei in den Kontext mit einem möglichen vorangegangenen Konsum von Betäubungsmitteln zu stellen.

c) Vorsorglich weist der Senat darauf hin, dass bei der Verhängung einer Geldbuße über der nunmehr bei 250 EUR festzusetzende Geringfügigkeitsgrenze des § 17 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 OWiG (KK-Mitsch, a.a.O., § 17 Rn. 91) genauere Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen als Bemessungskriterium für die Höhe der Geldbuße zu treffen sind (vgl. OLG Karlsruhe NSZ 2007, 182 [= BA 2007, 320]). Vorliegend wurde lediglich ausgeführt, der Betroffene sei „gelernter Maurer“. Feststellungen, wovon der zwischenzeitlich in der Schweiz wohnhafte Betroffene seinen Lebensunterhalt bestreitet, sind der Entscheidung nicht zu entnehmen. Dies gilt im Übrigen ebenso für die möglicherweise zurechnungsrelevante Frage, ob er bereits straßenverkehrsrechtlich vorgebußt wurde.

38. *) Jegliche Alkoholisierung eines Pkw-Fahrers im Straßenverkehr wird regelmäßig auf dessen sorgfaltswidrigen und damit fahrlässigen Verhalten zurückzuführen sein. Der Gesetzgeber hat durch das Erfordernis der groben Fahrlässigkeit in § 5 Abs. 2 StrEG jedoch klargestellt, dass nicht jede Sorgfaltswidrigkeit zum Ausschluss etwaiger Entschädigungsansprüche (hier: für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis) führen kann. Folglich müssen in Fällen, in denen der Alkoholisierungsgrad unterhalb des Grenzwertes des § 24a Abs. 1 StVG liegt, die weiteren vorverfärb geschaffenen Verdachtsmomente so erheblich sein, dass gleichwohl die Annahme grober Fahrlässigkeit gerechtfertigt ist.

Landgericht Oldenburg,

Beschluss vom 17. März 2015 – 5 Qs 80/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die vormalis Angeklagte in seinem o.g. Urteil freigesprochen und zugleich ausgesprochen, dass sie für den Schaden, den sie durch die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vom 16.07.2014 bis zum 05.01.2015 erlitten hat, zu entschädigen sei. Gegen die Entschädigungsentscheidung richtet sich die sofortige Beschwerde der Staatsanwalt-

schaft vom 08.01.2015. Die sofortige Beschwerde ist gemäß §§ 8 Abs. 3 StrEG, 311 StPO zulässig; insbesondere wurde sie fristgemäß eingelegt. In der Sache hat sie jedoch keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Amtsgericht hat die Entschädigungspflicht der Staatskasse nach §§ 8, 2 Abs. 1 u. 2 Nr. 5 StrEG zu Recht ausgesprochen. Die Entschädigungspflicht ist gemäß § 5 Abs. 2 StrEG u.a. dann ausgeschlossen, wenn und soweit der Beschuldigte die Strafverfolgungsmaßnahme vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat. Grobe Fahrlässigkeit der vormals Angeklagten ist hier aber nicht festzustellen.

Der Sorgfaltsmaßstab der groben Fahrlässigkeit beurteilt sich zivilrechtlich (Meyer-Goßner, StPO, 53. Aufl., § 5 StrEG Rn. 9 m. w. N.). Danach ist erforderlich, dass der Schuldner die erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem und ungewöhnlich hohem Maße vernachlässigt. Vorausgesetzt wird danach eine das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit erheblich übersteigende Schwere des Sorgfaltsverstoßes (PWW/Schmidt-Kesse, BGB, 9. Aufl., § 276 Rn. 19 m. w. N.).

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts, an die die Kammer gemäß § 8 Abs. 3 S. 2 StrEG i. V. m. § 464 Abs. 3 S. 2 StPO gebunden ist, befuhr die einem Blutalkoholgehalt von 0,47 ‰ alkoholisierte vormals Angeklagte mit ihrem Pkw gegen 03.15 Uhr nachts öffentliche Straßen. Dabei war sie zum Teil deutlich langsamer als erlaubt unterwegs (50 bis 70 km/h bei Geschwindigkeitsbegrenzungen von 70 und 100 km/h). In drei bis vier Kurven kam sie mindestens 50 cm auf die Gegenfahrbahn. Auf gerader Strecke nutzte sie die Breite der Fahrspur aus, ohne jedoch den Mittelstreifen zu überfahren. Das sachverständig beratene Amtsgericht konnte nicht feststellen, dass die Fahrfehler und Auffälligkeiten auf die Alkoholisierung der vormals Angeklagten zurückzuführen waren.

Auch folgt aus den Feststellungen nicht, dass die vormals Angeklagte die vorläufige Entziehung ihrer Fahrerlaubnis grob fahrlässig selbst herbeigeführt hat. Zwar weist die Staatsanwaltschaft zutreffend darauf hin, dass in der Rechtsprechung bereits die Schaffung eines erheblichen Tatverdachts einer Trunkenheitsfahrt durch Alkoholgenuß vor oder nach der Fahrt als grob fahrlässig angesehen werden kann (vgl. Nachweise bei: Krenberger, JurisPR-VerKR 18/2012 Anm. 5). Nach Auffassung des LG Aachen (Beschl. v. 30.01.2012, 71 Ns 227/10 [BA 2012, 112]) ist dies der Fall, wenn der Beschuldigte das Fahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration geführt hat, die über dem Grenzwert des § 24a Abs. 1 StVG, also oberhalb von 0,5 ‰ liegt (so auch Meyer-Goßner a. a. O. Rn. 12; kritisch: Sandherr SVR 2012, 272 f., der zusätzlich verkehrswidriges Verhalten fordert).

Die Alkoholisierung der vormals Angeklagten lag hier jedoch – wenn auch nur knapp – unterhalb von 0,5 ‰. Die festgestellten Fahrfehler (Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot) und Auffälligkeiten (geringe Geschwindigkeit) ließen sich durch die Dunkelheit und Ortsunkundigkeit der vormals Angeklagten erklären.

Insgesamt erscheint ihr Verhalten schon allein auf Grund des vorherigen Alkoholgenußes durchaus fahrlässig im Hinblick auf eine mögliche Fahrerlaubnisentziehung. Einen darüber deutlich hinausgehenden ungewöhnlich schweren Sorgfaltsverstoß kann die Kammer in dem Verhalten der vormals Angeklagten jedoch nicht erkennen. Jegliche Alkoholisierung eines Pkw-Fahrers im Straßenverkehr wird regelmäßig auf dessen sorgfaltswidriges und damit fahrlässiges Verhalten zurückzuführen sein. Dabei hat der Gesetzgeber durch das Erfordernis der groben Fahrlässigkeit in § 5 Abs. 2 StrEG allerdings klargestellt, dass nicht jede Sorgfaltswidrigkeit zum Ausschluss etwaiger Entschädigungsansprüche führen kann. Zwar mag es durchaus Fälle geben, in denen auch ein Alkoholisierungsgrad unterhalb des Grenzwertes des § 24a Abs. 1 StVG zur Annahme grober Fahrlässigkeit führt. In diesem Fall müssen aber die weiteren vorverfärbaren geschaffenen Verdachtsmomente so erheblich sein, dass gleichwohl die Annahme grober Fahrlässigkeit gerechtfertigt ist. Dies macht auch ein Vergleich mit der zitierten Entscheidung des LG Aachen deutlich: Dort hatte die Angeklagte mit einer Blutalkoholkonzentration von knapp 0,8 ‰ zusätzlich einen Verkehrsunfall verursacht. An den dort zu Grunde liegenden Tatverdacht kommt die von der vormals Angeklagten hier geschaffene Verdachtslage erkennbar nicht heran. Die sofortige Beschwerde war daher zurückzuweisen.

39. Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis, wenn der Angeklagte die Zeit bis zur Hauptverhandlung genutzt hat, um eine mehrmonatige Verkehrstherapie mit 12 Einzelgesprächen von je 60 Minuten sowie sechs Alkoholsekminaren zu je 90 Minuten Dauer bei einem Verkehrspsychologen und Suchtberater durchzuführen.

Amtsgericht Tiergarten,
Urteil vom 20. Februar 2015
– (295 Cs) 3012 Js 7602/14 (148/14) –

Aus den Gründen:

Die Fahrerlaubnis für Pkw besitzt der Angeklagte seit seinem 19. Lebensjahr. Sein Führerschein vom 26.09.1990 war für das vorliegende Verfahren seit dem 24.05.2014 einbehalten und ist ihm am Tag der Hauptverhandlung unter Aufhebung des hiesigen Beschlusses vom 05.06.2014 zurückgereicht worden.

Seinen Einspruch gegen den Strafbefehl des Amtsgerichts Tiergarten vom 3. September 2014 hat der Angeklagte zulässig auf den Rechtsfolgenanspruch beschränkt. Der genannte Strafbefehl [...] ist danach im Übrigen in Rechtskraft erwachsen.

Zur Ahndung dieser erstmaligen Straftat des Angeklagten (fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Alkoholgenußes am 24. Mai 2014 gegen 10.00 Uhr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,53 ‰ zurzeit der Blutentnahme um 11.27 Uhr des Tattages) erschien die Verhängung einer Geldstrafe

von 40 Tagessätzen tat- und schuldangemessen. Die Höhe des einzelnen Tagessatzes hat das Gericht gemäß § 40 Abs. 2 StGB mit 65,00 € bemessen.

Die in der Hauptverhandlung entscheidende Frage war, ob der Angeklagte zum Unfallzeitpunkt immer noch als charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen war oder nicht. Im Ergebnis des Hauptverhandlungstermins stand zur Überzeugung des Gerichts fest, dass eine charakterliche Ungeeignetheit des Angeklagten nicht mehr feststellbar war. Dieser hat die Zeit bis zur Hauptverhandlung genutzt, um eine mehrmonatige Verkehrstherapie mit 12 Einzelgesprächen von je 60 Minuten sowie sechs Alkoholsekminaren zu je 90 Minuten Dauer bei dem Verkehrspsychologen und Suchtberater [...] durchzuführen. Dieser ist in der Hauptverhandlung als sachverständiger Zeuge vernommen worden. Das Gericht vermochte sich insofern von der Ernsthaftigkeit und vom Gewicht der durchgeführten Therapie für den Angeklagten selbst ein Bild zu verschaffen. Der sachverständige Zeuge [...] hat glaubhaft ausgeführt, dass der Angeklagte nunmehr seit Juni 2014 abstinent sei. Seine Fähigkeit zur Selbstreflexion sei selten und ungewöhnlich. Zeichen für einen bestehenden Alkoholismus bestehen nicht.

Nach dem in Hauptverhandlung von dem Angeklagten selbst gewonnenen Eindruck und angesichts der Ausführungen des sachverständigen Zeugen [...] sowie in Anbetracht der nicht unerheblich langen Dauer der vorläufigen Einbehaltung des Führerscheins des Angeklagten vermochte das Gericht jedenfalls zum Urteilszeitpunkt keine charakterliche Ungeeignetheit desselben mehr festzustellen. Zur nachträglichen Ahndung erschien vielmehr die Verhängung eines 3monatigen Fahrverbotes gemäß § 44 StGB als ausreichend. Dieses war zum Urteilszeitpunkt bereits gemäß § 51 Abs. 1 und Abs. 5 StGB vollstreckt, sodass der Führerschein dem Angeklagten zurückgegeben werden konnte.

40. Wer während eines Drogenkontrollprogramms trotz ausdrücklichen Hinweises auf eine mögliche Beeinflussung des Untersuchungsergebnisses mohnhaltige Nahrungsmittel verzehrt, behindert die Aufklärung einer behaupteten Drogenabstinenz in vorwerfbarer Weise.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 27. Februar 2015 – 11 CS 15.145 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit des Entzugs seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, C1, C1E, L, M und S wegen Nichtbeibringung eines Fahreignungsgutachtens.

Am 30. Januar 2009 fanden Polizeikräfte bei der Durchsuchung der Wohnung des Antragstellers und seines Lebensgefährten diverse Betäubungsmittel (u. a. Ecstasy, Marihuana, Spice, LSD). Mit Urteil vom

11. November 2009 sprach das Amtsgericht München den Antragsteller des vorsätzlichen unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln in Tatmehrheit mit unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln schuldig und verhängte eine Geldstrafe. In der mündlichen Verhandlung hatte der Antragsteller angegeben, „seit dem Vorfall“ keine Drogen mehr zu konsumieren.

Mit Schreiben vom 13. Juni 2013 forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller auf, innerhalb von 13 Monaten ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen, das ein Drogenkontrollprogramm in Form von mindestens sechs Urinscreenings beinhalte. Bei Nichtwahrnehmung von Terminen, Abbruch oder Behinderung des Programms oder Manipulation der Untersuchung gehe die Antragsgegnerin von der Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen aus.

Nach einem ersten Urinscreening am 2. Oktober 2013, bei dem keine Drogensubstanzen festgestellt wurden, teilte die Begutachtungsstelle für Fahreignung der Antragsgegnerin mit Schreiben vom 9. Januar 2014 mit, sie habe das Programm gemäß den Vertragsbedingungen vorzeitig beendet, da beim zweiten Urinscreening am 18. Dezember 2013 erhöhte Opiate (54 ng/ml Morphin) festgestellt worden seien.

Einen Bescheid vom 6. Mai 2014, mit dem die Antragsgegnerin dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen hatte, weil davon ausgegangen werden müsse, dass er weiterhin Betäubungsmittel konsumiere, nahm die Antragsgegnerin mit Bescheid vom 18. Juli 2014 zurück, nachdem der Antragsteller an Eides statt versichert hatte, vor der Urinabnahme Mohnschnecken und Mohnstollen konsumiert zu haben, und die Begutachtungsstelle für Fahreignung der Antragsgegnerin daraufhin mit Schreiben vom 8. Juli 2014 mitgeteilt hatte, die gefundene Morphinkonzentration sei theoretisch mit dem Konsum von Mohngebäck erklärbar.

Mit Bescheid vom 22. Oktober 2014 entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller erneut die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen. Die Antragsgegnerin sei berechtigt, aus dem Verhalten des Antragstellers auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen. Der Antragsteller habe durch den Konsum von Mohnprodukten den Nachweis einer einjährigen Abstinenz vereitelt und somit an der Aufklärung der Eignungszweifel nicht mitgewirkt. Er könne das geforderte Gutachten nicht mehr fristgerecht beibringen.

Mit Beschluss vom 16. Dezember 2014 hat das Verwaltungsgericht München den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen den Bescheid vom 22. Oktober 2014 abgelehnt. Die Begutachtungsstelle habe ihn vor Beginn des Screenings in einem Merkblatt ausdrücklich darauf hingewiesen, dass er während des Programms bestimmte Nahrungsmittel, unter anderem mohnhaltige Produkte, nicht verzehren dürfe. Es könne von ihm verlangt werden, diese Hinweise mit Sorgfalt durchzulesen und zur Kenntnis zu nehmen. Es sei auch allgemein und insbesondere bei Drogenkonsumenten bekannt, dass mohn-

haltige Lebensmittel zu Morphinbefunden führen könnten. [Dagegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.]

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg.

1. Die Beschwerde ist zulässig. [...]

2. Die Beschwerde ist jedoch unbegründet. Die im Beschwerdeverfahren innerhalb der Monatsfrist vorgebrachten Gründe, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), lassen nicht erkennen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis und der insoweit angeordnete Sofortvollzug rechtswidrig wären.

a) Wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) einnimmt, ist im Regelfall zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet (§ 11 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. Anlage 4 Nr. 9.1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr <Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV> vom 18.12.2010 <BGBl S. 1980>, zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.12.2014 <BGBl I S. 2213>). Erweist sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen (§ 46 Abs. 1 Satz 1 FeV). Mit der Entziehung erlischt die Fahrerlaubnis (§ 46 Abs. 6 Satz 1 FeV).

Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 entsprechend Anwendung (§ 46 Abs. 3 FeV). Nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 i.V.m. Abs. 1 FeV ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch betäubungsmittelabhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin Betäubungsmittel einnimmt. Die Anordnung zur Beibringung des Gutachtens unterbleibt allerdings, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht (§ 11 Abs. 7 FeV).

b) Der Anordnung der Antragsgegnerin zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens hat sich der Antragsteller nicht widersetzt. In seiner Wohnung hatten Polizeikräfte am 30. Januar 2009 verschiedene Betäubungsmittel (u. a. Ecstasy, Marihuana, Spice, LSD) gefunden, deren Konsum der Antragsteller eingeräumt hatte. Grundsätzlich hätte dieser Konsum harter Drogen auch ohne Klärung der Fahreignung durch Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens den zeitnahen Entzug der Fahrerlaubnis gerechtfertigt (§ 46 Abs. 3 i.V.m. § 11 Abs. 7 FeV und Anlage 4 Nr. 9.1). Ausschließlich wegen der seit dem Drogenfund verstrichenen Zeit und der vom Antragsteller behaupteten Abstinenz konnte die Antragsgegnerin im Jahre 2013 nicht mehr ohne Weiteres von seiner Fahreignung ausgehen, sondern war gehalten, den Antragsteller im Hinblick auf eine etwaige Wiedererlangung der Fahreignung (vgl. Anlage 4 Nr. 9.5 zur FeV) zunächst zu einem engmaschigen, behördlich überwachten Dro-

genscreening mit anschließender medizinisch-psychologischer Untersuchung aufzufordern (vgl. BayVGh, B. v. 09.05.2005 – 11 CS 04.2526 – BayVBl 2006, 18 ff.; B. v. 04.02.2009 – 11 CS 08.2591 – Rn. 16 ff.; B. v. 17.06.2010 – 11 CS 10.991 – Rn. 21 ff.; OVG LSA, B. v. 01.10.2014 – 3 M 406.14 – Rn. 15 f.; a.A. VGh BW, B. v. 07.04.2014 – 10 S 404.14 – NJW 2014, 2517 Rn. 10 [= BA 2014, 191], wonach im Rahmen eines Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens ohne Beachtung einer „verfahrensrechtlichen“ Jahresfrist bzw. sonstiger starrer zeitlicher Vorgaben grundsätzlich vom Fortbestand einer zuvor festgestellten oder feststellbaren Fahreignung auszugehen ist, solange der materielle Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung nicht erbracht worden ist).

c) Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr zu Recht geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf diese bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn sie ihn hierauf in der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens hingewiesen hat (§ 11 Abs. 8 FeV).

aa) Der Antragsteller hat zwar die von der Begutachtungsstelle für Fahreignung angesetzten Untersuchungstermine wahrgenommen und sich dem Drogen-Urinscreening jeweils unterzogen. Er hat auch mehrfach seine Bereitschaft erklärt, das Drogenkontrollprogramm fortzusetzen. Eine den Schluss auf seine Nichteignung rechtfertigende Weigerung, sich untersuchen zu lassen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 Alt. 1 FeV), kann ihm daher nicht vorgehalten werden.

bb) Der Antragsteller ist jedoch vorwerfbar nicht mehr in der Lage, das von ihm geforderte Fahreignungsgutachten fristgerecht beizubringen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 Alt. 2 FeV). Die Antragsgegnerin hat ihn in der Aufforderung zur Gutachtensbeibringung vom 13. Juni 2013 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sie von seiner Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgehe und ihm die Fahrerlaubnis entziehe, sofern er die Zwischenergebnisse des Drogenkontrollprogramms nicht fristgerecht vorlege, er dieses Programm ablehne, abbreche, betragsere, Termine nicht wahrnehme oder versuche, Urinproben zu manipulieren. Auch die vom Antragsteller am 19. Juli 2013 unterzeichnete Einverständniserklärung enthielt einen entsprechenden Hinweis. Des Weiteren hatte die Begutachtungsstelle dem Antragsteller vor Beginn des Screeningprogramms ein Merkblatt zukommen lassen, in dem unter anderem ausdrücklich der Verzicht des Verzehrs von Mohnprodukten während des vereinbarten Kontrollzeitraums angeraten wurde, weil hierdurch ein „falsch positiver Drogennachweis entstehen“ könne. Nach einem auffälligen Befund werde das Programm abgebrochen.

Beim zweiten Urinscreening am 18. Dezember 2013 ergab sich für Opiate ein Wert von 54 ng/ml. Damit ist der nach Angaben der Begutachtungsstelle bei 25 ng/ml liegende Grenzwert deutlich überschritten. Zwar ist es durchaus möglich, dass diese Überschreitung, wie auch die Begutachtungsstelle bestätigt hat, auf den Verzehr mohnhaltiger Nahrungsmittel und

nicht auf den Konsum von Betäubungsmitteln zurückzuführen ist. Allerdings konnte dies im Rahmen der veranlassten Untersuchung durch die Begutachtungsstelle nicht aufgeklärt werden. Aufgrund des vorherigen ausdrücklichen Hinweises auf die Folgen eines solchen Befundes geht die Unauflärbarkeit zu Lasten des Antragstellers. Unabhängig davon, ob, wann und in welcher Menge er vor der Untersuchung mohnhaltige Nahrungsmittel verzehrt und wie er sich hierzu gegenüber der untersuchenden Ärztin eingelassen hatte, hat der Befund dazu geführt, dass die Begutachtungsstelle das Drogenkontrollprogramm vereinbarungsgemäß abgebrochen hat und der Antragsteller somit nicht mehr in der Lage war, das Gutachten fristgemäß beizubringen. Hierbei kann er sich nicht darauf berufen, den Inhalt des Merkblatts entweder nicht genau genug gelesen oder zum Untersuchungszeitpunkt bereits wieder vergessen zu haben. Aufgrund der bestehenden Zweifel an seiner Fahreignung oblag es ihm, an der Aufklärung mitzuwirken, das Gutachten beizubringen und alles zu unterlassen, was die Aufklärung behindert. Hierzu zählt entsprechend den ausdrücklichen schriftlichen Hinweisen der Begutachtungsstelle auch der Konsum mohnhaltiger Lebensmittel, der das Untersuchungsergebnis verfälschen kann. Es war Sache des Antragstellers, diese Hinweise im eigenen Interesse sorgfältig zur Kenntnis zu nehmen und zu beachten. Die auf die Nichtbeibringung eines positiven Fahreignungsgutachtens gestützte Entziehung der Fahrerlaubnis ist daher nicht zu beanstanden.

d) Entgegen der Auffassung des Antragstellers fällt auch die Interessenabwägung zu seinen Lasten aus. Bei rechtlich gebotener, aber aufgrund des Verhaltens des Betroffenen nicht möglicher Aufklärung einer etwaigen Wiedergewinnung der Fahreignung kann diese bis zur endgültigen Klärung nicht unterstellt werden. Vielmehr gebietet es die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Pflicht des Staates zum Schutz der Allgemeinheit vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben im Straßenverkehr, nur solche Fahrzeugführer am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen, deren Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, Abs. 4, Abs. 7 Satz 1 StVG, § 11 Abs. 1, § 46 Abs. 1 FeV). Der Zeitablauf zwischen dem letzten feststehenden Drogenkonsum des Antragstellers und dem Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde hat zwar dazu geführt, dass diese nicht mehr gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne Einholung eines Fahreignungsgutachtens von der Ungeeignetheit ausgehen konnte, sondern zunächst die Wiedererlangung seiner Fahreignung aufgrund der von ihm behaupteten Abstinenz abzuklären hatte. Da jedoch der Antragsteller durch ihm vorwerfbares Verhalten während des Drogenkontrollprogramms nicht mehr in der Lage war, das Gutachten fristgerecht beizubringen, überwiegt das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis. Es bleibt dem Antragsteller unbenommen, im Rahmen des offenbar bereits eingeleiteten Wiedererteilungsverfahrens den Nachweis für seine behauptete Drogen-

abstinenz durch ein entsprechendes Drogenkontrollprogramm zu erbringen.

41. 1. Auch wenn der Gelegenheitskonsument einen Abstand von 30 Stunden zwischen dem letzten Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr einhält, fehlt es bei einem nachgewiesenen THC-Wert von über 1,0 ng/ml im Blut an der für die Fahreignung erforderlichen Trennungsfähigkeit.

2. Der Gelegenheitskonsument kann sich nicht sicher sein, dass er 30 Stunden nach dem letztmaligen Konsum von Cannabis wieder fahrtauglich ist, der THC-Wert im Blut also unter 1,0 ng/ml gesunken ist.

Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein,
Beschluss vom 22. Dezember 2014 – 2 O 19/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde bleibt erfolglos, denn das Verwaltungsgericht hat den Prozesskostenhilfeantrag zu Recht abgelehnt.

Der Antragsteller wendet sich gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts vom 27. Juni 2014, mit dem Prozesskostenhilfe für einen zu stellenden Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis abgelehnt worden ist. Der Antragsteller führte am 2. Januar 2014 im öffentlichen Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis. Die entnommene Blutprobe ergab einen THC-Wert von 1,3 ng/ml. Der Antragsteller behauptet, er besitze ein ausreichendes Trennungsvermögen, da die Einnahme von Cannabis in der Silvesternacht mehr als 30 Stunden vor Fahrantritt erfolgt sei, körperliche oder geistige Ausfallerscheinungen habe er nicht gehabt. Unter Verweis auf Rechtsprechung zu § 24a Abs. 3 StVG meint er, es liege ein Wertungswiderspruch vor, da ihm danach aufgrund des zeitlichen Abstandes nicht einmal ein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden könne. Die Verwaltungsrechtsprechung gehe von einem unzutreffend schnellen Abbau von THC aus und stütze sich hierzu letztlich auf ein einziges, äußerst zweifelhaftes Gutachten von Prof. Dr. [...]. Ein anderer Gutachter lege dar, dass THC üblicherweise binnen sechs Stunden abgebaut werde, nach anderen Studien aber auch Abbauezeiten von 12 bis 46 Stunden möglich seien (unter Verweis auf ein Urteil des AG Herne-Wanne vom 9. August 2013 – 11 OWi 54 Js 393/12-121/12, 11 OWi 121/12 –, juris [= BA 2014, 185]). Das Verwaltungsgericht müsse hierzu ein medizinisches Sachverständigen-gutachten einholen, so dass die Ablehnung von Prozesskostenhilfe eine vorweggenommene Beweiswürdigung darstelle. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung definiere zudem keinen objektiv bestimmbareren Begriff der Trennungsfähigkeit, einen solchen gebe es mangels gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und nach § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde demjenigen, der sich als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu entziehen. § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV konkretisiert das dahingehend, dass dies insbesondere gilt, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Das trifft auf den Antragsteller zu. Nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV fehlt die Fahreignung, wenn bei gelegentlichem Cannabiskonsum die Fähigkeit oder Bereitschaft fehlt, zwischen dem Konsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen, d. h. so große Zeitabstände einzuhalten, dass nach wissenschaftlichen Erkenntnissen kein erhöhtes Risiko von Beeinträchtigungen besteht, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben.

Ein solches erhöhtes Risiko ist nach Auffassung des Senats schon dann gegeben, wenn im zeitlichen Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges ein Wert des Cannabismarkstoffs THC im Blutserum von 1,0 ng/ml oder mehr festgestellt wird; ein zusätzlicher Sicherheitsabschlag vom Messwert muss nicht eingeräumt werden. Denn schon eine solche Wirkstoffkonzentration lässt es als möglich erscheinen, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (vgl. auch BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, NJW 2005, 349 = juris [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker], Rn. 29; OVG NRW, Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, NJW 2013, 2841, 2842 [= BA 2013, 146], und Beschluss vom 12. Mai 2014 – 16 B 330/14 –, juris Rn. 7). Auf konkrete körperliche oder geistige Ausfallerscheinungen, die mit dem Cannabiskonsum zusammenhängen, kommt es nicht an, ebenso wenig wie auf die Zeitspanne, die seit dem Konsum verstrichen ist, oder auf die subjektive Befindlichkeit des Fahrzeugführers (ebenso OVG NRW, Beschluss vom 12. Mai 2014 a. a. O. Rn. 9).

Vorliegend hat der Antragsteller im gerichtlichen Verfahren einen gelegentlichen, d. h. über einen einmaligen experimentellen Konsum hinausgehenden Cannabiskonsum eingeräumt. Dies ergibt sich u. a. daraus, dass er vorträgt, künftig einen viertägigen Abstand zwischen Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr einhalten zu wollen. Gleichwohl steht aufgrund des Vorfalls vom 2. Januar 2014 außer Frage, dass der Antragsteller nicht willens oder nicht fähig ist, zwischen dem Konsum von Cannabis und der Teilnahme am Straßenverkehr zu trennen (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV). Das folgt schon daraus, dass er an diesem Tag mit einer THC-Konzentration von 1,3 ng/ml im Blutserum ein Kraftfahrzeug geführt hat. Der Senat geht in Übereinstimmung mit der weit überwiegenden Meinung in der obergerichtlichen Rechtsprechung davon aus, dass bereits ein im zeitlichen Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges ermittelter

Wert ab 1,0 ng/ml THC im Serum die mangelnde Trennung belegt. Ob auch an weiteren Tagen ein mangelndes Trennen erkennbar geworden ist, bedarf ebenso wenig wie die Frage einer Cannabisabhängigkeit oder einer regelmäßigen Einnahme dieses Betäubungsmittels einer näheren Betrachtung; hierauf kommt es im Zusammenhang mit Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nicht an. Eine medizinisch-psychologische Begutachtung ist angesichts der überaus deutlichen Hinweise auf den Wegfall der Fahreignung entbehrlich (§ 11 Abs. 7 FeV); hierzu wird erst in einem eventuellen Wiedererteilungsverfahren Anlass bestehen. Für eine der in Vorbemerkung 3 zur Anlage 4 zur FeV genannten Ausnahmekonstellationen spricht nichts.

Die Analyse der dem Antragsteller am 2. Januar 2014 entnommenen Blutprobe hat eine THC-Konzentration von 1,3 ng/ml Serum ergeben. Nach anerkannten gerichtsmedizinischen Erkenntnissen ist nach einem Einzelkonsum der Wirkstoff THC im Blutserum nur vier bis sechs Stunden nachweisbar. In Fällen des – sowohl beim Antragsteller gegebenen – wiederholten (und erst recht des regelmäßigen) Konsums kann sich diese Zeitspanne auf gelegentlich deutlich über 24 Stunden verlängern (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Aufl. (2005), S. 178; Möller/Kauert/Tönnies/Schneider/Theunissen/Ramaekers, Leistungsverhalten und Toxikokinetik der Cannabinoide nach inhalativer Marihuanaaufnahme, Blutalkohol 43 (2006), S. 361, 363, 365, 372; Möller, in: Hetttenbach/Kalus/Möller/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, 2. Aufl. 2010, § 3 Rn. 109 ff.; zum Ganzen auch OVG NRW, Beschluss vom 12. Mai 2014 a. a. O. Rn. 10, BayVGH, Beschluss vom 23. Januar 2007 – 11 CS 06.2228 –, juris Rn. 36 bis 42).

Soweit der Antragsteller geltend macht, dass die ordentlichen Gerichte in den Fällen des Einhaltens eines 30-stündigen Abstands zwischen Cannabiskonsum und Teilnahme am Straßenverkehr nach § 24a Abs. 3 StVG Fahrlässigkeit verneinen mit der Folge, dass ihm auch die Verwaltungsgerichte keine mangelnde Trennungsfähigkeit unterstellen dürften, trifft dies nicht zu.

Eine fahrlässige Tatbegehung nach § 24a Abs. 3 StVG liegt vor, wenn der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Cannabiskonsums entweder erkannt haben muss (bewusste Fahrlässigkeit) oder zumindest hätte erkennen können und müssen (unbewusste Fahrlässigkeit). Es genügt, wenn er mit der Möglichkeit rechnen muss, dass sich das Rauschmittel bei Antritt der Fahrt noch nicht vollständig abgebaut hat und dementsprechend noch wirkt. Die Rechtsprechung zu § 24a Abs. 3 StVG haben zuletzt das Kammergericht Berlin (Beschluss vom 14. Oktober 2014 – 3 Ws (B) 375/14, 3 Ws (B) 375/14-162 Ss 93/14 –, juris [= BA 2015, 32]) und das Hanseatische Oberlandesgericht in Bremen (Beschluss vom 18. Juni 2014 – 1 SsBs 51/13, 1 Ss Bs 51/13 –, juris [= BA 2014, 279]) zusammenfassend dargestellt:

Danach wurde zwar seit dem Jahr 2005 in der obergerichtlichen Rechtsprechung – soweit ersichtlich auf

einen Beschluss des OLG Hamm (NZV 2005, 428 [= BA 2006, 232]) zurückgehend – zunehmend und zuletzt nahezu einheitlich entschieden, dass der Vorwurf der (auch unbewussten) Fahrlässigkeit nicht erhoben werden könne, wenn zwischen dem Drogenkonsum und der Fahrt „längere Zeit“ vergangen sei. Hiervon sind indes wiederum Ausnahmen gemacht worden, wenn „höhere“ THC-Konzentrationen gemessen worden seien oder wenn besondere Umstände dem Betroffenen hätten Anlass geben müssen, sich bewusst zu machen, dass der zurückliegende Cannabiskonsum noch Auswirkungen haben konnte (zum Ganzen: KG, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a.a.O. Rn. 16 m.w.N. und OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a.a.O. Rn. 25, 27 m.w.N.). Zu einer übereinstimmenden Bestimmung des Zeitraums, ab dem ein Kraftfahrer nicht mehr mit der Einwirkung von Cannabis rechnen muss, ist es nicht gekommen (KG, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a.a.O. Rn. 18 f. m.w.N., OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a.a.O. Rn. 26 m.w.N.: je nach OLG zwischen unter 24 Stunden und zwei bis drei Tagen).

Demgegenüber sind zuletzt obergerichtliche Entscheidungen ergangen, welche in Übereinstimmung mit Peter König (in Hentschel/ König/ Dauer, 42. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b; DAR 2007, 626; 2010, 277 <Anm. zu KG DAR 2010, 274>; NSZ 2009, 425; vgl. auch Janker in Burmann/Hess/Jahnke/Janker, 22. Aufl., § 24a StVG Rn. 7; NK-GVR/ Krumm, § 24a StVG Rn. 26, 28; Tolksdorf, DAR 2010, 686) die faktische Beschränkung des Fahrlässigkeitsvorwurfs auf die drei Fallgruppen „Zeitnaher Konsum“, „Hoher THC-Wert“ und „Erkennbarkeit aufgrund besonderer Umstände“ als zu eng ansehen (vgl. KG Beschluss vom 14. Oktober 2014 a.a.O., OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a.a.O., OLG Frankfurt NSZ-RR 2013, 47 [= BA 2013, 28], OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; mit Einschränkung auch OLG Stuttgart DAR 2011, 218). Diese Rechtsprechung betont die besonders hohen Sorgfaltsanforderungen für Drogenkonsumenten im Straßenverkehr, die jedem Rauschmittelkonsumenten die Pflicht auferlegen, sich gewissenhaft und gründlich über die Wirkdauer von Drogen zu informieren und bei verbleibenden Unklarheiten die Fahrt zu unterlassen. Denn nach § 24a Abs. 3 StVG handelt bereits fahrlässig, wer nach dem Konsum berauschender Mittel ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich sicher sein zu können, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist. Kann der Konsument die Sicherheit nicht gewinnen, so darf er kein Kraftfahrzeug führen (zum Ganzen: KG, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a.a.O. Rn. 20 f., 23 und OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a.a.O. Rn. 28 ff.).

Das Kammergericht und das Hanseatische Oberlandesgericht in Bremen weisen darauf hin, dass ein Cannabiskonsum in der Regel nicht exakt beurteilen kann, welche Zeit vergehen muss, bis der Wirkstoff THC in seinem Blutserum unter den analytischen Grenzwert sinkt. Im Gegensatz zum Alkohol verläuft der Abbau nicht linear, sondern komplex und ist von

einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Eine zuverlässige Formel zur Berechnung des Abbaus existiert nicht. In den Fachkreisen wird demzufolge von unterschiedlich langen Nachweisauern berichtet.

So heißt es etwa in einer von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen und seit mindestens 2009 auf der Homepage des Bundesgesundheitsministeriums abrufbaren Studie: „Problematisch für die Festlegung von Abstinenzfristen zwischen Konsument und der Teilnahme am Straßenverkehr (...) ist die ungeklärte Frage, wie lange Nachwirkungen bei den Wahrnehmungs-, Reaktions- und Leistungseinschränkungen wirksam sind. Die Fristen liegen in der Regel bei 24 Stunden (nach einmaligem Konsum), können aber bei intensiven Konsumenten bis zu vier Wochen betragen“ (vgl. Simon/Sonntag/Bühringer/Kraus, Cannabisbezogene Störungen, www.bundesgesundheitsministerium.de). 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).

Kommt der Cannabiskonsument der ihm obliegenden allgemeinen Erkundigungspflicht nach, wird er daher zwar erfahren, dass – etwa bei mäßigem und einmaligem Konsum – der THC-Wert mit einiger Wahrscheinlichkeit binnen 24 Stunden nach Konsumende unter 1,0 ng/ml im Blutserum gesunken sein kann. Sicher sein kann er sich angesichts des beschriebenen komplexen Abbaugeschehens jedoch nicht; er muss vielmehr damit rechnen, dass in seinem Blutserum auch noch längere Zeit nach der Einnahme eine über dem analytischen Grenzwert liegende THC-Konzentration nachweisbar ist (zum Ganzen KG Berlin, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a.a.O. Rn. 24 ff. m.w.N., OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a.a.O. Rn. 32 m.w.N.). Der Einwand, ein Cannabiskonsument könne angesichts der uneinheitlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Abbaugeschehen im Grunde nie Gewissheit darüber erlangen, ob der Wirkstoff vollständig verstoffwechselt ist, verfängt demgegenüber nicht, da er – jedenfalls als ultima ratio – die nicht nur theoretische Möglichkeit hat, sein Blut in einem Labor untersuchen zu lassen (KG Berlin, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a.a.O. Rn. 30).

Nach dieser Rechtsprechung zu § 24a Abs. 3 StVG handelt derjenige fahrlässig, der nach dem Konsum von Cannabis als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnimmt, aber nicht sicher sein kann, dass der Rausch-

mittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum abgebaut ist. In diesem Zusammenhang formuliert das Hanseatische Oberlandesgericht in Bremen: „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.“ Im Regelfall besteht daher kein Anlass, an der objektiven Sorgfaltspflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert bei der Fahrt erreicht wird (OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a. a. O. LS 1 und 2, Rn. 33 f. und 40 und KG, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a. a. O. LS 1 und 2). Denn wer ein Kraftfahrzeug nach vorangegangenen, bewussten Konsum von Cannabisprodukten führt und sich über eine mögliche Wirkung überhaupt keine Gedanken macht, handelt allein deswegen zumindest unbewusst fahrlässig. Kommt der Cannabiskonsumter der ihm obliegenden allgemeinen Erkundigungspflicht nach, wird er daher zwar erfahren, dass – etwa bei mäßigem und einmaligem Konsum – der THC-Wert mit einiger Wahrscheinlichkeit binnen 24 Stunden nach Konsumende unter 1,0 ng/ml im Blutserum gesunken sein kann. Sicher sein kann er sich angesichts des beschriebenen komplexen Abbaugeschehens jedoch nicht, so dass er sogar bewusst fahrlässig handelt.

Sollte sich der Antragsteller mit der zu § 24a StVG ergangenen Rechtsprechung der Oberlandesgerichte befasst haben, konnte sich für ihn jedenfalls keine gesicherte Erkenntnisgrundlage für die Annahme ergeben, der Cannabiswirkstoff sei vor Fahrtantritt abgebaut (ebenso KG Berlin, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a. a. O. Rn. 32). Bereits eine überschlägige Internetrecherche ergibt, dass THC häufig oder in einzelnen Fällen noch wesentlich länger nachweisbar ist, als 30 Stunden; kürzere „Regel“-Abbauzeiten werden nur für den erstmaligen Konsum berichtet. Bereits zum Tatzeitpunkt waren zudem mehrere Entscheidungen von Oberlandesgerichten 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 5. April 2011, – 3 RVs 19/11 –, juris [= BA 2011, 288]; OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 20. August 2010, – 2 Ss-OWi 166/10 –, BeckRs 2010, 20608). Deshalb konnte der Antragsteller eine Feststellung, der Wirkstoff des Cannabis sei abgebaut, gerade nicht sicher treffen und musste daher darauf verzichten, ein Kraftfahrzeug zu führen (KG Berlin, Beschluss vom 14. Oktober 2014 a. a. O. Rn. 33 und OLG Bremen, Beschluss vom 18. Juni 2014 a. a. O. Rn. 33).

Was für den Fahrlässigkeitsvorwurf des § 24a Abs. 3 StVG gilt, gilt gleichermaßen für die Frage fehlender Trennungsfähigkeit nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4

zur FeV. Der Umstand, dass beim Antragsteller eine THC-Konzentration von 1,3 ng/ml Serum festgestellt worden ist, spricht zwar nicht gegen die Glaubhaftigkeit seines Vortrages, er habe einen Abstand von 30 Stunden nach dem Konsum eingehalten, es spricht aber gegen eine mangelnde Trennungsfähigkeit. Soweit der Antragsteller geltend macht, dass ihm dieses Verfahren hinreichend deutlich gemacht habe, dass er künftig einen noch längeren Abstand zwischen Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr einhalten müsse, nämlich 4 Tage, ändert dies hieran nichts. Zum einen ist – wie dargestellt – nicht einmal hinreichend sicher, dass beim Antragsteller nach 4 Tagen der analytische Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum unterschritten sein wird, zum anderen musste sich ihm dies bereits vor diesem Verfahren nach einfacher Internetrecherche aufdrängen. Entweder hat er sich seinerzeit keinerlei Gedanken zwischen dem Verhältnis von Drogenkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr gemacht oder aber mögliche Restzweifel zu seiner Fahrtauglichkeit ignoriert. In beiden Fällen fehlt es derzeit an einer Kraftfahreignung. Die Wiedererlangung der Kraftfahreignung setzt deshalb den Nachweis voraus, dass der Betroffene als Gelegenheitskonsument von Cannabis künftig hinreichend zwischen Konsum und Führen eines Fahrzeuges trennen wird. Ob der Antragsteller diese Voraussetzungen erfüllt, wäre nicht einmal mit einem Verzicht auf Drogenkonsum nachgewiesen. Es bedarf zusätzlich des Nachweises, dass bezogen auf die Einnahme illegaler Drogen auf der Grundlage einer tragfähigen Motivation eine hinreichend stabile Verhaltensänderung eingetreten ist und daher für die Folgezeit eine günstige Prognose getroffen werden kann. Dieser Nachweis kann grundsätzlich – und so auch hier – nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung erbracht werden (vgl. auch OVG NRW, Beschlüsse vom 6. Oktober 2006 – 16 B 1538/06 –, juris, Rn. 4, vom 2. April 2012 – 16 B 356/12 –, juris, Rn. 6 ff., vom 20. März 2014 – 16 B 264/14 –, juris, Rn. 12 und vom 12. Mai 2014 a. a. O. Rn. 15).

Bei dieser Ausgangslage fällt die weitere Interessenabwägung zu Ungunsten des Antragstellers aus. In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (ebenso OVG NRW, Beschluss vom 12. Mai 2014 a. a. O. Rn. 13).

42. Zur Aufklärungspflicht des Gerichts, wenn die vollständige Abweisung der Klage eines Fußgängers, der beim Überqueren der Fahrbahn in einer Fußgängerfurt von einem Pkw erfasst wurde, auf eine Alkoholisierung des Fußgängers gestützt werden soll.

Oberlandesgericht München,
Beschluss vom 16. Januar 2015 – 10 U 1930/14 –

Zum Sachverhalt:

1. Gegenstand des Rechtsstreits sind Ansprüche auf Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall vom 06.02.2011 gegen 18.30 Uhr.

Nach den Feststellungen des Erstgerichts wurde der Kläger vom Pkw Opel Astra des Beklagten zu 1), haftpflichtversichert bei der Beklagten zu 2), erfasst, als er die Straße V. in V. an einer Fußgängerfurt überqueren wollte. Der Kläger wurde hierbei schwer verletzt.

Das LG Passau hat die Klage auf Zahlung eines Schmerzensgeld und von Rentenbeträgen von insgesamt 24.585,- EUR für den Zeitraum vom 01.05.2011 bis 31.12.2013, Feststellung der Verpflichtung zur Zahlung einer monatliche Schadensersatzrente vom 01.01.2014 bis zum Renteneintrittsalter sowie Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nach Beweisaufnahme abgewiesen.

2. Gegen dieses Urteil hat der Kläger Berufung eingelegt.

Aus den Gründen:

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung des Klägers hat in der Sache bereits jetzt teilweise Erfolg.

1. Das Landgericht hatte die Klage abgewiesen, weil eine Verschuldenshaftung der Beklagten mangels jeglicher Sorgfaltspflichtverletzung ausscheidet und die Haftung für Betriebsgefahr von grobem Mitverschulden des Klägers verdrängt werde. Dieses Ergebnis entbehrt jeglicher tragfähiger Grundlage.

1. Das Landgericht hatte die für den Streitgegenstand entscheidungserheblichen Tatsachen verfahrensfehlerhaft nicht ansatzweise vollständig festgestellt. Deswegen waren konkrete Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der Tatsachenfeststellung ersichtlich, so dass der Senat insoweit nicht nach § 529 I Nr. 1 ZPO gebunden war.

a) Der unstrittige Tatbestand des Ersturteils steht einer erneuten Sachprüfung nicht entgegen, weil er hinsichtlich der Alkoholisierung des Klägers widersprüchlich und sich nicht auf erwiesene Tatsachen stützen kann. Eine Atemluftalkoholkonzentration von 1,09 mg/l um 19.00 Uhr ist niemals festgestellt worden und steht in beweisvernichtendem Widerspruch (§ 314 S. 2 ZPO) zum Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 07.04.2014. Der Kläger hatte in persönlicher Anhörung angegeben, beim Frühschoppen drei Weißbier getrunken zu haben, auf Vorhalt des Gerichts aus den Strafakten, dass dort die Messung um 19.00 Uhr etwa zwei Promille ergeben habe, war er dabei geblieben, dass er sich diesen hohen Wert ange-

sichts der erinnerlichen Trinkmengen nicht erklären könne. Aus den Strafakten ergibt sich, dass die Polizei die genannte Atemluftalkoholkonzentration – schon nach eigener Einschätzung – nicht gerichtsverwertbar getestet hat, und jeglicher Nachweis der Messung fehlt. Sonstige Feststellungen des Erstgerichts hierzu sind nicht vorhanden.

b) Die Beweiserhebung des Erstgerichts ist auch im Übrigen unvollständig geblieben:

(1) Das Landgericht hat nicht festgestellt, sondern offen gelassen, aus welchen Entfernungen und zu welchen Zeitpunkten der Kläger für den Beklagten zu 1) sichtbar gewesen war. Die Sichtverhältnisse werden als „sehr schlecht“ und die Kleidung des Klägers als dunkel bezeichnet. Ob der Kläger durch das Fahrzeug des Zeugen K. verdeckt und deswegen erst auf der zweiten Gegenfahrspur des Beklagten zu 1) für diesen sichtbar geworden sei, wird nicht geklärt.

Deswegen wäre die persönliche Anhörung (§ 141 I 1 ZPO) des Beklagten zu 1) – auch unabhängig von der grundsätzlichen Bedeutung der Parteianhörung in Fällen, in denen der Ablauf eines Verkehrsunfalls streitig ist (BGH NJW 2013, 2601; OLG Schleswig NJW-RR 2008, 1525; Senat, Urt. v. 09.10.2009 – 10 U 2309/09, dort Rz. 23) – zwingend geboten gewesen. Zum einen konnte diese ersichtlich nicht durch die Erklärung des Prozessbevollmächtigten ersetzt werden (§ 141 III 2 ZPO), weil diese nicht verständlich macht, dass der Beklagte zu 1) den Kläger überhaupt nicht wahrgenommen habe. Zum anderen waren mögliche Äußerungen und Unfallschilderungen des Beklagten zu 1) im Strafverfahren unstimmtig, einander widersprechend, und mit seinem Parteivortrag und den sachverständigen Feststellungen unvereinbar.

Weiterhin wäre eine ausführliche gutachterliche Stellungnahme zu den Sicht- und Lichtverhältnissen zum Unfallzeitpunkt am Unfallort erforderlich gewesen, und hierzu der Sachverständige – jedenfalls nochmals – nach der Einvernahme der Zeugen anzuhören gewesen, um die Zeugenaussagen berücksichtigen zu können. Darauf aufbauend wären genaue Berechnungen und Bewertungen vorzunehmen gewesen, aus welcher Entfernung und ab welchem Zeitpunkt der Kläger und der Beklagte zu 1) für einander wahrnehmbar waren, insbesondere unter Berücksichtigung der Angaben des Klägers und der Zeugen E. und K.

Zum Dritten wurden Unstimmigkeiten und Widersprüche in den Aussagen der Zeugen E. und H. nicht geklärt, die sich auf die durchaus wichtige Frage beziehen, ob vor dem Beklagten zu 1) andere Fahrzeuge fuhr, die der Kläger hat passieren lassen.

Zuletzt wurden auch die Farbe der Kleidung des Klägers nicht geklärt und die Unstimmigkeiten verschiedener Aussagen nicht aufgelöst.

(2) Das Landgericht hat auch die Auswirkungen der zum Unfallzeitpunkt wirksamen Alkoholbeeinflussung des Klägers auf die Unfallursache nicht geklärt. Es ist rechtsfehlerhaft, den angetrunkenen Zustand eines Unfallbeteiligten allein aufgrund einer Atemluftalkoholmessung für geklärt zu halten, die von der Polizei als nicht gerichtsverwertbar eingeschätzt wird.

Dies gilt verstärkt, wenn naheliegende Aufklärungsmöglichkeiten, etwa die Vernehmung des die Kontrolle durchführenden Polizeibeamten, ohne jeden Grund außer Acht gelassen werden.

Das Landgericht hatte damit gegen seine Verpflichtung verstoßen, den zur Entscheidung unterbreiteten Sachverhalt auszuschöpfen und sämtlichen Unklarheiten, Zweifeln oder Widersprüchen von Amts wegen nachzugehen (BGH NJW-RR 2011, 428; NJW 2009, 2604).

2. Zudem hatte das Landgericht auch entscheidende sachlich-rechtliche Fragen unzutreffend beantwortet und zu Unrecht jeglichen Anspruch des Klägers auf Schadensersatz und Schmerzensgeld ausgeschlossen.

Da – unstreitig – der Kläger bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs eine Rechtsgutsverletzung erlitten hat, kommt grundsätzlich ein Anspruch aus §§ 7 I, 18 I StVG, 823 I BGB, 115 I 1 Nr. 1, 4 VVG PflVG in Betracht, was das Erstgericht zutreffend erkannt hat. Ebenso bestehen keine Bedenken, dass das Erstgericht eine – auch gewichtige – mitwirkende Obliegenheitsverletzung des Klägers (§ 254 I BGB) berücksichtigt hatte.

Dagegen war die Rechtsauffassung des Erstgerichts, nach Sachlage seien Sorgfaltspflichtverletzung und Verschulden des Beklagten zu 1) ausgeschlossen, mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelungen nicht vereinbar und deswegen nicht mehr vertretbar.

In gleicher Weise und aus den gleichen Gründen war die Rechtsauffassung des Erstgerichts, das Mitverschulden des Klägers sei so gewichtig, dass es sogar die Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Beklagten verdränge, nicht mehr vertretbar.

II. Zwar hat der Senat hinsichtlich des Haftungsgrundes einschließlich der Haftungsquote im Vergleichswege eine Klärung herbeigeführt. Dennoch ist der Rechtsstreit insgesamt nicht ansatzweise entscheidungsreif: Sämtliche vom Kläger geltend gemachte unfallursächliche Verletzungen, Behandlungsfolgen, dauerhafte Schäden und Vermögenseinbußen sind bestritten, insoweit ist bereits seit Beginn des Verfahrens von beiden Parteien Beweis Eintritt durch Sachverständige verschiedener Fachrichtungen erfolgt.

Der Senat hat eine eigene Sachentscheidung nach § 538 I ZPO erwogen, sich aber aus folgenden Gründen dagegen entschieden:

– Der verbliebene Streit der Parteien über den Betrag der Ansprüche erfordert eine umfangreiche und aufwändige Beweisaufnahme (§ 538 II 1 Nr. 1, 2. Hs. ZPO), und würde den Senat zu einer mit der Funktion eines Rechtsmittelgerichts unvereinbaren erstmaligen Beweisaufnahme zur Schadenshöhe an Stelle der ersten Instanz (Senat NJW 1972, 2048; OLG Köln NJW 2004, 521; OLG Naumburg NJW-RR 2012, 1535, 1536) zwingen.

– Der durch die Zurückverweisung entstehende grundsätzliche Nachteil einer gewissen Verzögerung und Verteuerung des Prozesses muss hingenommen werden, wenn ein bisher unterlassenes Verfahren zum Betrag der Ansprüche in erster Instanz nachzuholen ist und den Parteien die vom Gesetz vorgesehenen zwei Tatsachenrechtszüge erhalten bleiben sollen (Senat NJW 1972, 2048; OLG Naumburg NJW-RR 2012, 1535); eine schnellere Erledigung des Rechtsstreits durch den Senat ist im Übrigen angesichts seiner seit Jahren weit überdurchschnittlichen Geschäftsbelastung und der dadurch bedingten langen Terminsstände nicht zu erwarten.

Aus dem Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin der Universität Heidelberg

HANS-THOMAS HAFFNER, ANDREA DETTLING

Naturwissenschaftliche Herleitung eines AAK-Grenzwerts im Verkehrsstrafrecht

Scientific derivation for a BrAC threshold in traffic criminal law

Einleitung

1999 wurde der AAK-Gefahrengrenzwert in das Straßenverkehrsgesetz eingeführt. Vorgegangen war eine sehr diskrepant geführte Diskussion. Insbesondere aus Kreisen der Rechtsmedizin waren gravierende Bedenken ins Feld geführt worden, die ihr den Vorwurf der Verweigerungshaltung einbrachten. In der Folge war die Etablierung des AAK-Gefahrengrenzwerts zwar auf der Basis naturwissenschaftlicher Grundlagenforschung erfolgt [7]. In der praktischen Umsetzung unterliefen jedoch grundlegende handwerkliche Fehler. Beispielhaft verwiesen werden kann auf die nicht beachtete Notwendigkeit einer Differenzierung zwischen Grundwert und Sicherheitszuschlag und die daraus resultierenden Folgen.

Zwischenzeitlich werden immer wieder Vorstöße unternommen, die AAK auch im Strafrecht als gerichtsverwertbar zu verankern. Hierzu bedürfte es zunächst der Festlegung eines AAK-Grenzwerts der absoluten Fahruntüchtigkeit. Eine schlichte Halbierung des BAK-Grenzwerts, wie sie 1998 vorgenommen wurde, würde auf eine Wiederholung der damals begangenen Fehler hinauslaufen. Es soll deshalb ein naturwissenschaftlich denkbarer Weg zur Festlegung eines AAK-Grenzwerts zur Diskussion gestellt werden. Ohne dafür oder dagegen Partei zu ergreifen, soll die dabei auftretende Problematik beleuchtet werden. Ob die damit verbundenen Nachteile die Vorteile der AAK-Messung schmälern oder aufheben und ob die Risiken tolerabel sind, muss von juristischer Seite entschieden werden.

Die Äquivalent-Bildung von AAK und BAK

Ein großer Vorteil der AAK-Messung ist, dass sie keines Eingriffs in die körperliche Unversehrtheit bedarf. Dem steht als entscheidender Nachteil gegenüber, dass sie eine Mitwirkung des Probanden erfordert, zu der dieser nicht gezwungen werden kann. Zudem sind AAK-Messungen generell bei Bewusstlosen und Schwerverletzten nicht möglich. Selbst Gesunde können – bspw. nach früher durchgemachten oder bei chronischen Lungenerkrankungen – Schwierigkeiten damit haben, das erforderliche Atemvolumen aufzubringen. Im Gegensatz zur BAK-Messung ist die AAK-Messung also nicht immer durchführbar. Wird die AAK-Messung ins Strafrecht eingeführt, kann sie die BAK-Messung nicht ersetzen, sondern nur als alternatives Verfahren eingesetzt werden. Deshalb ist es nicht ausreichend, einen AAK-Grenzwert unabhängig von der BAK nur aufgrund des Risikos zu begründen, das ein Verkehrsteilnehmer mit einer bestimmten AAK darstellt. (Die wissenschaftliche Grundlage dafür könnte – wenngleich unter Berücksichtigung des damals zur Verfügung stehenden Stands der Technik – der Grand-Rapids-Studie entnommen

werden, die mithilfe von AAK-Messungen durchgeführt wurde, die erst nachträglich auf BAK-Werte umgerechnet wurden [2].) Sondern es muss ein AAK-Grenzwert als Äquivalent des BAK-Grenzwerts geschaffen werden. Das ist mithilfe eines Konversionsfaktors grundsätzlich denkbar, aufgrund dessen starker individueller und situativer Schwankungen jedoch sehr schwierig. Insbesondere muss versucht werden, eine Gleichwertigkeit bei der Grenzwerte sicherzustellen.

Bei Etablierung des Gefahrengrenzwerts der AAK 1998 hatte man diese Problematik ignoriert. Stattdessen hatte man die Akzeptanz der AAK-Messung zu steigern versucht, indem man den Konversionsfaktor bewusst niedrig angesetzt hatte. Dadurch war die AAK-Messung begünstigt worden. Jede Begünstigung einer Methode stellt aber eine Benachteiligung der alternativen Methode dar. Die Rechtsgleichheit würde damit also aufgehoben. Ob ein solches Vorgehen auch im Strafrecht tolerabel wäre, ist in Zweifel zu ziehen. Es belegt alle, die nicht zur Abgabe einer Atemprobe in der Lage sind oder diese rechtmäßig nicht abgeben wollen, systematisch mit einem Nachteil.

Grundwert und Sicherheitszuschlag

Die Grenzwerte sind aus einem Grundwert und aus einem Sicherheitszuschlag zusammengesetzt. Der Grundwert, bei der 1,10 %-Grenze 1,00 %, ist die Grenze, ab der absolute Fahruntüchtigkeit vorliegt. Der Sicherheitszuschlag von 0,10 % soll die Messfehlerschwankungen abpolstern. Erst ab einem Messergebnis von 1,10 % ist gewährleistet, dass der wahre Wert von 1,00 % hinreichend sicher erreicht oder überschritten ist. Die Messfehlerschwankungen sind aber methodenabhängig. Umgerechnet werden kann also nur der Grundwert von 1,00 %. Der Sicherheitszuschlag muss anhand der Messpräzision der anderen Messmethode neu berechnet oder festgelegt werden.

Bei der Festlegung des Gefahrengrenzwerts der AAK wurde der Fehler gemacht, dass der Grenzwert ohne diese Differenzierung, also unter Einschluss des Sicherheitszuschlags umgerechnet wurde. Dies führte nur deshalb nicht zu praktischen Konsequenzen, weil rein zufällig die Präzision der BAK-Messung und der AAK-Messung in diesem Konzentrationsbereich gleich sind [4].

Der Konversionsfaktor

Die Umrechnung erfordert die Festlegung eines Konversionsfaktors. In der Literatur findet man in Übersichtsarbeiten in diesem Zusammenhang immer wieder den Hinweis, die Schwankungsbreite der experimentell beobachteten Konversionsfaktoren umfasse in den Extremen Werte zwischen unter 1 und bis zu 6 (Übersicht z. B. bei [6]). Das ist zwar grundsätzlich nicht verkehrt, hinsichtlich der Überlegungen zu einem BAK-äquivalenten AAK-Grenzwert aber nicht relevant. Die Konversionsfaktoren werden von vielen Umfeldbedingungen beeinflusst; zu den wichtigsten zählen neben den unabänderlichen individuellen Variationen die pharmakokinetische Phase und die Größenordnung der Konzentration. Während die Größenordnung der Konzentration schon durch die Problemstellung definiert ist, muss die pharmakokinetische Phase standardisiert werden. Das ist nur in der Eliminationsphase möglich, da der Konversionsfaktor von der Nachresorption abhängig ist, in idealer Stabilität in der postresorptiven Eliminationsphase.

Über die Höhe des Konversionsfaktors in der postresorptiven Eliminationsphase auf einem Konzentrationsniveau von etwa 1 % gibt es bislang allerdings zu wenig wissenschaftliche Erfahrungen. Für die vorgestellten beispielhaften Überlegungen soll deshalb

auf die Ergebnisse von HAFFNER et al. [5] zurückgegriffen werden. Dabei wurde in einem Konzentrationsbereich von etwas über 1 ‰ ein Konversionsfaktor nach parenteraler Alkoholbelastung von $2,16 \pm 0,056$, d.h. mit hinreichender Wahrscheinlichkeit (3-Sigma-Bereich) in einer Spanne zwischen 1,99 und 2,33 festgestellt. Diesen Wert unterstellt, ergäbe die Konversion des BAK-Grundwerts von 1,0 ‰ einen BAK-äquivalenten AAK-Grundwert von 0,47 mg/L.

Die Anwendbarkeit eines solchen Konversionsfaktors beschränkt sich aber auf die sicher postresorptive Eliminationsphase. Die kann unter Verweis auf die wissenschaftlich begründete BGH-Rechtsprechung erst 2 Stunden nach Trinkende unterstellt werden [1]. Daraus folgt, dass Messungen erst 2 Stunden nach Trinkende durchgeführt werden dürfen. Da die Nachresorption zu niedrigeren Konversionsfaktoren führt, dürfte eine Bestimmung des Konversionsfaktors vorher – also bei noch nicht in allen Fällen abgeschlossener Resorption – zu geringfügig niedrigeren Mittelwerten mit insbesondere deutlich höheren Standardabweichungen führen. Die Standardabweichungen spielen aber für die anzustrebende Gleichstellung von AAK und BAK eine bedeutende Rolle, wie sich später noch zeigen wird.

Auch bei der Festlegung des Gefahrgrenzwerts der AAK wurde der Einfluss der pharmakokinetischen Phase berücksichtigt. Um niedrigere Konversionsfaktoren der Anflutung zu umgehen, soll vor der AAK-Messung eine Wartezeit von 20 Minuten nach Trinkende eingehalten werden. In dieser Zeit dürfte in der Mehrzahl der Fälle zwar der Kurvengipfel überschritten sein. Das ist aber nicht mit dem Ende der Resorption gleichzusetzen, die erst mit Erreichen der rektilinearen Phase angenommen werden kann. Deshalb reichen 20 Minuten nicht aus, pharmakokinetische Einflüsse auszuschalten. Dies konnte z. B. in einer Versuchsserie mit 178 Probanden gezeigt werden: 20 Minuten nach Trinkende lagen noch mehr als 60 % mit ihrem Konversionsfaktor unter den für den Gefahrgrenzwert postulierten 2,0. Selbst 2 Stunden nach Trinkende hatten erst 92 % einen Konversionsfaktor von 2,0 erreicht oder überschritten [3].

Der Sicherheitszuschlag für die Messfehlerbreite

Auf den so errechneten Grundwert muss dann noch der Sicherheitszuschlag aufgeschlagen werden. Die Messpräzision ist nicht nur von der Messmethode, sondern auch von der Größenordnung der Konzentration abhängig. Es kann deshalb nicht darauf vertraut werden, dass sie, wie in der Größenordnung des Gefahrgrenzwerts, für die AAK-Messmethode und die BAK-Messmethode zufällig gleich ist. Im Gegenteil hat sich beim Vergleich der Variationskoeffizienten gezeigt, dass auf dem Niveau von etwa 1,0 ‰ bzw. 0,5 mg/L die Messpräzision der AAK etwas schlechter ist als die der BAK [4]. Um die gleiche Sicherheit zu erreichen, die 10 % bei einer BAK von 1,0 ‰ darstellen, müsste zu dem AAK-Grundwert ein Sicherheitszuschlag von 17 % addiert werden. Er würde in unserem Beispiel 0,08 mg/L betragen. Damit käme man auf einen AAK-Grenzwert von 0,55 mg/L. Dass im Ergebnis derselbe Wert herauskommt, wie er mit der landläufig üblichen, wissenschaftlich aber nicht haltbaren, schlichten Halbierung des BAK-Werts errechnet wird, ist dabei reiner Zufall.

Zweiter Sicherheitszuschlag zur Gleichstellung der Ergebnisse beider Methoden

Soll eine Gleichwertigkeit beider Methoden, der AAK-Messung und der BAK-Messung, gewährleistet sein, muss sichergestellt werden, dass derjenige, dessen Messergebnis

mit der einen Methode auf oder oberhalb der Grenze lag, auch bei Anwendung der anderen Methode den Grenzwert erreicht oder überschritten hätte. Dies kann nur durch einen zweiten Sicherheitszuschlag erreicht werden. Dieser hängt von der Schwankungsbreite des Konversionsfaktors ab, der unter den genannten Voraussetzungen für die Umrechnung herangezogen wurde. Im oben dargestellten Beispiel lag der 3-Sigma-Bereich zwischen 1,99 und 2,33, d. h. bei etwa $\pm 8\%$ des mittleren Konversionsfaktors. Entsprechend kann die anzustrebende Gleichstellung erreicht werden, wenn man die Grenzwerte zusätzlich um 8% des Grundwerts erhöht. Da die Umrechnung in beiden Richtungen ein Erreichen oder eine Überschreitung des jeweils anderen Grenzwerts gewährleisten muss, ist dieser zweite Sicherheitszuschlag auch auf beide Grenzwerte anzuwenden.

An dieser Stelle kommt auch wieder die Wartezeitproblematik zur Geltung. Würde man die in diesem Denkmodell erforderliche Wartezeit verkürzen, – aus Gründen der Praktikabilität sicher wünschenswert –, würde dies zu einer Aufweitung der Schwankungsbreite des anzuwendenden Konversionsfaktors führen. In der Folge müsste der zweite Sicherheitszuschlag erhöht und der Grenzwert weiter heraufgesetzt werden.

Neue Grenzwerte und Folgen

Es soll nicht Zweck der Ausführungen sein, konkrete Grenzwerte für die Anwendung im Strafrecht vorzuschlagen; Ziel ist vielmehr, einen ggf. naturwissenschaftlich korrekten Weg dahin darzustellen. Der kann jedoch mithilfe des vorgestellten Beispiels illustriert werden: Aus den Grundwerten von $1,00\%$ bzw. $0,47\text{ mg/L}$, den Sicherheitszuschlägen für die Messpräzision von $0,10\%$ bzw. $0,08\text{ mg/L}$ und den Sicherheitszuschlägen für die Methodengleichstellung von $0,08\%$ bzw. $0,04\text{ mg/L}$ errechnen sich schließlich Grenzwerte von $1,18\%$ bzw. $0,59\text{ mg/L}$. Erst ab diesen Werten wäre gewährleistet, dass der jeweilige Grundwert der absoluten Fahrunsicherheit erreicht oder überschritten war und gleichzeitig auch bei Anwendung der jeweils alternativen Methode auch deren Grundwert der absoluten Fahruntüchtigkeit erreicht oder überschritten gewesen wäre. Eine solche Heraufsetzung der Grenzen der absoluten Fahruntüchtigkeit würde allerdings zu einem Leck in der Erfassungsdichte bei der Strafverfolgung führen. Zwischen $1,00\%$ und $1,18\%$ liegen z. B. schätzungsweise 5 bis 10% der verkehrsrechtlich relevanten Fälle, die dann, soweit ausreichende zusätzliche Beweisanzeichen vorliegen, allenfalls noch wegen relativer Fahruntüchtigkeit verurteilt werden könnten.

Zusammenfassung

Vorgestellt wird ein naturwissenschaftliches, denktheoretisches Modell, wie ein AAK-Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit parallel zu einem BAK-Grenzwert im Verkehrsstrafrecht begründet werden könnte, ohne dass hieraus die Gefahr einer Ungleichbehandlung erwächst. Dazu müsste die AAK-Messung in die sicher post-resorptive Phase verlagert werden, was eine Wartezeit nach Trinkende von 2 Stunden erforderlich macht. Mithilfe eines Konversionsfaktors könnte eine Umrechnung des BAK-Grundwerts erfolgen. Welcher Konversionsfaktor für diese Bedingungen – sicher post-resorptive Eliminationsphase, Konzentrationen im Bereich von $1,0\%$ bzw. $0,50\text{ mg/L}$ – angemessen wäre, müsste noch durch weitere umfangreiche Experimente untersucht werden. Nach der Umrechnung wäre zu ermitteln, welche Messpräzision die AAK-Messungen haben und wie hoch der Sicherheitszuschlag sein müsste, um die gleiche Sicherheit zu erreichen, die der Sicherheitszuschlag von $0,10\%$ bei der BAK-Messung darstellt. Schließlich müsste in Abhängigkeit der Schwankungsbreite des benutzten Konversionsfaktors ein zweiter Sicherheitszuschlag sowohl auf den AAK- wie auf den BAK-Wert addiert werden, um eine Gleichbehandlung von Fällen mit AAK-Messung und Fällen mit BAK-Messung sicherzustellen.

Schlüsselwörter

absolute Fahruntüchtigkeit – Konversionsfaktor – Grundwert – Sicherheitszuschlag

Summary

We present a scientific theoretic model to further discussion how a threshold breath-alcohol concentration (BrAC) for absolute unfitness to drive can be established parallel to the blood alcohol concentration (BAC) limit for prosecution without being unfair to the accused. Therefore, the BrAC measurement must be performed during the post-absorption period which requires a 2 hours wait after drinking has been complete. Such estimation may be possible using an appropriate conversion factor of the basic BAC value. An adequate conversion factor reflecting that the post-absorptive elimination phase has definitely been reached and that a concentration of 1.0 ‰ or 0.50 mg/l, respectively, is present, must be investigated in further elaborate experiments. After conversion has been established, it should be assessed, which accuracy is required for BrAC measurement. Safety margins should reach the same level of reliability, which has been considered to compensate for uncertainty adding 0.10 ‰ to the basic BAC value of 1.00 ‰. In addition, a second safety margin should be added to BrAC and BAC values, which depends on the range of fluctuation of the applied conversion factor. This will result in a beyond-a-reasonable doubt estimate in cases with BrAC measurement as well as BAC measurement.

Keywords

absolute unfitness to drive – conversion factor – basic value – safety addition

Literatur

- [1] BGH (1973) Beschluss vom 11.12.1973 (4 StR 130/73)
- [2] Borkenstein RF, Crowther RF, Shumate RP, Ziel WB, Zylman R (1974) The role of the drinking driver in traffic accidents. *Blutalkohol* 11/Supp 1: 1-131
- [3] Dettling A, Fischer F, Böhrer S, Ulrichs F, Schuff A, Skopp G, von Meyer L, Graw M, Haffner HT (2006) Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen. I. Anflutung und Gipfelkonzentrationen. *Blutalkohol* 43: 257-268
- [4] Haffner HT, Graw M, Jeske A, Schmitt G, Goll M, Dietz K (2002) Die Präzision von Atemalkohol (AAK)-Messungen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Vergleich zur Präzision der forensischen Blutalkohol (BAK)-Bestimmungen. *Blutalkohol* 39: 397-406
- [5] Haffner HT, Graw M, Dettling A, Schmitt G, Schuff A (2003) Concentration dependency of the BAC/BrAC (blood alcohol concentration / breath alcohol concentration) conversion factor during the linear elimination phase. *Int J Legal Med* 117: 276-281
- [6] Mußhoff F (2014) Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren. *Blutalkohol* 51: 305-320
- [7] Schoknecht G (1992) Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. *Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr*. Heft 86

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. H.-Th. Haffner
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universität Heidelberg
Voßstr. 2, Geb. 4040
69115 Heidelberg
Email: hans.haffner@med.uni-heidelberg.de

JÜRGEN PEITZ

Schutzpflichten behandelnder Ärzte und Psychologen

Eine kritische Betrachtung der „Gefahren- und Haftungsgemeinschaft Arzt/Patient“ unter dem Gesichtspunkt fahreignungsrelevanter Erkrankungen

Duty to protect in respect of care provided by attending doctors and psychologists

A critical view of the relationship of duties and responsibilities created by the doctor/patient relationship in response to illnesses affecting the ability to drive

A. Einleitung

Die rechtlichen Lösungsansätze für das Problem der auf geistiger oder körperlicher Erkrankung zurückzuführenden Fahr^unsicherheit basieren grundlegend auf dem Postulat der Selbstverantwortung des Einzelnen¹). Erst dann, wenn sich die mangelnde Selbstverantwortung durch die Verwirklichung abstrakter oder konkreter Gefährdungstatbestände herausgestellt hat oder ein auf die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen hindeutender Umstand bekannt wird, erfolgt die strikte Benutzung der Instrumente der Gefahrenabwehr und der strafrechtlichen Repression.

Der durchschnittliche Straßenverkehrsteilnehmer begreift seine Fahrerlaubnis systemimmanent als lebenslange Gewähr für unbeschränkte und insbesondere unkontrollierte Teilhabe am motorisierten Straßenverkehr. Die Erteilung einer Fahrerlaubnis ist (vereinfacht) schnell beschrieben: Neben der Überprüfung theoretischer Kenntnisse und einer praktischen Fahrprüfung hat er zum Zwecke der Erteilung einer Fahrerlaubnis in Ansehung seiner körperlichen und geistigen Eignung nur einen Sehtest beizubringen. Nach Erteilung muss er sich – jedenfalls auf der Grundlage der Rechtslage in Deutschland – einer Überprüfung der Fahreignung nicht (Führerscheinklassen Gruppe 1) bzw. nur in besonders geregelten Fällen (Führerscheinklassen Gruppe 2) stellen.

Die Teilhabe am Straßenverkehr ist fortan in freier Entfaltung der Persönlichkeit möglich. Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Verbotsnormen und Sanktionen werden leidlich toleriert und teilweise als bloßes Kavaliersdelikt hingenommen, wenngleich sie mit erheblicher Energie und mithilfe von Rechtsschutzversicherungen mit dem Ziel durchgefochten werden, die Regelwidrigkeit zu einer milden Aburteilung gelangen zu lassen. Die ordnungsbehördliche oder strafrichterlich verhängte Sanktion eines Fahrverbots oder einer zeitlich beschränkten Entziehung der Fahrerlaubnis werden begriffen als notwendiges Übel der sonst uneingeschränkten Mobilität. Dabei stehen Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße oder Straftaten im Zusammenhang mit dem Konsum von Alkohol im Focus.

Es liegt – dieser Beobachtung der Realitäten im Straßenverkehr folgend – auf der Hand, dass in der Lebenswirklichkeit der „Anspruch auf Freiheit“ mit dem Ziel, eine höchst-

mögliche Sicherheit im Straßenverkehr zu erreichen, kollidiert. Obwohl oder gerade weil es um die körperliche und geistige Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen geht und dieses Problem „Jedermann“ betrifft²), toleriert die „Risikogemeinschaft Straßenverkehr“ vor diesem Hintergrund offenbar eine latente Gefahrenlage und auch den Eintritt von Schäden³). Erleidet ein Fahrzeugführer am Steuer seines Fahrzeugs einen epileptischen Anfall, kann ihm dies bei erstmaligem Vorfall – jedenfalls strafrechtlich – nicht zum Vorwurf gemacht werden⁴). Hiermit korrespondiert die Einstellung des einzelnen Straßenverkehrsteilnehmers, dass Erkrankungen dem Heilauftrag des Behandelnden zu überantworten sind; ein selbstkritischer Bezug zur Fahreignung und damit zur Selbstüberprüfungspflicht wird selten hergestellt.

Die haftpflichtversicherte Gemeinschaft der Straßenverkehrsteilnehmer ist an der Feststellung von (internen) Ursachen und an einer hieran ausgerichteten Erarbeitung von Lösungen nicht interessiert. Sie setzt eher auf „Fremdhaftung statt Selbstverantwortung“ und nicht auf „Fremdhaftung neben Selbstverantwortung“. Eine solche an einem bloßen Haftungsrecht orientierte Einstellung wird der Bedeutung der körperlichen und geistigen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht gerecht. Obwohl die Risikogeneignetheit von Erkrankungen eine hohe Relevanz für die Verkehrssicherheit hat⁵) und bei einer hohen Dunkelziffer⁶) immer wieder für Schlagzeilen in der Presse sorgt⁷), findet eine seriöse und verantwortungsvolle Befassung und öffentliche Diskussion allenfalls zaghaft und eine gesetzgeberische Initiative zur Stärkung der Selbstverantwortung im Sinne von § 2 FeV gar nicht statt. Der Appell an die Selbstverantwortung⁸) strandet wohl eher schon an den Stammtischen.

Gründe für den überall latent vorhandenen Widerstand gegen eine Stärkung der Fahrsicherheit sowie für die sich faktisch hieraus ergebende Tolerierung eines Gefahrenpotenzials liegen auf der Hand: Einerseits wird das Mobilitätsinteresse des Einzelnen und das Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit betont. Andererseits ist gerade bei Berufskraftfahrern und bei den Disponenten hoher kaufmännischer Druck im Berufs- und Güterkraftverkehr spürbar. Spezial- und generalpräventive Gesichtspunkte drohender Strafbarkeit greifen kaum, zumal bei Fokussierung der polizeilichen Arbeit auf Alkohol- und (selten) Drogenkontrolle auch fehlender Ermittlungsdruck zu konstatieren ist. Im Übrigen erfolgt eine Überprüfung der Fahreignung durch die Straßenverkehrsbehörde (außerhalb Gruppe 2) nur dann, wenn konkrete Informationen Anlass zu einer Überprüfung der Fahreignung geben. Eine gewisse Betriebsblindheit bei sich negativ auf die Fahrsicherheit auswirkenden Erkrankungen und damit eine fatale subjektive Fehleinschätzung im Hinblick auf die Fahrsicherheit tritt hinzu. Darüber hinaus findet sich die unzulänglich generalisierende Auffassung, durch langjährige Übung könnten Defizite stets kompensiert werden. Schließlich bleibt es bei (bloßer) Fahrtüchtigkeit ohnehin bei der auf den einzelnen bezogenen Selbstüberprüfungspflicht.

B. Gefahren- und Haftungsgemeinschaft Arzt/Patient

I. Selbstverantwortung des Patienten nach der Fahrerlaubnis-Verordnung

Jeder Verkehrsteilnehmer hat nach den Vorgaben des Gesetzgebers grundsätzlich selbst das Fortbestehen stabiler Voraussetzungen für die Fahrsicherheit zu überprüfen und zwar zu jedem Zeitpunkt (§ 2 Abs. 1 FeV), d. h. vor jedem Fahrtantritt und selbstverständlich während der Fahrt⁹):

„Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet. Die Pflicht zur Vorsorge, namentlich durch das Anbringen geeigneter Einrichtungen an Fahrzeugen, durch den Ersatz fehlender Gliedmaßen mittels künstlicher Glieder, durch Begleitung oder durch das Tragen von Abzeichen oder Kennzeichen, obliegt dem Verkehrsteilnehmer selbst oder einem für ihn Verantwortlichen.“

Ob es sich bei dieser gesetzlich verankerten Pflicht letztlich um ein Wunschenken des Gesetzgebers handelt, dessen praktische Befolgung eher zweifelhaft ist, wurde bereits eingangs beleuchtet.

Jedenfalls bedeutet „*Fahreignung*“ – der Begrifflichkeit des Fahrerlaubnisrechts folgend – die allgemeine zeitlich unbegrenzte Eignung, jedenfalls weitgehend stabile und von aktuellen Situationen und Befindlichkeitsparametern unabhängige Fähigkeit zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen. Sie ist auf Dauer angelegt und beinhaltet die Gewähr für den Erhalt stabiler Leistungsanforderungen in geistiger, körperlicher und ggf. auch charakterlicher Hinsicht¹⁰).

Demgegenüber beschreibt der Begriff der „*Fahrtüchtigkeit*“ die akute physische und psychische Situation und die hierauf bezogene zeitlich begrenzte Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher zu führen, zielt also auf die Frage der Fahrtüchtigkeit im Sinne von §§ 315c, 316 StGB ab.

Schließlich wird unter dem Begriff der „*Fahrfertigkeit*“ die technische Befähigung verstanden, ein Fahrzeug zu führen. Sie ist geprägt von durch Training, Übung und Erfahrung geprägten Fähigkeiten im Sinne von Geschicklichkeit (auch Fahrfähigkeit oder Fahrkompetenz)¹¹).

Steht die *Fahrtüchtigkeit* in Rede, so muss jeder Verkehrsteilnehmer die körperliche, geistige und psychische Leistungsfähigkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs vor Fahrtantritt und ggf. unter Befragung eines Behandelnden¹²) überprüfen. Dessen Weisungen hat der Fahrer Folge zu leisten¹³), auch und gerade bei Schwankungen der Leistungsfähigkeit. Unterlässt der Fahrer die Prüfung seiner Fahrtüchtigkeit, handelt er fahrlässig¹⁴).

Die Rechtsprechung zu Art, Umfang einer „selbstverantworteten Überprüfung“ sowie zu ihrem Anlass ist kasuistisch. Sie zeigt zudem auf, dass es in der Tat häufig um Fälle der sog. *Fahrtüchtigkeit* und zugleich um solche Fälle geht, in denen eine strafrechtliche Aburteilung des verantwortlichen Kraftfahrzeugführers wegen eines Verstoßes gegen § 315c oder § 316 StGB erfolgte.

Die Überprüfungspflicht wird hiernach bejaht

- bei Einnahme bestimmter Medikamente, da Einschränkungen der Fahrtauglichkeit jedenfalls dann voraussehbar sind, wenn im Beipackzettel hierauf hingewiesen wird¹⁵),
- bei vegetativer Labilität, da auch vorherige Bewusstseinsstörungen einschätzbar sind¹⁶),
- bei aufkommender Müdigkeit¹⁷),
- selbst bei Wetterfühligkeit, Nachtblindheit, allgemeinen Sehbehinderungen, die jeder kennen und anhand eigener Erfahrung prüfen muss¹⁸),
- auch bei Schwächezuständen durch akute, vorübergehende, sehr selten vorkommende oder nur kurzzeitig anhaltende Erkrankungen (Migräne, Heuschnupfen, Allergien, grippale Infekte, akute Magen-Darm-Störungen, Übelkeiten sonstiger Art),

- nach Einnahme eines Appetitzüglers und gleichzeitigem Genuss von reichlich Kaffee und Cola, da insoweit nach Maßgabe des Beipackzettels beschriebene Nebenwirkungen, wie Konzentrationsstörungen und Veränderungen des Reaktionsvermögens möglich sind¹⁹),
- bei jedweden Einschränkungen der Mobilität, die Auswirkungen auf die Fahrsicherheit haben; im Einzelfall ist auch an einen Fahrzeugumbau und an eine individuelle Umrüsttechnik zu denken (bei der Fahrausbildung muss auch der Fahrlehrer über ein Basiswissen im rechtlichen, medizinischen, psychologischen und technischen Bereich verfügen²⁰).

Wer dennoch und in Kenntnis seiner Erkrankung 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 führen²¹).

II. Patientenrechtegesetz: Kernpflichten behandelnder Ärzte

Unbeschadet der Selbstverantwortung des Patienten zur Überprüfung des Fortbestehens stabiler Voraussetzungen für die Fahrsicherheit ergeben sich für den Behandelnden eigene originäre Pflichten aus dem Behandlungsvertrag im Hinblick auf die Fahrsicherheit des Patienten.

1. Aufklärung als Schutzpflicht

Das sogenannte Gesetz zur *Verbesserung der Rechte von Patientinnen und Patienten* (Patientenrechtegesetz) ist in Kraft²²) und regelt nun explizit auch die Aufklärungspflicht. § 630e BGB Aufklärungspflichten

(1) Der Behandelnde ist verpflichtet, den Patienten über sämtliche für die Einwilligung wesentlichen Umstände aufzuklären. Dazu gehören in der Regel insbesondere Art, Umfang, Durchführung, zu erwartende Folgen und Risiken der Maßnahme sowie ihre Notwendigkeit, Dringlichkeit, Eignung und Erfolgsaussichten im Hinblick auf die Diagnose oder die Therapie. Bei der Aufklärung ist auch auf Alternativen zur Maßnahme hinzuweisen, wenn mehrere medizinisch gleichermaßen indizierte und übliche Methoden zu wesentlich unterschiedlichen Belastungen, Risiken oder Heilungschancen führen können.

(2) Die Aufklärung muss

1. mündlich durch den Behandelnden oder durch eine Person erfolgen, die über die zur Durchführung der Maßnahme notwendige Befähigung verfügt; ergänzend kann auch auf Unterlagen Bezug genommen werden, die der Patient in Textform erhält,

2. so rechtzeitig erfolgen, dass der Patient seine Entscheidung über die Einwilligung wohlüberlegt treffen kann,

3. für den Patienten verständlich sein.

Dem Patienten sind Abschriften von Unterlagen, die er im Zusammenhang mit der Aufklärung oder Einwilligung unterzeichnet hat, auszuhändigen.

(3) Der Aufklärung des Patienten bedarf es nicht, soweit diese ausnahmsweise aufgrund besonderer Umstände entbehrlich ist, insbesondere wenn

die Maßnahme unaufschiebbar ist oder der Patient auf die Aufklärung ausdrücklich verzichtet hat.

(4) Ist nach § 630d Absatz 1 Satz 2 die Einwilligung eines hierzu Berechtigten einzuholen, ist dieser nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 aufzuklären.

Dahingestellt bleiben kann, ob es eines Gesetzes zu dem genannten Zweck überhaupt bedurfte²³). Die Pflicht zur Aufklärung ist insoweit keine neue Pflicht. Die Vertragspflicht des Behandelnden einerseits zur verständlichen und umfassenden Information des Patienten, namentlich über erforderliche Untersuchungen, Diagnosen und beabsichtigte Therapien ist ebenso unbestritten wie die Pflicht zur Aufklärung²⁴).

Jedenfalls findet sich die Pflicht nun ausdrücklich geregelt mit der Maßgabe, dass der Behandelnde den Patienten über *sämtliche für die Einwilligung wesentlichen Umstände* aufzuklären hat. § 630e Absatz 1 Satz 2 BGB listet nun exemplarisch die aufklärungsbedürftigen Umstände auf.

Demnach ist der Patient im Regelfall insbesondere über Art, Umfang, Durchführung, zu erwartende Folgen und spezifische Risiken der Maßnahme, die Notwendigkeit, Dringlichkeit und Eignung der Maßnahme zur Diagnose oder zur Therapie und über die Erfolgsaussichten der Maßnahme im Hinblick auf die Diagnose oder Therapie aufzuklären. Der Katalog ist nicht abschließend; im Einzelfall kann es erforderlich sein, über weitere Umstände aufzuklären.

Die Pflichten des Behandelnden und des Psychologen²⁵) erschöpfen sich mithin nicht in der Behandlung des Patienten. Erlangt der Behandelnde Informationen über Symptomatologien von Erkrankungen, die nachteilige Auswirkungen auf die Fahrsicherheit haben, werden besondere Rechtspflichten ausgelöst. Diese sind in der Praxis häufig zwar abstrakt als solche geläufig, inhaltlich aber unbekannt oder sie werden jedenfalls nicht stringent beachtet, obwohl der Bundesgerichtshof (BGH) im Zusammenhang mit der Fahrsicherheit des Patienten den Pflichtenkatalog des Behandlungsvertrags durch Beratungs- und Informationsobliegenheiten erheblich erweitert und diese der therapeutischen Aufklärung zuordnet hat.

Von diesem Pflichtenkatalog unberührt bleibt zwar stets die Selbstverantwortung des kraftfahrenden Patienten gem. § 2 Abs. 1 FeV sowie der Grundsatz, dass die Selbstverantwortung durch die Aufklärungspflicht des Behandelnden nicht etwa ersetzt, sondern nach Maßgabe der überlegenen Sachkenntnis des Behandelnden im Umfang seiner Obhuts- und Schutzpflichten aus dem Behandlungsvertrag ergänzt wird.

Somit versteht es sich, dass der Patient eine selbst verantwortete Entscheidung nur treffen und deren Richtigkeit nur dann gewährleistet werden kann, wenn er sich auf eine Aufklärung durch den Behandelnden, die *lege artis* zu erfolgen hat, verlassen kann.

Zur Durchführung der Aufklärung lässt sich im Praxis- und Klinikalltag – unabhängig von der Diagnose und Behandlung der spezifischen Erkrankung – routinemäßig für jeden Behandelnden die Problematik der Teilhabe seines Patienten am Straßenverkehr erkennen. Sie liegt schon auf der Hand, wenn Patienten unter Medikamenteneinfluss oder unter der Wirkung einer Lokalanästhesie oder Kurznarkose stehen. Die durch Sedierung bedingten Gefahren im Straßenverkehr gehören zum standardisierten Problembewusstsein des Behandelnden und des Patienten.

Schwieriger wird es allerdings bei der Beurteilung der konkreten Befindlichkeit des Patienten auf der Grundlage der Anamnese und der klinischen Befunde, wenn es um Erkran-

kungen und Einschränkungen geht, die nicht auf der Hand liegen und prospektiv die Gefahr negativer Beeinflussung der Fahrsicherheit mit sich bringen können.

Diese Gefahren müssen im Fokus der Betrachtung durch den Behandelnden während des gesamten Behandlungsverlaufs stehen. Denn der Patient, der sich in die Obhut des Behandelnden begibt und dessen überlegenem Fachwissen vertraut, will wissen, was wann und wie mit ihm geschieht. Er will wissen, wie er sich verhalten muss, damit die Therapie und er selbst nicht gefährdet sind.

Hier greift die Aufklärungspflicht des Behandelnden. Die Statuierung dieser – Behandelnde und Patienten ständig begleitenden – Pflicht findet ihre Rechtfertigung im Gegenstand und im Charakter des Behandlungsvertrags. Die Verletzung der Pflicht zur Aufklärung ist stets als Behandlungsfehler zu bewerten²⁶).

Dies gilt auch für die Sicherungsaufklärung, auch Sicherheitsaufklärung bzw. -beratung genannt. Geschuldet wird sie insbesondere bei Erkrankungen oder Einschränkungen, die negative Folgen für die Fahrsicherheit haben können. Aufzuklären ist allgemein über die Risikogenigkeit der Erkrankung für die Sicherheit im Straßenverkehr. Sie dient konkret zur Abwendung potenzieller Schäden, die dem Patienten durch falsches Verhalten entstehen können²⁷). Dazu gehört nötigenfalls die Sicherstellung, dass der Patient „Street Ready“ ist²⁸), widrigenfalls er zu überwachen und nicht zu entlassen oder aber in anderweitige sichere Obhut zu übergeben ist.

Im Hinblick auf fahrsicherheitsrelevante Erkrankungen oder Beeinträchtigungen liegt die Pflicht zur Aufklärung schon deshalb auf der Hand, weil sich entsprechend der Typizität von Erkrankungen und Einschränkungen entweder ein Heilerfolg oder aber eine chronische Entwicklung und auch eine Verschlechterung ergeben und diese Entwicklung fachlich nur von dem Behandelnden prospektiv beurteilt werden kann. Der Patient muss deshalb über Akutphasen, Stabilisierung und mögliche Rezidive einschließlich der Notwendigkeit von Kontrolluntersuchungen informiert werden²⁹). Vor diesem Hintergrund besteht eine ständige Pflicht zur therapeutischen Sicherheitsaufklärung während der gesamten Behandlung und auch zur Risikoaufklärung³⁰).

Die Aufklärung hat unmissverständlich und detailliert zu sein. Bei Verordnung einer bestimmten Medikation mit potenziell nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit reicht ein bloßer Hinweis auf den regelmäßig umfangreichen Beipackzettel mit den entsprechenden umfangreichen Warnungen und Hinweisen auf Nebenwirkungen nicht aus³¹). Da der durchschnittliche Patient nicht um die Nebenwirkungen eines Medikamentes weiß, genügt es gerade nicht, auf den Beipackzettel zu verweisen. Vielmehr muss der Behandelnde seiner speziellen und gerade die Nebenwirkungen betreffenden Aufklärungspflicht – auch im Hinblick auf die individuelle Disposition des Patienten – Genüge tun.

Nach zutreffender Auffassung des BGH³²) ist über Nebenwirkungen und Risiken aufzuklären. Oft erhält der Patient einen Beipackzettel ohnehin nicht, etwa bei Applikation durch den Behandelnden selbst. Der Behandelnde darf sich nicht darauf verlassen, dass er von dem Patienten zu eventuellen Nebenwirkungen gefragt wird. Auf die Beachtung der bekannten Floskel „Fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker“ kann sich der Behandelnde zur Haftungsbefreiung nicht berufen. Der Behandelnde muss aktiv werden, nicht der Patient. Dies gilt insbesondere auch für Dosierungsänderungen oder Schwankungen bei den Einnahmezeiten und auch für Gefahren, die sich aus der Einnahme weiterer und anderer Medikamente im Rahmen von Beikonsum ergeben. Hiernach muss sich der Behandelnde selbst erkundigen.

Da die Einschätzung der Fahrsicherheit durch den Behandelnden in der Grauzone der „Noch-Eignung“ und der „Nicht-mehr-Eignung“ zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr bzw. zur generellen Teilnahme am Straßenverkehr auch als Fahrradfahrer oder Fußgänger erschwert ist, muss der Patient befragt werden, ob er am (nicht nur motorisierten) Straßenverkehr teilnimmt³³) und welche Fahrerlaubnisklasse er besitzt. Denn nach Maßgabe der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung³⁴) gelten je nach Art der Fahrerlaubnis (Gruppe 1 oder Gruppe 2) unterschiedliche Anforderungen für die Beurteilung der Fahreignung.

Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung haben auch für den Behandelnden Bedeutung, wenn es im Rahmen der Beratung und Aufklärung des Patienten um die zutreffende Bewertung der Fahreignung geht. Sie sind von dem Behandelnden mindestens als inhaltliche Richtschnur in Ermangelung nur vereinzelt vorhandener spezifischer Leitlinien der Fachgesellschaften³⁵) heranzuziehen.

Der Behandelnde muss einordnen, ob und in welchem Maße der Patient an Erkrankungen oder Einschränkungen leidet, die die Fahrsicherheit oder auch nur allgemeine Teilnahme am Straßenverkehr, etwa als Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer oder auch als Fußgänger, negativ beeinflussen. Dazu sollte der Behandelnde verkehrsmedizinisches Wissen besitzen, da er sonst bereits im Ansatz nicht in der Lage sein wird, den Patienten therapeutisch zutreffend zu begleiten. Ob dies stets gelingt, wird zu bezweifeln sein³⁶). Der Behandelnde muss pflichtgemäß einschätzen können, ob die Erkrankung, Einschränkung oder Medikation *risikogeneigt* ist für die aktuelle oder künftige Fahrsicherheit des Patienten und für die sichere Teilnahme auch am nicht motorisierten Straßenverkehr³⁷). Fehlen dem Behandelnden ausreichende verkehrsmedizinische Kenntnisse, dürfte die Aufklärung des Patienten kaum als *lege artis* – nämlich mindestens auf den maßgeblichen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung als Richtschnur basierend – zu bezeichnen sein.

Für die Behandelnden sind Leitlinien nach der Rechtsprechung „regelmäßig zu beachtende Erkenntnisquellen“³⁸). Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung bilden hier unzweifelhaft den zu beachtenden „gebotenen allgemein anerkannten fachlichen Standard“ so ab, wie er in §§ 276 Abs. 2, 630a Abs. 2 BGB als Sorgfaltsmaßstab gefordert wird.

Nicht zuletzt wird für die Beurteilung der Qualität des fachlichen Standards der ärztlichen Behandlung zu beachten sein, dass für den Bereich der verkehrsmedizinischen Begutachtung die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung durch Verankerung in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV, dort Anlage 4a) und durch die Veröffentlichung im Verkehrsblatt vom Februar 2014 normativen Charakter erhalten haben.

Der Bundesrat hat am 11.04.2014 der entsprechenden Änderung der FeV zugestimmt. Die neuen Begutachtungsleitlinien sind damit zum 01.05.2014 in Kraft getreten. Sie sind (Stand Mai 2014) somit ab dem 01.05.2014 verbindlich anzuwenden. Die alte Fassung 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 deshalb, 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.

Wenngleich die Begutachtung nach Maßgabe des Straßenverkehrsrechts den Erfordernissen der Gefahrenabwehr Rechnung zu tragen hat, kann deshalb kein Zweifel daran bestehen, dass auch die Bewertung der Risikogeneigtheit von Erkrankungen durch den Be-

handelnden denselben fachlichen Standards zu folgen hat. Es gibt in Anbetracht der Beurteilung der öffentlichen Sicherheit im Vergleich zur Beurteilung des Behandelnden zur Aufklärung und Beratung der Risikogeneigtheit von Erkrankungen des Patienten keine materiell tragfähigen Unterschiede.

Erkennt der Behandelnde also die *Risikogeneigtheit von Erkrankungen für die Teilnahme am Straßenverkehr*, so hat er den Patienten nachhaltig und individuell und auf der Grundlage jener Leitlinien zu informieren.

Nötigenfalls muss der Behandelnde die Teilnahme am Straßenverkehr im Einzelfall bei besonderer Gefahrenlage verhindern³⁹). Der Behandelnde verletzt seine Aufklärungspflicht⁴⁰) und ggf. auch seine gesonderte Überwachungspflicht, wenn er es unterlässt, seinen Patienten auf mögliche konkrete Gefahren hinzuweisen, die die Benutzung eines Kraftfahrzeugs krankheitsbedingt oder im Anschluss an die Behandlung mit sich bringen können⁴¹). Er haftet, wenn er den Patienten bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für die Schutzbedürftigkeit nicht ausreichend vor sich selbst schützt und ihn im Zustand der eingeschränkten Fahrsicherheit nicht überwacht⁴²). Das bloße „entschiedene Ausreden“ reicht zur Vermeidung der Haftung nicht stets aus⁴³).

Der Behandelnde hat sich also unbedingt Kenntnis zu verschaffen, ob der Patient in Bezug auf spezifische Symptomatologien, Risiken und Verlaufsformen einer Erkrankung verkehrssicher und in Bezug auf das Therapieregime des Behandelnden compliant ist. Diese Pflicht ist Kernbestandteil des Behandlungsvertrags⁴⁴).

Es ist selbstverständlich, dass die Aufklärung vor jeder Behandlung/Medikation, jedenfalls aber unmittelbar nach einer solchen Behandlung/Medikation, die die Fahrsicherheit beeinträchtigen kann, zu erfolgen hat, damit sich der Patient über die nachteiligen Folgen der ärztlichen Behandlung/Medikation und der Erkrankung für die Fahrsicherheit und für die Teilnahme am Straßenverkehr orientieren kann.

Zwar ist für die Entstehung der Aufklärungspflicht nicht erforderlich, dass der Behandelnde eine *sichere* Kenntnis im Hinblick auf hiermit verbundene Gefahren hat. Allerdings reicht es aus, dass der Behandelnde die *ernsthafte Möglichkeit* einer Gefahr für bedeutende Rechtsgüter, insbesondere Leib oder Leben des Patienten oder Dritter erkennen konnte oder sich schuldhaft dieser Erkenntnis entzieht⁴⁵). Schon die allfällige Problematik der Methadon-Substitution⁴⁶) zeigt, dass auch eine solche Einschätzung im Praxis- und Klinikalltag schwierig sein kann. Man denke auch an ambulante Tageskliniken und hohe durch Suchterkrankungen ausgeprägte Toleranzen, die eine Einschätzung von Gefahren erschweren. Haftungsrechtlich entscheidend ist stets, wie sich die Sachlage aus der Sicht ex ante dargestellt hat.

Von einer bloß schematischen Verwendung vorformulierter „Patientenerklärungen“, in denen der Patient eine vermeintlich ausführliche Aufklärung durch den Behandelnden bestätigt, sollte abgesehen werden. Die Verwendung von Aufklärungsbögen allein reicht nicht⁴⁷). Die Freizeichnung des Behandelnden bzw. die Bestätigung des Patienten, ausreichend aufgeklärt zu sein, kann bei Verwendung solcher Standardformulare nach der Rechtsprechung unwirksam sein⁴⁸). Solche Aufklärungsbögen vermögen allerdings zu indizieren, dass überhaupt ein Aufklärungsgespräch stattgefunden hat, sofern ein solcher Bogen von dem Patienten unterzeichnet wurde⁴⁹).

Die Darlegungs- und Beweislast für die erfolgte Aufklärung trägt der Behandelnde, so dass ihm anzuraten ist, die Aufklärung nach Art und Umfang zureichend zu dokumentieren. Hierzu ist er ohnehin nach dem Patientenrechtegesetz verpflichtet.

2. Dokumentationspflicht als Schutzpflicht

Das Gesetz zur Verbesserung der Rechte von Patientinnen und Patienten regelt nunmehr auch die Dokumentationspflicht⁵⁰).

2.1. Art, Inhalt und Form

Zu den Nebenpflichten des Behandelnden gehört seit jeher auch die ordnungsgemäße Dokumentation der Behandlung⁵¹), sofern diese für die Behandlung erforderlich ist.

Art, Inhalt und Form der Dokumentation bestimmt schon die (Muster-)Berufsordnung für Ärzte in § 10 MBO-Ä⁵²).

(1) Der Behandelnde hat über die in Ausübung seines Berufes gemachten Feststellungen und getroffenen Maßnahmen die erforderlichen Aufzeichnungen zu machen. Diese sind nicht nur Gedächtnisstütze für den Behandelnden, sie dienen auch dem Interesse des Patienten an einer ordnungsgemäßen Dokumentation.

(2) Der Behandelnde hat dem Patienten auf dessen Verlangen grundsätzlich in die ihn betreffenden Krankenunterlagen Einsicht zu gewähren; ausgenommen sind diejenigen Inhalte, welche subjektive Eindrücke oder Wahrnehmungen des Behandelnden enthalten. Auf Verlangen sind dem Patienten Kopien der Unterlagen gegen Erstattung der Kosten herauszugeben.

Die neuen Regelungen im Patientenrechtegesetz verstehen sich aus dem Bedürfnis, für mehr Rechtssicherheit und Transparenz zu sorgen, dadurch die Patientensicherheit zu erhöhen und gleichzeitig eine Fehlervermeidungskultur zu etablieren. Die Sinnhaftigkeit des Gesetzes vor diesem Hintergrund unterstellt, bleibt jedenfalls fraglich, ob die Umsetzung in der Praxis zu einem erhöhten bürokratischen Aufwand führt, der in keinem vernünftigen Verhältnis zur Behandlung selbst steht. Auch ist von einer gesteigerten Erwartungshaltung der Patienten auszugehen, die im Bewusstsein der Dokumentationspflicht zunehmend kontrollierend auf den Behandelnden einwirken werden. Entstände dadurch (wechselseitiges) Misstrauen, so wird eine erzwungene Gründlichkeit in der Dokumentation über die erforderlichen Maßnahmen hinaus letztlich auch zur Bürokratisierung und zur Bindung von Ressourcen führen. Am Ende könnte mangels einer vernünftigen und durch das Gesetz vorgegebenen inhaltlichen Restriktion stehen, dass die Dokumentation ausufert und gegen den gewünschten Gesetzeszweck letztlich doch nur zu einer Grundlage für Haftungsstreitigkeiten mutiert und von den Beteiligten auch so verstanden wird.

Die Dokumentationspflicht findet sich nunmehr ebenfalls gesetzlich geregelt:

§ 630f BGB Dokumentation der Behandlung

1) Der Behandelnde ist verpflichtet, zum Zweck der Dokumentation in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit der Behandlung eine Patientenakte in Papierform oder elektronisch zu führen. Berichtungen und Änderungen von Eintragungen in der Patientenakte sind nur zulässig, wenn neben dem ursprünglichen Inhalt erkennbar bleibt, wann sie vorgenommen worden ist. Dies ist auch für elektronisch geführte Patientenakten sicherzustellen.

(2) Der Behandelnde ist verpflichtet, in der Patientenakte sämtliche aus fachlicher Sicht für die derzeitige und künftige Behandlung wesentlichen Maßnahmen und deren Ergebnisse aufzuzeichnen, insbesondere die Anam-

nese, Diagnosen, Untersuchungen, Untersuchungsergebnisse, Befunde, Therapien und ihre Wirkungen, Eingriffe und ihre Wirkungen, Einwilligungen und Aufklärungen. Arztbriefe sind in die Patientenakte aufzunehmen.

(3) Der Behandelnde hat die Patientenakte für die Dauer von zehn Jahren nach Abschluss der Behandlung aufzubewahren, soweit nicht nach anderen Vorschriften andere Aufbewahrungsfristen bestehen.

Sie ist ausgestaltet als Pflicht, *eine Patientenakte zum Zwecke der Dokumentation des Behandlungsgeschehens zu führen*.

Dokumentationspflichtig („*sofern für die Behandlung erforderlich*“) sind insbesondere alle für die Diagnose und Therapie wesentlichen medizinischen Fakten⁵³) betreffend Anamnese, Diagnostik, Funktionsbefunde und Komplikationen sowie betreffend Maßnahmen (wie Medikation) und ärztlichen Anordnungen zur Pflege. Zu dokumentieren sind aber auch Hinweise zur therapeutischen Aufklärung und damit zu Gefahrenlagen und zur Vorbeugung⁵⁴).

Zu dokumentieren ist schriftlich, eindeutig, umfassend, ereignisnah sowie einsichts-, beweis- und archivtauglich und spätestens zum Ende des einzelnen Behandlungsabschnitts.

Zu Beweis Zwecken ist die Verwendung abstrakter Formulare zur Dokumentation der Aufklärung⁵⁵) und Einwilligung in eine bestimmte Maßnahme und solcher Formulare, die sich mit der konkreten Behandlung speziell befassen, sinnvoll.

Die Akte kann entweder als Papierdokument oder als elektronisches Dokument geführt werden. Ihr Zweck, durch die Aufzeichnung des Behandlungsgeschehens eine sachgerechte therapeutische Behandlung und Weiterbehandlung zu gewährleisten⁵⁶), ist nicht neu. § 630f Abs. 2 BGB zeigt auf, dass nur solche Informationen aufzunehmen sind, die aus der fachlichen Sicht des Behandelnden für die Sicherstellung der derzeitigen oder einer künftigen Behandlung wesentlich sind bzw. sein können. Hier besteht also ein gewisser Ermessensspielraum. Allerdings findet sich eine (enumerativ nicht abschließende) Erwähnung von *Anamnese, Diagnosen, Untersuchungen, Untersuchungsergebnisse, Befunde, Therapien und ihre Wirkungen, Eingriffe und ihre Wirkungen, Einwilligungen sowie Aufklärung*.

Es besteht die Gefahr, dass die Dokumentation letztlich als Beweismittel zielgerichtet benutzt wird und die Behandelnden in dem Bemühen, eine Haftung zu vermeiden, zum peniblen Auflisten geradezu genötigt werden, wodurch wiederum haftungsträchtige Fehler entstehen dürften. Die Rechtsprechung wird gefordert sein, Kasuistiken zu erarbeiten, damit die Dokumentation nicht ungewollt und zweckwidrig auf ein Beweismittel für den Patienten zur Vorbereitung eines Arzthaftpflichtprozesses reduziert wird.

2.2. Folgen unzureichender Dokumentation, § 630h Abs. 3 BGB

In der Begründung zum Entwurf des Patientenrechtegesetzes wird ausdrücklich verwiesen auf die ständige Rechtsprechung des BGH, wonach bei einem Verstoß gegen die Dokumentationspflicht die dokumentationspflichtige Maßnahme als unterblieben gilt und als nicht getroffen anzusehen ist⁵⁷).

Dieser Rechtsprechung trägt nun das Gesetz in § 630h Abs. 3 BGB Rechnung:
§ 630h BGB Beweislast bei Haftung für Behandlungs- und Aufklärungsfehler

(1) Ein Fehler des Behandelnden wird vermutet, wenn sich ein allgemeines Behandlungsrisiko verwirklicht hat, das für den Behandelnden voll beherrschbar war und das zur Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit des Patienten geführt hat.

(2) Der Behandelnde hat zu beweisen, dass er eine Einwilligung gemäß § 630d eingeholt und entsprechend den Anforderungen des § 630e aufgeklärt hat. Genügt die Aufklärung nicht den Anforderungen des § 630e, kann der Behandelnde sich darauf berufen, dass der Patient auch im Fall einer ordnungsgemäßen Aufklärung in die Maßnahme eingewilligt hätte.

(3) Hat der Behandelnde eine medizinisch gebotene wesentliche Maßnahme und ihr Ergebnis entgegen § 630f Absatz 1 oder Absatz 2 nicht in der Patientenakte aufgezeichnet oder hat er die Patientenakte entgegen § 630f Absatz 3 nicht aufbewahrt, wird vermutet, dass er diese Maßnahme nicht getroffen hat.

(4) War ein Behandelnder für die von ihm vorgenommene Behandlung nicht befähigt, wird vermutet, dass die mangelnde Befähigung für den Eintritt der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit ursächlich war.

Eine fehlerhafte Dokumentation führt zunächst zu einer Beweislastverschiebung zulasten des Behandelnden dahingehend, dass ein nicht dokumentierter Umstand als nicht existent angesehen wird⁵⁸).

Vermutet wird also, dass eine ärztliche Maßnahme oder Anordnung unterblieben ist (§ 630h Abs. 3 BGB). Bezogen auf den Einzelfall wird in diesen Fällen stets zu bewerten sein, ob sich jenes Verhalten, welches pflichtwidrig nicht dokumentiert ist, als Verstoß gegen die ärztliche Sorgfalt darstellt⁵⁹).

Wäre also z. B. ein Befund zu erheben gewesen, bewirkt die Vermutung der Unterlassung in prozessualer Hinsicht eine Beweislastumkehr hinsichtlich der Schadensursächlichkeit zugunsten des Patienten⁶⁰). Die relevanten Sachverhalte lassen sich anhand der Dokumentation noch zehn Jahre⁶¹) später nachvollziehen.

Um dieser Vermutungswirkung vorzubeugen, sollte der Behandelnde im eigenen (Haftungs-)Interesse und zur begründeten Rechtfertigung besonderer Reaktionen (etwa Bruch der Schweigepflicht im Fall einer konkreten Gefahr) penibel dokumentieren. Da sich anhand der Krankenakten stets der Nachweis der medizinischen Notwendigkeit der Behandlung führen lassen muss⁶²) und die Unrichtigkeit einer Aufzeichnung die Vermutung begründet, dass der Behandelnde die gebotene Maßnahme gar nicht vorgenommen hat⁶³), sollte der Behandelnde bei Vorliegen verkehrsrelevanter Erkrankungen und/oder solcher Einschränkungen, die auf die Behandlung zurückzuführen sind, auch zum Zweck der haftungsrechtlichen Absicherung unbedingt detailliert dokumentieren.

In der Konsequenz der Vermutungswirkung folgt aus § 630f Abs. 1 Satz 2 BGB, dass die Dokumentation manipulationssicher sein muss. Ist sie dies nicht, hat dies in gleicher Weise eine Beweiserleichterung zugunsten des Patienten zur Folge, und zwar auch dann, wenn der Behandelnde versichert, die Dokumentation sei nachträglich nicht verändert worden. Denn eine nicht gegen Manipulation gesicherte Dokumentation führt zur fakti-

schen Entwertung der formalen Zweckrichtung der Dokumentation⁶⁴), zumal jede Veränderung der in der Urkunde enthaltenen Tatsachen und verkörperten Erklärungen – etwa von Messwerten – eine Urkundenfälschung darstellen kann⁶⁵). Die Führung von Duplo-Akten etwa auch nur zu dem Zweck, dem Patienten aus therapeutischen Gründen eine infauste Prognose vorzuenthalten, ist damit nicht zulässig⁶⁶).

Die Wichtigkeit ordnungsgemäßer Dokumentation zeigt sich auch in der regelmäßigen 4-Augen-Situation eines Patientengesprächs deutlich. Insbesondere im Zusammenhang mit der Risikoaufklärung ist der Patient für schädigende Konsequenzen sensibilisiert. In den Fällen, in denen sich das Risiko der Behandlung und/oder der Therapie in den Augen des Patienten als Schaden realisiert, wirkt sich ein Dokumentationsversäumnis für den Behandelnden nachteilig aus. Der Haftungsfall ist vorprogrammiert. Ein Verzicht auf die Aufklärung des Patienten ist selten und sollte deshalb ebenfalls dokumentiert sein, ebenso die Anwesenheit von den Patienten begleitenden Personen, der im Einzelfall hinzugezogenen Zeugen, etwa nicht-ärztliches Personal.

2.3. Folgen mangelnder Befähigung, § 630h Abs. 4 BGB

War ein Behandelnder für die von ihm vorgenommene Behandlung nicht befähigt, wird vermutet, dass die mangelnde Befähigung für den Eintritt der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit ursächlich war, § 630h Abs. 4 BGB.

Ohne verkehrsmmedizinische Kenntnisse des Behandelnden, schon beginnend mit der Kenntnis der Inhaberschaft der Führerscheinklasse (Erfragung und Differenzierung zwischen Gruppe 1 und 2) und der hieran zu knüpfenden Konsequenzen, ist eine zutreffende Beratung *lege artis* schlechterdings nicht möglich. Bewerber und Inhaber der Gruppe 2 müssen besondere – höhere – Anforderungen hinsichtlich der Bewertung der Erkrankung und an Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit erfüllen. Kenntnisse zu der entsprechenden Aufteilung der Führerscheinklassen in Gruppe 1 und Gruppe 2 durch die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung sind damit unerlässlich.

In der Begründung zum Entwurf des Patientenrechtgesetzes heißt es dazu unter Zitierung der einhelligen Auffassung in Rechtsprechung und Literatur:

Handelt es sich bei dem Behandelnden etwa um einen Arzt, so schuldet er im Regelfall eine Behandlung nach den allgemein anerkannten Standards der Medizin. Die medizinischen Standards beziehen sich primär auf die Art und Weise der Erbringung der Behandlung durch einen Behandelnden und sind nicht auf ein abstrakt vorgegebenes Ziel, sondern auf die in der Praxis bereits befolgten Verhaltensmuster ausgerichtet (Taupitz, AcP 211 [2011], 353 ff., 358).

Für Ärzte ist im Regelfall auf den jeweiligen Stand naturwissenschaftlicher Erkenntnis und ärztlicher Erfahrung abzustellen, der zur Erreichung des Behandlungsziels erforderlich ist und sich in der Erprobung bewährt hat.

Maßgeblich sind insoweit regelmäßig Leitlinien, die von wissenschaftlichen Fachgesellschaften vorgegebenen werden. Dies entspricht der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH VersR 2010, 214 f.; vgl. auch OLG Hamm NJW 2000, 1801 ff., Carstensen, DÄBl. 1989, B 1736, B 1737).

Für besondere Fachbereiche im Rahmen der ärztlichen Behandlung gilt es darüber hinaus auch den so genannten Facharztstandard zu beachten, der für das jeweilige Fachgebiet im Zeitpunkt der Behandlung maßgeblich ist. Etwas anderes kann nur dann gelten, soweit es auf die Spezialkenntnisse des Facharztes im Einzelfall doch nicht ankommt. Die individuellen Kenntnisse und Fähigkeiten des einzelnen Arztes sind hingegen nicht von Bedeutung. Um den erforderlichen Kenntnisstand zu erlangen und auch zu erhalten, muss sich der Arzt regelmäßig fortbilden und die einschlägigen Fachzeitschriften des entsprechenden Fachgebietes, in dem er tätig ist, lesen. Soweit sich in einem Bereich noch kein Standard entwickelt hat, ist in Anknüpfung an die Rechtsprechung die Sorgfalt eines vorsichtig Behandelnden einzuhalten⁶⁷). Das Spektrum möglicher Verstöße gegen den jeweils geschuldeten, allgemein anerkannten fachlichen Standard aus Absatz 2 ist weit. So kann der Behandelnde schon zu Beginn der Behandlung die Diagnostik- oder Therapiemethode falsch gewählt bzw. festgelegt haben. Zwar liegt die Wahl der Diagnostik- oder Therapiemethode im pflichtgemäßen Ermessen des Behandelnden. Übt er sein Ermessen jedoch fehlerhaft aus, etwa indem er falsche Feststellungen trifft oder sich nicht umfassend über etwaige Vorerkrankungen und über die Anamnese des Patienten erkundigt, so kann dieser Fehler zu der Wahl einer falschen Behandlungsmethode und schließlich zu einer Schädigung des Patienten führen. Weiterhin gehört auch die Erteilung von Schutz- und Warnhinweisen zum Pflichtenprogramm Behandelnder, um eine potentielle Selbstgefährdung des Patienten zu vermeiden.

Die insoweit von der Behandlungsseite zu erteilenden notwendigen Informationen sind Gegenstand des § 630c Absatz 2. Verstößt der Behandelnde gegen diese Pflicht zur therapeutischen Information, so hat dieser Verstoß wiederum eine Pflichtverletzung im Sinne von § 280 Absatz 1 BGB zur Folge.

Nimmt man nun die Pflicht zur Dokumentation ernst, so wird die haftungsrechtliche Relevanz fehlender verkehrsmedizinischer Kenntnisse im Zusammenspiel mit der geforderten Dokumentation deutlich. Die Dokumentation wird zur zwangsläufigen Stolperfalle im Haftungsfall, da der Behandelnde faktisch gezwungen ist, auch eine ggf. fehlende fachliche Kompetenz zu dokumentieren, soweit sich aus den Inhalten der Dokumentation auf die Nichtkenntnis der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung schließen lässt.

Denn in die Sicherheitsaufklärung des Patienten hat der Behandelnde nachhaltige und verständliche Informationen zu Art und Wirkungsweise der Medikation aufzunehmen sowie Hinweise auf die verkehrsmedizinische Relevanz von Krankheit und Therapie, Detailinformationen zu Wirkungsweisen, Kontraindikationen, Neben- und Wechselwirkungen sowie zu Zeitpunkten der Einnahme von Medikamenten, sowie Antworten auf Fragen zu Unverträglichkeiten und anderweitiger Einnahme von Medikamenten unter Einbeziehung etwaiger Unverträglichkeiten und Wechselwirkungen. Ohne spezifische Kenntnisse des Regelwerks der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung kann der Behandelnde weder zutreffend aufklären, noch kann er eine solche Aufklärung *lege artis* zutreffend und fallbezogen dokumentieren.

Erleidet der Patient nun einen Verkehrsunfall und liegt eine (Mit-)Ursache in der krankheitsbedingten Einschränkung seiner Fahreignung begründet, so steht zu erwarten, dass

zukünftig die Patientenakte und damit Art, Umfang und Inhalte der diesbezüglichen Dokumentation den Haftungsprozess maßgeblich zugunsten des Patienten beeinflussen werden. Denn der Patient wird ggf. unter anwaltlicher Beratung geneigt sein zu behaupten, der Schaden sei maßgeblich darauf zurückzuführen, er sei nicht oder nicht richtig aufgeklärt worden.

Damit kann bei einem Schadenfall im Straßenverkehr, verursacht durch eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit, die Vernachlässigung der Überprüfung und Aufklärung der psycho-physischen Leistungsfähigkeit sowohl für den Patienten als auch ggf. für den Behandelnden – bei diesem auch bei unzureichender Dokumentation – haftungsrechtlich fatale Auswirkungen haben.

Der Patient riskiert zunächst den Verlust seiner Fahrerlaubnis durch die Entziehung durch das Strafgericht (§§ 315c, 69, 69a StGB), wenn er im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Je nach dem Ausmaß seines Verschuldens kann auch eine erhebliche Kürzung seiner Leistungsansprüche aus Versicherungsverträgen erfolgen, insbesondere aus der Kraftfahrzeugversicherung⁶⁸). Beruht nämlich ein Verkehrsunfall nachweislich auf einer für die Fahrsicherheit relevanten Erkrankung oder Einschränkung, wozu auch Müdigkeit gehört, so kann dies auch eine grob fahrlässige oder gar vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalls darstellen (§ 81 VVG⁶⁹). Ein solcher schwerwiegender Vorwurf gegen die Pflichten eines Fahrzeugführers ist immerhin dann zu bejahen, wenn dem Fahrer die Einschränkung positiv bekannt war (dann kommt sogar die Annahme des bedingten Vorsatzes in Betracht) oder er sich über Anzeichen bewusst hinweggesetzt hat⁷⁰).

Der Behandelnde haftet dem Patienten auf Schadensersatz und Schmerzensgeld, falls er ihn nicht ausreichend und verständlich über die verkehrsmedizinische Relevanz der Erkrankung aufklärt oder im Einzelfall nicht seinen besonderen Reaktionspflichten in erkennbaren Gefahrenlagen nachkommt und die Erkrankung dann mindestens mit ursächlich für den Schadenfall wird. Auch eine Überwachungspflicht ist in Ausnahmefällen anerkannt, so etwa in psychiatrischen Kliniken⁷¹).

Zwar korrespondiert die Pflicht des Patienten zur ständigen Selbstüberprüfung gleichwertig mit der gebotenen Aufklärung durch den Behandelnden. Allerdings verfügt nur der Behandelnde über das spezifische Fachwissen in Bezug auf die Relevanz von Erkrankungen für die Fahrsicherheit. Spezifische Fragen zur Risikogeneignetheit von Erkrankungen und Einschränkungen sowie zur Progredienz kann nur der Behandelnde mit seinem spezifischen Sonderwissen vorausschauend beantworten. So kann ein Patient z. B. nach einem Schlaganfall nicht abschätzen, wann er wieder sicher am Straßenverkehr teilnehmen kann (gilt nur für Inhaber der Gruppe 1).

Auf vermeintlich fehlendes Fachwissen kann sich der Behandelnde nicht berufen. Verkehrsmedizinische Kenntnisse, so auch die Kenntnis der Fahrerlaubnis-Verordnung und ihrer Anlagen sowie der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung gehören heute zum Standard und sind damit Grundvoraussetzung für eine Behandlung (Aufklärung) *lege artis* aller Patienten, die am Straßenverkehr teilnehmen. Deshalb ist eine spezifische Weiterbildung im Bereich der Verkehrsmedizin z. B. bei den Landesärztekammern⁷²) stets zu empfehlen.

Der Behandelnde haftet in der Konsequenz der höchstrichterlichen Rechtsprechung⁷³) potenziell immer dann, wenn verkehrsmedizinisch relevante Erkrankungen oder Verletzungen und/oder die medikamentöse Behandlung die Fahrsicherheit des Patienten tangieren, der Behandelnde entgegen der durch den Behandlungsvertrag begründeten Aufklä-

rungs- und Obhutspflicht nicht sicherstellt, dass der Patient im Hinblick auf die möglicherweise eingeschränkte Fahrsicherheit nicht oder nicht ausreichend informiert ist, der Behandelnde bei Gefahr der Selbstschädigung des Patienten nicht ausreichend überwacht und sicherstellt, dass der Patient die ärztlichen Behandlungsräume nicht in diesem Zustand verlässt und am Straßenverkehr teilnimmt, und es dann aufgrund jener Erkrankung oder Einschränkung zu einem Unfall mit Sach- oder Körperschäden für den Patienten und/oder Dritte kommt⁷⁴). Auch die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Behandelnden kann in Betracht zu ziehen sein⁷⁵).

C. Kritik

Wenn die aktuelle Rechtsprechung nun zunehmend den Versuch unternimmt, Verantwortlichkeiten der Ärzteschaft für die Sicherheit des Patienten zu definieren, dann finden sich eine Fülle von Kasuistiken⁷⁶), die Schnittmengen zur Selbstverantwortung des Patienten aufzeigen und Widerspruch auslösen.

Derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, ist grundsätzlich (nur) dazu verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst lediglich die Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren⁷⁷).

Angesichts der haftungsrechtlichen Überlagerung von Aufklärung, fehlerhafter Dokumentation und der Eigenverantwortung des Patienten wird die Frage zu stellen sein, ob sich die Sorgfalts- und Fürsorgepflichten, die ein der Selbstverantwortung verpflichteter Patient von dem Behandelnden danach erwarten darf, mit der Selbstverantwortung überhaupt noch decken oder diese überlagern.

Dabei liegt die Lösung des Problems nahe: Begreift man die Hausärzte als Lotsen der Gesundheitspolitik, dann wird ohne weiteres verständlich, dass dort – an der Basis – und bei direktem Zugriff auf die Patienten auch eine Befassung mit den dort augenfällig werdenden Fahrsicherheitsproblemen erfolgen muss.

Der Gesetzgeber hat indes mit dem Patientenrechtegesetz⁷⁸) erhebliche Probleme für die Ärzteschaft geschaffen, indem nämlich hohe Anforderungen an Aufklärung und Dokumentation gestellt werden. Zwar stehen auch für den speziellen Bereich der Verkehrsmedizin Leitlinien zur Verfügung⁷⁹). Fraglich ist jedoch, ob in der Ärzteschaft jenseits der Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Zusatzqualifikation eine breite Kompetenz in Fragen der Verkehrsmedizin oder auch nur eine Routine in der Einbeziehung jener Leitlinien vorhanden wäre⁸⁰). Aus einer denkbaren und wichtigen „Partnerschaft Verkehrssicherheit“, einem kooperativen Zusammenspiel zwischen Behandelndem, Betroffenen und Fahrerlaubnisbehörde, wird dadurch ein „Gegeneinander“.

Ein Lösungsansatz liegt – *de lege ferenda* – im schweizerischen Vorbild begründet. Die Berechtigung des Behandelnden, (nicht nur) bei Vorliegen einer akuten Gefahr für Leib und Leben des Patienten oder Dritter der Fahrerlaubnisbehörde eine Meldung zu erstatten, etwa insbesondere bei Erkrankungen aus dem psychiatrisch-neurologischen Formenkreis⁸¹), aber auch bei internistischen Erkrankungen mit negativer Ausstrahlung auf die Fahreignung⁸²), setzte allerdings einen Umdenkungsprozess aller Beteiligten voraus und die Bereitschaft, den Behandelnden als Partner sowohl des Patienten, als auch der Gefahrenabwehr für die Risikogemeinschaft Straßenverkehr zu begreifen.

Solange der Behandelnde nicht auch ohne Vorliegen einer notstandsähnlichen Situation zur Anzeige solcher Erkrankungen berechtigt ist, die die Fahrerlaubnisbehörde zur Überprüfung der Fahreignung aus dem rechtlichen Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr berechtigen, sollte einer haftungsrechtlichen Zurechnung eines nur mittelbar verursachten Taterfolgs das „Verantwortungsprinzip“ entgegenstehen. Danach hat jeder sein Verhalten grundsätzlich nur darauf auszurichten, dass er selbst Rechtsgüter nicht gefährdet, nicht aber darauf, dass andere dies nicht tun, denn dies fällt in deren eigene „Zuständigkeit“. Eine Haftung des Behandelnden muss daher ausscheiden, wenn er ausschließlich zu einer eigenverantwortlichen Selbstgefährdung beigetragen hat.

Zusammenfassung

Das Vorliegen von Erkrankungen, die sich negativ auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auswirken, löst einerseits Schutzpflichten der Behandelnden aus. Der Patient ist aufzuklären. Im Einzelfall sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit der Patient sich und andere nicht gefährdet. Andererseits hat jeder Verkehrsteilnehmer grundsätzlich selbst das Fortbestehen stabiler Voraussetzungen für die Fahrsicherheit zu überprüfen. Bei Vernachlässigung der Pflicht zur Aufklärung und Dokumentation und bei fehlender Kenntnis der maßgeblichen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung setzt sich der Behandelnde erheblichen Haftungsrisiken aus. Es entsteht ein Ungleichgewicht in der Gefahren- und Haftungsgemeinschaft zu Lasten der Behandelnden, das mit der Selbstverantwortung des Straßenverkehrsteilnehmers nicht in Einklang steht. De lege ferenda ist – jedenfalls für bestimmte Krankheitsbilder – ein Melderecht für die Behandelnden zu fordern. Eine Haftung des Behandelnden muss regelmäßig dann ausscheiden, wenn er ausschließlich nur zu einer eigenverantwortlichen Selbstschädigung des Patienten beigetragen hat.

Schlüsselwörter

Fahreignung – Selbstverantwortung – Schutzpflichten – Aufklärung – Dokumentation – Arzthaftung

Summary

The existence of illnesses exerting a detrimental impact upon the capacity to drive motor vehicles gives rise on the one hand to the duty of care incumbent upon the attending doctor. The illness and the fact that it impairs the patient's ability to drive must be explained to the patient. Suitable precautions must be taken as required by the circumstances to prevent the patient from endangering himself and others. On the other hand, every driver must, as a matter of principle, check that he is still safe to drive himself. By failing to exercise his duty of care and making a record that has done so, and through ignorance of the crucial assessment guidelines determining fitness to drive, the attending doctor renders himself liable to considerable liability risks. There is an imbalance between the community at risk and liability to the detriment of the attending doctor that is irreconcilable with the personal responsibility of every driver. De lege ferenda is – for certain disease patterns in any case – a demand that the attending doctor has a right to report the patient to the vehicle licensing authorities as being unfit to drive. Normally the attending doctor cannot be held liable if his sole involvement was that the patient was harmed as a result of the patient being to blame.

Keywords

fitness to drive – personal responsibility – duty of care – explanation – patient records – doctor's liability

Fußnoten

¹) § 2 FeV.

²) Nicht nur die motorisierten Verkehrsteilnehmer, sondern auch Fahrradfahrer und Fußgänger, was insbesondere auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung beachtlich ist.

- ³⁾ Im Jahre 2013 ereigneten sich im deutschen Straßenverkehr etwa 3300 Verkehrsunfälle mit Todesfolge; Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, www.bast.de/cIn_030/nn_42254/sid_9927EB896AB88F7ADF23A9085F3EACEF/nsc_true/DE/Presse/2013/presse-32-2013.html.
- ⁴⁾ BGH, Urteil vom 17. November 1994 – 4 StR 441/94 –, NJW 1995, 795-797.
- ⁵⁾ Alvarez Altern, geistige und körperliche Krankheiten: eine Synthese der Ergebnisse, in: IMMORTAL REPORTS 2005; Charlton et al. Der Einfluss chronischer Krankheiten auf die Unfallbeteiligung von Kraftfahrern, 2011; Holte Sind Alter und Krankheit ein Sicherheitsproblem?, in motion. Humanwissenschaftliche Beiträge zur Sicherheit und Ökologie des Verkehrs, 2005.
- ⁶⁾ Siehe dazu auch Focken Beweismittelsicherung bei krankheitsbedingten Verkehrsunfällen, in: Fahrunsicherheit, Unfallvermeidung, Unfallrekonstruktion, Rehabilitation, Fahreignung (Schriftenreihe Fahreignung, 2013 Kirschbaum Verlag, Bonn).
- ⁷⁾ Insbesondere Schlaf- Müdigkeitsunfälle und solche im Zusammenhang mit Epilepsie, Diabetes, Demenz, Alter.
- ⁸⁾ Salger und Maatz sind in NVZ 1993, 329, 332 zur „Fahruntüchtigkeit infolge der Einnahme von Rauschdrogen“ optimistisch, dass die Richter alles tun werden, um ein „Problem- oder Gefahrenbewusstsein bei den drogen- und medikamentenabhängigen Verkehrsteilnehmern heranzubilden und sie zu kritischer Selbstbeobachtung vor Antritt jeder Fahrt aufzufordern, wie es das Gesetz fordert“.
- ⁹⁾ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) zu letzt geändert worden ist (FeV).
- ¹⁰⁾ Vgl. zur Begrifflichkeit ausführlich Berghaus/Brenner-Hartmann in Madea/Mußhoff/Berghaus (Hrsg.) Verkehrsmedizin, 2. Aufl. 2012, S. 133.
- ¹¹⁾ Berghaus/Brenner-Hartmann a. a. O. S. 134.
- ¹²⁾ BGH, NJW 1988, 909.
- ¹³⁾ LG Heilbronn, VRS 52, 188.
- ¹⁴⁾ BGH, NJW 1974, 948.
- ¹⁵⁾ OLG Hamm, VRS 52, 194; VersR 1988, 126.
- ¹⁶⁾ OLG Hamm, VRS 51, 351.
- ¹⁷⁾ BGH, NJW-Spezial 2007, 474; LG München, NZV 1997, 523; OLG Hamm, NZV 1998, 210.
- ¹⁸⁾ BGH, JZ 1968, 103.
- ¹⁹⁾ LG Freiburg, Blutalkohol 44, 183-186 (2007).
- ²⁰⁾ Vgl. dazu Fahrausbildung für Behinderte, Schriftenreihe der BASt, Heft M 167 Mensch und Sicherheit, 2005.
- ²¹⁾ LG Bonn, Urteil v. 12.12.2012 – 25 Ns 100 Js 199/11 – 191/12-, zit. nach juris (Fall bei Epilepsie und unmittelbar zurückliegender Anfälle).
- ²²⁾ In Kraft seit dem 21.02.2013 aufgrund der Verkündung im Bundesgesetzblatt 2013 I 277 am 20.02.2013.
- ²³⁾ In der Begründung wird darauf verwiesen, es gelte, Transparenz und Rechtssicherheit hinsichtlich der bereits heute bestehenden umfangreichen Rechte der Patientinnen und Patienten herzustellen, die tatsächliche Durchsetzung dieser Rechte zu verbessern, zugleich Patientinnen und Patienten im Sinne einer verbesserten Gesundheitsversorgung zu schützen und insbesondere im Fall eines Behandlungsfehlers stärker zu unterstützen.
- ²⁴⁾ Vgl. nur Deutsch Medizinrecht, 5. Aufl. 2003, Rdn. 189ff.
- ²⁵⁾ Die Ausführungen zur Ärzteschaft gelten, soweit nicht ausdrücklich anders erwähnt, folgend auch für Psychologen (sodann „Behandelnde“ genannt).
- ²⁶⁾ BGH, VersR 2005, 228; VersR 1995, 1099.
- ²⁷⁾ Peitz/Hoffmann-Born Arzthaftung bei problematischer Fahreignung, 2. Aufl. 2008, Seite 75.
- ²⁸⁾ BGH, NJW 2003, 2309.
- ²⁹⁾ BGH, VersR 2005, 228; OLG Köln VersR 2013, 237.
- ³⁰⁾ Peitz/Hoffmann-Born a. a. O.; ähnlich BGH, VersR 2005, 1238 „Umwandlung der Risikoaufklärung in eine nachträgliche Pflicht zur Sicherheitsaufklärung“.
- ³¹⁾ BGH, VersR 2005, 834; a. A. wohl noch LG Dortmund MedR 2000, 346.
- ³²⁾ BGH, Urteil vom 15.03.2005, Az. VI ZR 289/03.
- ³³⁾ Händel DAR 1985, 210ff.
- ³⁴⁾ Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr und beim Bundesministerium für Gesundheit; siehe auch Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, Schubert/Schneider/Eisenmenger, 2. Aufl. 2005, Kommentar.
- ³⁵⁾ Vgl. nur Dt. Gesellschaft für Kardiologie Positionspapier „Fahreignung bei kardiovaskulären Erkrankungen“, Nachweise bei Jung, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Verkehrssicherheit, in: Golka/Hengstler/Letzel/Nowak (Hrsg.) Verkehrsmedizin – arbeitsmedizinische Aspekte 2011, S. 91 ff.
- ³⁶⁾ Zu Recht kritisch Hoffmann-Born Optimierung der Fahreignungsbegutachtung – ärztliche Aspekte, Blutalkohol 51 (2014), 104-109.
- ³⁷⁾ Laufs/Kern Handbuch des Arztrechts, 4. Aufl. 2013, § 58 Rdnr. 15.
- ³⁸⁾ OLG Köln, GesR 2013, 411.

- ³⁹⁾ Netz in Dettmers/Weiller, *Fahrsicherheit bei neurologischen Erkrankungen*, 2003, S. 16, der jedenfalls eine beratende Funktion des Behandelnden befürwortet.
- ⁴⁰⁾ OLG Köln, VersR 2013, 237; LG Konstanz, NJW 1972, 2223.
- ⁴¹⁾ BGH, NJW 2003, 2309 für den Fall vorangegangener Sedierung; kritisch dazu Parzeller/Zedler *Arztrecht und Verkehr – Ausgewählte medizin-rechtliche Aspekte*, in Golka/Hengstler/Leitzel/Nowak, a. a. O. S. 291, 292 m. w. N.; dem BGH folgend OLG Oldenburg, MDR 2011, 294; AG Kirchhain Urteil v. 05.10.2010 – 7 C 43/08; s. a. LG Konstanz, NJW 1972, 2223.
- ⁴²⁾ So wohl auch Netz a. a. O., S. 18.
- ⁴³⁾ Peitz/Hoffmann-Born a. a. O.; anders Laufs/Kern *Handbuch des Arztrechts*, 4. Aufl. 2010, § 58 Rdnr. 15.
- ⁴⁴⁾ Peitz/Hoffmann-Born a. a. O.; zutreffend auch Rehborn MDR 2000, 1103; Deutsch-Spickhoff *Medizinrecht*, Rn. 118.
- ⁴⁵⁾ BGH, VersR 2005, 1238, 1239.
- ⁴⁶⁾ Methadon-Substitution soll „nicht schon als solche die Eignung ausschließen“, vgl. OVG Hamburg, NJW 1997, 3111.
- ⁴⁷⁾ Martis/Winkhart-Martis MDR 2011, 402, 407.
- ⁴⁸⁾ OLG Koblenz, GesR 2013, 120-122.
- ⁴⁹⁾ OLG München, Beschl. V. 24.06.2010 Az. 1 U 2464/10; Martis/Winkhardt-Martis a. a. O. Fn. 68 m. w. N.
- ⁵⁰⁾ Siehe oben Fn. 22.
- ⁵¹⁾ BGHZ 72, 132.
- ⁵²⁾ Vgl. MBO der Ärzte, zuletzt (Muster)Berufsordnung für die in Deutschland tätigen Ärztinnen und Ärzte – MBO-Ä 1997 – in der Fassung der Beschlüsse des 114. Deutschen Ärztetages 2011.
- ⁵³⁾ Geiß/Greiner *Arzthaftpflichtrecht*, 4. Aufl. 2001 Rn. 202f.
- ⁵⁴⁾ BGH, VersR 1993, 836; VersR 1989, 512; 1985, 782; 1978, 1022; Laufs/ Uhlenbruck a. a. O., § 59 Rn. 9.
- ⁵⁵⁾ Grundsätzlich ist die Aufklärung auch ohne Schriftform und damit formlos wirksam.
- ⁵⁶⁾ BGH, NJW 1988, 762, 763.
- ⁵⁷⁾ BGH, VersR 1999, 190f.; Martis/Winkhart *Arzthaftungsrecht*, 13. Aufl. 2010, D 395 m. w. N.
- ⁵⁸⁾ So schon BGH NJW 1999, 863.
- ⁵⁹⁾ Baumgärtel *Handbuch der Beweislast im Privatrecht I*, 2. Aufl. 1991 S. 1373ff.
- ⁶⁰⁾ BGH, Urteil v. 24.01.1989 VersR 1989, 512.
- ⁶¹⁾ Gesetzl. Aufbewahrungszeit, § 630f Abs. 3 BGB.
- ⁶²⁾ KG, NVersZ 2000, 25ff.; Ortner/Geis *MedR*, 1997, 337 zur elektronischen Patientenakte.
- ⁶³⁾ BGH, NJW 1989, 2330.
- ⁶⁴⁾ Str., a. A. OLG Hamm VersR 2006, 842; vgl. im einzelnen Muschner VersR 2006, 842.
- ⁶⁵⁾ OLG Koblenz, *MedR* 1995, 29.
- ⁶⁶⁾ KG, NJW 1981, 2521; a. A. Deutsch/Spickhoff *Medizinrecht* 5. Aufl. 2003, Rn. 453.
- ⁶⁷⁾ BGH, VersR 2007, 995, 997 f.; Geiß/Greiner *Arztpflichtrecht*, 6. Aufl. 2009, Rdnr. B 2.
- ⁶⁸⁾ Vgl. dazu im einzelnen Peitz/Hoffmann-Born *Arzthaftung bei problematischer Fahreignung*, 2. Aufl. 2008; zum Quotenmodell vgl. OLG Hamm, VersR 2011, 206 m. w. N.; OLG Dresden, a. a. O. 205.
- ⁶⁹⁾ Gesetz über den Versicherungsvertrag – Versicherungsvertragsgesetz v. 01.01.2008, BGBI I 2007, 2631.
- ⁷⁰⁾ BGH r+s 1977, 171; OLG Hamm, NZV 1998, 210.
- ⁷¹⁾ Peitz/Hoffmann-Born a. a. O.
- ⁷²⁾ Adressen siehe <http://www.bundesaeztekammer.de/page.asp?his=0.8.5585>.
- ⁷³⁾ BGH, Urteil vom 08.04.2003, Az. VI ZR 265/02, NJW 2003, 2309; Dt. Ärzteblatt 2004, 598.
- ⁷⁴⁾ Fraglich ist, ob ein Arzt der mit seiner haftungsrechtlichen Inanspruchnahme rechnen muss, jedenfalls dann, wenn der Patient nicht mehr erreichbar ist, seine Schweigepflicht brechen darf, sofern das Fehlen der therapeutischen Aufklärung als Behandlungsfehler mit einer konkreten Gefahr korrespondiert. Dies könnte aus einem Umkehrschluss aus § 630c Abs. 2 S. 3 BGB zu schlussfolgern sein: Sind für den Behandelnden danach Umstände erkennbar, die die Annahme eines Behandlungsfehlers begründen, hat er den Patienten über diese auf Nachfrage oder zur Abwendung gesundheitlicher Gefahren zu informieren. Auch in einem solchen Fall besteht faktisch keine Strafbarkeit bei Verletzung der Schweigepflicht, da auch in diesem Fall ein strafprozessuales Verwertungsverbot besteht (§ 630c Abs. 2 S. 3 BGB). Für den Fall einer drohenden Zivilklage bejahend auch Schönke/Schröder – Lenckner-Eisele *Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 29. Aufl. 2014, § 203 Rdnr. 33 m. w. N.; zu dem Gesichtspunkt der Waffengleichheit vgl. Geiger in *Festschrift für Jaeger* 2011 S. 433, 436ff.
- ⁷⁵⁾ Vgl. dazu schon Riemenschneider *Verkehrsrechtliche Aspekte der Medikamentenbehandlung* *MedR* 1998, 17, 20.
- ⁷⁶⁾ BGH, NJW 2003, 2309 für den Fall vorangegangener Sedierung; kritisch dazu Parzeller/Zedler *Arztrecht und Verkehr – Ausgewählte medizin-rechtliche Aspekte*, in Golka/Hengstler/Leitzel/Nowak, a. a. O. S. 291, 292 m. w. N.; dem BGH folgend OLG Oldenburg, MDR 2011, 294; AG Kirchhain, Urteil v. 05.10.2010 – 7 C 43/08; s. a. LG Konstanz, NJW 1972, 2223.
- ⁷⁷⁾ St. Rspr. BGH, NJW 2013, 48 m. w. N.

⁷⁸⁾ In Kraft seit dem 21.02.2013, BGBI I, 277.

⁷⁹⁾ Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffahreireignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr und beim Bundesministerium für Gesundheit, s. a. oben Fn 34.

⁸⁰⁾ Fortbildung bei den LÄKs 16 Stunden „Verkehrsmedizinische Zusatzqualifikation“ genannt.

⁸¹⁾ Z. B. dementielle Erkrankungen, aber auch Epilepsie.

⁸²⁾ Z. B. Diabetes.

Anschrift des Verfassers

Rechtsanwalt
Jürgen Peitz
Am Ostpark 14
33604 Bielefeld
Email: RAPeitz@t-online.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

Zur Diskussion

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)
(Präsident: Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert)
Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)
(Präsident: Prof. Dr. med. Volker Dittmann)

WOLFGANG FASTENMEIER, JÜRGEN BRENNER-HARTMANN, THOMAS WAGNER,
DON DEVOL, MATTHIAS GRAW, FRANK MUBHOFF

Qualifizierte Beratung und Training oder Selektion:
Wie kann die Mobilität älterer Fahrer aufrechterhalten werden?

Qualification and training vs. selection:
How to maintain older drivers' mobility?

**Grundsatzpapier und Empfehlungen der Fachgesellschaften
DGVP und DGVM (Mai 2015)**

1. Internationale Erfahrungen mit altersbezogenen Pflichtüberprüfungen von Autofahrern

Detaillierte Auswertungen von Mobilitäts- und Unfallerehebungen zeigen: Insgesamt stellen die älteren Autofahrer *keine besondere Risikogruppe* dar. Der größte Teil der Senioren kann die altersbedingten sensorischen, kognitiven und motorischen Defizite durch Fahrerfahrung und defensiven Fahrstil kompensieren. Das Lebensalter eines Autofahrers allein rechtfertigt keine Zweifel an dessen Fahreignung. Seit den 1990er Jahren hat dennoch eine Reihe von Ländern altersbezogene Pflichtuntersuchungen von Autofahrern eingeführt. Mittlerweile liegen Ergebnisse von Evaluationsstudien vor, die den Nutzen solcher Überprüfungen bewertet haben. Ebenso sind inzwischen zusammenfassende Bewertungen dieses empirischen Materials veröffentlicht worden, die anhand umfangreicher Kriterienkataloge die in wissenschaftlichen Fachzeitschriften zugänglichen Evaluationsstudien hinsichtlich ihrer methodischen Qualität und Aussagekraft bewertet haben. Das international einhellige Fazit dieser Bewertungen lautet: Eine auf das Alter bezogene Überprüfung wird die *Verkehrssicherheit nicht verbessern*, unabhängig von der Art der eingesetzten Prüfmethode.

Altersbezogene Überprüfungen verbessern also weder die Sicherheit der Auto fahrenden Senioren noch die allgemeine Verkehrssicherheit. Vielmehr ergeben sich negative Effekte für die Senioren: Sie entwickeln Versagensängste vor der Überprüfung und geben verfrüht ihre Fahrerlaubnis zurück. Dadurch verlieren sie an autonomer Mobilität und damit Lebensqualität und/oder setzen sich den – derzeit – viel größeren Gefährdungen als Fußgänger oder Radfahrer aus. Die Frage sollte also vielmehr sein: Wie kann die Mobilität älterer Kraftfahrer möglichst lange erhalten bleiben und wie kann sie gefördert werden? Als eine Möglichkeit gelten freiwillige Gesundheitschecks, wie sie im Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode formuliert worden sind. Medizinische Indikationen Älterer, die ver-

kehrssicherheitsrelevant werden könnten, sind allerdings nur ein Aspekt unter vielen anderen. Es hat sich demgegenüber bewährt, vom Konzept des „funktionalen Alters“ auszugehen: Als der Summe von Physis (körperliche Leistungsfähigkeit und Gesundheit), Psyche (kognitive Leistungsfähigkeit, emotionale Befindlichkeit) sowie weiterer sozialer und persönlicher Faktoren.

Wegen der starken Heterogenität der Leistungsfähigkeit Älterer ist allerdings im Einzelfall mit bestimmten Gefährdungen zu rechnen. Es verbleibt also die Aufgabe der individuellen, anlassbezogenen und einzelfallgerechten Selektion: Die in der großen Gruppe der älteren Fahrer enthaltenen Individuen, die besonders gefährdet sind bzw. von denen eine erhöhte Gefährdung ausgeht, die nur eingeschränkt oder nicht mehr zur Kompensation befähigt oder motiviert sind, müssen erkannt, angemessen beraten und gegebenenfalls auch beschränkt werden. Allerdings besteht eine große Unsicherheit bei den Entscheidungsträgern, wie man ältere Risikoträger in fairer Weise identifizieren kann. Die Diskussion muss sich in Zukunft vor allem um diesen Aspekt drehen: Die verbleibende Hoch-Risiko-Gruppe unter den älteren Fahrern herauszufinden ist eine der zentralen Zukunftsaufgaben. Es bleibt aber zu beachten, dass der generalpräventive, rein altersbezogene Prüfansatz dazu ungeeignet ist.

2. Empfehlungen der Fachgesellschaften an die Politik

Im Hinblick sowohl auf Hilfestellung für zufriedenstellende Mobilität als auch auf Vorkehrungen für eine sichere Mobilität ist eine Reihe von bereits erprobten Möglichkeiten und Methoden zu diskutieren, die bei freiwilliger und anlassbezogener Anwendung auch derzeit schon eine positive Wirkung entfalten können.

2.1 Qualifizierte Gesundheitschecks und Mobilitätsberatung durch neutrale und unabhängige Fachleute

Mobilität im Alter ist ein Stück Lebensqualität und sollte möglichst lange erhalten bleiben. Jeder Kraftfahrer hat eine Selbstüberprüfungspflicht und muss daher vor Antritt einer Fahrt abwägen, ob er hinreichend leistungsfähig – also körperlich und geistig fit ist. Kompetente Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen können Ratsuchende zu Fragen der Leistungsfähigkeit und zum Gesundheitszustand hinsichtlich ihrer Eignung zum Führen von (Kraft)fahrzeugen sowie zur sicheren Mobilität als Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des öffentlichen Verkehrs umfassend beraten. Eine solche Beratung sollte freiwillig, vertraulich, auf die Bedürfnisse des Betroffenen zugeschnitten sein und einem Phasenschema folgen:

1. Fragen des Ratsuchenden
2. Statuscheck (Gesundheit und psychofunktionale Leistungsfähigkeit)
3. Aufklärung über Risiken und Lösungsansätze
4. Empfehlungen an Unterstützungssysteme (Familie, Hausarzt)
5. Zertifikat erteilen.

2.2 Psychologische Fahrverhaltensbeobachtungen

Bei psychologischen Fahrverhaltensbeobachtungen wird das Verhalten beobachtet und bewertet, um das es geht: Fahrverhalten im realen Verkehr. Deshalb haben diese Methoden eine hohe Akzeptanz und Augenscheinvalidität. Sie erlauben auch gezielte individuelle

Rückmeldungen und darauf aufbauende Trainingspläne. Voraussetzung dafür ist: Die eingesetzten Verfahren müssen wissenschaftlich bewährt sein, zur Abschätzung der methodischen Qualität sind die auch für Testverfahren geltenden Gütekriterien heranzuziehen.

2.3 Individuelle Beratung und Training für ältere Autofahrer

Unmittelbar wirksam werden könnten auch präventive Beratungs- und Trainingsangebote, die sich mit individuellen Defiziten befassen. Zur Bestandsaufnahme sollten die Stärken und Schwächen zunächst im Rahmen einer Mobilitätsberatung ermittelt werden. Daran könnten sich Trainingsmaßnahmen anschließen, in denen theoretisch und verkehrssituationsbezogen erwünschtes Fahrverhalten vermittelt und geübt wird, und zwar auf einer verhaltenswissenschaftlich fundierten und empirisch gesicherten Basis. Solche Konzepte liegen seit vielen Jahren vor und haben nachweislich positive und andauernde Effekte. Was fehlt, ist die Umsetzung. Daher sollten, z.B. durch Versicherungen oder Automobilclubs, Anreize für Senioren geschaffen werden, solche Angebote stärker zu nutzen. Es muss der Grundsatz gelten: *Befähigen statt Aussondern!*

2.4 Die Eigenverantwortung der Senioren als Autofahrer sollte weiter gestärkt werden

Durch zielgerichtete Information und Beratung sollten die Senioren nicht nur über ihre Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer aufgeklärt werden, sondern auch über die Tatsache, dass Sie selbst etwas zur Erhaltung ihrer sicheren Mobilität beitragen können: sich geistig und körperlich fit halten, z.B. durch Bewegung und kognitives Training, Angebote zur Beratung und zu selbstkritischen Überprüfungen wahrnehmen und bei der Auswahl ihres Autos nach Möglichkeit auf moderne Sicherheits- und Assistenzsysteme achten. Dabei spielen Persönlichkeitsfaktoren wie die Selbstwirksamkeitserwartung, verkehrsbezogene Ängstlichkeit und kompensatorisches Fahrverhalten eine regulierende Rolle. Daher ist es in der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit besonders wichtig, die psychologischen Einflussfaktoren auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten älterer Verkehrsteilnehmer stärker zu berücksichtigen. Dies betrifft im weiteren Sinne sämtliche Erwartungen und Einstellungen dieser Zielgruppe, die mit der Mobilität und dem Autofahren verbunden sind. Die Devise ist: *Kompensation ist möglich, sie muss aber auch ermöglicht werden!*

2.5 Es ist eine Balance zwischen Sicherheit und Mobilität anzustreben

Es gibt keine Mobilität ohne Risiko. Die Debatte über die Verkehrssicherheit älterer Menschen hat sich zuletzt zu sehr an Sicherheit im engeren Sinne einer Unfallfreiheit orientiert und den lebenswichtigen Nutzen vieler Formen von Mobilität zu wenig berücksichtigt.

2.6 Sicherer öffentlicher Verkehr, sicherer öffentlicher Raum, bessere Infrastruktur

Es gibt viele andere Sicherheitsprobleme älterer Menschen im Verkehr. Die Forschung hat sich sehr auf die Erkundung des sicheren Verhaltens der älteren Autofahrer fokussiert. Das heutige Wissen dazu erscheint uns im Wesentlichen ausreichend. Dagegen gibt es großen Bedarf an besseren Lösungen für andere Sicherheitsprobleme, z. B. die Unfälle älterer Fußgänger und Radfahrer: Mehr als die Hälfte aller im Straßenverkehr getöteten Fußgänger und Radfahrer sind Senioren, die aber nur etwa 20 % der Bevölkerung ausmachen. Ein großes Problem dort sind vor allem auch Alleinunfälle (Stürze), die in vielen Ländern nicht

einmal als Verkehrsunfälle statistisch festgehalten werden; auch Stürze von Senioren in öffentlichen Verkehrsmitteln, das Fehlen von altersgerechten passiven Schutzeinrichtungen in Fahrgastkabinen etc. stellen Probleme dar. Die altersgerechte Gestaltung von Fahrzeugen und Verkehrsräumen wäre also hilfreich, um möglichen Gefährdungen älterer Fahrer, aber auch möglichen Mobilitätseinschränkungen für diese Gruppe, durch indirekte Maßnahmen – Straßenraumgestaltung und fahrzeugtechnische Neuerungen – zu begegnen. Fahrerassistenzsysteme in Verbindung mit bedarfsgerechten infrastrukturellen Maßnahmen bieten dazu grundsätzlich auch ein Potenzial, sind bisher aber wenig auf Ältere zugeschnitten.

2.7 Bei Auffälligkeiten im Straßenverkehr: Das bestehende Instrumentarium konsequent umsetzen

Sofern Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung begründen, sollte eine Begutachtung angeordnet werden. Die Umsetzung der Anlassbezogenheit in ein adäquates Untersuchungsverfahren sollte um die Variante eines Psychologischen Gutachtens, ausschließlich bei Hinweisen auf psychophysische Leistungsmängel wie z.B. bei einer Unfallbeteiligung, ergänzt werden. Im Strafverfahren sollte in besonders gelagerten Fällen – grundsätzlich aber bei tödlichen Unfällen – die technische Unfallanalytik durch verkehrsmedizinische und/oder verkehrspsychologische Sachverständige unterstützt werden. Zudem sollten bei psychophysischen Leistungsdefiziten ergänzende chemisch-toxikologische Untersuchungen zum Ausschluss unerwünschter Arzneimittelneben-/wechselwirkungen erfolgen. In minder schweren Fällen sollten die Möglichkeiten zur Abkürzung einer Sperrfrist bzw. der Einstellung eines Verfahrens gegen Auflagen gem. §§ 153, 153a StPO genutzt werden.

3. Fazit

Es ist heute möglich, individuelle Stärken und Schwächen älterer Fahrer zu identifizieren. Dazu liegen Konzepte zur fundierten verkehrsmedizinischen und psychologischen Diagnostik sowie zur psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung als Basis eines individuell abgestimmten Maßnahmenkonzeptes vor. Die individuelle Beratung kann dann beispielsweise zum Training im Realverkehr führen, zu einem kognitiven Leistungstraining oder zu einer weiteren medizinischen Abklärung. Es gibt diesbezüglich bereits zahlreiche Maßnahmen, die erprobt sind und nachweislich positive Effekte zeigen. Für ihre breitere Anwendung – auf freiwilliger Basis und anlassbezogen – müssen mehr Anreize geschaffen werden. *Der Mobilitätserhalt hat Priorität:* Zu befähigen statt auszusondern muss das Ziel für den Umgang mit Senioren am Steuer sein.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)
Ferdinand-Schultze-Str. 65
13055 Berlin
Email: dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de

Zur Information

New EU driving licence code on alcohol interlocks

To improve road safety the European Commission has introduced a harmonised EU code on alcohol interlock devices for driving licences (Commission Directive (EU) 2015/653 of 24 April 2015 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences). The new Directive will enter into force EU-wide on 15 May 2015.

This new code “69” will replace different national codes in use, for programmes where the driver is restricted to drive vehicles that are only equipped with alcohol interlock devices. Such programmes are planned or in use in several Member States, notably to prevent drink-driving offences from re-occurring.

A harmonised EU code will facilitate EU-wide understanding of the restriction as well as enable Member States to enforce it. However it is still for the Member States to decide both whether or not to introduce such programmes and how to enforce the restriction.

In addition to this new code, the Commission has adapted the existing harmonised EU driving licence codes to technical and scientific progress, especially in the field of vehicle adaptations and technical support for drivers with disabilities.

(Aus einer Mitteilung der Europäischen Kommission vom 27. April 2015)

COMMISSION DIRECTIVE (EU) 2015/653^{*})

– Auszug –

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences¹⁾, and in particular Article 8 thereof,

Whereas:

- (1) The codes and sub-codes set out in Annex I to Directive 2006/126/EC should be updated in the light of technical and scientific progress, especially in the field of vehicle adaptations and technical support for drivers with disabilities.

^{*}) COMMISSION DIRECTIVE (EU) 2015/653 of 24 April 2015 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences.

¹⁾) OJ L 403, 30.12.2006, p. 18.

- (2) To take into account new technological developments, the codes and sub-codes should be function-oriented. For reasons of administrative simplification some codes should also be deleted, merged with other codes or shortened.
- (3) To reduce the burden on drivers with disabilities, it should be made possible where appropriate for those drivers to drive a vehicle without technical adaptation. Since modern vehicle technology allows drivers to operate certain regular vehicles with limited force, e.g. for steering or braking, and in order to enhance flexibility for drivers whilst ensuring safe operation of the vehicle, codes should be introduced that could allow driving of vehicles which are compatible with the maximum force the driver is able to produce.
- (4) Certain codes which are currently restricted to medical conditions may also be relevant for other road safety purposes by limiting high risk situations, e.g. in the case of novice or elderly drivers. Thus a section should also be created for these codes on limited use.
- (5) To enhance road safety, several Member States have or are planning programmes restricting drivers to drive only vehicles equipped with an alcohol interlock. To facilitate the deployment and acceptance of alcohol interlock devices and taking into account the recommendation of the Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices²⁾, a harmonised code should be introduced for this purpose.
- (6) In accordance with the Joint Political Declaration of Member States and the Commission of 28 September 2011 on explanatory documents³⁾, Member States have undertaken to accompany, in justified cases, the notification of their transposition measures with one or more documents explaining the relationship between the components of a directive and the corresponding parts of national transposition instruments.
- (7) Directive 2006/126/EC should therefore be amended accordingly.
- (8) The measures provided for in this Directive are in accordance with the opinion of the Committee on driving licences,

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Annex I to Directive 2006/126/EC is amended in accordance with the Annex to this Directive.

Article 2

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 1 January 2017 at the latest. They shall forthwith communicate to the Commission the text of those provisions.

When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. Member States shall determine how such reference is to be made.

²⁾ Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, see: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf

³⁾ OJ C 369, 17.12.2011, p. 14.

2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

Article 3

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.

Article 4

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, 24 April 2015.

For the Commission
The President
Jean-Claude JUNCKER

ANNEX

In Annex I, Section 3 of Directive 2006/126/EC concerning page 2 of the driving licence, point (a), point (12) is replaced by the following:

12. additional information/restriction(s), in code form, facing the category affected.

The codes shall be as follows:

- codes 01 to 99: harmonised European Union codes

LIMITED USE CODES

68. No alcohol

69. Restricted to driving vehicles equipped with an alcohol interlock in accordance with EN 50436. Indication of an expiry date is optional (for example “69” or “69 (01.01.2016)”)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat für die Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer*)

Hintergrund/Einführung

Die besondere Gefahr von Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr lässt sich u.a. in der jährlichen Unfallstatistik ablesen. Im Jahr 2013 wurden zum Beispiel 336 Verkehrsteilnehmer bei Unfällen unter Alkoholeinfluss getötet und 18.644 Personen verletzt.¹⁾

Im Jahr 2012 verstarb „jeder zehnte im Straßenverkehr Getötete an den Folgen eines Alkoholunfalls. 71 Prozent der bei Unfällen mit Personenschaden beteiligten alkoholisierten Autofahrer hatten eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille oder mehr, waren also absolut fahruntüchtig.“²⁾

Vor dem Hintergrund der Strategie Vision Zero ist dies nicht hinnehmbar. Insofern bedarf es weiterer Anstrengungen und Maßnahmen, um zeitnah alkoholbedingte Unfälle zu reduzieren. Eines der erfolgversprechenden Instrumente könnte der Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen sein.

Bei einem Alkohol-Interlock-System handelt es sich um ein in ein Kraftfahrzeug eingebautes Atemalkohol-Messgerät in Verbindung mit einer Wegfahrsperrung, die dazu führt, dass der Fahrzeugmotor von alkoholisierten Personen nicht gestartet werden kann.

Bei einem Alkohol-Interlock-Programm handelt es sich um eine von Verkehrspsychologen durchgeführte Maßnahme, die die Verwendung eines Alkohol-Interlock-Systems in Verbindung mit einer Interventions- bzw. Rehabilitationsmaßnahme vorsieht. Dies soll dauerhaft eine Verhaltensänderung unterstützen, die dazu führt, dass der Konsum von Alkohol und die Nutzung eines Fahrzeuges auch nach Ausbau des Alkohol-Interlock-Systems vom Betroffenen besser voneinander getrennt werden können.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) befürwortet den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zur Rehabilitation, wie sie von Seiten der Bundesanstalt für Straßenwesen³⁾ und SCHUBERT/NICKEL⁴⁾ in die Diskussion gebracht wurden, sowie den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen im Rahmen der Prävention.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des DVR der Einsatz für folgende Anwendungsgebiete zu diskutieren:

- I) Primärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrern zur Verhinderung von Fahrten unter Alkoholeinfluss, z.B. Berufskraftfahrer
- II) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zum Zwecke des Vermeidens des Entzugs der Fahrerlaubnis bzw. zur Verkürzung der Sperrzeit nach §§ 69, 69a Strafgesetzbuch (StGB)

*) Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR): Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer, Beschluss des DVR-Vorstands vom 30. April 2015 auf der Basis der Empfehlung der Vorstandsaus-schüsse Verkehrsmedizin und Erwachsene.

¹⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt, 2014.

²⁾ Vgl. BASt Bericht M 251 „Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer“, Seite 7.

³⁾ Siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 251, Oktober 2014.

⁴⁾ Siehe Nickel/Schubert: „Best Practice Alkohol-Interlock“, Kirschbaum Verlag, September 2012.

- III) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug bei vorherigen Fahrten unter Alkoholeinfluss
- IV) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug aufgrund vorherigen Fahrens unter Alkoholeinfluss und nach Beibringen einer erfolgreich absolvierten Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU)
- V) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts nach § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Einsatzgebiete für Alkohol-Interlock-Programme bzw. -Systeme

I. Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen im Rahmen der Primärprävention

Bei diesem Anwendungsfall liegt kein individuelles, änderungsbedürftiges Fehlverhalten vor. Unternehmen setzen „Interlocks“ als allgemeine vorbeugende Verkehrssicherheits- und Qualitätssicherungsmaßnahme ein. Die Verwendung von Alkohol-Interlock-Systemen erfolgt als reine Vorbeugungsmaßnahme auf freiwilliger Basis und obliegt dem beteiligten Transportunternehmen selbst. Die Zahl der durch Berufskraftfahrer verursachten Alkoholunfälle ist allerdings vergleichsweise gering. Ob ein primärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlocks bei Berufskraftfahrern die allgemeine Verkehrssicherheit daher noch weiter maßgeblich verbessern kann, ist fraglich. Zu bedenken ist zudem, dass vor allem solche Unternehmen Alkohol-Interlock-Systeme einführen, die bereits heute über ein hohes Qualitäts- und Sicherheitsbewusstsein verfügen. Dennoch ist ein freiwilliger Einsatz aus Sicht der Verkehrssicherheit zu begrüßen. Dieser setzt klare Signale für die Trennung zwischen Alkoholgenuß und Führen eines Kraftfahrzeuges.

II. Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen des Strafrechts

Aktuelle Gesetzeslage

Gemäß § 69 Abs. 1 StGB („Entziehung der Fahrerlaubnis“) muss in einem Strafverfahren die Fahrerlaubnis durch das Gericht entzogen werden, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges verurteilt wird. Hierbei handelt es sich um eine Maßregel der Besserung und Sicherung (vgl. § 61 Nr. 5 StGB). Entscheidend ist, dass sich aus der Tat ergibt, dass der Betroffene zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist. Bei den Regelbeispielen der Ungeeignetheit im § 69 Abs. 2 StGB unterstellt der Gesetzgeber so hochgradiges Versagen, dass es keiner weiteren Prüfung bedarf. Begeht also ein Kraftfahrer eine Tat nach § 69 Abs. 2 StGB ohne wesentliche Besonderheit, folgt daraus regelmäßig seine Ungeeignetheit. Zu diesen Regelfällen gehören nach § 69 Abs. 2 StGB u.a. folgende Vergehen, die im Zusammenhang mit Fahren unter Alkoholeinfluss stehen:

- Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB (Nr. 1),
- Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB (Nr. 2),
- Vollrausch nach § 323a StGB (Nr. 4), sofern er sich auf eine der Taten nach den Nummern 1-3 bezieht.

Gemäß § 69 Abs. 3 StGB erlischt die Fahrerlaubnis mit der Rechtskraft des Urteils.

Im § 69a StGB („Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis“) ist normiert, dass in einem Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Einsatzmöglichkeit

Für einige Betroffene bedeutet der Verlust der Fahrerlaubnis eine Gefahr für den Erhalt der beruflichen Existenz. Die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm könnte den Betroffenen darin unterstützen, dauerhaft das Trennungsgebot zwischen Alkoholkonsum und Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr zu verinnerlichen. Für die Gerichte würde sich durch den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen die Möglichkeit eröffnen, Betroffene darin zu unterstützen, weiterhin ihren mit der Nutzung eines Fahrzeugs verbundenen Beruf auszuüben.

Handlungsbedarf

Wollte man also – wie verschiedentlich in der Öffentlichkeit vorgeschlagen – dem Trunkenheitstäter die Fahrerlaubnis „erhalten“, wenn er sich für eine gewisse Zeit an einem Alkohol-Interlock-Programm beteiligt, müsste der Gesetzgeber deutlich in das Regelungssystem der §§ 69, 69a StGB eingreifen. Denn um an einem Alkohol-Interlock-Programm teilnehmen zu können, müsste der Betroffene über eine Fahrerlaubnis verfügen. Der Betroffene hätte zuvor jedoch seine Ungeeignetheit nachgewiesen, weshalb ihm zwingend die Fahrerlaubnis zu entziehen war.

Da darauf nicht verzichtet werden kann, wäre eine Verkürzung der Sperrfrist nach vorangegangenem Entzug der Fahrerlaubnis denkbar, wenn direkt nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis an einem Alkohol-Interlock-Programm teilgenommen wird.

§ 69a StGB („Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis“) regelt, dass in einem Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Die Dauer der Sperrfrist richtet sich allein nach dem bei der tatrichterlichen Entscheidung vorhandenen Grad und der voraussichtlichen Dauer des Eignungsmangels.

Jedoch hat das Gericht auch die Möglichkeit nach § 69a Abs. 7 StGB, die Sperrfrist vorzeitig aufzuheben, wenn es Gründe gibt, die die Annahme rechtfertigen, dass der Betroffene nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Dabei hat die Sperrfrist zunächst mindestens drei Monate zu betragen. Eine vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist setzt jedoch voraus, dass neue Tatsachen einschließlich neuer Ermittlungsergebnisse zum Zeitpunkt der neuen Entscheidung eine wiedergewonnene Eignung annehmen lassen. Dies dürfte bei einem „Alkoholtäter“ zu verneinen sein. Zu prüfen wäre aber, ob im Rahmen eines Modellversuchs eine Verkürzung der Sperrfrist unter gleichzeitiger Anordnung der Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm möglich wäre. Eine vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist nach § 69a Absatz 7 StGB gestattete dann dem Betroffenen die Beantragung einer neuen Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Entzug. Es handelte sich dann um die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis; der vorherige Entzug bliebe wirksam.

Es müsste geklärt werden, ob eine mehrmonatige Teilnahme von Trunkenheitstätern an einem Alkohol-Interlock-Programm als ausreichend anzusehen ist, wenn z.B. unter Umständen eine mehrjährige Abstinenz zu fordern wäre. Die müsste im Vorfeld im Rahmen einer Eingangsdiagnostik geklärt werden.

III. Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug aufgrund vorherigen Fahrens unter Alkoholeinfluss

Aktueller Regelungsstand

Neben der Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter hat auch die Fahrerlaubnisbehörde im Verwaltungsverfahren die Möglichkeit, eine bestehende Fahrerlaubnis nachträglich zu entziehen (vgl. § 3 Abs. 1 StVG und § 46 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in Verbindung mit der Anlage 4 Nr. 8).

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Verwaltungsverfahren trägt den Charakter einer Sicherungsmaßnahme. Diese dient dazu, der Allgemeinheit die Teilnahme ungeeigneter Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr zu ersparen und die von diesen Personen ausgehenden Gefahren abzuwenden.

Unabhängig davon, ob es sich um einen straf- oder verwaltungsrechtlichen Entzug der Fahrerlaubnis handelt, z.B. aufgrund von Ungeeignetheit wegen Alkoholmissbrauchs, muss der Betroffene die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei der Fahrerlaubnisbehörde beantragen und dann gemäß § 11 FeV über die notwendige Eignung verfügen.

Dabei muss die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 2 FeV zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Neuerteilung nach vorangegangenem Entzug in bestimmten Fällen die Beibringung eines MPU-Gutachtens anordnen. Dies ist der Fall, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 b) oder ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 c).

§ 13 FeV ist gegenüber § 11 FeV eine speziellere Regelung, soweit die Voraussetzungen für die Anordnung eines medizinischen Gutachtens oder eines MPU-Gutachtens geregelt werden.⁵⁾

Genauso hat die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung solcher Entscheidungen anzuordnen, dass ein MPU-Gutachten beizubringen ist, wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 e). Ob Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht, ist nur dann zu klären, wenn ein solcher früher einmal festgestellt wurde. Für eine positive Beurteilung ist hier entscheidend, ob beim Betroffenen ein stabiler Einstellungswandel eingetreten ist.

Einsatzmöglichkeit

Vereinzelt wird vertreten, dass die Fahrerlaubnisbehörde zur Feststellung einer „bedingten Eignung“ kommen und in der Folge ein Alkohol-Interlock-Programm als Auflage oder Beschränkung anordnen könnte. Fraglich ist aber, ob vorangegangener „Alkoholmissbrauch“ überhaupt zur Annahme einer „bedingten Eignung“ führen kann, um „Alkohol-Interlock-Programme“ als Auflage oder Beschränkung einzuführen. Nach bisher herrschender Meinung können Auflagen und Beschränkungen nur für körperliche und geistige Mängel angeordnet werden.

⁵⁾ Vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 13 FeV, 42. Aufl. 2013.

Handlungsbedarf

Zu klären wäre, wie im Rahmen des Verwaltungsrechts „Alkohol-Interlock-Programme“ ins „System“ eingefügt werden könnten. Dabei wäre zu prüfen, ob im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bei der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Entzug ein Modellversuch zum Einsatz von Alkohol-Interlocks möglich wäre. Hierbei könnten im Rahmen des Modellversuchs Alkoholtäter als Zielgruppe definiert werden, deren vorangegangene Fahrten mit einer Blut-Alkohol-Konzentration (BAK) von 1,1 Promille bis 1,6 Promille durchgeführt wurden.

IV. Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorherigem Entzug aufgrund vorherigen Fahrens unter Alkoholeinfluss und nach Beibringen einer erfolgreich absolvierten MPU

Aktueller Regelungsstand

Im Rahmen der Neuerteilung nach vorangegangenem Entzug muss bei einer vorangegangenen Fahrt unter Alkoholeinfluss nach § 13 Nr. 2 c FeV ab 1,6 Promille BAK und mehr ein MPU-Gutachten angeordnet, im Bereich zwischen 1,1 Promille und weniger als 1,6 Promille könnte hingegen die Beibringung eines MPU-Gutachtens nach § 11 Abs. 3 angeordnet werden. Nach § 13 Nr. 2 b FeV ist ein MPU-Gutachten beizubringen, wenn im Straßenverkehr wiederholt Zuwiderhandlungen unter Alkoholeinfluss stattgefunden haben.

Für den Fall, dass die Beibringung eines MPU-Gutachtens angeordnet wird, sei es aufgrund des § 13 FeV (muss) oder des § 11 Absatz 3 (kann), können folgende Ergebnisse erzielt werden:

- Nicht geeignet – keine Neuerteilung der Fahrerlaubnis
- Geeignet – Neuerteilung der Fahrerlaubnis

Eventuell kann die Teilnahme an einem Kurs nach § 70 FeV zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung die Geeignetheit begründen. Hierzu müsste die Möglichkeit der Erweiterung des Rechtsbegriffs der „bedingten Eignung“ geprüft werden.

Einsatzmöglichkeit

Vereinzelt wird vorgeschlagen, einem Trunkenheitstäter, der bereits die Eignungszweifel der Fahrerlaubnisbehörde bei der Prüfung der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis durch Beibringung einer MPU beseitigt hat, zum Schutz der allgemeinen Sicherheit des Straßenverkehrs zusätzlich noch für eine gewisse Zeit die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm bzw. den Einbau eines Alkohol-Interlock-Systems aufzuerlegen.

Handlungsbedarf

Dies würde zu einer Verschärfung der bisherigen Sanktionen führen. Abgesehen von dem eindeutig repressiven Charakter einer solchen Maßnahme beinhaltet es die Entwertung der bisherigen MPU, da trotz Feststellung der Eignung der Gesetzgeber diese generell weiter in Frage stellt. Hier wäre zu prüfen, ob eine solche Anordnung nicht schon allein aus Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten verfassungswidrig wäre. Denn wenn die Fahrerlaubnisbehörde nach Prüfung des Gutachtens der MPU zu dem Schluss kommt, dass der Kraftfahrer wieder geeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges ist, käme die Anord-

nung zur Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm oder auch nur zum Einbau eines Alkohol-Interlock-Systems einer weiteren Sanktion gleich.

V. Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts nach § 24a StVG

Aktueller Regelungsstand

Nach § 24a StVG handelt ordnungswidrig, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er (...) oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut (...) hat. Es liegt nur eine Ordnungswidrigkeit vor, sofern keine Anzeichen für eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu verzeichnen waren und es nicht zu einem durch den Alkoholkonsum bedingten Unfall gekommen ist. § 25 Abs. 1 S. 2 StVG legt dabei fest, dass für den Fall, dass gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG eine Geldbuße festgesetzt wird, in der Regel auch ein Fahrverbot von 1 bis 3 Monaten (kein Fahrerlaubnisentzug) anzuordnen ist. Der Führerschein muss für diese Zeit abgegeben werden. Er wird nach Ablauf des Fahrverbots wieder ausgehändigt.

Einsatzmöglichkeit

Für eine gewisse Zahl von Betroffenen kann alleine die Verhängung eines Fahrverbots existenzielle Auswirkungen auf den ausgeübten Beruf nach sich ziehen. Die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm in diesen Fällen könnte den Betroffenen darin unterstützen, dauerhaft das Trennungsgebot zwischen Alkoholkonsum und Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr zu verinnerlichen.

Handlungsbedarf

Es ist zu prüfen, ob der § 25 Abs. 1 S. 2 StVG dahingehend geändert werden kann, dass die Verwaltungsbehörde oder das Gericht alternativ zur Verhängung eines Fahrverbots auch die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm für einen längeren Zeitraum anordnen kann.

Beschluss

1. Der DVR begrüßt als primärpräventive Maßnahme ausdrücklich den freiwilligen Einbau von sogenannten Alkohol-Interlock-Systemen, um die Zahl der Alkoholunfälle zu verringern.
2. Bei der Wiederherstellung der Kraftfahreignung sollten Alkohol-Interlock-Programme (bestehend aus der Technik und der verkehrspsychologischen Intervention) zum Einsatz kommen. Zu prüfen ist die Anwendung von solchen Programmen bei der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß der §§ 69, 69a StGB und bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Fahrerlaubnisentzug im Rahmen der §§ 11 und 13 der FeV.
3. Ebenfalls zu prüfen ist deren Einsatz im Ordnungswidrigkeitenrecht im Rahmen der §§ 24a, 25 Abs. 1 StVG.
4. Je nach Zielgruppe ist eine Eingangsdiagnostik der Geeignetheit des Fahrers für das Alkohol-Interlock-Programm und eine Abschlussdiagnostik vor Ausbau des Systems zu fordern.
5. Es sollte ein Modellversuch zur Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen durchgeführt werden. Der Einsatz im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren

- als Alternative zum Fahrverbot könnte ein denkbarer Weg sein, aber auch die Anwendung im Rahmen der Sperrfristverkürzung nach § 69a StGB sowie im Rahmen der Neuerteilung nach vorangegangenem Entzug wären sinnvoll.
6. Der DVR empfiehlt den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung.
 7. Die Wirksamkeit von Alkohol-Interlock-Programmen ist in jedem Fall wissenschaftlich zu evaluieren.

Für den Vorstand: gez. Dr. Walter Eichendorf (Präsident)

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

Drogen- und Suchtbericht für das Jahr 2014^{*)}

– Auzug –

4. Illegale Drogen

7.1 Drogenbedingte Todesfälle

Die Zahl der polizeilich registrierten, drogenbedingten Todesfälle stieg im Jahr 2014 auf 1.032 an. Dies entspricht einem Zuwachs um drei Prozent gegenüber dem Vorjahr (1.002). Die Zahl der Rauschgifttoden stieg damit nach einem mehrjährigen rückläufigen Trend im zweiten Jahr in Folge wieder an. Der größte Anstieg wurde in Bremen (+ 171 Prozent), Mecklenburg-Vorpommern (+ 100 Prozent) und Rheinland-Pfalz (+ 45 Prozent) registriert.

Die höchsten Anteile an der Gesamtzahl entfielen wie bereits in den Vorjahren auf die bevölkerungsreichsten Bundesländer Bayern (252 Tote, dies entspricht einem Anteil von 24 Prozent) und Nordrhein-Westfalen (184 Tote bzw. 18 Prozent). Gemessen an der Belastungszahl waren die Stadtstaaten Berlin (3,7), Hamburg (3,0) und Bremen (2,9) am stärksten betroffen. Der Bundesdurchschnitt lag hier bei 1,2.

Das Durchschnittsalter der polizeilich registrierten Rauschgifttoden stieg erneut an und lag bei knapp über 38 Jahren. Damit hält der langjährige Trend des Anstiegs des Altersdurchschnittes auch im Jahr 2014 weiter an. Im Jahr 2002 lag das Durchschnittsalter noch bei 32 Jahren. Der Anteil der männlichen Rauschgifttoden beläuft sich auf 85 Prozent.

Wie bereits in den Vorjahren war in rund zwei Drittel aller Todesfälle der Konsum von Opiaten allein oder in Verbindung mit anderen Rauschgiftarten todesursächlich.

7.2 Erstauffällige Konsumenten harter Drogen

Die Gesamtzahl der erstauffälligen Konsumenten harter Drogen stieg im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund fünf Prozent auf insgesamt 20.120 (2013: 19.210) an.

Der größte Anstieg (+ 42 Prozent) war bei den polizeilich erstmals registrierten Konsumenten von Ecstasy mit insgesamt 2.096 (2013: 1.480) zu verzeichnen, gefolgt von einem Zuwachs der erstauffälligen Konsumenten kristallinen Methamphetamins (sogenanntes Crystal) um 14 Prozent auf 3.138 (2013: 2.746). Die mit deutlichem Abstand größte Anzahl entfiel erneut auf zuvor nicht registrierte Konsumenten von Amphetamin mit 11.356 (2013: 10.975).

Somit hält der seit dem Jahr 2010 ansteigende Trend der Zahl der erstmals registrierten Konsumenten synthetischer Drogen weiter an.

Rückläufig hingegen waren die Zahlen bei den klassischen Drogen, wie bei Heroin mit 1.648 (2013: 1.789) und bei Kokain mit 2.956 (2013: 3.173) erstmals polizeilich festgestellten Konsumenten.

7.4 Drogenhandel – Drogenschmuggel

Die Gesamtzahl der gemeldeten Sicherstellungsfälle stieg im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um knapp sieben Prozent an und beläuft sich auf 63.586 Fälle (2013: 59.560).

^{*)} Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung für das Jahr 2014; Herausgeber: Drogenbeauftragte der Bundesregierung, Bundesministerium für Gesundheit, Berlin; Stand: Mai 2015.

Der bereits bei den erstaufrälligen Konsumenten harter Drogen beschriebene Trend der Zunahme im Bereich synthetischer Drogen spiegelt sich auch in den Sicherstellungszahlen wider. So wurden im Jahr 2014 1.341 Kilogramm (2013: 1.262 Kilogramm) Amphetamin sichergestellt, was eine Steigerung um sechs Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Auch die Anzahl der Fälle nahm etwa in gleicher Größenordnung zu, nämlich um zehn Prozent auf 9.854 Fälle (2013: 8.954). Die Zahl der Sicherstellungsfälle von Ecstasy stieg sogar um 40 Prozent auf 3.122 registrierte Fälle (2013: 2.233). Die hierbei sichergestellte Gesamtmenge stieg um 45 Prozent auf 692.332 (2013: 480.839) Tabletten an.

Nach stetigem Anstieg der Jahressicherungsmengen kristallinen Methamphetamins (Crystal) war diese Zahl im Jahr 2014 erstmals leicht rückläufig und ging um gut fünf Prozent auf 73 Kilogramm Crystal zurück. Die Anzahl der Fälle hingegen nahm erneut um 1,5 Prozent zu und beläuft sich mittlerweile auf 3.905 Fälle (2013: 3.847).

Die Anzahl der Heroin-Sicherungsfälle belief sich im vergangenen Jahr auf 2.857 Fälle (2013: 3.065) und folgte mit einem erneuten Rückgang um nahezu sieben Prozent dem langjährigen rückläufigen Trend dieses Indikators. Die im Rahmen dieser Fälle sichergestellte Gesamtmenge hingegen stieg überproportional um rund 190 Prozent an und belief sich auf 780 Kilogramm Heroin (2013: 270 Kilogramm). Diese Größenordnung wurde zuletzt im Jahr 2009 erreicht. Ursächlich hierfür waren in erster Linie die Sicherstellung von 330 Kilogramm Heroin, die gleichzeitig die größte jemals in Deutschland sichergestellte Einzelmenge darstellt, sowie zwei weitere Sicherstellungen in einer Größenordnung um 50 Kilogramm.

Eine vergleichbare Entwicklung wurde im vergangenen Jahr auch bei Kokain festgestellt. Während die Anzahl der Sicherstellungsfälle um gut sechs Prozent auf 3.395 (2013: 3.622) zurückging, stieg die vom Markt genommene Gesamtmenge um knapp 20 Prozent auf 1.568 Kilogramm (2013: 1.314 Kilogramm) Kokain. Ursächlich für den signifikanten Anstieg der sichergestellten Mengen waren ebenso einzelne Großsicherstellungen, meist im Zusammenhang mit dem Schmuggel in Überseecontainern.

Bei den Cannabisprodukten deuten die Zahlen aus dem Jahr 2014 auf eine Fortsetzung des Trends der letzten Jahre hin. So waren die Zahlen bei Haschisch sowohl hinsichtlich der Fälle (5.201; – 8 Prozent) als auch der sichergestellten Menge (1.755 Kilogramm; – 1 Prozent) erneut leicht rückläufig. Dagegen steigerte sich bei Marihuana die im Rahmen von 31.519 (2013: 28.875) Fällen sichergestellte Gesamtmenge um knapp 80 Prozent auf 8.515 Kilogramm (2013: 4.857 Kilogramm).

Damit stellen die Fälle, in denen Marihuana sichergestellt wird, knapp die Hälfte aller Sicherstellungsfälle (63.586) im abgelaufenen Jahr. Die beträchtliche Steigerung der Gesamtsicherungsmenge ist insbesondere auf zwei Großsicherstellungen in Nordrhein-Westfalen mit 2,7 Tonnen und in Bayern mit 1,2 Tonnen Marihuana zurückzuführen. In beiden Fällen handelte es sich um albanisches Marihuana, das zunehmend – auch in Großlieferungen – nach Deutschland geschmuggelt wird. Dieser Trend ist in den letzten Jahren verstärkt zu beobachten.

Verkehrspolitisches Programm der Gewerkschaft der Polizei (GdP)*)

– Auszug –

III. Wesentliche Unfallursachen

2. Alkohol

Fahren unter Alkoholeinfluss ist nach wie vor eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr und für jeden zehnten Verkehrstoten verantwortlich.

Die GdP fordert eine Neufassung des § 24a Abs. 1 StVG „Kein Alkohol am Steuer“:

„Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“ Daraus folgt die Aufhebung des § 24c StVG. Eine Ahndung soll dabei aus technischen Gründen ab 0,2 Promille erfolgen. Zusätzlich ist die Einführung eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrer ab 0,8 Promille BAK sowie die Festsetzung des Grenzwertes der absoluten Fahrtüchtigkeit auf 1,1 Promille durch den Gesetzgeber vorzusehen.

Die GdP fordert eine deutliche Intensivierung effizienter und effektiver Alkoholkontrollen im Straßenverkehr. Die derzeitige Praxis bei der Entnahme von Blutproben ist extrem zeitaufwändig und stellt einen körperlichen Eingriff dar. Deshalb ist die Anerkennung der beweissicheren Atemalkoholmessung auch bei Werten $\geq 1,1$ Promille (im Strafrechtsbereich: § 315c, § 316 StGB) unerlässlich und sicherzustellen.

Die GdP fordert ferner die Mitwirkungspflicht bei verdachtsfreien Kontrollen hinsichtlich Alkohol und anderer berauschender Mittel.

Die GdP fordert darüber hinaus die Abschaffung des Richtervorbehaltes für Blutentnahmen im Bereich von Verkehrsstraftaten.

3. Drogen

Das Führen von Fahrzeugen unter der Wirkung von speziellen psychoaktiven Substanzen birgt ein hohes Gefahrenpotential. Der Nachweis objektiver Fahrtüchtigkeit nach der Aufnahme von Drogen ist gegenüber dem Genuss alkoholischer Getränke schwer zu führen.

Die GdP fordert die Streichung der Anlage zum § 24a StVG, damit alle Stoffe des BtmG von der Bestimmung des § 24a StVG erfasst sind.

Die GdP fordert im Hinblick auf die einzuführende Mitwirkungspflicht die bundesweite Standardisierung von Drogenkontrollen und Kontrollmitteln.

4. Arzneimittel

Die bestimmungsgemäße Einnahme von Arzneimitteln dient der Behandlung von Krankheiten. Sie können aber auch Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben.

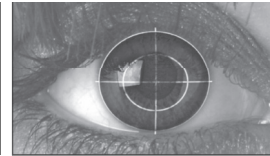
§ 24a Abs. 2 StVG ist zu ändern. Die Überprüfbarkeit einer „nicht bestimmungsgemäßen Einnahme“ ist derzeit schwer möglich. Aktuell ist der Paragraph nur auf Drogenkonsum

*) Verkehrspolitisches Programm der GdP – Konsolidierte und ergänzte Fassung; Herausgeber: Gewerkschaft der Polizei, Bundesvorstand, Stromstr. 4, 10555 Berlin; Stand: April 2015

ausgelegt. Er sollte um eine Liste mit Arzneimittelwirkstoffen ergänzt werden, die die Verkehrstüchtigkeit einschränken. Generell sind gerichtsverwertbare Arzneimittelschnelltests bereit zu stellen.

In der Bevölkerung ist ein Bewusstsein zu schaffen, dass eingeschränkte Fahrtüchtigkeit unter Arzneimitteleinfluss die gleichen Gefährdungen und Konsequenzen mit sich bringt wie Trunkenheit am Steuer. In der Fahrschul Ausbildung muss analog zum Konsum von Alkohol und Drogen eine Beschulung über Arzneimittel erfolgen. Kampagnenarbeit, z. B. an Schulen, Fachpresse, Medien, ist angebracht. Ärzte und Apotheker sind zur Aufklärung und deren Dokumentation zu verpflichten.

11. GEMEINSAMES SYMPOSIUM



DEUTSCHE GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)
UND

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)
ZUGLEICH

9. ST. GALLER-TAGE

FAHREN UND GEHIRN – IM KONTEXT DES DEMOGRAPHISCHEN
WANDELS

IN KOOPERATION MIT:

SEKTION VERKEHRSMEDIZIN DER SCHWEIZERISCHEN
GESELLSCHAFT FÜR RECHTSMEDIZIN (SGRM)
SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE (VfV)
FACHSEKTION VERKEHRSPSYCHOLOGIE DES BERUFSVERBANDES
ÖSTERREICHISCHER PSYCHOLOGINNEN (BÖP)
SEKTION VERKEHRSPSYCHOLOGIE DES BERUFSVERBANDES
DEUTSCHER PSYCHOLOGINNEN UND PSYCHOLOGEN E. V. (BDP)
BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (BFU)

25.–26. SEPTEMBER 2015
ST. GALLEN/SCHWEIZ



conventus
CONGRESSMANAGEMENT



www.verkehr-symposium.de

Rechtsprechung

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

43. Die Widerlegung einer konkreten Nachtrunkangabe durch einen Sachverständigen rechtfertigt ohne weitere Feststellungen nicht die Feststellung, dass überhaupt kein Nachtrunk vorgelegen hat.

Oberlandesgericht Koblenz,
Beschluss vom 20. März 2015 – 1 OLG 3 Ss 179/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Altenkirchen verhängte am 26. Februar 2014 gegen den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe in Höhe von 40 Tagessätzen zu je 30 €. Daneben entzog es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis, zog seinen Führerschein ein und bestimmte eine Sperrfrist von drei Monaten für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis. Die gegen das Urteil gerichtete Berufung des Angeklagten verwarf das Landgericht Koblenz mit dem angefochtenen Urteil als unbegründet. Das Landgericht hat zusammengefasst festgestellt, dass der Angeklagte am Abend des 21. Februar 2013 nach einem Treffen mit Bekannten, bei dem er Alkohol in nicht näher konkretisierbarer Art und Menge zu sich genommen hatte, mit seinem Pkw über einen 1,5 km langen, durch einen Wald führenden Verbindungsweg nach Hause gefahren war. Dabei wies er eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,27 ‰ auf. Von der aus seiner Alkoholisierung folgenden Fahrtüchtigkeit hatte der Angeklagte Kenntnis. Einen von ihm behaupteten Nachtrunk in seiner Wohnung hat das Landgericht ausgeschlossen.

Gegen das Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner auf die näher ausgeführte Sachrüge gestützten Revision.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision erzielt Erfolg. Die Erwägungen, mit denen das Landgericht einen Nachtrunk des Angeklagten und damit eine geringere als die festgestellte Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit ausgeschlossen hat, sind rechtsfehlerhaft.

1. Allerdings geht die Revision fehl, soweit diese die fehlende Wiedergabe und Würdigung der Aussage des Polizeibeamten H als Zeugen beanstandet, der den Angeklagten nach der Tat in seiner Wohnung angetroffen und dabei bestimmte, von der Revision behauptete Wahrnehmungen hinsichtlich der Alkoholisierung des Angeklagten gemacht haben soll. Aus dem angefochtenen Urteil selbst geht nicht hervor, dass der Polizeibeamte, der nur als Verfasser eines verlesenen Einsatzberichtes genannt wird, überhaupt als Zeuge vernommen wurde, geschweige denn, wozu er bekundet

hat. Die auf die Sachrüge vorzunehmende Überprüfung der Beweiswürdigung bezieht sich aber allein auf den Urteilsinhalt. Eine zulässige Aufklärungsrüge hat der Angeklagte nicht erhoben.

Entsprechendes gilt für die Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft, soweit diese eine Wiedergabe und Würdigung der bei dem Angeklagten aufgefundenen Alkoholika und Leergutbestände vermisst. Aus dem angefochtenen Urteil selbst ergibt sich nur, dass der Angeklagte einen Polizeibericht, wonach „eine Kiste Veltins“ in der Küche gestanden habe, im Hinblick auf die Biermarke als falsch bezeichnet hat. Dass die Beweisaufnahme eine weitergehende Aufklärung, etwa hinsichtlich des Leerungsstandes oder weiterer Alkoholvorräte erbracht hat, geht aus dem Urteil nicht hervor.

2. Ebenso wenig vermag der Senat der Generalstaatsanwaltschaft darin zu folgen, dass das Berufungsgericht sich im Hinblick auf einen möglichen Nachtrunk des Angeklagten rechtsfehlerhaft nur mit dem Ergebnis der vorgenommenen Blutalkoholanalyse, nicht aber mit einer bei dem Angeklagten zuvor durchgeführten Atemalkoholmessung befasst habe.

Aus dem Urteil geht allein durch die Wiedergabe der Einlassung des Angeklagten hervor, dass „die Polizei (...) seine Atemalkoholkonzentration gemessen“ und sich dabei „ein Wert von 1,61 Promille ergeben“ habe. Diese – von dem Landgericht nicht näher gewürdigten – Angaben als richtig unterstellt, könnte der Wert der Atemalkoholmessung zwar mit den Blutalkoholwerten (2,05 ‰ um 1:32 Uhr; 1,97 ‰ um 2:04 Uhr) verglichen werden. Bereits die genaue Uhrzeit der Atemalkoholmessung, ihre Umstände und die Messmethode teilt das Urteil jedoch nicht mit; dass das Landgericht hierzu hätte Feststellungen treffen müssen, wäre mit einer Aufklärungsrüge geltend zu machen. Unabhängig hiervon erscheinen aussagekräftige Rückschlüsse auf den Trinkverlauf angesichts möglicher Störeinflüsse bei der Atemalkoholmessung und der erheblichen Schwankungsbreite des Konversionsfaktors zum Blutalkoholwert (vgl. näher Haffner/Grav NZV 2009, 209, 213 m. v. Nachw.: zwischen 1:0,7 und 1:6) aber auch grundsätzlich zweifelhaft. Sie hätten jedenfalls sachverständiger Beurteilung bedurft. Auch insoweit hätte es einer Verfahrensrüge dahin bedurft, dass sich ein Sachverständiger mit der Frage hätte befassen oder – sofern dies geschehen war – seine Beurteilung im Urteil hätte Niederschlag finden müssen.

Hinzu kommt, dass der von dem Landgericht hinzugezogene Sachverständige anhand einer Begleitstoffanalyse nachvollziehbar dargetan hat, dass der Angeklagte nicht bis kurz vor dem Eintreffen der Polizei Alkohol zu sich genommen haben kann, sondern sich bereits in der Eliminierungsphase befunden haben

muss. Hiermit wäre die Annahme einer gegenüber dem Atemalkoholwert erhöhten Blutalkoholkonzentration, wie sie sich bei einer Gegenüberstellung der (rückgerechneten) Werte ergibt, gut vereinbar (vgl. Haffner/Graw a. a. O. S. 213). War der von dem Angeklagten behauptete Atemalkoholwert angesichts des von der Berufungskammer gefundenen Beweisergebnisses aber nicht auffällig, musste sie sich damit auch nicht näher befassen.

3. Dagegen ist die Beweiswürdigung lückenhaft, soweit sie sich darauf beschränkt, den von dem Angeklagten nach Zeit und Menge konkret behaupteten Nachtrunk zu widerlegen. Denn nach dem Urteilsinhalt bestanden greifbare Anhaltspunkte, dass der Angeklagte zwischen der ihm angelasteten Trunkenheitsfahrt und der Blutentnahme Alkohol zu sich genommen hatte, wenn auch nicht in der von ihm beschriebenen Weise. Soweit das Landgericht gleichwohl einen Nachtrunk insgesamt ausgeschlossen hat, beruht seine Würdigung auf keiner tragfähigen Beweisgrundlage.

a) Das Landgericht hat – soweit für die Frage der Alkoholisierung des Angeklagten von Belang – folgende Feststellungen und Wertungen getroffen:

Der Angeklagte hatte um 19:00 Uhr seine Arbeitsstelle verlassen und war nach vorheriger Verabredung mit seinem PKW zum Anwesen des Zeugen J, gefahren, wo er zwischen 19:30 Uhr und 20:00 Uhr eintraf. Die dort anwesenden Zeugen G und J sowie der Angeklagte sprachen sodann „in erheblichem Maße dem Alkohol zu“. Konsumiert wurden Pils und Sliwowitz. Welche Getränke in welcher Menge der Angeklagte zu sich genommen hatte, vermochte das Landgericht nicht festzustellen. Den Angaben der vernommenen Zeugen schenkte es wegen Widersprüchen und Entlastungstendenzen insoweit keinen Glauben.

Um 21:20 Uhr fuhren der Angeklagte und der Zeuge G in ihren Fahrzeugen über einen Waldweg zur Wohnung des Angeklagten, wobei Letzterer eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,27 ‰ aufwies. Das Fahrzeug des Zeugen fuhr sich fest, konnte mithilfe des Angeklagten aber wieder freigeschoben werden. Durch den hierbei entstandenen Lärm wurden Anwohner aufmerksam, welche die Polizei benachrichtigten. Diese traf gegen 0:25 Uhr in der Wohnung des Angeklagten diesen und den Zeugen in alkoholisiertem Zustand an und veranlassten die Entnahme von Blutproben bei dem Angeklagten.

Zu seinem Alkoholkonsum hat der Angeklagte sich dahingehend eingelassen, dass er während des Treffens bei dem Zeugen J. nur zwei bis drei Flaschen Bier von entweder 0,33 Ltr. oder 0,5 Ltr. Inhalt getrunken habe. Er habe mit dem Zeugen G verabredet, bei sich zu Hause noch ein „Absacker-Bier“ zu trinken. Nach der Ankunft in seiner Wohnung sei der Zeuge G bereits nach etwa 20 Minuten eingeschlafen. Er selbst habe zu Hause sechs bis acht Flaschen Pils zu je 0,5 Ltr. getrunken, bis die Polizei gekommen sei. Der Zeuge G hat ausgesagt, dass der Angeklagte und er selbst am nächsten Tag frei gehabt hätten und deshalb bei dem Angeklagten noch ein Bier trinken wollten. Dies hät-

ten sie auch getan, dabei Musik gehört und am PC gesessen. Wer bei dem Angeklagten wie viel Alkohol zu sich genommen habe, wisse er nicht. Es habe sich jedenfalls um Bier aus 0,5 Ltr.-Flaschen gehandelt, das sie sich jeweils aus der Küche geholt hätten. Er, der Zeuge, sei etwa eine bis eineinhalb Stunden nach Ankunft eingeschlafen.

Die für den Zeitpunkt der Fahrt festgestellte Blutalkoholkonzentration des Angeklagten hat das Landgericht – sachverständig beraten – auf Grundlage einer Rückrechnung der für 1:32 Uhr und 2:04 Uhr ermittelten Blutalkoholwerte, eines Trinkendes kurz vor Fahrtantritt, einer Karenzzeit von zwei Stunden und eines Abbauwertes von 0,1 ‰ pro Stunde ermittelt. Es hat die Alkoholisierung des Angeklagten mithin ausschließlich auf vor der Fahrt konsumierte Getränke zurückgeführt. Einen Nachtrunk hat es ausgeschlossen und sich dabei beweiswürdigend im Wesentlichen auf die Angaben des Sachverständigen gestützt.

Soweit im Urteil wiedergegeben, hat der Sachverständige ausgeführt, dass sich bei Wahrung der Angaben des Angeklagten zu seinem Alkoholkonsum vor Fahrtantritt angesichts des schon beginnenden Alkoholabbaus zur Tatzeit eine Blutalkoholkonzentration zwischen 0,11 und 0,24 ‰ ergeben hätte. Der von dem Angeklagten behauptete Nachtrunk sei allerdings anhand einer Begleitstoffanalyse auszuschließen. Denn bei der angegebenen Zeit, Menge und Art des konsumierten Alkohols wären deutlich höhere Begleitstoffmengen zu erwarten gewesen. Die ermittelten Werte belegten, dass die Alkoholaufnahme bereits länger zurückgelegen habe als angegeben; insbesondere sei durch sie widerlegt, dass der Angeklagte bis zum Eintreffen der Polizei getrunken habe. So sei der Begleitstoff Methylbutanolen noch ein bis anderthalb Stunden nach Trinkende im Blut nachweisbar. Aufgrund der behaupteten hohen Nachtrunkmenge wäre er in der eine gute Stunde nach dem behaupteten Trinkende entnommenen ersten Blutprobe zu erwarten gewesen, habe aber nicht aufgefunden werden können. Für ein früheres Trinkende spreche auch eine vergleichende Auswertung beider Blutproben, welche belege, dass der Angeklagte sich bereits in der Phase der Alkoholelimination befunden habe. Schließlich sei ein Nachtrunk der angegebenen sechs Flaschen Bier auch deshalb auszuschließen, weil er zusammen mit dem angegebenen Vortrunk nur zu einer Blutalkoholkonzentration von maximal 1,51 ‰ hätte führen können. Der Sachverständige hat andererseits ausgeführt, dass aus wissenschaftlicher Sicht nicht davon auszugehen sei, dass ein Mensch innerhalb einer Trinkzeit von einer Stunde eine Blutalkoholkonzentration von 2,0 ‰ erreiche.

Das Landgericht hat sich in einer Gesamtwürdigung den Ausführungen des Sachverständigen angeschlossen und ausgeführt, dass ein Nachtrunk durch keine tragfähigen Gesichtspunkte belegt sei. Auch die Angaben des Zeugen G seien hierfür ungeeignet, da der Zeuge keine Angaben zum Ausmaß des Nachtrunkes machen konnte, er vorzeitig eingeschlafen sei und seine Angaben zum Zeitpunkt des Einschlafens jenen

des Angeklagten widersprechen. Soweit der Sachverständige die festgestellte Blutalkoholkonzentration mit einer kurzen Trinkzeit als unvereinbar angesehen hat, sei nicht auszuschließen, dass der Angeklagte bereits vor Eintreffen bei dem Zeugen J Alkohol zu sich genommen habe, und dass er sich zügig getrunken habe, um den „Vorsprung“ der dort bereits seit längerer Zeit anwesenden Zeugen einzuholen.

b) Die Beweiswürdigung des Landgerichtes ist nicht zu beanstanden, soweit es die konkrete Vor- und Nachtrunkbehauptung des Angeklagten als widerlegt angesehen hat. Aus den im Urteil wiedergegebenen Angaben des Sachverständigen ergibt sich nachvollziehbar, dass die angegebenen Trinkzeiten und -mengen mit dem Ergebnis der Analyse der Blutwerte des Angeklagten unvereinbar sind. Die von dem Sachverständigen durchgeführte Begleitstoffanalyse bildet auch ein anerkanntes Mittel zur Überprüfung einer Nachtrunkbehauptung (vgl. Bonte et al. NJW 1982, 2109; Fischer, StGB, 60. Aufl., § 316 Rdn. 20).

c) Das Landgericht konnte sich nach Lage des Falles allerdings nicht darauf beschränken, die konkreten Trinkangaben des Angeklagten einer Überprüfung zu unterziehen. Zwar ist der Trichter grundsätzlich nicht gehalten, zugunsten des Angeklagten Sachverhaltsvarianten zu unterstellen, für deren Vorliegen kein konkreter Anhalt besteht (BGHSt 51, 324, 325; BGH NStZ-RR 2013, 117; NStZ 2009, 401). Dementsprechend muss er sich im Rahmen der Beweiswürdigung nur mit nicht fernliegenden Möglichkeiten eines von den Feststellungen abweichenden Geschehensablaufes befassen (vgl. BGHSt 45, 164). Vorliegend bestanden aber Anhaltspunkte für einen Nachtrunk des Angeklagten unabhängig von dessen konkreten Behauptungen zu Trinkmenge und -art.

Ein solcher Anhalt bot sich bereits durch die Verabredung des Angeklagten mit dem Zeugen G. So war der Zeuge nach seiner Aussage, die mit der Einlassung des Angeklagten übereinstimmt, nach der Zusammenkunft bei dem Zeugen J zu dem Angeklagten gefahren, um dort mit diesem weiter den Abend zu verbringen und dabei zu trinken. Ein derartiger Besuchsgrund war nicht unplausibel; dass – und warum – die Angaben des Zeugen G insoweit unzutreffend sein könnten, legt das Landgericht auch nicht dar. Es hat dem Zeugen vielmehr nur im Hinblick auf die Trinkmengen während der Zusammenkunft bei dem Zeugen J keinen Glauben geschenkt. Der Zeuge hat darüber hinaus den gemeinsamen Konsum von Bier bei dem Angeklagten zumindest für den Zeitraum vor seinem Einschlafen bestätigt. Nach den Darlegungen des Sachverständigen muss zudem davon ausgegangen werden, dass eine Alkoholaufnahme durch den Angeklagten ausschließlich während der Zusammenkunft bei dem Zeugen J zumindest unwahrscheinlich ist. Zwar hat sich der Sachverständige auf das – wissenschaftlich auszuschließende – Erreichen einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 ‰ in einem Zeitraum von einer Stunde bezogen, während ein Mindestaufenthalt des Angeklagten von 1:20 Stunden (20 bis 21:20 Uhr) festgestellt ist. Allerdings liegt auch die mit 2,27 ‰ festge-

stellte Blutalkoholkonzentration über dem Vergleichswert des Sachverständigen und stellt zudem einen zugunsten des Angeklagten angenommenen Mindestwert dar. Schließlich könnte auch der Umstand, dass – wie das Landgericht bei Würdigung der Schuldfähigkeit des Angeklagten zugrunde legt – keiner der Zeugen alkoholbedingte Ausfallerscheinungen bei dem Angeklagten beobachtet hat, gegen eine erhebliche Alkoholisierung des Angeklagten bereits bei Fahrtantritt sprechen. Soweit das Landgericht den Angeklagten aufgrund regelmäßiger Treffen zu einem Feierabendbier als „alkoholgewohnt“ bezeichnet, wäre dies nur dann tragfähig, wenn von einem Konsum bereits erheblicher Alkoholmengen ausgegangen werden müsste, der im vorliegenden Fall aber gerade nachzuweisen ist.

Nicht fernliegend erscheint damit, dass der Angeklagte in dem Versuch, sich zu entlasten, hinsichtlich des Nachtrunkes übertriebene Angaben gemacht hat, zwischen der Tat und der Blutentnahme aber gleichwohl Alkohol in geringerer Menge zu sich genommen hat.

d) Einen derartigen Nachtrunk hat das Landgericht nicht tragfähig ausgeschlossen.

aa) Die Urteilsausführungen lassen bereits besorgen, dass sich die Berufungskammer – entsprechend der Erörterung durch den Sachverständigen – auf eine Überprüfung der konkreten Nachtrunkangaben des Angeklagten beschränkt hat. Solches wäre aus den genannten Gründen lückenhaft.

bb) Auch wenn die Ausführungen aber dahin zu verstehen sein sollten, dass das Landgericht einen Nachtrunk des Angeklagten schlechthin für widerlegt hält („ein Nachtrunk“), wären sie rechtsfehlerhaft. Denn sie beruhen auf keiner hinreichenden Beweisgrundlage.

Durch den Sachverständigen sind nur die konkreten Angaben des Angeklagten überprüft worden, wie im Urteil ausdrücklich angegeben („Der geltend gemachten Nachtrunk sei aber anhand der durchgeführten Begleitstoffanalyse auszuschließen“). Auch inhaltlich schließen die Ausführungen nur die angegebenen Trinkmengen und -zeiten, nicht aber einen anderweitigen Nachtrunk aus. Sie lassen sich insbesondere nicht dahingehend verstehen, dass die gewonnenen Werte auch einer deutlich vor dem Eintreffen der Polizei beendeten Alkoholaufnahme entgegenstehen. Für einen solchen Fall wäre der fehlende Nachweis von Methylbutanolen erklärlich. Soweit der Sachverständige auf die auch im Übrigen geringe Begleitstoffkonzentration und das schon begonnene Eliminationsstadium verwiesen hat, hat er nicht ausgeführt, wie lange die letzte Alkoholaufnahme zurückgelegen haben muss, um mit den Werten vereinbar zu sein. Die angegebene Nachtrunkmenge hat er nur in Zusammenschau mit der behaupteten Trinkmenge vor Fahrtantritt ausgeschlossen.

Aus der Widerlegung der konkreten Nachtrunkbehauptung durch den Sachverständigen konnte das Landgericht daher nicht darauf schließen, dass ein Nachtrunk insgesamt nicht stattgefunden hat. Auch die

weiteren Erörterungen des Landgerichts sind hierfür nicht tragfähig. Dass der Aussage des Zeugen G allein deshalb, weil der Zeuge andere Angaben als der Angeklagte zu dem Zeitpunkt seines Einschlafens gemacht hat, jegliche Beweistauglichkeit abzusprechen sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Eine generelle Unglaubhaftigkeit der Angaben etwa durch ein Bemühen, den Angeklagten zu entlasten, hat das Landgericht nicht anzunehmen vermocht: sie drängt sich angesichts der Zurückhaltung des Zeugen in den Trinkmengenangaben auch nicht auf. Soweit das Landgericht das ungewöhnlich schnelle Erreichen des Alkoholisierungsgrades zur Tatzeit mit der Möglichkeit begründet hat, dass der Angeklagte bereits im Tagesverlauf Alkohol zu sich genommen haben könnte, bleibt dies eine nicht durch Tatsachen gestützte Vermutung. Eine längere Trinkzeit durch Eintreffen des Angeklagten bereits gegen 19:30 Uhr bei dem Zeugen J ist nicht eindeutig festgestellt. Schließlich fehlt es an einer Gesamtwürdigung der für und gegen einen Nachtrunk des Angeklagten sprechenden Umstände, die hier deshalb erforderlich gewesen wäre, weil die im Einzelnen nicht sicher ausgeräumten Indizien zumindest in ihrer Zusammenschau die Annahme eines Nachtrunkes stützen könnten.

e) Der Senat kann nicht ausschließen, dass das Urteil auf dem aufgezeigten Rechtsfehler beruht (§ 337 Abs. 1 StPO). Auch bei einem geringeren als dem von dem Angeklagten behaupteten Nachtrunk könnte jedenfalls die Grenze zur relativen Fahruntüchtigkeit unterschritten worden sein.

Das angefochtene Urteil unterliegt damit insgesamt der Aufhebung. Dem Senat ist angesichts des Zusammenhangs des Alkoholkonsums des Angeklagten mit dem äußeren Geschehensablauf eine auch nur teilweise Aufrechterhaltung von Feststellungen verwehrt. Auch eine eigene Sachentscheidung (§ 354 Abs. 1 StPO) scheidet aus. Der Senat kann nicht ausschließen, dass der neue Tatrichter in rechtsfehlerfreier Weise erneut zur Überzeugung gelangt, dass ein Nachtrunk gänzlich auszuschließen sei, oder dass – etwa durch weitere Aufklärung hinsichtlich bei dem Angeklagten aufgefundenen Leergutes – Mindestfeststellungen zur Alkoholisierung des Angeklagten zur Tatzeit getroffen werden können, die eine Verurteilung tragen.

Der Senat weist darauf hin, dass die neu berufene Strafkammer sich in einem derartigen Fall allerdings eingehender als geschehen mit der Frage einer alkoholbedingt erheblich verminderten Schuldfähigkeit des Angeklagten (§ 21 StGB) zu befassen haben wird. Wäre nach dem Zweifelsgrundsatz erneut eine maximale Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit von mehr als 3 ‰ zugrunde zu legen, würde dies einem Erhalt der Steuerungsfähigkeit – wie in dem angefochtenen Urteil angenommen – zwar nicht generell entgegenstehen; er bedürfte jedoch eingehender Begründung (vgl. BGH NStZ 2000, 136; Fischer, StGB, 62. Aufl., § 20 Rdn. 20 m. w. Nachw.). Dabei wäre die Annahme einer erheblichen Trinkgewohnung des Angeklagten auf eine tragfähige Grundlage zu stützen. Ob bereits dem

Umstand, dass der Angeklagte zum Befahren eines Waldweges und zum Anschließen des Fahrzeuges des Zeugen G in der Lage war, für sich genommen maßgebliche Aussagekraft zukommt, erscheint zweifelhaft.

44. Der Inhaber einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis, gegen den nach deren Erteilung im Inland eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt wurde, darf mit seiner EU-Fahrerlaubnis, sofern die Maßregel noch im Fahreignungsregister eingetragen ist, erst dann wieder ein Kraftfahrzeug in Deutschland führen, wenn ihm dieses Recht auf seinen nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV zu stellenden Antrag erteilt wurde (Anschluss an BVerwG NJW 2014, 2214 [= BA 2014, 233 mit Anm. Halecker]).

Kammergericht Berlin,
Urteil vom 20. Februar 2015
– (3) 121 Ss 195/14 (11/15) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 20,- Euro verurteilt. Seine dagegen eingelegte Berufung hat das Landgericht verworfen. Die gegen das Urteil des Landgerichts gerichtete Revision des Angeklagten, die auf die Verletzung sachlichen Rechts gestützt ist, hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Landgericht hat festgestellt, dass der Angeklagte, der Pole ist, aber seit 1982 ununterbrochen in Deutschland gemeldet ist, 1985 eine deutsche Fahrerlaubnis erworben hat. 1994 ist er wegen Trunkenheit im Verkehr verurteilt worden, und ihm ist die Fahrerlaubnis entzogen worden. Verschiedene Anträge auf Erteilung einer (deutschen) Fahrerlaubnis sind in der Folge negativ beschieden worden. Am 3. Januar 2001 hat der Angeklagte in Polen, wo er zu dieser Zeit auch gemeldet war, eine polnische Fahrerlaubnis erworben. Am 14. März 2002 ist der Angeklagte wegen am 20. Februar 2001 begangenen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe und am 11. Juli 2002 wegen desselben Delikts, begangenen am 25. Februar 2002, zu einer Freiheitsstrafe verurteilt worden, in beiden Fällen sind auch Sperrfristen nach § 69a StGB festgesetzt worden. Auch am 10. Januar 2008 ist der Angeklagte, weil er ein Gespann geführt hatte, wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden. Am 1. September 2012 hat der Angeklagte schließlich die hier abgeurteilte Tat begangen: Er befuhr am Steuer eines PKW öffentliches Straßenland in B.

Das Landgericht vertritt die Auffassung, die 2001 in Polen erworbene Fahrerlaubnis habe den Angeklagten nicht dazu berechtigt, im September 2012 ein Kraft-

fahrzeug in Deutschland zu führen. Da er seit 1982 ununterbrochen in Deutschland gemeldet sei und in B. seinen Lebensmittelpunkt habe, hätte er seinen in Polen erworbenen Führerschein binnen sechs Monaten umschreiben lassen müssen oder nach Ablauf der bis September 2002 währenden Sperrfrist einen Antrag auf Neuerteilung nach § 28 Abs. 4 Nr. 4, Abs. 5 FeV stellen müssen.

1. Die nur in allgemeiner Form erhobene Verfahrensrüge ist nicht ausgeführt und daher unzulässig (§ 344 Abs. 2 Satz 2 StPO).

2. Die Sachrüge deckt keinen Rechtsfehler auf. Die Urteilsfeststellungen tragen im Ergebnis die Verurteilung wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG.

Die im Januar 2001 in Polen erworbene Fahrerlaubnis berechtigte den Angeklagten nicht dazu, im September 2012 ein Kraftfahrzeug auf öffentlichem Straßenland in Deutschland zu führen. Dabei kann offen bleiben, ob die im angefochtenen Urteil getroffene Feststellung, der Angeklagte habe den Führerschein erworben, während er in seiner polnischen Heimatstadt polizeilich gemeldet war, den Darlegungserfordernissen in tatsächlicher Hinsicht genügt. Das ist zweifelhaft, denn nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV hätte der Angeklagte von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Inland nur Gebrauch machen dürfen, wenn er zum Zeitpunkt der Erteilung keinen ordentlichen Wohnsitz (§ 7 Abs. 1, 2 FeV) in Deutschland gehabt hätte. Die Urteilsfeststellungen schließen nicht aus, sondern legen es im Gegenteil nahe, dass der Angeklagte im Jahr 2001 in Polen gemeldet war, aber in Deutschland, wo er ebenfalls gemeldet war, seinen Lebensmittelpunkt hatte und tatsächlich wohnte. Jedenfalls durfte der Angeklagte am Tattag im Inland kein Kraftfahrzeug führen, weil gegen ihn zuletzt mit Urteil vom 11. Juli 2002 eine isolierte Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB festgesetzt worden war. Diese Sperrfrist hatte die Wirkung, dass der Angeklagte, hätte er von seiner zuvor in Polen erworbenen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch machen wollen, nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV den Nachweis erbringen musste, dass er wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Die Gründe der angefochtenen Entscheidung belegen mit noch hinreichender Deutlichkeit, dass der Angeklagte einen derartigen Antrag nicht gestellt hat und demzufolge auch kein behördlicher Erlaubnisbescheid ergangen ist.

a) Allerdings dürfen nach § 28 Abs. 1 FeV Inhaber einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellten Fahrerlaubnis im Umfang der Berechtigung im Inland Kraftfahrzeuge führen. Die Vorschrift setzt Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. Juli 1991 (sog. 2. Führerscheinrichtlinie) und Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 (3. Führerscheinrichtlinie) in innerstaatliches Recht um, denen zufolge die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt werden. Es ist Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats (hier: Polen) zu prüfen, ob die im Unions-

recht 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.

b) Die Berechtigung, nach diesem Grundsatz von dem in Polen erworbenen Führerschein Gebrauch zu machen, ist auch nicht durch § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV eingeschränkt. Nach dieser Vorschrift gilt die Befugnis nach § 28 Abs. 1 FeV nicht für solche Inhaber einer ausländischen 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.

aa) Dass dem Angeklagten 1994 die Fahrerlaubnis rechtskräftig entzogen worden ist, erfüllt dem Wortlaut nach den Ausnahmetatbestand des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 Alt. 1 FeV. Die Vorschrift ist aber nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs auch unter dem Regime der 3. Führerscheinrichtlinie auf die der Erteilung der EU-Auslandsfahrerlaubnis vorangegangene Entziehung der Inlandsfahrerlaubnis nicht anzuwenden (vgl. EuGH NJW 2012, 1935 [= BA 2012, 256]; BVerwG NJW 2014, 2214; Dauer in Hentschel/König/Dauer, StVR 43. Aufl., § 3 FeV Rn. 40; Koehl, NZV 2015, 7). Sie ist nach der vom Senat zu beachtenden Rechtsprechung des Gerichtshofs insoweit unionsrechtswidrig. Aus der deutschen Fassung des Art. 11 Nr. 4 Abs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie erschließt sich dies zwar nicht. Darin heißt es, ein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein sei inlandsungültig, wenn die im Inland ausgestellte Fahrerlaubnis des Inhabers (zuvor) „eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen“ worden sei. Nach diesem Wortlaut könnten auch rechtlich vollzogene und abgeschlossene Maßnahmen wie die (hier 1994 rechtskräftig ausgesprochene) Entziehung der Fahrerlaubnis die Inlandsungültigkeit einer danach im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis bewirken. In der englischen und französischen Sprachfassung der EU-Richtlinie kommt hingegen zum Ausdruck, dass die vorangegangene inländische Führerscheinmaßnahme im Zeitpunkt der Erteilung der (neuen ausländischen) Fahrerlaubnis noch andauern muss, damit ihre Anerkennung im Inland versagt werden kann (und muss) (vgl. EuGH a. a. O., Nr. 67). Der EuGH legt – wie der Senat meint, unter Priorisierung der Freizügigkeit und der Niederlassungsfreiheit gegenüber der Verkehrssicherheit – entgegen dem deutschen Wortlaut der Richtlinie den gegenseitigen Anerkennungsgrundsatz so aus, dass von einer EU-Auslandsfahrerlaubnis auch

dann Gebrauch gemacht werden darf, wenn dem Inhaber in einem anderen Mitgliedstaat zuvor wegen charakterlicher Mängel die Fahrerlaubnis entzogen worden ist (vgl. EuGH a. a. O.).

bb) Auch für den (hier ebenfalls gegebenen) Fall einer bestandskräftigen Versagung einer Fahrerlaubnis im Inland (§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 Alt. 2 FeV) hat der Gerichtshof (a. a. O.) ausdrücklich ausgesprochen, dass es sich dabei nicht um eine gültigkeitsbeschränkende Führerscheinmaßnahme im Sinne der Regelungen der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie handelt. Danach verstößt auch dieser Ausnahmetatbestand gegen höherrangiges europäisches Recht, er ist nicht anwendbar (vgl. OLG Düsseldorf NJW 2007, 2133).

c) Eine Ausnahme vom Anerkennungsgrundsatz nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV ergibt sich hier aber nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV. Nach dieser Vorschrift gilt die Inlandsberechtigung nicht für Inhaber von EU-Fahrerlaubnissen, denen aufgrund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

aa) Allerdings ist auch dieser Ausnahmetatbestand europarechtskonform zu reduzieren. Auf den hier im Grundsatz gegebenen Fall, dass dem Angeklagten nach dem Ablauf einer im Inland festgesetzten gerichtlichen Sperrfrist nach § 69a StGB in einem anderen EU-Mitgliedstaat eine Fahrerlaubnis ausgestellt wird, darf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV nicht angewendet werden; dies verstieße gegen den unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz nach Art. 2 Abs. 1 der 3. Führerscheinrichtlinie bzw. Art. 1 Abs. 2 der 2. Führerscheinrichtlinie (vgl. EuGH a. a. O.).

bb) Etwas anderes ergibt sich hier jedoch daraus, dass gegen den Angeklagten nach der Erteilung der polnischen Fahrerlaubnis weitere isolierte Sperrfristen im Inland festgesetzt worden sind, nämlich durch Strafbefehl des Amtsgerichts Tiergarten vom 14. März 2002 (Dauer: sechs Monate) und durch Urteil desselben Gerichts vom 11. Juli 2002 (Dauer: ein Jahr). Die in den Erkenntnissen festgesetzten Strafen sind durch Beschluss des Amtsgerichts Tiergarten vom 13. Januar 2003 auf eine Gesamtfreiheitsstrafe zurückgeführt worden, ohne dass eine weitere Entscheidung über die Maßregeln getroffen worden wäre.

aaa) Die isolierte Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB ist eine Maßnahme, die den in Art. 11 Abs. 2 und Abs. 4 Unterabs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie und den in Art. 8 Abs. 2 und 4 der 2. Führerscheinrichtlinie aufgeführten und damit auch mit Blick auf den in diesen Richtlinien verankerten Anerkennungsgrundsatz für zulässig erklärten Maßnahmen gleichsteht. Eine Sperrfrist fällt unter den Begriff der „Einschränkung“ in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie (vgl. BVerwG NJW 2014, 2214; Koehl, NZV 2015, 7). Sie führt nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4, Abs. 5 FeV zur Ungültigkeit der ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland (vgl. BVerwG NJW 2014, 2214; Koehl NZV 2015, 7).

bbb) Voraussetzung dafür, dass der Ausnahmetatbestand des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV greift, ist nach § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV, dass die Sperrfrist im Fahreig-

nungsregister eingetragen ist. Das ist, wie die Urteilsfeststellungen noch hinreichend belegen, der Fall.

Die Entscheidung über die Sperrfrist ist auch nicht getilgt oder tilgungsreif. Bei der Bestimmung des Beginns der Tilgungsfrist ist nach § 29 Abs. 4 Nr. 1 StVG der Tag der Rechtskraft der Entscheidung auch dann maßgeblich, wenn, wie hier, eine nachträgliche Gesamtstrafe gebildet wurde. Regulärer Fristbeginn wäre demnach für die letzte verhängte Sperrfrist der 11. Juli 2002. Für das Urteil des Amtsgerichts Tiergarten betrüge die Tilgungsfrist nach der Grundregel des § 29 Abs. 1 Nr. 3 StVG (auch) in der hier nach § 65 Abs. 3 Nr. 2 StVG anwendbaren alten Gesetzesfassung zehn Jahre, so dass die Eintragung im Zeitpunkt der Tatbegehung getilgt gewesen wäre. Nach § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG a. F. beginnt die Tilgungsfrist bei der Anordnung einer isolierten Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB jedoch erst mit der Erteilung oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis, spätestens allerdings fünf Jahre nach der beschwerenden Entscheidung. Da dem Angeklagten seit der Verurteilung im Jahr 2002 keine neue Fahrerlaubnis erteilt worden ist, begann die zehnjährige Tilgungsfrist erst mit Ablauf des 10. Juli 2007, so dass die Sperre aus dem Urteil des Amtsgerichts Tiergarten vom 11. Juli 2002 am Tattag im Jahr 2012 noch nicht getilgt war.

ccc) Die im Inland geltende Einschränkung der Fahrerlaubnis (vgl. oben 2 c bb aaa) war auch nicht mit dem Ablauf der letzten Sperrfrist beendet; die Berechtigung, im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, lebte nicht wieder auf (vgl. BVerwG 2014, 2214; Dauer in Hentschel/König/Dauer, a. a. O. § 28 Rn. 61). Vielmehr ergibt sich aus § 28 Abs. 4 Satz 3 i. V. m. § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV, dass die EU-Fahrerlaubnis erst wieder anerkannt werden kann, wenn die Eintragung der Sperrfrist im Fahreignungsregister nach § 29 StVG getilgt oder wenn eine positive behördliche Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV ergangen ist (vgl. BVerwG NJW 2014, 2214 unter Bezugnahme auf die Materialien, BRDrucks 851/08 S. 11 f.).

d) Die auf die allgemeine Sachrüge weiterhin gebotene Überprüfung deckt auch sonst keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf. Beanstandungsfrei bleibt, dass das Landgericht dem Angeklagten keinen Verbotsirrtum zugebilligt hat. Die Strafkammer hat sich damit befasst, die Annahme eines Irrtums aber rechtsfehlerfrei abgelehnt. Jedenfalls die im Jahr 2002 und damit nach der Fahrerlaubniserlangung nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB festgesetzten Sperrfristen hätten dem Angeklagten Anlass geben müssen, sich bei sachkundigen Stellen über die Gültigkeit seiner polnischen Fahrerlaubnis im Inland zu erkundigen. Ein Verbotsirrtum wäre zumindest vermeidbar gewesen.

45. 1. Der Kraftfahrzeugführer, der die in § 24a Abs. 1 StVG genannte Alkoholmenge im Körper aufweist, handelt regelmäßig fahrlässig. Bereits die Kenntnis von vorausgegangenem relevantem Alko-

holkonsum rechtfertigt deshalb i.d.R. den Vorwurf der Fahrlässigkeit. Ohne Anlass muss deswegen der Tatrichter Ausnahmekonstellationen wie Restalkohol oder unbewusster Alkoholaufnahme nicht nachgehen.

2. Die Messstreifen und Messprotokolle sind bei einer Messung mit dem Messgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ auch dann verwertbar, wenn vorher keine Belehrung über die Freiwilligkeit der Atemalkoholentnahme erfolgt ist.

Amtsgericht Castrop-Rauxel,
Urteil vom 14. November 2014
– 6 OWi-250 Js 1385/14-241/14 –

Zum Sachverhalt:

Am 28.02.2014 gegen 02:18 Uhr befuhr die Betroffene mit dem PKW die R-Straße in C-R in Richtung O-Straße. Dabei hatte die Betroffene einen Atemalkoholwert von mindestens 0,27 mg/l. Zuvor hatte die Betroffene alkoholhaltige Genussmittel oder Lebensmittel zu sich genommen und zwar in solchen Mengen, dass in jedem Fall der Grenzwert von 0,25 mg/l bei Fahrtritt überschritten wurde.

In Höhe der O-Straße wurde die Betroffene von den Zeugen B und H um ca. 02:18 Uhr angehalten und überprüft. Dabei stellten die Zeugen Alkoholgeruch in der Atemluft der Betroffenen fest. Noch vor Ort ergab ein Atemalkoholtest der Betroffenen einen Wert von 0,26 mg/l. Der Betroffenen wurde vor Ort die Weiterfahrt untersagt. Die Betroffene wurde sodann unter ständiger polizeilicher Aufsicht der Polizeiwache C-R zugeführt und verblieb dort bis zur weiteren Atemalkoholmessung, ohne dass ihr seit dem ersten Atemlufttest Alkohol zugeführt wurde.

Auf der Polizeiwache in C-R wurde sodann ab 02:52 Uhr nach ordnungsgemäßer Belehrung der Betroffenen ein mit dem zum Messzeitpunkt ordnungsgemäß geeichtes und vom Zeugen H ordnungsgemäß entsprechend der Bedienungsanleitung gebrauchtes Atemalkoholmessgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential, Typ MK III“ ein Atemalkoholwert von 0,27 mg/l gemessen. Die zuvor gemessenen Einzelwerte ergaben um 03:01 Uhr 0,294 mg/l und um 03:04 Uhr 0,260 mg/l. Der Zeuge H ist auch in der Bedienung des Messgerätes geschult.

Aus den Gründen:

III. 1. Die Betroffene hat sich über ihren Verteidiger wie folgt eingelassen: Die Fahrereigenschaft werde eingeräumt. Allerdings sei die Messung der Beamten nicht verwertbar. Zum einen sei keine Belehrung über die Freiwilligkeit der Atemalkoholmessung erfolgt. Zum anderen sei das Messergebnis auch in der Sache falsch. Denn die beiden vom Messgerät ermittelten Einzelwerte (0,260 mg/l und 0,294 mg/l) lägen so weit auseinander, dass als Gesamtmessergebnis ein Wert von 0,27 mg/l nicht richtig sein könne. Im Übrigen sei das Messprotokoll auch nicht vom Zeugen H unterschrieben worden. Dies stelle einen Verstoß gegen den Runderlass des Innenministeriums und weiterer Mini-

sterien des Landes NRW vom 15.08.2000 dar und führe zu einem Beweisverwertungsverbot. Ferner sei zweifelhaft, ob der Messvorgang auch tatsächlich 20 Minuten nach Trinkende erfolgt sei, denn hierzu enthalte das von den Messbeamten ausgefüllte Messprotokoll keine Angaben.

2. Allerdings steht nach der Beweisaufnahme zur Überzeugung des Gerichts fest, dass eine ordnungsgemäße Messung vorliegt, die auch keinem Beweisverwertungsverbot unterliegt.

a) Bei dem Einsatz des Messgerätes „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ handelt es sich um ein standardisiertes Messverfahren im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (OLG Hamm, Beschluss v. 04.07.2000 – 3 Ss OWi 179/00 [BA 2000, 385]). Damit genügt für Feststellungen im Urteil grundsätzlich die Angabe des konkret verwendeten Gerätetyps und die Angabe des gewonnenen Messergebnisses.

Hier wurde mit dem Messgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ eine Atemalkoholmessung durchgeführt. Es wurde ein Messwert von 0,27 mg/l gemessen. Die zuvor gemessenen Einzelwerte ergaben um 03:01 Uhr 0,294 mg/l und um 03:04 Uhr 0,260 mg/l.

Andere Feststellungen sind nur veranlasst, wenn sich konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlmessung ergeben. Zwar sind hier solche Anhaltspunkte von der Verteidigung vorgetragen, allerdings sind Zweifel an der Messung nach der Beweisaufnahme ausgeräumt.

Das ergibt sich zunächst aus dem Gutachten der Sachverständigen L und Q, welches dem wesentlichen Inhalt nach in der Hauptverhandlung bekanntgegeben wurde.

Die Sachverständigen kommen zu dem Ergebnis, dass die Messung mit einem geeichten Gerät erfolgt ist, was sich aus dem Messstreifen erbe. Tatsächlich ergibt sich aus dem seinem wesentlichen Inhalt nach bekanntgegebenen Messstreifen, dass eine Eichung noch bis 04/2014 vorliegt. Das Gleiche ergibt sich im Übrigen aus dem seinem wesentlichen Inhalt nach bekanntgegebenen Eichschein, aus dem sich eine Eichung für das Messgerät am 29.10.2013 ergibt. Ausweislich des Eichscheins war die Eichung bis Ende April 2014 gültig und bestätigt damit die Angaben auf dem Messstreifen. Damit liegt zum Tatzeitpunkt Februar 2014 eine gültige Eichung des Messgerätes vor.

Nach den überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen aus dem Gutachten ist die Messung auch inhaltlich richtig. So ist es unerheblich, dass der Zeuge H bei der Eingabe der Betroffenenendaten ein falsches Geburtsdatum eingegeben hat. Denn letztlich liegen die Atemvolumina der Betroffenen (2,4 l. und 2,7 l.) deutlich über den geforderten Mindestwerten von 2,0 für die Altersstufe 20-30 und 1,9 für die Altersstufe 30-40. Auch die Differenz der beiden Atemvolumina liegt bei 0,3 und damit unterhalb der 2l Differenz, die nach der einschlägigen DIN VDE 0405 zulässig sind. Ebenfalls eingehalten ist das aus der eben genannten DIN genannte Kriterium, dass zwischen den beiden Messungen nicht mehr als fünf Minuten liegen dürfen. Denn hier wurden die Messungen um 03:01 und 03:04 Uhr vorgenommen, was drei Minuten entspricht.

Insbesondere führen die Sachverständigen nachvollziehbar aus, dass die beiden gemessenen Einzelwerte von 0,260 mg/l und 0,294 mg/l korrekt sind und 0,27 mg/l als gemessener Mittelwert ebenfalls korrekt sind. Denn nach der DIN VDE 0405 muss der Betrag der Differenz zwischen den Einzelwerten bei Atemalkohol-Mittelwerten, die kleiner oder gleich 0,40 mg/l sind, kleiner oder gleich 0,34 mg/l sein. Vorliegend beträgt die Differenz 0,034 mg/l (0,294 mg/l – 0,260 mg/l), so dass auch diese Vorgabe der DIN-Norm eingehalten ist.

Soweit die Verteidigung rügt, dass zwischen Trinkende und der ersten Messung um 03:01 Uhr die Vorgabe von 20 Minuten ohne Alkoholzunahme nicht eingehalten sei, kann dem nicht gefolgt werden. Das folgt aus der Ordnungswidrigkeitenanzeige, den Messprotokollen und sowie dem Gutachten der Sachverständigen L und Q. Aus der dem wesentlichen Inhalt bekanntgegebenen Ordnungswidrigkeitenanzeige folgt, dass die Betroffene um 02:18 von den Zeugen angetroffen und angehalten wurde. Beginn der Messung mit dem Messgerät Dräger war ausweislich des seinem wesentlichen Inhalt bekanntgegebenen Messstreifens um 02:52, die eigentliche erste Messung erfolgte sogar erst um 03:01 Uhr. Damit sind aber mehr als 20 Minuten zwischen dem ersten Antreffen der Zeugen und der Betroffenen vor Ort vergangen. Irgendwelche Anhaltspunkte dafür, dass die Betroffene in der Zeit nach dem Anhalten durch die Zeugen noch Alkohol zu sich genommen hat, sind aus der Akte nicht ersichtlich und von der Betroffenen auch nicht vorgetragen. Die Betroffene hat unmittelbar nach dem Anhalten durch die Beamten ihren Wagen abstellen müssen und wurde dann von diesen zur Polizeiwache verbracht. Es ist daher praktisch ausgeschlossen, dass die Betroffene ab 02:18 Uhr noch Alkohol zu sich genommen hat. Jedenfalls von den Polizeibeamten hat sie nach ihrer Kontrolle keinen erhalten, irgendwelche Anhaltspunkte hierfür haben sich aus der Vernehmung der Zeugen nicht ergeben. Insbesondere ist aus dem Messprotokoll ersichtlich, dass die Betroffene unter ständiger polizeilicher Aufsicht stand. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass die Betroffene während der Aufsicht durch die Polizeibeamten noch weiteren Alkohol zu sich genommen hat. Insoweit muss das Gericht der nur theoretischen Möglichkeit, dass hier die Betroffene noch Alkohol zu sich genommen hat, nicht nachgehen, wenn nicht von Seiten der Betroffenen ansatzweise Umstände vorgetragen werden oder sich aus der Beweisaufnahme ergeben, die diesen Schluss nahelegen.

Insoweit ist auch davon auszugehen, dass die 10 Minuten Kontrollzeit vor der Messung eingehalten wurden, um sicher auszuschließen, dass die Betroffene nicht noch andere alkoholhaltige Substanzen zu sich genommen, wie z. B. Medikamente oder ein Mundspray. Denn auch insoweit hat weder die Aussage der Zeugen B und H ergeben, dass es hierfür Anhaltspunkte gab. Zum anderen ist aus dem Messprotokoll eindeutig erkennbar, dass die Betroffene ständig unter polizeilicher Aufsicht stand und damit keine Möglichkeit bestand, dass hier das Ergebnis verfälscht werden konnte.

Insgesamt steht nach der Beweisaufnahme zur Überzeugung des Gerichts damit fest, dass eine im Ergebnis korrekte Messung erfolgt ist.

b) Das Messgerät wurde dabei auch vom geschulften Zeugen H bedient [...].

IV. Damit hat sich die Betroffene einer Ordnungswidrigkeit nach §§ 24a StVG, 25 StVG, 241 BKat, 4 Abs. 3 BKatV schuldig gemacht.

Dagegen kann auch nicht eingewandt werden, dass die Ergebnisse der Messung aus rechtlichen Gründen nicht verwertbar sind.

1. Die Messprotokolle und der Messstreifen, welche die Messergebnisse beinhalten, sind nicht deshalb unverwertbar, weil die Betroffene angeblich nicht darüber belehrt wurde, dass die Abgabe einer Atemalkoholprobe nur freiwillig erfolgen kann. Zum einen ist nämlich festzuhalten, dass selbst wenn eine solche Belehrung gefehlt haben sollte, hieraus entgegen der Ansicht der Verteidigung auch kein Beweisverwertungsverbot folgt (vgl. OLG Brandenburg, Beschluss v. 16.04.2013, NStZ 2014, 524 [= BA 2013, 246]). Ob man mit dem Oberlandesgericht Brandenburg sogar so weit geht und im Fall der Atemalkoholmessung komplett auf die Notwendigkeit der Belehrung verzichtet (wofür angesichts der gesetzlichen Regelungen, die eine Belehrung nur in besonderen Fällen wie § 81h Abs. 4 StPO oder 136 Abs. 1 S. 2 StPO vorsehen, viel sprechen dürfte) kann hier dahinstehen, denn nach der Beweisaufnahme ist das Gericht davon überzeugt, dass eine Belehrung der Betroffenen über die Freiwilligkeit erfolgt ist.

Dabei ist es rechtlich unerheblich, ob eine solche Belehrung noch beim Antreffen der Betroffenen vor Ort an der R-Straße und vor dem ersten, nicht gerichtsfesten Atemalkoholtest erfolgt ist. Jedenfalls vor der Messung mit dem Dräger Messgerät wurde die Betroffene darüber belehrt, dass die Abgabe der Atemprobe freiwillig ist.

Das ergibt sich aus dem seinem wesentlichen Inhalt nach bekanntgegebenen Protokoll und den Aussagen der Zeugen B und H.

Im Protokoll ist vermerkt, dass eine Belehrung der Betroffenen über die Freiwilligkeit der Messung, den Ablauf und den Zweck und die Folgen einer Verweigerung erfolgt ist. Unterschrieben ist das Protokoll vom Zeugen B. Dieser räumte in seiner Vernehmung zwar ein, dass er selbst am Tag die Belehrung nicht durchgeführt habe, sondern sein Kollege, der Zeuge H. Er habe dann das Messprotokoll unterschrieben. Der Zeuge räumte insoweit freimütig ein, dass dies von der Protokollierung her unglücklich sei, weil die Vorlagen nicht immer den Beamten auswies, welcher tatsächlich die Belehrung ausführen. Allerdings sei er sich sicher, dass der Zeuge H wie sonst auch die Betroffene belehrt habe.

Der Zeuge H hat ausgesagt, dass er eine Belehrung der Betroffenen durchgeführt habe. Er belehre nämlich immer zwischen der Erwärmung des Mundstücks und der Einsatzbereitschaft des Gerätes, was einige Zeit in Anspruch nehme. In seiner Belehrung weise er ausdrücklich auf die Funktion, die Freiwilligkeit des

Tests, die Möglichkeit der Blutentnahme durch einen Arzt nach richterlicher Anordnung und auch auf die Besonderheit hin, dass das Gerät teilweise schwergängig sei und man sich deswegen beim Atmen durchaus auch einmal anstrengen müsse. Es sei generell so, dass die überwiegende Anzahl der Betroffenen lieber den Atemalkoholtest mache, als sich durch einen Arzt Blut abnehmen zu lassen.

Das Gericht folgt der Aussage des Zeugen H. Dieser hatte zwar keine konkrete Erinnerung mehr an die Belehrung, hat aber dem Gericht nachvollziehbar erklärt, dass die Belehrung immer erfolge wie im vorherigen Absatz dargelegt. Nachvollziehbar für das Gericht und lebensnah ist insoweit, dass die Belehrung immer zwischen der Erwärmung des Mundstücks und der vollständigen Einsatzbereitschaft des Geräts erfolgt.

Dass die Belehrung tatsächlich erfolgt ist, ergibt sich für das Gericht auch aus dem Verhalten der Betroffenen in der Hauptverhandlung vom 14.11.2014. Während der Vernehmung des Zeugen erklärte die Betroffene auf Nachfrage des Gerichts, dass sie sich noch daran erinnern könne, dass ihr der Zeuge etwas zu der Schwergängigkeit des Gerätes gesagt habe. Es ist aus Sicht des Gerichts aber lebensfremd anzunehmen, dass der Zeuge mit der Betroffenen nur die Funktionsweise des Gerätes besprochen hat, ohne über die Freiwilligkeit aufzuklären.

2. Die Messung ist auch nicht deshalb unverwertbar, weil der Messstreifen durch den Zeugen H nicht unterschrieben ist. Denn der Zeuge hat zum einen dargelegt, dass bei dem Messstreifen keine Manipulationsmöglichkeit besteht, so dass davon auszugehen ist, dass die Werte, wie sie dort niedergelegt sind, auch so gemessen wurden. Was im Übrigen auch durch das Sachverständigen Gutachten bestätigt wird.

Zum anderen hat der Zeuge glaubhaft und lebensnah dargelegt, dass möglicherweise zwei dieser Messstreifen existieren. Der Zeuge hat dargelegt, dass teilweise einer der Streifen auf der Polizeiwache verbleibe, während der andere Streifen zur Ordnungsbehörde gehe und dann Teil der Gerichtsakte werde. In der Vergangenheit sei es nämlich schon einmal dazu gekommen, dass die Messstreifen bei der Ordnungsbehörde verloren gegangen seien, deswegen würden oft zwei Ausdrücke verwendet. Möglicherweise sei das auch hier der Fall gewesen.

Das stellt aus Sicht des Gerichts eine lebensnahe Aussage dar, von der das Gericht ohne weiteres überzeugt ist. Gerade die Tatsache, dass der Zeuge hier mögliche Fehler im behördeninternen Bereich einräumt, macht die Angaben des Zeugen glaubhaft.

Entgegen der Ansicht der Verteidigung kann aus der fehlenden Unterschrift auf dem Messstreifen kein Beweisverwertungsverbot gefolgt werden. Zwar ist der Verteidigung zuzustimmen, dass die fehlende Unterschrift einen Verfahrensverstoß insoweit darstellt, als in Punkt 2.1.3 des Erlasses zur Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten etc. vom 15.08.2000 (abrufbar im Internet unter www.recht.nrw.de) geregelt ist, dass die Dokumentation auf dem Messstreifen

durch eine Unterschrift des Messbeamten vorzunehmen ist. Allerdings folgt aus diesem Verstoß kein Beweisverwertungsverbot. Ob ein Beweisverwertungsverbot besteht, ist nach den Umständen des Einzelfalles unter Abwägung aller maßgeblichen Gesichtspunkte und der widerstreitenden Interessen zu entscheiden. Bedeutsam ist dabei vor allem das Gewicht des in Rede stehenden Verfahrensverstoßes (BGH, Urteil vom 10. Juli 2014 – 3 StR 140/14 –, juris). Demnach kann hier kein Beweisverwertungsverbot angenommen werden. Zum einen handelt es sich bei dem ministeriellen Erlass nicht um ein Gesetz im förmlichen Sinne, das den Schutz der Betroffenen im Ordnungswidrigkeitenverfahren betrifft. Zum anderen ist die entsprechende Regelung zur Dokumentation als bloße Ordnungsvorschrift anzusehen, die zunächst einmal den verwaltungsinternen Bereich betrifft. Soweit sich die Verteidigung auf die Entscheidung des OLG Naumburg (Beschluss v. 07.05.2012 – 2 Ss (Bz) 25/11, BeckRS 2012, 15439) beruft, ist diese auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Denn im Fall des OLG Naumburg hatte die Behörde bewusst und willkürlich gegen Erlasse des Innenministeriums verstoßen. Das ist hier aber nicht der Fall. Vorliegend handelt es sich um schlichtes Versehen, welches kein Beweisverwertungsverbot nach sich zieht.

3. Weil keine Beweisverwertungsverbote bestehen, war die Betroffene nach den obigen Feststellungen wie tenoriert [wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss] zu verurteilen. Die einschlägige Tatbestandsnummer 424600 sieht ein Bußgeld in Höhe von 500,00 € und ein einmonatiges Fahrverbot vor, wenn eine Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l beim Führen eines Kraftfahrzeugs vorliegt. Das ist der Fall, hier lag eine Atemalkoholkonzentration von 0,27 mg/l vor.

Mangels entgegenstehender Anhaltspunkte ist hier von fahrlässiger Begehungweise auszugehen. Die Betroffene hätte erkennen können und müssen, dass bei Einnahme alkoholhaltiger Genussmittel und dem Führen eines Fahrzeuges der entsprechende Grenzwert überschritten werden konnte. Denn der Fahrer, der die in § 24a Abs. 1 StVG genannte Menge Alkoholmenge im Körper aufweist, handelt regelmäßig fahrlässig (vgl. auch Rüdth, DAR 1974, 57, 60). Bereits die Kenntnis vor vorausgegangenem relevantem Alkoholkonsum rechtfertigt deshalb i. d. R. den Vorwurf der Fahrlässigkeit (König, in: Hentschel u. a., Straßenverkehrsrecht, § 24a StVG Rn. 25 a). Ohne Anlass muss deswegen der Tatrichter Ausnahmekonstellationen wie Restalkohol oder unbewusster Alkoholaufnahme nicht nachgehen (König, in: Hentschel, ebda; OLG Jena, VRS 109, 61). Dass der Alkohol der Betroffenen entgegen ihrem Willen eingeflößt wurde oder dass sie sonst nicht in der Lage war, die Wirkung einzuschätzen, ist weder aus den Umständen ersichtlich noch von der Verteidigung vorgetragen. Ferner ist nicht ersichtlich, dass ein Nachtrunk stattfand, z. B. nach der Verkehrskontrolle durch die Zeugen B und H. Ganz im Gegenteil ist aus der Tatsache, dass die Betroffene ab 02:18 Uhr, also dem Zeitpunkt der Verkehrskontrolle,

unter ständiger polizeilicher Aufsicht stand, gewährleistet, dass sie keinen weiteren Alkohol zu sich genommen hat. Die Betroffene kann also nur vor Fahrtantritt alkoholhaltige Getränke oder Lebensmittel zu sich genommen haben. Dabei hätte ihr als Autofahrerin bewusst sein müssen, dass sie den Grenzwert von 0,25 mg/l erreicht. Nichts anderes legt jedenfalls der eindeutig gemessene Wert nahe. Vernünftigen Zweifeln ist insoweit Schweigen geboten, ohne sie gänzlich auszuschließen.

Angesichts der Tatsache, dass der Betroffene keine Voreintragungen aufweist, war von der Regelbuße von 500,00 € auszugehen. Dabei hat das Gericht die wirtschaftlichen Verhältnisse der Betroffenen großzügig berücksichtigt und der Betroffenen bei einem Nettoeinkommen von etwa 1.350,00 € monatliche eine Ratenzahlung von 250,00 € gewährt.

Nach § 25 Abs. 1 S. 2 StVG war zudem ein einmonatiges Fahrverbot anzuordnen. Schon aus dem Wortlaut der §§ 25 Abs. 1 S. 2 StVG, 4 Abs. 3 BKatV („ist in der Regel anzuordnen“) wird deutlich, dass bei Verstößen gegen § 24a Abs. 1 StVG in der Regel zwingend ein Fahrverbot anzuordnen ist.

Dabei hat das Gericht auch nicht die Möglichkeit des Absehens vom Fahrverbot nach § 4 Abs. 4 BKatV übersehen. Allerdings kann wegen des eindeutig strenger formulierten Wortlautes des § 25 Abs. 1 S. 2 StVG in Fällen der Trunkenheitsfahrt ein Fahrverbot nur in ganz außergewöhnlichen Härtefällen in Betracht kommen (vgl. Krumm, Das Fahrverbot in Bußgeldsachen, 3. Aufl. 2014, § 7 Rn. 121 m. w. N., insbesondere zur Rechtsprechung der Oberlandesgerichte). Das gilt auch für berufliche Härten. Erst wenn ein Existenzverlust (durch Arbeitsplatzverlust) als unausweichliche Folge des Fahrverbotes droht, kann ausnahmsweise von der Anordnung des Fahrverbots abgesehen werden (OLG Hamm, BA 2004, 177; Krumm, § 7 Rn. 140). Diese Voraussetzungen liegen hier aber nicht vor. Denn aus der Akte oder den sonstigen Umständen ist ein solch drohender Existenzverlust nicht ersichtlich. Lediglich in der Hauptverhandlung vom 20.08.2014, die dann wegen der Einholung des Sachverständigengutachtens ausgesetzt wurde, hat die Verteidigung angedeutet, dass bei einem Fahrverbot Schwierigkeiten bei der Betroffenen bestehen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln rechtzeitig ihren Arbeitsplatz in D. zu erreichen. Diese Unannehmlichkeiten sind aber aufgrund der Denkkzettel- und Besinnungsfunktion des Fahrverbotes hinzunehmen.

46. Zur Anwendung eines Beweisverwertungsverbotes wegen Verletzung des Richtervorbehalts im Verwaltungsverfahren.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 4. Mai 2015 – 16 B 426/15 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragstellerin hat keinen Erfolg. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die

dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung durch den Senat führt zu keinem für sie günstigeren Ergebnis.

Die Antragstellerin beruft sich ohne Erfolg auf ein Beweisverwertungsverbot wegen eines möglichen Verstoßes gegen den Richtervorbehalt nach § 81a StPO. Ein Verwertungsverbot im Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren führt jedoch nach ständiger Rechtsprechung des Senats nicht zur Unverwertbarkeit der jeweiligen Erkenntnisse auch im fahrlaubnisrechtlichen Verfahren. Während nämlich Beweisverwertungsverbote im vorrangig repressiven Zwecken dienenden Strafprozess dem Spannungsverhältnis zwischen dem staatlichen Strafverfolgungsanspruch einerseits und dem Grundrechtsschutz des Betroffenen andererseits Rechnung tragen, sind im rein präventiven, auf keine Bestrafung gerichteten Fahrerlaubnisverfahren maßgeblich auch Rechtsgüter einer unbestimmten Zahl Dritter, namentlich Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, zu beachten. Mit dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern wäre es nicht zu vereinbaren, wenn die Fahrerlaubnisbehörden an der Berücksichtigung (eventuell) strafprozessual fehlerhaft gewonnener Erkenntnisse allgemein gehindert wären oder wegen eines außerhalb ihres Verantwortungsbereichs begangenen Verfahrensfehlers sehenden Auges die gravierenden Gefahren hinzunehmen hätten, die mit der Verkehrsteilnahme eines derzeit kraftfahrzeugeigneten Fahrerlaubnisinhabers verbunden sind (vgl. zuletzt etwa OVG NRW, Beschluss vom 13. März 2014 16 B 228/14, juris, Rn. 2 f. mit weiteren Nachw.).

Die in einem Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss vom 28. Juni 2014 1 BvR 1837/12, NJW 2015, 1005 = juris [= BA 2015, 146], Rn. 13) geäußerten Zweifel an dieser Praxis können jedenfalls im auf summarischer tatsächlicher Grundlage, d.h. insbesondere ohne nähere Kenntnis der genauen Umstände der Anordnung nach § 81a StPO, geführten Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes zu keiner anderen Handhabung führen, zumal mit Blick auf die kurzen Nachweiszeiten für Drogen im Blut(serum) viel für das Vorliegen von Gefahr im Verzug wegen drohenden Beweismittelverlusts sprach. Inwieweit durch die Nutzung der rechtsmedizinischen Erkenntnisse gegen den (strafrechtlichen bzw. strafprozessualen) Grundsatz der Unschuldsumutung verstoßen worden sein könnte, erschließt sich dem Senat nicht.

47. Die Verwaltungsbehörde ist nur dann an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung 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

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 19. März 2015 – 16 B 55/15 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung durch das Beschwerdegericht führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Der Antragsteller wendet ein, der Entziehungsverfügung der Antragsgegnerin vom 21. Oktober 2014 stehe die Bindungswirkung des Urteils des Amtsgerichts Aachen vom 18. Juli 2013 in der Fassung des Beschlusses vom 12. September 2013 entgegen. Gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG dürfe die Fahrerlaubnisbehörde nicht zum Nachteil des Betroffenen vom Inhalt eines Strafurteils abweichen, soweit es sich (u.a.) auf die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beziehe. Solche bindungsfähigen Ausführungen enthalte das Urteil des Amtsgerichts B.

Mit diesem Vorbringen wird die Auffassung des Verwaltungsgerichts, die Antragsgegnerin habe dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu Recht entzogen, nicht durchgreifend infrage gestellt. Die Antragsgegnerin war nicht wegen der Bindung an Feststellungen im Urteil des Amtsgerichts B. vom 18. Juli 2013 gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG gehindert, die Fahreignung des Antragstellers eigenständig zu prüfen.

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 –, BVerwGE 80, 43 = juris, Rn. 10 bis 15; OVG NRW, Beschlüsse vom 25. Juni 2012 – 16 B 711/12 –, Blutalkohol 50 (2013), 40 = juris, Rn. 3, und vom 27. November 2013 – 16 B 1031/13 –, Blutalkohol 51 (2014), 127 = juris, Rn. 10, sowie vom 1. August 2014 – 16 A 2960/11 –, juris, Rn. 4).

Ausgehend von diesen Grundsätzen stand die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG der Beurteilung der Fahruneignetheit des Antragstellers nicht entgegen. Das Urteil des Amtsgerichts B. enthält keine ausdrücklichen Feststellungen zu seiner Fahreignung. Unter I. der gemäß § 267 Abs. 4 StPO abgekürzten Gründe heißt es, dass weder Drogen- noch Alkoholprobleme bei dem Antragsteller bestünden. Im Rahmen der Strafzumessung hat das Amtsgericht ausgeführt:

„Da der Angeklagte bisher verkehrsrechtlich nicht in Erscheinung getreten ist und es sich um eine Ausnahmesituation gehandelt hat, hält das Gericht die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Verhängung einer Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nicht für erforderlich. Vielmehr erscheint zur Einwirkung auf den Angeklagten, auch unter Berücksichtigung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis, die Verhängung eines Fahrverbotes von 3 Monaten ausreichend, die sich im Hinblick auf die Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis jedoch noch nicht erledigt hat.“

Dieser Begründung für das Absehen von Maßnahmen nach §§ 69, 69a StGB lässt sich nicht entnehmen, ob dieser Entscheidung eine eigenständige Eignungsbeurteilung in dem von § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG vorausgesetzten Sinn zugrunde lag. Vielmehr spricht die Erwägung, dass der Antragsteller bisher verkehrsrechtlich nicht in Erscheinung getreten sei und es sich

um eine Ausnahmesituation gehandelt habe, dafür, dass das Amtsgericht ausschließlich die Einwirkung auf den Antragsteller in den Blick nahm, nicht aber die Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen prüfte und positiv bewertete. Diese Annahme bestätigt die weitere Erwägung, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis es als ausreichend erscheinen lasse, ein Fahrverbot von drei Monaten zu verhängen. Dass das Amtsgericht in den Gründen seines Urteils davon ausgegangen ist, dass bei dem Antragsteller weder Drogen- noch Alkoholprobleme bestünden, steht dieser Wertung nicht entgegen. Denn diese Einschätzung hat das Amtsgericht in keiner Weise begründet und genügt den Anforderungen an die Feststellung der Fahreignung nicht, deren Fehlen sich im vorliegenden Fall aus der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ergab. Auch kann aus dem Umstand, dass Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot sich grundsätzlich ausschließen, weil § 44 StGB voraussetzt, dass der Täter sich nicht als ungeeignet im Sinne von § 69 StGB erwiesen hat, nichts Abweichendes folgen. Hieraus ist nicht zu schließen, dass das Strafgericht in allen Fällen, in denen es von einer Fahrerlaubnisentziehung absieht und nur ein Fahrverbot ausspricht, zuvor auch in der gebotenen Weise die Eignungsfrage geprüft und bejaht hat. Im Hinblick auf die weitreichende Bindungswirkung ist dies 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 Zeitpunkt des Vorfalls ein Eignungsmangel nicht (mehr) bestand (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 27. November 2013 – 16 B 1031/13 –, a. a. O. = juris, Rn. 15).

Unabhängig von den vorstehenden Ausführungen könnte, wenn eine entsprechende Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG bestünde, diese nicht die Berücksichtigung des Ergebnisses der Begutachtung des Antragstellers ausschließen. In dem die Fahreignung des Antragstellers verneinenden medizinisch-psychologischen Gutachten der p-mpu GmbH vom 16. Juli 2014 läge eine neue Tatsache mit selbstständiger Bedeutung vor, deren Verwertbarkeit nicht von der Rechtmäßigkeit der behördlichen Anordnung abhänge (St. Rspr., BVerwG, Urteil vom 18. März 1982 – 7 C 69.81 –, BVerwGE 65, 157 = juris, Rn. 20, und Beschluss vom 19. März 1996 – 11 B 14.96 –, NZV 1996, 332 = juris, Rn. 3; OVG NRW, Beschlüsse vom 28. Mai 2009 – 16 B 360/09 – und vom 30. Dezember 2010 – 16 B 1517/10 –).

Es ist nämlich im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs nicht hinzunehmen, klar zutage liegende Erkenntnisse über eine mangelnde Fahreignung eines Fahrerlaubnisinhabers oder Fahrerlaubnisbewerbers nur deshalb auszublenden, weil sich möglicherweise zunächst der Gefahrenverdacht als weniger gravierend dargestellt hat oder gegen formale Erfordernisse der Begutachtungsanordnung verstoßen worden ist. Es kommt nicht auf die Freiwilligkeit der Begutachtung an, zumal sich Fahrerlaubnisinhaber oder -bewerber in aller Regel nicht aus freien Stücken, sondern nur unter dem Druck des drohenden Verlusts oder der Versagung

der Fahrerlaubnis untersuchen lassen werden. Entscheidend für die Berücksichtigungsfähigkeit auch rechtswidrig angeordneter Fahreignungsgutachten ist nicht die Freiwilligkeit der Untersuchung, sondern das zwingende Erfordernis, im Interesse einer effektiven Gefahrenprävention aktuelle Erkenntnisse über die Fahreignung heranziehen zu können.

Hiervon ausgehend ist das medizinisch-psychologische Gutachten hinsichtlich der Klärung der Fahreignung des Antragstellers berücksichtigungsfähig. Es kommt zu dem Ergebnis, der Antragsteller werde künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen. Das Gutachten und die darin geäußerte negative Prognose beruht nicht allein auf der Trunkenheitsfahrt, mit der sich das Amtsgericht hinsichtlich der Eignungsfrage ausschließlich zu befassen hatte, sondern auch auf unrealistischen Angaben des Antragstellers zu seinen Trinkgewohnheiten, die auf eine weiterhin mangelnde Aufarbeitung der Alkoholproblematik hindeuten und mit erheblichem Gewicht in die Eignungsbeurteilung eingeflossen sind. Daher hat die Eignungsbeurteilung der Antragsgegnerin einen umfangreicheren Sachverhalt als denjenigen in den Blick genommen, der der (unterstellten) Eignungsbeurteilung des Strafgerichts zugrunde lag. Diese gutachterliche Aussage hat das Verwaltungsgericht als überzeugend beurteilt.

48. 1. Liegt der Fahrerlaubnisbehörde eine Auskunft aus einem ausländischen Register vor, nach der der Antragsteller keine gültige EU-Fahrerlaubnis des Ausstellermitgliedstaats besitzt, so kann ihm nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV nicht das Recht erteilt werden, von einer nach seinen Angaben erteilten EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen.

2. Es ist Sache des Antragstellers und nicht der Fahrerlaubnisbehörde, mit den Behörden des anderen EU-Staates zu klären, ob die Auskunft aus dem Register zutreffend ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 28. April 2015 – 11 ZB 15.220 –

Aus den Gründen:

Der Kläger begehrt das Recht, von seiner schwedischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen.

Er erwarb in den Jahren 1986 und 1987 eine schwedische Fahrerlaubnis der Klassen B, C, BE und CE, die am 16. August 1988 vom Landkreis S. W. umgeschrieben wurde. Am 12. Juni 1995 erteilte ihm das Landratsamt S.-H. die Fahrerlaubnis erneut.

Mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 21. Dezember 2005 entzog ihm das Amtsgericht Neustadt/Aisch die Fahrerlaubnis und verhängte eine Sperrfrist bis 20. September 2006. Dem lag eine Fahrt unter Alkoholeinfluss mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 2,73 ‰ am 28. September 2005 zugrunde.

Am 6. Januar 2007 wurde dem Kläger von der Gemeindeverwaltung Vägverket ein schwedischer Führerschein für die Klassen BE und CE ausgestellt. In Spalte 10 ist eingetragen, dass die Fahrerlaubnis der Klasse B am 17. Juni 1986, die übrigen Klassen am 4. Mai 1987 erteilt wurden.

Mit Strafbefehl vom 26. Februar 2009, rechtskräftig seit 25. März 2009, entzog das Amtsgericht Kempten dem Kläger die Fahrerlaubnis und verhängte eine Sperrfrist bis 3. März 2010. Der Verurteilung lag zugrunde, dass der Kläger mit einer BAK von 0,82 ‰ mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen hatte. Der schwedische Führerschein wurde eingezogen und nach Schweden übersandt.

Am 20. Juli 2011 verurteilte das Amtsgericht Pforzheim den Kläger wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe, nachdem er bei einer Verkehrskontrolle seinen schwedischen Führerschein vorgelegt hatte. In der Hauptverhandlung gab der Kläger an, im Jahr 2005 sei ihm erstmals der Führerschein entzogen worden. Danach habe er in Schweden ärztliche Atteste eingereicht und habe den Führerschein beim Konsulat in Frankfurt abgeholt. Nach der Entziehung im Jahr 2009 sei ihm nach augenärztlicher und medizinischer Untersuchung der schwedische Führerschein per Einschreiben wieder zugesandt worden.

Der Kläger beantragte am 8. November 2011 beim Landratsamt Kitzingen, ihm das Recht zu erteilen, von seiner schwedischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Das Kraftfahrt-Bundesamt teilte mit, dass drei strafrechtliche Verurteilungen, zwei Fahrerlaubnisentziehungen und drei Verkehrsordnungswidrigkeiten im Verkehrszentralregister eingetragen seien. Auf Anfrage der Fahrerlaubnisbehörde übermittelte das Kraftfahrt-Bundesamt ein Schreiben der schwedischen zentralen Fahrerlaubnisbehörde „Transport Styrelsen“ vom 25. August 2011. Darin wird mitgeteilt, der Kläger besitze keine gültige schwedische Fahrerlaubnis. Er könne diese aber unter erleichterten Bedingungen erwerben, wenn er seinen Wohnsitz in Schweden habe. Mit Schreiben vom 2. Mai 2012 setzte die Fahrerlaubnisbehörde den Kläger darüber in Kenntnis und teilte ihm mit, dass eine Anerkennung der schwedischen Fahrerlaubnis nicht in Betracht komme.

Mit Bescheid vom 14. September 2012 lehnte die Fahrerlaubnisbehörde den Antrag des Klägers auf Anerkennung des Rechts, von seiner schwedischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Gebrauch zu machen, ab. Voraussetzung für die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 5 FeV sei, dass der Antragsteller Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis sei. Die schwedischen Behörden hätten mitgeteilt, dass der Kläger nicht Inhaber einer gültigen schwedischen Fahrerlaubnis sei.

Mit Widerspruchsbescheid vom 28. Dezember 2012 wies die Regierung von U. den Widerspruch zurück.

Mit Urteil vom 24. September 2014 wies das Verwaltungsgericht Würzburg die Klage gegen den Bescheid vom 14. September 2012 in Gestalt des Wider-

spruchsbescheids vom 28. Dezember 2012 ab. Der Kläger habe nicht nachgewiesen, dass er seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiedererlangt habe. Die Aushändigung des am 6. Januar 2007 ausgestellten schwedischen Führerscheins nach der Entziehung durch Strafbefehl des Amtsgerichts Kempten sei keine Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Dem Führerschein liege die Fahrerlaubniserteilung aus den Jahren 1986 und 1987 zugrunde. Diese Fahrerlaubnis müsse nicht anerkannt werden.

Dagegen wendet sich der Kläger mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung, dem der Beklagte entgegentritt.

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg.

1. Aus der Antragsbegründung ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO.

a) Den Antrag auf Anerkennung des Rechts, von der schwedischen Fahrerlaubnis in Gestalt des am 6. Januar 2007 ausgestellten Führerscheins in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, hat die Fahrerlaubnisbehörde zu Recht abgelehnt, weil der Kläger nicht über eine gültige EU-Fahrerlaubnis verfügt. Nach § 28 Abs. 5 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. Dezember 2014 (BGBl S. 2213), 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 die Sperre nicht mehr bestehen. Voraussetzung dafür ist, dass die EU-Fahrerlaubnis grundsätzlich geeignet ist, eine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV zu vermitteln. Das ist hier aber nicht der Fall, denn die nunmehr zuständige schwedische zentrale Fahrerlaubnisbehörde „Transport Styrelsen“ hat mit Schreiben vom 25. August 2011 mitgeteilt, dass der Kläger keine gültige schwedische Fahrerlaubnis besitzt.

Soweit der Kläger geltend macht, diese Auskunft sei unzutreffend und er verfüge über eine gültige schwedische Fahrerlaubnis, so fehlt es dafür an einem von ihm beizubringenden Nachweis. Nach § 28 Abs. 5 Satz 2 FeV findet auf das Verfahren zur Erteilung des Rechts nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV § 20 Abs. 1 und 3 FeV entsprechend Anwendung. Nach § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder nach vorangegangenem Verzicht die Vorschriften für die Ersterteilung. Gemäß § 22 Abs. 2 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde zu ermitteln, ob Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen und er bereits im Besitz einer Fahrerlaubnis ist oder war. Hinsichtlich des Verfahrens kann die Fahrerlaubnisbehörde nach § 22 Abs. 2 Satz 3 FeV Auskünfte aus den entsprechenden ausländischen Registern einholen oder nach § 22 Abs. 2 Satz 4 FeV

bei bestehenden Anhaltspunkten, dass die Angaben über den Vorbesitz einer ausländischen Fahrerlaubnis nicht zutreffen, einen ausländischen Registerauszug durch den Bewerber auf dessen Kosten beibringen lassen. Hier hat die Fahrerlaubnisbehörde über das Kraftfahrt-Bundesamt eine Anfrage an die schwedische Fahrerlaubnisbehörde gestellt, um zu klären, ob der Kläger über eine gültige schwedische Fahrerlaubnis verfügt. Die schwedische Fahrerlaubnisbehörde hat daraufhin schriftlich mitgeteilt, dass der Kläger über keine Fahrerlaubnis verfüge. Die deutsche Fahrerlaubnisbehörde hat damit ihrer Aufklärungspflicht nach § 22 Abs. 2 Satz 1 FeV Genüge getan. Die Behauptung des Klägers, die schwedische Botschaft habe telefonisch eine andere Rechtsmeinung vertreten, da es durch die Neuorganisation der schwedischen Fahrerlaubnisbehörden eventuell zu Unregelmäßigkeiten gekommen sei, reicht nicht aus, um die schriftliche Auskunft der zuständigen Behörde zu erschüttern. Es ist Aufgabe des Klägers und nicht der deutschen Fahrerlaubnisbehörde, mit den schwedischen Behörden zu klären, ob er entgegen der schriftlichen Auskunft doch über eine gültige schwedische Fahrerlaubnis verfügt.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die im Jahr 1986 und 1987 erteilte schwedische Fahrerlaubnis gemäß dem Auszug aus der Führerscheindatei am 16. August 1988 in eine deutsche Fahrerlaubnis umgeschrieben wurde, die dem Kläger am 12. Juni 1995 wieder erteilt und dann im Jahr 2005 erneut entzogen wurde. Nachdem er selbst angegeben hat, nach dieser Entziehung habe er die schwedische Fahrerlaubnis nach Übersendung einer ärztlichen Bescheinigung wieder erhalten, muss davon ausgegangen werden, dass im Jahr 2007 in Schweden nur ein neues Führerscheindokument ausgestellt, aber keine neue Fahrerlaubnis erteilt wurde. Die in dem schwedischen Führerscheindokument angeführte Fahrerlaubnis aus dem Jahr 1985/1986 hat aber durch Umschreibung und nachfolgende Entziehung in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr bestanden. Der schwedische Führerschein vom 6. Januar 2007 hat den Kläger daher auch vor der – ohnehin ins Leere gehenden – nochmaligen Entziehung der Fahrerlaubnis im Jahr 2009 durch das Amtsgericht Kempten nicht dazu berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen.

b) Selbst wenn die schwedische Fahrerlaubnis entgegen den vorstehenden Ausführungen gültig sein sollte, ist für die Wiederanerkennung des Rechts, von dieser Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich. Das Verwaltungsgericht hat zutreffend festgestellt, dass Zweifel an der Fahreignung des Klägers bestehen, die nach §§ 28 Abs. 5, 20 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 9 Buchst. a und b FeV und § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV ausgeräumt werden müssen.

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, – vorbehaltlich der Einschränkungen nach § 28 Absätze 2 bis 4 FeV – im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Die Berechtigung gilt gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, 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. Die europarechtskonforme Auslegung dieser Vorschrift anhand der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (RL 91/439, ABI EG Nr. L 237 S. 1) und der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (RL 2006/126, ABI EG Nr. L 403, S. 18) führt dazu, dass ein EU-Mitgliedstaat, der einem Fahrerlaubnisinhaber die Fahrerlaubnis wegen Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen hat, zur Anerkennung einer in einem anderen EU-Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis gleichwohl verpflichtet ist, wenn bei der späteren Ausstellung des Führerscheins die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geprüft und hierdurch die mit der Entziehung der Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat geahndete Nichteignung behoben wurde. Hat jedoch eine solche Überprüfung nach Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Behörden des anderen Mitgliedstaats nicht stattgefunden, ist der Beweis, dass der Betroffene zum Führen von Kraftfahrzeugen und zur Teilnahme am Straßenverkehr (wieder) geeignet ist, nicht erbracht. In solchen Fällen besteht daher keine Anerkennungspflicht (EuGH, U.v. 19.02.2009 – Schwarz, C-321/07 – Slg 2009, I-1113 Rn. 91 ff. [= BA 2009, 206], BVerwG, B.v. 08.09.2011 – 3 B 19.11 – juris Rn. 4; U.v. 13.02.2014 – 3 C 1.13 – NJW 2014, 2214 Rn. 38 [= BA 2014, 233]; BayVGh, B.v. 11.12.2014 – 11 CE 14.2358 – juris Rn. 21; B.v. 24.11.2014 – 11 ZB 14.1193 – juris Rn. 33; U.v. 22.11.2010 – 11 BV 10.711; VGh BW, B.v. 11.09.2014 – 10 S 817.14 – juris Rn. 6 [= BA 2014, 365]; NK-GVR/Koehl, § 28 FeV Rn. 8).

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe hat das Verwaltungsgericht rechtsfehlerfrei ausgeführt, dass nach dem Entzug der Fahrerlaubnis mit Urteil des Amtsgerichts Kempten vom 26. Februar 2009 dem Kläger in Schweden keine neue Fahrerlaubnis unter Prüfung seiner Fahreignung erteilt wurde. Der Kläger selbst behauptet auch keine Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, sondern trägt vor, der am 6. Januar 2007 ausgestellte schwedische Führerschein sei ihm nach einer augenärztlichen und medizinischen Untersuchung wieder ausgehändigt worden, ohne dass eine Prüfung seiner Fahreignung stattgefunden habe. Damit muss dieser Führerschein nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Abs. 5

Satz 1 und 2 FeV nicht ohne Eignungsprüfung anerkannt werden.

2. Der Rechtsstreit hängt auch nicht von einer Frage der Auslegung europäischer Vorschriften ab, die dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften nach Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom 9. Mai 2008 (EU-Arbeitsweisevertrag – AEUV, ABI Nr. C 115 S. 47), zuletzt geändert durch Beschluss vom 11. Juli 2012 (ABI Nr. L 204 S. 131), vorzulegen wäre. Eine Vorlagepflicht besteht nur dann, wenn die Vorlagefrage für die Sachentscheidung des nationalen Gerichts erheblich (Rennert in Eyer mann, VwGO 14. Aufl. 2014, § 94 Rn. 17) und auch erforderlich ist, das vorlegende Gericht also Auslegung- oder Gültigkeitszweifel hegt (Rennert a.a.O. § 94 Rn. 18). Hier ist die Frage, inwieweit § 28 Abs. 5 FeV oder § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV mit dem unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz vereinbar sind (vgl. zu § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV BVerwG, U. v. 13.02.2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 [= BA 2014, 233 mit Anm. Halecker]; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 53 f./61), nicht entscheidungserheblich, denn es liegt keine gültige schwedische Fahrerlaubnis vor, die nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV wieder anerkannt werden könnte.

Im Übrigen ergeben sich im vorliegenden Fall auch keine europarechtlichen Bedenken gegen das Antrags Erfordernis des § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV oder die Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV. Nach Art. 8 Abs. 2 RL 91/439 und Art. 11 Abs. 2 RL 2006/126 ist der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes des Inhabers eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins berechtigt, diesen Führerschein erforderlichenfalls umzutauschen, damit dieser erstgenannte Mitgliedstaat auf diesen Inhaber seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden kann (zu Art. 8 Abs. 2 RL 91/439 EuGH, U. v. 23.04.2015 – C-260/13 – juris Rn. 59 [= BA 2015, 207]). Das bedeutet, dass der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nach den europarechtlichen Vorschriften sogar berechtigt ist, Maßnahmen der Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis, die ihre Wirkungen in allen Mitgliedstaaten entfalten, zu ergreifen (vgl. EuGH a. a. O.). Demgegenüber regeln Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 2 der RL 91/439 und Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der RL 2006/126 die Entziehung der Fahrerlaubnis gegenüber Fahrerlaubnisinhabern, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat haben. Die nationalen Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland bleiben hinter diesen europarechtlichen Vorgaben zurück, indem nach § 46 Abs. 5 FeV die Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis stets nur die Wirkung einer Aberkennung des Rechts hat, von dieser Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Selbst wenn man auf den vorliegenden Fall deshalb Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 2 der RL 91/439/EWG und Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der RL 2006/126/EG entsprechend anwenden würde,

wäre es europarechtlich unbedenklich, die Wiederanerkennung der EU-Fahrerlaubnis vor der Tilgung der Eintragungen im Fahrerlaubnisregister von der Stellung eines Antrags nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV und der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 28 Abs. 5 Satz 2 i. V. m. § 20 Abs. 1 und 3 FeV, § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b, c und d FeV abhängig zu machen. Nach den europarechtlichen Vorgaben ist es zwar bei Anwendung des Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 2 der RL 91/439/EWG und Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der RL 2006/126/EG nicht zulässig, auf unbestimmte Zeit die Wiederanerkennung der Gültigkeit der von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis zu versagen (vgl. EuGH a. a. O. Rn. 76). Solange die Zuwiderhandlungen gegen Straf- oder Verkehrsvorschriften nach den nationalen Rechtsvorschriften noch im Fahreignungsregister eingetragen sind, ist aber nicht ersichtlich, dass ein Verfahren zur Wiederanerkennung entsprechend den deutschen Rechtsvorschriften zur Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach einer Entziehung, wie in § 28 Abs. 5 FeV vorgesehen, gegen den europarechtlichen Anerkennungsgrundsatz verstoßen könnte.

3. Die Berufung ist auch nicht wegen besonderer tatsächlicher oder rechtlicher Schwierigkeiten der Rechtssache zuzulassen (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO). Hierzu hätte der Kläger darlegen müssen, dass die Beantwortung der für die Entscheidung erheblichen Fragen in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht voraussichtlich das durchschnittliche Maß nicht unerheblich überschreitende Schwierigkeiten bereitet, sich also der Rechtsstreit wegen seiner Komplexität und abstrakten Fehleranfälligkeit aus der Mehrzahl der verwaltungsgerichtlichen Verfahren heraushebt. Dies lässt sich der Antragsbegründung nicht entnehmen.

4. Es sind auch keine Verfahrensfehler nach § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO dargelegt, auf denen die Entscheidung beruhen kann. Im Rahmen einer Aufklärungsrüge nach § 86 Abs. 1 VwGO müsste vorgetragen werden, welche Tatsachen auf der Grundlage der materiell-rechtlichen Auffassung des Verwaltungsgerichts ermittlungsbefürdigt gewesen wären, welche Beweismittel zur Verfügung gestanden hätten, weshalb sich die unterbliebene Beweisaufnahme hätte aufdrängen müssen oder womit insbesondere in der mündlichen Verhandlung auf die Aufklärungsmaßnahme hingewirkt worden ist, welches Ergebnis die Beweisaufnahme voraussichtlich gebracht hätte und inwiefern das angefochtene Urteil darauf beruhen kann (Happ a. a. O. § 124a Rn. 75). Daran fehlt es hier. Der Kläger macht geltend, das Verwaltungsgericht habe kein Gutachten zum schwedischen Recht eingeholt. Daraus ist nicht ersichtlich, welche Fragen des schwedischen Rechts der Kläger als klärungsbedürftig ansieht. Einen entsprechenden Beweis Antrag hat er im erstinstanzlichen Verfahren ebenfalls nicht gestellt. Die Beweisaufnahme musste sich dem Verwaltungsgericht auch nicht aufdrängen, da es nicht Sache der deutschen Fahrerlaubnisbehörde ist, die Richtigkeit der schwedischen Registerauskunft rechtlich zu überprüfen.

49. Die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen lässt sich nicht durch bloßes Abstreiten des bewussten Konsums von Betäubungsmitteln entkräften. Angesichts der erheblichen Gefahren, die von einem harte Drogen konsumierenden Fahrerlaubnisinhaber für andere Verkehrsteilnehmer ausgehen, sind an die Plausibilität der Einlassung des Betroffenen, das Betäubungsmittel sei ihm ohne sein Wissen von Dritten verabreicht worden, erhöhte Anforderungen zu stellen. Der Fahrerlaubnisinhaber muss zumindest eine nachvollziehbare Schilderung abgeben, wie es zu einem unbewussten, zufälligen oder durch Dritte manipulierten Genuss des Betäubungsmittels gekommen sein soll.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 16. Dezember 2014 – 3 B 127/14 –

Aus den Gründen:

Unzulässig ist die Beschwerde [...], weil sich das Beschwerdevorbringen des Antragstellers, auf dessen Prüfung der Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gemäß § 146 Abs. 4 Sätze 3 und 6 VwGO beschränkt ist, nicht mit den Gründen der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzt. Die Beschwerdebegründung muss zumindest erkennen lassen, aus welchen rechtlichen und tatsächlichen Gründen der erstinstanzliche Beschluss unrichtig sein soll und geändert werden muss. Dies erfordert eine Prüfung, Sichtung und rechtliche Durchdringung des Streitstoffes und damit eine sachliche Auseinandersetzung mit den Gründen des angefochtenen Beschlusses. Der Beschwerdeführer muss nicht nur die Punkte bezeichnen, in denen der Beschluss angegriffen werden soll, sondern auch angeben, aus welchen Gründen er die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt für unrichtig hält. Hierfür reicht eine bloße Wiederholung des erstinstanzlichen Vorbringens ohne Eingehen auf die jeweils tragenden Erwägungen des Verwaltungsgerichts, außer in Fällen der Nichtberücksichtigung oder des Offenlassens des früheren Vortrags, grundsätzlich ebenso wenig aus wie bloße pauschale oder formelhafte Rügen ausreichend sind (SächsOVG, Beschl. v. 15. April 2003, NVwZ 2003, 693; VGH BW, Beschl. v. 8. November 2004, NVwZ 2006, 74; Beschl. v. 1. Juli 2002, NVwZ 2002, 1389; Kopp/Schenke, a.a.O. Rn. 41). Ebenso genügt es nicht, auf erstinstanzliches Vorbringen zu verweisen (VGH BW, Beschl. v. 1. Juli 2002 a.a.O.; Kopp/Schenke a.a.O.).

Das Verwaltungsgericht ist davon ausgegangen, dass sich der Antragsteller wegen nachgewiesener Einnahme von Betäubungsmitteln i. S. v. § 1 Abs. 1 BtMG i. V. m. dessen Anlage II (225,6 ng/ml Methamphetamin, 8,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol sowie 185,9 ng/ml THC-Abbauprodukte) und Anlage III (42,6 ng/ml Amphetamin) gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Nr. 9.1 Anlage 4 FeV als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Bei dem Konsum sogenannter harter Drogen, der durch Methamphetamin sowie Amphetamin im Blut nachgewiesen ist, komme

es nicht auf eine bestimmte Häufigkeit des Konsums oder darauf an, ob der Betroffene zwischen Drogenkonsum und Fahren trennen könne. Bereits der erstmalige gesicherte Nachweis einer relevanten Menge von Amphetamin und Methamphetamin im Blut eines Kraftfahrzeugführers rechtfertigt die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen. Dass der Antragsteller das Kraftfahrzeug, in welchem er aufgegriffen worden sei, nicht selbst gesteuert habe, sei unglaubhaft, da er dem Polizeibeamten gegenüber beim Aufgriff erklärt habe, er sei selbst von seinem Wohnort J. nach E. gefahren. Erst im nachfolgenden Anhörungsverfahren habe er bestritten, selbst gefahren zu sein. Sein Vortrag zu dem Medikament Tilidin könne dahinstehen. Denn bereits der Nachweis von Amphetamin rechtfertigt den Entzug der Fahrerlaubnis. Der Nachweis von Amphetamin sei nicht auf die behauptete Einnahme von Tilidin zurückzuführen, da Tilidin nicht zu Amphetamin metabolisiere. Sein Vortrag zu möglicher Fremdbeibringung sei ins Blaue hinein erfolgt und daher unbeachtlich. Der Antragsteller sei im Übrigen zuvor auch schon einschlägig, nämlich wegen Drogendelikten, aufgefallen.

Soweit der Antragsteller mit der Beschwerde vorträgt, er könne sich nicht erklären, wie es zu der Konzentration dieser Substanzen im Blut gekommen sei, sie könne nur durch eine Fremdeinwirkung, durch die Einnahme des Medikaments Tilidin oder einer vorangegangenen unfallbedingten Bluttransfusion im Umfang von 3 Litern zu erklären sein, wurde dieses Vorbringen vom Verwaltungsgericht bereits ausführlich gewürdigt und im Übrigen zutreffend als bloße Schutzbehauptung zurückgewiesen. Indem sich der Antragsteller darauf beschränkt, der angefochtenen Entscheidung seinen erstinstanzlichen unsubstanzierten Vortrag entgegenzuhalten und auf seinen erstinstanzlichen Vortrag zu verweisen, ohne sich mit der Argumentation des Verwaltungsgerichts auseinanderzusetzen, genügt er nicht den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Beschwerdebegründung.

Dass sich die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht durch bloßes Abstreiten des bewussten Konsums von Betäubungsmitteln entkräften lässt, ist [in] der Rechtsprechung des Senats (SächsOVG, Beschl. v. 14. Dezember 2012 – 3 B 274/12 –, juris Rn. 5) im Übrigen hinreichend geklärt. Angesichts der erheblichen Gefahren, die von einem harte Drogen konsumierenden Fahrerlaubnisinhaber für andere Verkehrsteilnehmer ausgehen, sind an die Plausibilität der Einlassung des Betroffenen, das Betäubungsmittel sei ihm ohne sein Wissen von Dritten verabreicht worden, erhöhte Anforderungen zu stellen. Der Fahrerlaubnisinhaber muss zumindest eine nachvollziehbare Schilderung abgeben, wie es zu einem unbewussten, zufälligen oder durch Dritte manipulierten Genuss des Betäubungsmittels gekommen sein soll.

Unbeachtlich ist auch das Angebot des Antragstellers im Beschwerdeverfahren, er könne jederzeit das Ergebnis eines einmaligen Drogenscreenings vorlegen, aus dem ersichtlich sei, dass er keine Drogen konsumiere. Als Nachweis der Drogenabstinenz sind ärzt-

liche Atteste über durchgeführte Drogenscreenings nur dann aussagefähig, wenn sich ihnen entnehmen lässt, dass der Betroffene im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung aufgrund einer kurzfristigen ärztlichen Einbestellung und nicht aus eigenem Entschluss zu einem ihm günstig erscheinenden Zeitpunkt zu den Substanzentnahmen erschienen ist (SächsOVG, Beschl. v. 10. Dezember 2014 – 3 B 148/14 –, juris; OVG NRW, Beschl. v. 11. Juni 2014 – 16 B 341/14 –, juris Rn. 4 f.)

50. Ist die Fahrerlaubnis wegen eines Alkoholdelekts entzogen und nachfolgend wiedererteilt worden, weil der Fahrerlaubnisinhaber im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung glaubhaft machen konnte, dass er künftig nur noch kontrolliert Alkohol trinkt (anlassbezogen und bis zu einer bestimmten Höchstmenge), sind erneut Zweifel an seiner Fahreignung gerechtfertigt, wenn er rund drei Jahre später mit einer Atemalkoholkonzentration von 1,79 Promille orientierungslos zu Fuß auf einer Autobahn, in Schlangenlinien laufend von der Polizei aufgegriffen wird. Die Fahrerlaubnisbehörde darf diese Zweifel, ob der Betroffene in den früheren missbräuchlichen Alkoholkonsum zurückgefallen ist, durch erneute Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens klären.

Verwaltungsgericht Neustadt (Weinstraße),
Beschluss vom 16. Juni 2015 – 1 L 442/15.NW –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 15. Mai 2015 hat keinen Erfolg.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis gegenüber dem Antragsteller ist § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Die Fahrerlaubnisbehörde darf auf die fehlende Fahreignung schließen, wenn ein zu Recht von ihr gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten nicht vorgelegt wird. So verhält es sich hier.

Die an den Antragsteller ergangene Aufforderung vom 27. Februar 2015, sich einer medizinisch-psychologischen Begutachtung zu unterziehen, begegnet in formeller und materieller Hinsicht keinen Bedenken.

Sie enthält die gemäß § 11 Abs. 6 FeV erforderlichen Hinweise, eine anlassbezogene Fragestellung und die konkreten Eignungsbedenken des Antragsgegners gegen die aktuelle Fahreignung des Antragstellers. Die Ausführungen des Antragsgegners belegen auch nach Auffassung des Gerichts nachvollziehbar, dass hier die Voraussetzungen für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 e FeV vorliegen. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psycho-

logisches Gutachten beizubringen ist, wenn zu klären ist, ob ein Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht. Die erforderlichen Anknüpfungstatsachen für einen derartigen Klärungsbedarf sind hier in dem noch verwertbaren medizinisch-psychologischen Gutachten vom 12. Dezember 2011 in Verbindung mit der nachträglichen Alkoholauffälligkeit des Antragstellers vom 14. Februar 2015 zu sehen.

Das medizinisch-psychologische Gutachten vom 12. Dezember 2011 bestätigte dem Antragsteller nach der vorangegangenen alkoholbedingten Entziehung der Fahrerlaubnis die Wiedererlangung der Fahreignung nur deshalb, weil er gegenüber dem Gutachter glaubhaft machen konnte, dass er zu einem nur noch anlassbezogenen, kontrollierten Trinkverhalten gefunden hatte. Das Gutachten forderte entsprechend den allgemeinen Beurteilungskriterien im Fall eines vorangegangenen Alkoholmissbrauchs, wie hier, als Voraussetzung für die positive Bewertung der Fahreignung eine ausreichende und stabile Änderung des Alkoholtrinkverhaltens in Richtung eines mäßigen kontrollierten Trinkens und die Entwicklung geeigneter Strategien zur Trennung von Trinken und Fahren. Aus den Angaben des Antragstellers im psychologischen Gespräch leiteten die Gutachter ab, dass der Antragsteller in der Lage sei, konsequent kontrolliert mit Alkohol umzugehen, weil damals keine Hinweise auf Kontrollverlust bestanden und ein Alkoholüberkonsum vermieden werden könne. Der Antragsteller habe glaubhaft angegeben, eine gezielte Trinkpause eingelegt zu haben und seit Ende Januar 2011 Alkohol nur noch anlassbezogen und im Ausmaß von maximal 40 g Alkohol pro Trinkanlass zu konsumieren und dies auch beibehalten zu wollen. Diese Darstellungen zu Häufigkeit, Höchsttrinkmengen und Steuerungsfähigkeit im Umgang mit Alkohol ließen sich mit den Prinzipien eines auf Dauer angelegten kontrollierten Umgangs mit Alkohol vereinbaren.

Aufgrund des Vorfalls vom 14. Februar 2015 sind indessen berechtigte Zweifel aufgekommen, ob die im Gutachten zugrunde gelegte Verhaltensänderung des Antragstellers als Voraussetzung für eine positive Bewertung seiner Fahreignung weiterhin anhält.

Zwar hat er bei diesem Vorfall nach seinen Angaben „anlassbezogen“ im Sinne des Gutachtens vom 12. Dezember 2011 getrunken, dabei aber offensichtlich die zugestandenen Grenzen eines mäßigen, kontrollierten Trinkens überschritten. Insoweit greift sein Vortrag, er habe sich innerhalb der Vorgaben des medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 12. Dezember 2012 gehalten, zu kurz. Dass der Antragsteller die auf die Höchstmenge des konsumierten Alkohols bezogenen Vorgaben des Gutachtens am 14. Februar 2015 überschritten hat, zeigt zum einen die bei ihm gemessene Atemalkoholkonzentration von 1,79 ‰, die jedenfalls einen deutlich über 40 g hinausgehenden Alkoholgenuß belegt, auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass keine Blutalkoholkonzentration gemessen wurde. Zum anderen zeigt aber auch das Verhalten des Antragstellers, dass er alkoholbedingt einen erheblichen, wenn nicht vollständigen Verlust seiner Steuerungsfähigkeit erlitten hatte, als er zu Fuß nach

Hause gehen wollte und orientierungslos, in Schlangenlinien laufend auf der Autobahn von der Polizei aufgegriffen wurde. Dieses unkontrollierte Verhalten wies entgegen seiner Auffassung durchaus einen Verkehrsbezug auf, als damit eine erhebliche Unfallgefahr auch für andere Verkehrsteilnehmer einherging. Zudem ist hier zu berücksichtigen, dass der Antragsteller bereits in der Vergangenheit alkoholisiert im Straßenverkehr auffällig wurde. Aus diesen Gründen sind die von ihm zitierten Entscheidungen des OVG RP vom 5. Juni 2007 (10 A 10062/07.OVG) und des BayVGH vom 4. Januar 2006 (11 CS 05.1878) auf seinen Fall nicht übertragbar. Vielmehr besteht aufgrund der neuerlichen Auffälligkeit des Antragstellers Anlass zur Klärung, ob er in den früheren missbräuchlichen Konsum von Alkohol zurückgefallen ist und damit erneut die Gefahr besteht, dass er nicht hinreichend sicher zwischen Trinken und Fahren trennen kann (vgl. OVG RP, Beschluss vom 15. Juni 2010 – 10 B 10465/10.OVG –).

Dies gilt unabhängig davon, ob diese Gefahr am 14. Februar 2015 nicht bestand, weil der Antragsteller sein Fahrzeug bei dem konkreten Anlass nicht mit sich geführt hat. Voraussetzung für ein dauerhaft zuverlässiges Trennen zwischen Trinken und Fahren ist nämlich nach dem Gutachten vom 12. Dezember 2011, dass der Antragsteller einen alkoholbedingten Kontrollverlust hinreichend sicher vermeiden kann. Ob die dazu im Zeitpunkt des Gutachtens erarbeiteten Strategien noch tragfähig sind, kann nur durch eine erneute medizinisch-psychologische Begutachtung geklärt werden.

Da der Antragsteller kein positives medizinisch-psychologisches Gutachten vorgelegt hat, durfte der Antragsgegner auf seine fehlende Fahreignung schließen und die Fahrerlaubnis entziehen. In dieser Situation genügt auch die hier erfolgte Begründung des Sofortvollzugs den Anforderungen des § 80 Abs. 3 VwGO, da sich die Gründe für den Sofortvollzug mit den – im Bescheid ausführlich dargelegten – Gründen für die Fahrerlaubnisentziehung weitgehend decken, wenn die Ungeeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr im Zusammenhang mit einem Alkohol- oder Drogenmissbrauch steht (vgl. z.B. OVG RP, Beschluss vom 21. Juli 2009 – 10 B 10508/09.OVG [BA 2009, 436]).

51. Zwar ist ein hohes Alter eines Fahrerlaubnisinhabers für sich genommen noch kein Grund, die Fahreignung anzuzweifeln. Allerdings führt eine nicht bestandene praktische Fahrprobe, die ein geeignetes Mittel zur Überprüfung der Kraftfahreignung ist, zu der Verneinung dieser Kraftfahreignung.

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 4. März 2015 – 4 L 484/15 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Ordnungsverfügung der

Antragsgegnerin vom 14. Januar 2015 wiederherzustellen, hat keinen Erfolg.

Der Antrag ist [...] unbegründet.

In formeller Hinsicht genügt die Anordnung der sofortigen Vollziehung dem in § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO normierten Begründungserfordernis. [...]

Die angefochtene Ordnungsverfügung der Antragsgegnerin vom 14. Januar 2015 erweist sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung auch in materieller Hinsicht als offensichtlich rechtmäßig. Die in der Hauptsache erhobene Klage wird voraussichtlich erfolglos bleiben.

Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Ordnungsverfügung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung maßgeblich (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2008 – 3 C 26.07 –, Rn. 16 [BA 2009, 229]; OVG NRW, Beschluss vom 2. April 2012 – 16 B 356/12 –).

Die Verfügung findet ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 46 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –). Nach dieser Vorschrift hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist.

Der Antragsteller beschädigte am 31. Oktober 2014 selbst seinen PKW, indem er auf dem Parkplatz eines Friedhofes beim Rückwärts-Ausparken aus einer Parkbox den Vorwärtsgang seines Automatikgetriebes einlegte und sodann mit seinem Fuß vom Bremspedal abrutschte, sodass der PKW schnell beschleunigt wurde und vorwärts gegen einen circa drei Meter entfernt stehenden Baum fuhr. Dadurch wurde die gesamte Front des PKW stark eingedrückt, sodass das Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war. Die Beifahrerin, die Ehefrau des Antragstellers, wurde bei dem Zusammenstoß leicht am rechten Schienbein verletzt. Bei seiner Vorsprache bei der Antragsgegnerin am 13. November 2014 gab der Antragsteller an, dass er „die Pedale verwechselt habe“.

Nach dem von der Antragsgegnerin nach diesem Vorfall angeforderten Eignungsgutachten vom 12. Dezember 2014 durch den TÜV-Nord E. zeigen die in der 30-minütigen Fahrprobe festgestellten Verhaltensweisen des Antragstellers, dass eine ausreichende Beherrschung des Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr nicht gegeben ist.

In dem Gutachten wurden die einzelnen Fehlverhalten, wie z. B. ein dreimaliges Nichtbeachten der Regelung „Rechts vor Links“ und ein zweimaliges Nichtbeachten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angegeben. Der Gutachter hat zudem die einzelnen Verkehrsverstöße detailliert beschrieben und u. a. ausgeführt, dass der Antragsteller bei einer Rechts-vor-Links-Situation trotz fehlender Sicht auf den Querverkehr keine Reaktion gezeigt habe. Im Bereich eines Fußgängerüberweges sowie einer Baustelle sei er deutlich zu schnell gefahren. Bei dem Auffahren auf die Autobahn sei er zögerlich und unsicher gewesen. Der Gut-

achter führt unter der Rubrik „Orientierende Beobachtung“ aus, dass der Antragsteller Verkehrssituationen oder Verkehrsschilder nicht wahrnehme und dass sein Orientierungsverhalten eingeschränkt sei. Auch habe er sich bei einem Links-Abbiege-Vorgang so auf dem Fahrstreifen des Gegenverkehrs eingeordnet, dass der begleitende Fahrlehrer aufgrund des nahenden Gegenverkehrs habe eingreifen und das Fahrzeug wieder auf die rechte Fahrbahnseite habe lenken müssen. Zudem sei eine Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs durch den linken Außenspiegel und den Innenspiegel nur ansatzweise zu erkennen gewesen.

Damit wurden in dem Gutachten die wesentlichen Details der Fahrprüfung angegeben. Das Ergebnis, dass der Antragsteller den Fahrtst nicht bestanden hat, ist vor allem vor dem Hintergrund schlüssig und nachvollziehbar, dass die Vielzahl der Verkehrsverstöße nur innerhalb von 30 Minuten begangen wurden.

Die Frage, ob die Anforderung des Gutachtens durch die Fahrerlaubnisbehörde zu Recht erfolgt ist, ist ohne Bedeutung. Nach dem Bekanntwerden des Gutachtens bei der Fahrerlaubnisbehörde stellt dieses eine neue Tatsache im Verfahren dar, der selbständige Bedeutung zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 1982, BVerwGE 65, 157).

Damit hat der Gutachter die Kraftfahreignung des Antragstellers derzeit uneingeschränkt verneint. Das Gericht sieht keinen Anlass, die Einschätzung des Gutachters, die im Übrigen derjenigen des Hausarztes des Antragstellers, Herrn Dr. C., entspricht, in Frage zu stellen und ein amtsärztliches Gutachten anzuordnen. Denn der Hausarzt hat mit E-Mail vom 14. Januar 2015 schriftlich seine bereits telefonisch vorgetragenen Bedenken gegen die Kraftfahreignung des Antragstellers bestätigt. Nach dem Ergebnis des vorliegenden Gutachtens könnte auch ein positives amtsärztliches Gutachten die Zweifel an der Kraftfahreignung des Antragstellers nicht ausräumen.

Zwar ist ein hohes Alter eines Fahrerlaubnisinhabers für sich genommen noch kein Grund, die Fahreignung anzuzweifeln. Allerdings führt eine nicht bestandene praktische Fahrprobe, die ein geeignetes Mittel zur Überprüfung der Kraftfahreignung ist, zu der Verneinung dieser Kraftfahreignung (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., 2015, § 2 StVG, Rdnr. 43, § 11 FeV, Rdnr. 27; VG Düsseldorf, Beschluss vom 13. März 2013 – 6 L 299/13 –, m. w. N.).

Vorliegend liegt daher wegen der nicht bestandenen Fahrprobe ein Befähigungsmangel im Sinne des § 46 Abs. 4 FeV vor, der zwingend zum Entzug der Fahrerlaubnis führt.

Auch die Interessenabwägung im Übrigen geht zu Lasten des Antragstellers aus. Denn in aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage

reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 50 ff. [BA 2002, 362]; BVerfG, Beschluss vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, Rn. 4 [BA 2001, 122]; OVG NRW, Beschluss vom 11. September 2012 – 16 B 944/12 –; OVG NRW, Beschluss vom 29. Oktober 2012 – 16 B 1106/12 – [BA 2012, 341]).

Rechtliche Bedenken gegen die in der Ordnungsverfügung vom 14. Januar 2015 getroffenen sonstigen Entscheidungen bestehen ebenfalls nicht.

52. Die lange Dauer zwischen zwei Trunkenheitsfahrten von über 10½ Jahren führt nicht zur Rechtswidrigkeit einer Gutachtensaufforderung und einer nachfolgenden Fahrerlaubnisentziehung, wenn die frühere Trunkenheitsfahrt noch verwertbar ist. Denn wenn ein Verkehrsverstoß zu einer wiederholt registerpflichtigen Handlung führt, regelt sich dessen Fahreignungsrelevanz nach den für dieses Register geltende Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen.

Verwaltungsgericht Würzburg,
Beschluss vom 27. Februar 2015 – W 6 S 15.119 –

Zum Sachverhalt:

1. Nach Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16. September 2014 führte der Antragsteller am 17. November 2003 ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr mit einer festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,75 Promille. Das Amtsgericht Kitzingen verurteilte ihn wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr am 16. Februar 2004 zu einer Geldstrafe; die Entscheidung wurde am 24. Februar 2004 rechtskräftig. Die Fahrerlaubnis wurde entzogen. Am 18. Juni 2009 wurde dem Antragsteller die Fahrerlaubnis wieder erteilt. Am 15. Juni 2014 führte der Antragsteller ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr mit einer festgestellten Atemalkoholkonzentration von 0,31 mg/l. Mit Schreiben vom 21. Oktober 2014 forderte der Antragsgegner den Antragsteller erfolglos auf, bis spätestens 21. Dezember 2014 ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen.

Nach Anhörung entzog das Landratsamt Würzburg dem Antragsteller mit Bescheid vom 30. Januar 2015 die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen.

In den Gründen des Bescheides ist im Wesentlichen ausgeführt, die Tatbestandsvoraussetzungen des § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV lägen vor. Weigere sich ein Kraftfahrer, ein zu Recht gefordertes Gutachten vorzulegen, könne er nach § 11a Abs. 8 FeV ohne Weiteres als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen werden.

2. Am 12. Februar 2015 ließ der Antragsteller beantragen, die sofortige Vollziehbarkeit des Bescheides des Landratsamtes W. vom 30. Januar 2015 bis zur Entscheidung in der Hauptsache aufzuheben.

Zur Begründung ließ der Antragsteller im Wesentlichen vorbringen, er sei in den Jahren 2003 bis 2014 alkoholbedingt im Straßenverkehr nicht aufgefallen. Der Gesetzgeber habe eine Verfalls Klausel von 10 Jahren eingesetzt. Die Überschreitung im Juni 2014 sei nicht geeignet, derart Rückschlüsse zu bilden, dass der Antragsteller weiter nicht in der Lage sei, ein Kraftfahrzeug verkehrssicher zu führen. Er sei im Rahmen seines Berufes auf die Benutzung des Kraftfahrzeugs angewiesen. Ihm drohe der Verlust des Arbeitsplatzes. Seine Lebensgefährtin sei schwanger. Sie leide unter erheblichen körperlichen Defiziten. Der Antragsteller sei darauf angewiesen, ein Kfz zu führen, um seine Lebensgefährtin zum Arzt zu bringen.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist zulässig, jedoch nicht begründet.

2. Aufgrund summarischer Prüfung im Sofortverfahren ist davon auszugehen, dass die (noch zu erhebende) Klage des Antragstellers voraussichtlich keinen Erfolg haben wird. Unabhängig davon ist ein überwiegendes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung zu erkennen. [...]

2.2 Die Berechtigung der Fahrerlaubnisbehörde, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, ergibt sich hier aus § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV, da wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Der Antragsteller hat sowohl am 17. November 2003 als auch am 15. Juni 2014 unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilgenommen. Die erste Alkoholfahrt wurde strafrechtlich, die zweite Alkoholfahrt als Ordnungswidrigkeit geahndet. Zuwiderhandlungen im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV sind nicht nur Straftaten, sondern auch Ordnungswidrigkeiten, sodass die Gutachtensbeibringung bereits nach wiederholter Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG zwingend vorgeschrieben ist. Ein Ermessen besteht weder im Rahmen der Gutachtensaufforderung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV noch im Rahmen des Schlusses auf die Nichteignung gemäß § 11 Abs. 8 FeV (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 13 FeV, Rn. 22; vgl. auch BayVGh, B. v. 31.10.2014 – 11 CS 14.1627 –; B. v. 27.09.2013 – 11 CS 13.1399 –; B. v. 28.07.2011 – 11 ZB 11.797 –; OVG NRW, B. v. 25.10.2013 – 16 B 856/13 –).

2.3 Die lange Dauer zwischen den beiden Trunkenheitsfahrten vom 17. November 2003 bis 15. Juni 2014 von über 10½ Jahren führt nicht zur Rechtswidrigkeit der Gutachtensaufforderung und der nachfolgenden Fahrerlaubnisentziehung, da die Trunkenheitsfahrt aus dem Jahr 2003 noch verwertbar ist. Denn wenn ein Verkehrsverstoß – wie hier – zu einer wiederholt registrierpflichtigen Handlung führt, regelt sich dessen Fahrignungsrelevanz nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen. Ist der

anlassbezogene Sachverhalt danach verwertbar, ist für eine zusätzlich einzelfallbezogene Prüfung kein Raum. Zwischen zwei Trunkenheitsfahrten können mehrere Jahre liegen, solange wie hier keine Tilgungsreife eingetreten ist (vgl. OVG NRW, B. v. 27.11.2013 – 16 B 1031/13 – NZV 2014, 543 [= BA 2014, 127]; B. v. 25.10.2013 – 16 B 856/13 –; BayVGh, B. v. 27.09.2013 – 11 CS 13.1399 –; B. v. 22.08.2011 – 11 ZB 10.2620 –; B. v. 06.09.2007 – 11 CS 07 480 und 11 CE 07 481 –; B. v. 22.03.2007 – 11 CS 06.1634 –; vgl. auch BVerwG, B. v. 21.05.2012 – 3 B 65/11 – Buchholz 442.10, § 65 StVG Nr. 2 [= BA 2012, 325]). In der Rechtsprechung wurden sogar noch deutlich längere Zeiträume als 10 Jahre zwischen zwei relevanten Alkoholfahrten akzeptiert, ohne dass sie einer Gutachtensaufforderung entgegenstanden, so etwa 12 Jahre (BayVGh, B. v. 31.10.2014 – 11 CS 14.1627 –) oder 13 Jahre (VG Bayreuth, U. v. 13.12.2011 – B 1 K 10.772 –).

Auch eine Zäsurwirkung einer positiven medizinisch-psychologischen Begutachtung sowie der Umstand der Neuerteilung der Fahrerlaubnis führen zu keiner anderen Beurteilung, zumal neue Umstände hinzugetreten sind (vgl. BayVGh, B. v. 12.03.2014 – 11 CS 13.2562 –; B. v. 22.06.2012 – 11 ZB 12.837 –; SächsOVG, B. v. 24.07.2008 – 3 B 18/08 – VRR 2008, 403).

Die Frage, wie lange einem Inhaber einer Fahrerlaubnis ein in der Vergangenheit liegendes Fehlverhalten entgegen gehalten werden darf, beantwortet sich vielmehr ausschließlich nach Maßgabe der gesetzlichen Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen, vorliegend nach § 29 StVG a. F. Denn die seit 1. Mai 2014 geltenden Regelungen des § 29 n. F. finden uneingeschränkt nur auf Eintragungen Anwendung, die seit dem 1. Mai 2014 im Fahrerlaubnisregister gespeichert sind. Die vorher im Verkehrszentralregister gespeicherten Eintragungen werden für eine Übergangszeit von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Reform bis 30. April 2019 grundsätzlich nach den Bestimmungen des § 29 StVG in der bis 30. April 2014 gültigen Fassung getilgt und gelöscht (§ 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 1 StVG n. F.). Erst ab 1. Mai 2019 sind auf diese „alten Eintragungen“ dann die seit 1. Mai 2014 geltenden neuen Bestimmungen des § 29 StVG anwendbar, sofern sie dann noch im Register enthalten sind (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 29 StVG, Rn. 19; Euler in Beck'scher Online-Kommentar, OWiG, Stand 15.12.2014, § 29 StVG, Rn. 2; Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 29 StVG a. F., Rn. 1 sowie § 29 StVG n. F., Rn. 1; BayVGh, B. v. 31.10.2014 – 11 CS 14.1627 –).

Gemäß § 29 StVG a. F. war insbesondere die Tat aus dem Jahr 2003 noch verwertbar, weil die 10-jährige Tilgungsfrist erst am 25. Februar 2009 zu laufen begann und erst am 24. Februar 2019 enden wird. Nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG a. F. beträgt die Tilgungsfrist für die vorliegend strafrechtlich geahndete Trunkenheitsfahrt aus dem Jahr 2003 zehn Jahre. Nach

§ 29 Abs. 5 Satz 1 StVG a. F. besteht eine Anlaufhemmung für den Fristbeginn bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis wegen mangelnder Eignung. Die Frist beginnt erst nach Wiedererteilung bzw. fünf Jahre nach Rechtskraft der beschwerenden Entscheidung zu laufen, da der Betroffene in dieser Zeit nicht am Straßenverkehr teilnehmen darf und sich dementsprechend auch nicht bewähren kann (vgl. Euler in Beck'scher Online-Kommentar, OWiG, Stand 15.12.2014, § 29 StVG, Rn. 6; Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 29 StVG a. F., Rn. 14). Da die Rechtskraft der Entscheidung des Amtsgerichts Kitzingen vom 16. Februar 2004 zur Trunkenheitsfahrt am 17. November 2003 am 24. Februar 2004 rechtskräftig wurde, begann die 10-jährige Tilgungsfrist fünf Jahre nach Rechtskraft der beschwerenden Entscheidung, somit am 25. Februar 2009, sodass die 10-jährige Tilgungsfrist erst mit Ablauf des 24. Februar 2019 endet.

Nach der vorliegenden Rechtsprechung bestehen auch keine grundlegenden verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Tilgungsvorschriften. Dies gilt auch angesichts der Tatsache, dass die 10-jährige Tilgungs- und Verwertungsfrist über die Anlaufhemmung um weitere fünf Jahre verlängert werden kann (vgl. BVerwG, B. v. 21.05.2012 – 3 B 65/11 – Buchholz 442.10, § 65 StVG Nr. 2 mit Anmerkung Liebler in jurisPR-BVerwG 17/2012, Anm. 5). Ist der Anlassgebende Sachverhalt nach den einschlägigen Rechtsvorschriften noch verwertbar, ist für eine weitere einzelfallbezogene Prüfung dahingehend, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen Gefahrenverdacht begründen, kein Raum mehr. Die vom Gesetzgeber festgelegten Tilgungs- und Verwertungsfristen können auch nicht unter Hinweis auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beiseite geschoben oder relativiert werden. Angesichts der großen Gefahren, die die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol für die Allgemeinheit mit sich bringt, ist es nicht zu beanstanden, wenn der Gesetzgeber eine relativ lange Zeit ansetzt, bevor ein Verwertungsverbot greift (BVerwG, B. v. 09.06.2005 – 3 C 21/04 – Buchholz 442.10, § 2 StVG Nr. 11 [= BA 2006, 52]; VG Bayreuth, U. v. 13.12.2011 – B 1 K 10.772 –).

Ergänzend ist anzumerken, dass sich auch nach der Neufassung des § 29 StVG – unterstellt die Neuregelung wäre schon in vollem Umfang auf den jetzigen Sachverhalt anwendbar – kein anderes Ergebnis ergäbe.

2.3 Schließlich ergibt auch die Abwägung, dass die Anordnung der sofortigen Vollziehung im überwiegenden öffentlichen Interesse gerechtfertigt ist. Es ist nicht verantwortlich, den Antragsteller bis zur eventuellen Bestandkraft der Fahrerlaubnisentziehung am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen, da ein erhebliches öffentliches Interesse der Allgemeinheit besteht, vor Kraftfahrern geschützt zu werden, die ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sind. Angesichts der hohen Dunkelziffer von Trunkenheitsfahrten, rechtfertigt der Umstand der fehlenden alkoholbedingten Verkehrsauffälligkeit des Antragstellers zwischen 2003

und 2014 keine andere Beurteilung, zumal er seine Fahrerlaubnis erst im Jahr 2009 wiedererlangt hat. Persönliche Härten können beim Entzug der Fahrerlaubnis, der als sicherheitsrechtliche Maßnahme im Interesse der Allgemeinheit ergeht, nicht berücksichtigt werden. Selbst wenn die Fahrerlaubnisentziehung gravierende Folgen sowohl beruflicher als auch privater Art für den Antragsteller hat, gebietet es die Sicherheit des Straßenverkehrs angesichts des zu Recht gezogenen Schlusses auf die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen am Sofortvollzug festzuhalten (vgl. BayVGh, B. v. 31.10.2014 – 11 CS 14.1627 –; B. v. 27.09.2013 – 11 CS 13.1399 –). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Antragsteller die nachteiligen Folgen für sich hätte abwenden können, wenn er sich der geforderten Begutachtung gestellt hätte und das Gutachten vorgelegt hätte.

53. Da der Strafvorwurf des § 315c StGB wesentlich darauf gründet, dass der Betroffene ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge Alkoholgenusses nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und der Strafrichter bei Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 StGB ferner hinsichtlich der Ungeeignetheit davon überzeugt sein muss, dass ein Rückfall wahrscheinlicher ist als eine Bewährung, verdichtet sich auch eine einmalige Alkoholfahrt bei einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 Promille durch die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung zu einem aufklärungsbedürftigen Eignungsmangel, der nur durch die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ausgeräumt werden kann.

Verwaltungsgericht Berlin,
Beschluss vom 22. Dezember 2014 – 4 L 298.14 –

Aus den Gründen:

Der am 24. Oktober 2014 bei Gericht eingegangene Antrag des Antragstellers, den Antragsgegner im Wege einstweiliger Anordnung nach § 123 Abs. 1 Satz VwGO zu verpflichten, ihm eine neue Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A, BE, C1, E und L zu erteilen, hat keinen Erfolg.

Rechtsgrundlage für das Begehren des Antragstellers ist § 2 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 StVG i. V. m. §§ 20 Abs. 1, 11 Abs. 1 FeV. Nach § 20 Abs. 1 FeV gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung – wie hier – die Vorschriften für die Ersterteilung. Nach §§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG, 11 Abs. 1 FeV muss der Bewerber um eine Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein. Geeignet in diesem Sinne ist nach § 2 Abs. 4 StVG, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt. Nach § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV erfüllt ein Bewerber diese Anforderungen insbesondere dann nicht, wenn ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 der Fahrerlaubnisverordnung vorliegt, der die

Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV ist die Eignung ausgeschlossen im Falle von Alkoholmissbrauch, wenn also das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis Sache des Fahrerlaubnisbewerbers ist, seine Kraftfahreignung darzulegen (§ 2 Abs. 6 Nr. 2 StVG), wobei er den Nachteil ihrer Nichterweislichkeit trägt. Eine Eignungsvermutung besteht nicht (OVG Münster, Beschluss vom 4. Juli 2007 – 16 B 666/07 –, juris = NJW 2007, 2938 f. [= BA 2008, 204]). Das Begehren, den Antragsgegner – ohne Weiteres – zur Erteilung der begehrten Fahrerlaubnis zu verpflichten, kann daher nur Erfolg haben, wenn sich die Eignung zweifelsfrei positiv feststellen lässt. Dies ist im vorliegenden Fall nicht ersichtlich.

Gemäß § 2 Abs. 7 StVG hat die Fahrerlaubnisbehörde zu ermitteln, ob der Fahrerlaubnisbewerber u.a. geeignet ist. Die diesbezüglichen Ermittlungsmaßnahmen werden in § 2 Abs. 8 StVG i. V. m. §§ 11 ff. FeV bezeichnet. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. d FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung einer Fahrerlaubnis an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c der Vorschrift genannten Gründen entzogen worden ist. So liegt es hier.

Die Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 1 lit. a, 2. Var. FeV regelt u.a. eine Pflicht der Behörde zur Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, wenn Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Folglich ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten vor der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis anzuordnen, wenn dem Bewerber zuvor die Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs entzogen worden ist (VGH Mannheim, Urteil vom 18. Juni 2012 – 10 S 452/10 –, Rn. 48, juris; Beschluss vom 15. Januar 2014 – 10 S 1748/13 –, Rn. 8, juris [= BA 2014, 131]; Dauer, in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 13 FeV Rn. 26). Dies schließt strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehungen – wie hier – ein. Dafür spricht, dass der Strafrichter bei der Anwendung des § 69 StGB der Sache nach die Ordnungsaufgabe der Fahrerlaubnisbehörde wahrnimmt (BGH, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 –, Rn. 22, juris [= BA 2005, 311] mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – BVerwG 7 C 46/87 –, Rn. 11, juris) und der Begriff der Ungeeignetheit in § 69 StGB mit dem im StVG und der FeV verwendeten übereinstimmt (BGH, a.a.O.). Der Grund für die Fahrerlaubnisentziehung ist mithin jeweils, dass deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen wurde. Das führt in dem durch § 13 Satz 1 lit. a bis c FeV gezogenen Rahmen zu fortbestehenden Eignungszweifeln und daher nach lit. d der Vorschrift zur Anforderung eines Fahreignungsgutachtens (BVerwG, Beschluss vom 24. Juni 2013 – BVerwG 3 B 71.12 –, Rn. 6, juris [= BA 2013, 252]).

Dem lässt sich nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass diese Auslegung zu einem Wertungswiderspruch führe. Zwar bildet die Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. a FeV eine Auffangregelung für die im Übrigen in Satz 1 Nr. 2 dieser Vorschrift geregelten Tatbestände (Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 13 FeV Rn. 20 m. w. N.; Lütke, Straßenverkehr, Loseblattkommentar, Stand August 2009, § 13 FeV Rn. 15), die unter anderem das Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr (lit. c) oder wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss (lit. b) vorsehen. Daraus wird geschlossen, dass die Vorschrift – lit. a – nur Anwendung findet, wenn zu einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt mit weniger als 1,6 Promille Alkohol im Blut Umstände hinzutreten, denen eine annähernd gleich starke Aussagekraft dafür zukommt, dass der Betroffene den Konsum von Alkohol und das Fahren nicht zu trennen vermag, wie das bei den in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b) und c) FeV behandelten Sachverhaltensgestaltungen der Fall ist (OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 26. März 2013 – OVG 7 S 19.13 –).

Die vorliegende Konstellation besitzt eine in diesem Sinne vergleichbare Aussagekraft für fehlendes Trennungsvermögen. Denn von dem vorstehend beschriebenen unmittelbaren Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. a bis c FeV ist der Fall des Buchstaben d der Vorschrift zu unterscheiden, der eine Verweisung auf die Buchstaben a bis c der Vorschrift lediglich wegen des Grundes für die Fahrerlaubnisentziehung enthält. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die – hier erfolgte – Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB an die Ungeeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers anknüpft. Die Anordnung der Fahrerlaubnisentziehung verfolgt als Maßregel den Zweck, ungeeignete Kraftfahrer vom Verkehr auszuschließen. Maßstab für die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis ist demgemäß die in die Zukunft gerichtete Beurteilung der Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr (BGH, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 –, Rn. 22, juris). Der Gesetzgeber selbst nimmt hierzu in § 69 Abs. 2 StGB der Vorschrift die richterliche Bewertung der Eignung gewissermaßen vorweg, dass der Fahrerlaubnisinhaber im Falle der Gefährdung des Straßenverkehrs im Sinne des § 315c StGB – wie hier – in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist (vgl. Stree/Kinzig, in: Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl. 2014, § 69 Rn. 34). Das Strafgericht muss daher prüfen, ob der in der Tat zum Ausdruck kommende Eignungsmangel inzwischen weggefallen ist. Derartige kommt in Betracht etwa durch vorläufige Führerscheinmaßnahmen, ggf. in Verbindung mit Nachschulungsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer (vgl. Hentschel, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 10. Aufl. 2006, Rn. 613 m. w. N.). Einen solchen Ausnahmefall hat das Amtsgericht Tiergarten im vorliegenden Fall nicht festgestellt.

Da der Strafvorwurf des – der Bestrafung des Antragstellers zugrunde liegenden – § 315c StGB we-

sentlich darauf gründet, dass der Betroffene ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge Alkoholgenusses nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und der Strafrichter bei Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 StGB ferner hinsichtlich der Ungeeignetheit davon überzeugt sein muss, dass ein Rückfall wahrscheinlicher ist als eine Bewährung (König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, a. a. O., § 69 StGB Rn. 11), verdichtet sich auch eine einmalige Alkoholfahrt bei einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 Promille durch die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung zu einem aufklärungsbedürftigen Eignungsmangel, der nur durch die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ausgeräumt werden kann.

Nichts Abweichendes ergibt sich bei Anwendung der Beweisregel des § 11 Abs. 8 FeV. Nach dieser Vorschrift darf die Behörde auf die Nichteignung des Fahrerlaubnisinhabers schließen, wenn der Betroffene ein von der Fahrerlaubnisbehörde gefordertes Fahreignungsgutachten nicht beibringt. So liegt es im vorliegenden Fall, nachdem sich der Antragsteller der entsprechenden Aufforderung der Behörde vom 10. Juni 2014 verweigerte.

54. 1. Das erhebliche Verschulden eines mit 2,49 Promille alkoholisierten Fußgängers, der bei dem Versuch, sich seitlich an einem auf einem Kundenparkplatz langsam vorwärts fahrenden Lastzug abzustützen, zwischen die Hinterachsen des Sattelaufhängers gerät, rechtfertigt im Rahmen der vorzunehmenden Haftungsabwägung das Zurücktreten der allein einzustellenden Betriebsgefahr und führt zur Verneinung jeglicher Haftung.

2. Die im Unfallzeitpunkt gemessene Blutalkoholkonzentration von 2,49 Promille begründet die alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit eines Fußgängers, wenn dieser zuvor durch eine Verhaltensweise (Torkeln, starkes Schwanken) aufgefallen ist, die typisch für einen unter Alkoholeinfluss stehenden Fußgänger ist.

Oberlandesgericht Hamm,
Urteil vom 17. April 2015 – 9 U 34/14 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger macht gegen die Beklagten Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche geltend und begehrt Feststellung eines materiellen und immateriellen Vorbehalts aus einem Verkehrsunfall vom 11. 04. 2008 gegen 12:24 h auf dem Parkplatz des Lidl-Supermarktes auf der L-Straße in F. Der im Unfallzeitpunkt mit 2,49 Promille alkoholisierte Kläger geriet als Fußgänger zwischen die Achsen des Sattelaufhängers des von dem Beklagten zu 1) gesteuerten und bei der Beklagten zu 2) krafthaftpflichtversicherten Lastzuges. Der Kläger erlitt schwerste Verletzungen. Durch das angefochtene Urteil [...] hat das Landgericht [...] die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, An-

sprüche des Klägers seien verjährt. Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers.

Aus den Gründen:

Die Berufung ist unbegründet. Dem Kläger stehen die von ihm geltend gemachten und auf §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1, 11 StVG, § 823 Abs. 1, § 253 BGB, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG gestützten Ansprüche gegen die Beklagten nicht zu.

A. Allerdings tragen die vom Landgericht genannten Gründe die Abweisung der Klage nicht. Denn die Ansprüche des Klägers – deren Bestehen einmal unterstellt – waren nicht verjährt. [...]

B. Die Berufung des Klägers bleibt aber deshalb ohne Erfolg, weil dem Kläger Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche gegen die Beklagten aufgrund des Unfallereignisses vom 11.04.2008 bereits dem Grunde nach nicht zustehen.

1. Zwar ereignete sich der Unfall beim Betrieb des vom Beklagten zu 1) gesteuerten Sattelzuges, § 7 Abs. 1 StVG. Die Ersatzpflicht der Beklagten ist nicht gem. § 7 Abs. 2 StVG durch höhere Gewalt ausgeschlossen. Auch greift hier kein Anspruchsabschluss nach § 17 Abs. 3 StVG wegen Vorliegens eines unabwehbaren Ereignisses ein. Gegenüber einem Geschädigten, der selbst nicht als Halter eines Kraftfahrzeugs für die Betriebsgefahr eines unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs einzustehen hat, ist § 17 StVG nicht anwendbar.

Der Beklagte zu 1) hat den Nachweis geführt, dass der Unfall nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist, § 18 Abs. 1 S. 2 StVG. Im Ergebnis kann dies aber auch letztlich dahin gestellt bleiben. Denn eine Haftung der Beklagten gegenüber dem Kläger besteht jedenfalls deshalb nicht, weil diesen ein weitaus überwiegendes Mitverschulden an dem Zustandekommen des Unfalls trifft, § 254 Abs. 1 BGB, § 9 StVG.

2. Im Rahmen der danach vorzunehmenden Haftungsabwägung ist auf Seiten der Beklagten kein schuldhafter Verkehrsverstoß des Beklagten zu 1) festzustellen.

2.1 Der Beklagte zu 1) hat nicht gegen § 9 Abs. 5 StVO verstoßen. Zunächst greifen die Vorschriften der StVO auch für Fahrvorgänge am hier in Rede stehenden Unfallort, auch wenn dieser auf dem Betriebsgelände eines Supermarktes liegt. Gegenstand der gesetzlichen Regelung der StVO ist gemäß § 1 Abs. 1 StVO die Teilnahme am Straßenverkehr. Dies meint alle Vorgänge im öffentlichen Verkehrsraum (König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 1 StVO Rn. 13). Ob ein Verkehrsraum öffentlich ist oder nicht, bemisst sich nicht nach den Eigentumsverhältnissen an den jeweiligen Grundstücksflächen, sondern danach, ob der in Rede stehende Verkehrsraum ausdrücklich oder stillschweigend durch den jeweils Berechtigten für den öffentlichen Verkehr freigegeben ist (König, a. a. O., § 1 StVO Rn. 14). Danach ist ein Verkehrsraum dann öffentlich, wenn er entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung

zugelassen ist und auch so benutzt wird (BGH, NJW 2004, S. 1965). Auf Parkplätzen, die – wie hier – Jedermann zugänglich sind, findet die StVO regelmäßig – auch ohne eine entsprechende Beschilderung – Anwendung (vgl. auch OLG Frankfurt, Urt. v. 08.09.2009 – 14 U 45/09 – Juris <Tz. 14>). Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben.

2.2 Nach § 9 Abs. 5 StVO muss sich der Rückwärtsfahrende so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Beklagte zu 1) sich mit seinem Sattelzug vorwärts bewegt hat, und nicht rückwärts gefahren ist. Zwar hat der Zeuge T2 im Rahmen des Ermittlungsverfahrens einerseits ausgesagt, der Sattelzug habe sich rückwärts bewegt, als der Kläger zwischen die beiden Hinterachsen des Aufliegers geraten sei. Im gleichen Atemzug hat er seine zuvor gemachten Angaben jedoch entwertet, indem er einräumt, dass er nicht sagen könne, ob sich der Sattelzug noch leicht vorwärts oder rückwärts bewegt habe. Dass der Beklagte zu 1) rückwärts gefahren ist, als es zum Unfall mit dem Kläger kam, steht auch nicht aufgrund der von dem Zeugen U in den Unfallbericht als Angaben des Beklagten zu 1) aufgenommenen Äußerungen des Beklagten zu 1) fest. Es kann dahin gestellt bleiben, ob sich der Beklagte zu 1) – was dieser bestritt – am Unfallort gegenüber den unfallaufnehmenden Polizeibeamten entsprechend geäußert hat, oder ob hier ein Verständigungs- oder ein Protokollierungsversehen vorliegt. Denn der Sachverständige Prof. T hat aus technischer Sicht die Unfallschilderung des im Ermittlungsverfahren vernommenen Zeugen T3 bestätigt. Danach unterliege es keinem Zweifel, dass der Sattelzug vorwärts und nicht rückwärts bewegt worden sei. Der Sachverständige hat das Unfallgeschehen in einer Versuchsreihe nachgestellt und die Ergebnisse anhand der von ihm überreichten Anlagen im Termin mündlich erläutert. Die Versuchsreihe habe ergeben, dass sich der Sattelzug mit maximal 4,5 km/h vorwärts bewegt habe. Eine solch niedrige Geschwindigkeit werde von dem Fahrtschreiber nicht aufgezeichnet. Der Versuch habe weiter gezeigt, wie es dazu kommen konnte, dass der Kläger zwischen den Hinterachsen des Aufliegers auf dem Rücken zu liegen kam. Dies sei das Ergebnis des übereinstimmend von den Zeugen T3 und T2 im Ermittlungsverfahren beschriebenen Bemühens des Klägers, sich an dem vorwärts rollenden Sattelzug mit den Händen abzustützen. Hierdurch habe der Kläger – wie der Sachverständige im Senatstermin anschaulich demonstriert hat – einen Drehimpuls erhalten, wobei der Schwerpunkt im Hüftbereich unverändert bleibe. Dass die attestierten Verletzungen ausschließlich die linke Körperhälfte des Klägers betrafen, sei ein aussagekräftiger Hinweis darauf, dass der Sattelzug in Vorwärtsbewegung gewesen sein müsse. Bei einer Rückwärtsfahrt hätte er zuvor den Körper des Klägers komplett überrollen müssen, um in die fotografisch dokumentierte Endstellung zu gelangen. Die von dem Zeugen T2 wahrgenommene Rückwärtsbewegung hat der Sachverständige nachvollziehbar erklärt. Da die Zugmaschine vorne mit

Blattfedern ausgerüstet sei, verdrehten sich diese bei einer ruckartigen Bremsung, wie sie der Beklagte zu 1) beschrieben hat, zu einem „S“. Werde die Bremse dann schlagartig gelöst, verforme sich die Feder zurück. Hierdurch rucke das Fahrzeug 10 oder 20 cm zurück. Von dieser Momentaufnahme geprägt, könne sich bei dem Beobachter der unzutreffende Eindruck ergeben, der Sattelzug sei rückwärts bewegt worden.

3. Der Beklagte zu 1) hat auch nicht gegen § 1 Abs. 1 und 2 StVO verstoßen, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert und niemand geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt werden darf.

Insbesondere kann nicht festgestellt werden, dass der Beklagte zu 1) auf das Auftauchen des Klägers zu spät oder unangemessen reagiert hat und durch eine ihm zumutbare Reaktion seinerseits den Unfall hätte vermeiden können.

3.1 Bei Fassung des Anfahrtschlusses, aber auch noch im Moment des Anfahrens durch den Beklagten zu 1), war der Kläger für den Beklagten zu 1) noch nicht sichtbar. Der Sachverständige hat – wie bereits in anderem Zusammenhang dargestellt – ermittelt, dass die Geschwindigkeit des Sattelzuges maximal 4,5 km/h betrug. Die Anfahrtschwindigkeit war ausweislich des Fahrtschreibers im Unfallzeitpunkt, wie auch während des gesamten davor liegenden Zeitraums, so gering, dass sie nicht aufgezeichnet worden ist. Der Anfahrtschluss ist spätestens 7 Sekunden vor dem Unfall gefasst worden. Die unter Berücksichtigung dieser Parameter erstellte Zeit-Weg-Betrachtung ergibt, dass in diesem Moment der Kläger für den Beklagten zu 1) noch nicht sichtbar gewesen ist.

3.2 Der Beklagte zu 1) konnte den Kläger über den linken Außenspiegel erst wahrnehmen, nachdem dieser sich seitlich bis auf 3 m dem Sattelaufleger genähert hatte. Dies war 2 Sekunden vor dem Erstkontakt des Klägers mit dem Sattelaufleger. Die Annäherungsrichtung und die Annäherungsgeschwindigkeit des Klägers hat der Sachverständige T gut nachvollziehbar ermittelt. Um den oben beschriebenen Drehimpuls zu erhalten, musste sich der Kläger mit einer nicht nur geringen Geschwindigkeit rechtwinklig dem Sattelaufleger genähert haben. Eine geringe Gehgeschwindigkeit, wie sie einem Torkeln entspräche, oder eine parallele Annäherung von hinten auf den Sattelaufleger zu, hat der Sachverständige ausgeschlossen. In beiden Fällen sei es nicht möglich gewesen, dass der Kläger zwischen die Hinterachsen habe stürzen können. Er wäre von der Seitenwand des Aufliegers vielmehr abgewiesen worden. Es kann dem Beklagten zu 1) nicht zum Vorwurf gemacht werden, innerhalb dieser 2 Sekunden den Kläger über den linken Rückspiegel nicht wahrgenommen zu haben. Denn der Beklagte zu 1), der sich nach seinen nicht widerlegten Angaben vor dem Anfahren auch über den rückwärtigen Verkehrsraum informiert haben will, musste sein Augenmerk nach dem Anfahren insbesondere auf die vor ihm liegende Verkehrssituation richten. Damit, dass ein Fußgänger mit nicht geringer Geschwindigkeit

keit gezielt seitlich auf den vorwärts rollenden Sattelzug zulaufen würde, um sich an diesem abzustützen, musste der Beklagte zu 1) auch bei Anlegung hoher Sorgfaltsmaßstäbe nicht rechnen.

3.3 Der Beklagte zu 1) hat auf das Auftauchen des Klägers sofort reagiert, wie der Sachverständige T überzeugend dargestellt hat. Von dem Moment an, in dem der Kläger erstmals über den linken Außenspiegel sichtbar wurde, bis zu dem Moment, in dem der Kläger zwischen den Hinterachsen auf dem Rücken zu liegen kam, vergingen 3.3 Sekunden. Mit Beginn des Sturzvorgangs hat sich der Sattelzug maximal 1,6 m vorwärts bewegt, da es nicht zu einem vollständigen Überrollen des Klägers gekommen ist. Weil sich die Verletzungen des Klägers auf die linke Körperhälfte beschränkten, und es nicht zu einem Überrollen gekommen sei, sei dies eine Bestätigung dafür, dass der Beklagte zu 1) sehr schnell auf den gestürzten Kläger reagiert habe.

4. Der Beklagte zu 1) hat auch nicht gegen § 3 Abs. 2a StVO verstoßen.

Nach dieser Vorschrift müssen sich Fahrzeugführer gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (Senat, U.v. 19.06.2012, 9 U 175/11). Der besondere Schutz des § 3 Abs. 2a StVO greift ein, wenn der ältere Mensch bzw. eine andere Person aus dem geschützten Personenkreis sich in einer Verkehrssituation befindet, in der erfahrungsgemäß damit gerechnet werden muss, dass er aufgrund seines Alters das Geschehen nicht mehr voll werde übersehen und meistern können, wobei es konkreter Anhaltspunkte für eine Verkehrsunsicherheit nicht bedarf. Für die Pflicht zu erhöhter Rücksichtnahme kommt es auf die konkrete Verkehrssituation an (BGH, NJW 1994, 2829). Nach dem Schutzzweck des § 3 Abs. 2a StVO muss jedenfalls die Annäherung der geschützten Person an die Fahrbahn bzw. die Gefahrensituation erkennbar sein. Der Bundesgerichtshof hat daher hinsichtlich des Schutzes von Kindern nur dann von dem Kraftfahrer verlangt, besondere Vorkehrungen (z. B. Verringerung der Fahrgeschwindigkeit oder Einnehmen der Bremsbereitschaft) zur Abwendung der Gefahr zu treffen, wenn ihr Verhalten oder die Situation, in der sie sich befinden, Auffälligkeiten zeigen, die zu Gefährdungen führen könnten (vgl. BGH, NZV 2002, 365).

Hiervon ausgehend ist ein Verstoß gegen § 3 Abs. 2a StVO zu verneinen. Nach den Ausführungen des Sachverständigen, wonach vom Eintreten des Klägers in den Sichtbereich des Beklagten zu 1) bis zum Ende des Sturzgeschehens ca. 3,3 Sekunden vergingen, kann bereits nicht festgestellt werden, dass der Beklagte zu 1) während der 2 Sekunden währenden Annäherungsphase den Kläger überhaupt und dann noch als hilfsbedürftige Person i. S. d § 3 Abs. 2a StVO hätte erkennen können und müssen.

5. Schließlich scheidet auch ein Verstoß des Beklagten zu 1) gegen § 3 Abs. 1 S. 1 StVO aus, nachdem

aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen T feststeht, dass der Beklagte zu 1) mit allenfalls 4,5 km/h vorgerollt ist, was der zügigen Fortbewegungsgeschwindigkeit eines Fußgängers entspricht und angesichts der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht unangepasst war.

6. Den Kläger trifft ein erhebliches Eigenverschulden an dem Zustandekommen des Unfalls, §§ 9 StVG i. V. m. 254 Abs. 1 BGB. Der Kläger hat gegen das für ihn bei der Teilnahme am Straßenverkehr auch als Fußgänger geltende und sich aus § 1 Abs. 2 StVO ergebende Rücksichtnahmegebot verstoßen. Der Kläger ist sehenden Auges mit nicht geringer Geschwindigkeit seitlich auf den hinteren Bereich des sich langsam vorwärts bewegenden Sattelzuges zugelaufen. Anschließend hat er sich mit beiden Händen an dem Aufbau abgestützt, was zur Folge hatte, dass er durch den vermittelten Drehimpuls zwischen die Hinterachsen des Aufliegers gestürzt ist. Das in höchstem Maße eigengefährdende und nicht verkehrsgerechte Verhalten des Klägers hat sich erwiesenermaßen als Gefahrenmoment in dem Unfall ursächlich niedergeschlagen. Das Fehlverhalten des im Unfallzeitpunkt mit 2,49 Promille alkoholisierten Klägers belegt zudem seine alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit selbst als Fußgänger. Denn es gibt keine andere Erklärung für die von den Zeugen beobachtete Verhaltensweise als eine alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit. Andere Ursachen, wie Unaufmerksamkeit oder Leichtsinnscheiden aus Sicht des Senats angesichts der Übersichtlichkeit der Örtlichkeit und des schnell zu registrierenden Fahrvorgangs aus, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Kläger zuvor im Ladengeschäft und außerhalb des Sichtfeldes des Beklagten zu 1) auf dem Parkplatzgelände durch starkes Schwanken und einen tor kelnden Gang den Zeugen D, T3 und T2 aufgefallen war.

7. Nach alledem ist bei der Haftungsabwägung auf Seiten der Beklagten nur die Betriebsgefahr des Sattelzuges zu berücksichtigen. Dass den Beklagten zu 1) ein Verschulden an dem Unfall trifft, ist – wie ausgeführt – nicht festzustellen. Demgegenüber wiegt das Verschulden des Klägers in Form des groben Verstoßes gegen die allgemeine Rücksichtnahmepflicht aus § 1 Abs. 2 StVO so schwer, dass dahinter die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs vollständig zurücktritt.

55. *) Wird ein Nachtrunk behauptet, um Feststellungen zur Alkoholisierung während einer Autofahrt vorsorglich zu verhindern, so stellt dies eine Obliegenheitsverletzung als Versicherungsnehmer dar.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,
Urteil vom 24. Juli 2014 – 3 U 66/13 –

Aus den Gründen:

Die Klägerin ist zunächst in Höhe von € 5.000,- leistungsfrei, weil der Beklagte den Versicherungsfall

durch Fahren in absolut fahruntüchtigem Zustand herbeigeführt hat (Versicherungsbedingungen D2.1 und D.3.1 i. V. m. D.3.3).

Die Blutentnahme um 3:27 Uhr ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,84 Promille. Die Rückrechnung auf den Tatzeitpunkt im Strafbefehl bezog sich allerdings auf die Frage der Schuldfähigkeit, so dass sie dort mit 2,4 Promille angesetzt wurde. Nimmt man eine Rückrechnung in Bezug auf die zum Fahrzeitpunkt bestehende Fahruntüchtigkeit vor, so ergäbe sich jedoch ebenfalls ein Wert von über 2 Promille zum Tatzeitpunkt.

Der Beklagte behauptet allerdings einen Nachtrunk. Er will wegen Mundtrockenheit und aus Verwirrung zwei Flaschen Bier und zwei Schnäpse nachgetrunken haben. Ob diese Version zutrifft, kann indessen dahinstehen. Glaubt man dem Beklagten nicht, so ergibt sich die Fahruntüchtigkeit zum Unfallzeitpunkt ohne weiteres aus der festgestellten Blutalkoholkonzentration 1,84 Promille, ohne dass es eine Rückrechnung bedurfte.

Unterstellt man den von dem Beklagten behaupteten Nachtrunk, so ist zu bedenken, dass dieser im Zeitraum zwischen ca. 2:15 Uhr und 3:27 Uhr (dem Zeitpunkt der Blutentnahme) stattgefunden haben muss. Da die Alkoholaufnahme ins Blut erst zwei Stunden nach Trinkende abgeschlossen ist, kann zum Zeitpunkt der Blutentnahme noch nicht die volle Alkoholmenge im Blut des Beklagten aufgenommen gewesen sein. Eine Blutentnahme zwei Stunden nach Trinkende hätte mithin eine deutlich höhere Alkoholkonzentration zum Ergebnis gehabt. Geht man dabei davon aus, dass bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,84 Promille nur gut die Hälfte der Nachtrunkmenge bereits im Blut gewesen sein kann, so ist die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit zum Unfallzeitpunkt (1,1 Promille) ohne weiteres gerechtfertigt.

Auf die unter Beweis gestellte behauptete Trinkmenge vor Fahrtantritt kommt es angesichts dessen nicht mehr an.

Die Klägerin ist weiterhin in Höhe von Euro 2.500,00 leistungsfrei, weil der Beklagte seine Obliegenheiten nach dem Versicherungsfall verletzt hat (Versicherungsbedingungen E 1.3 und E 7.1 i. V. m. E 7.3).

Der Beklagte kann sich zunächst nicht darauf berufen, im Strafbefehl seien nur fahrlässig begangene Taten festgestellt worden. Das kann hinsichtlich des Tatbestandes der Unfallflucht (§ 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB) nicht zutreffen, weil diese Tat nur vorsätzlich begangen werden kann.

Der Beklagte kann sich ferner nicht darauf berufen, er habe lediglich von einem Bagatellschaden ausgehen dürfen. Welche eigenen Feststellungen er am Unfallort hierzu getroffen hat und wie er überhaupt zu diesem Ergebnis kam, ist nicht vorgetragen. Wie der Zeuge, der ihm gesagt haben soll, es sei nichts passiert, zu seinen Feststellungen gelangt sein soll, ist ebenfalls nicht vorgetragen. Abgesehen davon stellt sich die Frage, ob der Beklagte sich auf derartige Angaben überhaupt verlassen durfte. Die behaupteten Angaben des Zeugen sind im Übrigen nicht damit zu vereinbaren, dass der Beklagte an seinem eigenen Fahrzeug jedenfalls erhebliche Schäden zu verzeichnen hatte. Die behaupteten Angaben des Zeugen sind ferner nicht mit dem Umstand zu vereinbaren, dass dieser im Anschluss an das Entfernen des Obliegenheitsverletzten vom Unfallort die Polizei verständigte. Dazu hätte er keinen Anlass gehabt, wenn tatsächlich „nichts passiert“ gewesen wäre.

Eine weitere Obliegenheitspflichtverletzung liegt in dem behaupteten Nachtrunk.

Dass der Beklagte aus Verwirrtheit oder wegen Schocks nachgetrunken haben will, hat das Landgericht mit Recht als unglaubhaft erachtet. Ein Nachtrunk stellt eine Obliegenheitsverletzung dar, wenn polizeiliche Ermittlungen zu erwarten sind (OLG Frankfurt am Main, Versicherungsrecht 1995, 164). Das ergibt sich hier schon daraus, dass der Beklagte bereits bei seiner Ankunft zu Hause den Plan hatte, die Polizei zu verständigen. Entsprechende Erwägungen gelten im Übrigen, sofern der Beklagte nur zu Täuschungszwecken einen Nachtrunk behauptet hat.

Der Beklagte hat auch seinem Plan entsprechend die Polizei verständigt. Damit hat er aber weder seinen Pflichten nach § 142 Abs. 3 StGB genügt, noch seinen Aufklärungsobliegenheiten aus dem Versicherungsvertrag. Denn er hat unstreitig falsche Angaben zur Schadensentstehung an seinem Fahrzeug gemacht. Von einem vorhergehenden Unfall hat er der Polizei nichts gesagt. Er hat überdies einen Nachtrunk behauptet, um Feststellungen zu seiner Alkoholisierung bei der Fahrt vorsorglich zu verhindern. Eine Zusammenschau dieses Geschehens führt zu der eindeutigen Schlussfolgerung, dass der Beklagte bestrebt war, die Polizei in die Irre zu führen.

Da der Beklagte einmal seine Obliegenheiten vor dem Versicherungsfall und einmal seine Obliegenheiten nach dem Versicherungsfall verletzt hat, ist die Klägerin in doppelter Hinsicht leistungsfrei und kann den gesamten eingeklagten Betrag von dem Beklagten verlangen.

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin Universität Heidelberg

HANS-THOMAS HAFFNER, ANDREA DETTLING

Diskussionsbeitrag zur Vereinheitlichung der BAK-Rückrechnungsregeln bei Nachtrunkangabe in verkehrsrechtlichen Fällen

Contribution for a discussion to standardize the rules for BAC back calculation in hip flask statement in traffic law cases

Einleitung

Die Berechnung der Tatzeit-BAK unterliegt in einigen Bereichen festen, von der höchst-richterlichen Rechtsprechung bestimmten Regeln. In anderen Bereichen fehlen solche Vorgaben. Hierzu zählt die Frage nach der Länge des rückrechnungsfreien Zeitraums nach Vortrunke bei BAK-Rückrechnungen unter Berücksichtigung von Nachtrunkbehauptungen. In der Folge haben sich im Wesentlichen zwei unterschiedliche Verfahrensweisen bei der Rückrechnung solcher Fälle etabliert. Eine Gruppe von Gutachtern spart die ersten beiden Stunden nach Vortrunke generell von der Rückrechnung aus, unabhängig vom Zeitpunkt der Nachtrunkaufnahme. Eine andere Gruppe von Gutachtern dagegen rechnet bis zum Zeitpunkt der Nachtrunkaufnahme zurück, unabhängig vom Zeitpunkt des Vortrunkes. Schließlich gibt es eine dritte Gruppe von Gutachtern, die dem Gericht die Ergebnisse beider Berechnungsarten anbietet und die entscheidende Frage, zu welchem Zeitpunkt die Resorption des Vortrunks als abgeschlossen betrachtet werden kann, der Wertung des Gerichts überlässt. Letzteres ist problematisch, da es sich hierbei eben nicht um eine Wertungsfrage, sondern um eine Frage naturwissenschaftlicher Erkenntnis handelt.

Theoretische pharmakokinetische Überlegungen

Eine Rückrechnung mit konstanten Eliminationsraten bei einphasigen Trinkverläufen kann nur dann korrekt durchgeführt werden, wenn die Nachresorption abgeschlossen ist und sich die Eliminationskurve im rektilinearen Bereich befindet. In der Regel wird bei einer Trinkgeschwindigkeit, die im Rahmen eines normal gesellschaftlichen Trinkens zu erwarten ist, der Gipfel der Konzentrationskurve bereits nach einigen Minuten erreicht und das Resorptionsende mit Übergang in die lineare Eliminationsphase liegt meist spätestens eine halbe bis eine Stunde nach Trinkende. Bei höheren Trinkgeschwindigkeiten können sich Kurvengipfel und Resorptionsende nach hinten verschieben. Der BGH hat unter Berücksichtigung des Zweifelsgrundsatzes empfohlen, erst 2 Stunden nach Trinkende einen gesicherten Abschluss der Nachresorption zu unterstellen. In dem Urteil ist aber ausdrücklich darauf verwiesen, dass der rückrechnungsfreie Zeitraum mit sachverständiger Unterstützung in begründeten Fällen verkürzt werden kann [2]. Davon wird leider zugunsten einer schematisierten Vorgehensweise so gut wie kein Gebrauch gemacht.

Bei Nachtrunkaufnahme entsteht ein zweiphasiger Trinkverlauf mit einer im Idealfall zweigipfligen Kurve. Liegen Vortrunke und Nachtrunk weniger als 2 Stunden auseinander,

ist nicht auszuschließen, dass der Nachtrunk in die Plateauphase des Vortrunks fällt. Folglich ist zu befürchten, dass eine Rückrechnung ohne Aussparung des vorgesehenen rückrechnungsfreien Zeitraums nach Vortrunkende zu einer fälschlichen Überhöhung des berechneten Wertes führt. Diese Argumentation spräche für eine schematische Einhaltung eines rückrechnungsfreien Zeitraums von 2 Stunden nach Vortrunkende.

Demgegenüber sind Bedenken anzubringen, die sich an der gegenläufigen und damit ad absurdum führenden Anwendung des In-dubio-pro-reo-Grundsatzes festmachen. Nicht ausgeschlossen werden soll nach dem Zweifelsgrundsatz, dass die Resorption des Vortrunks verzögert war. Gleichzeitig ist ebenfalls nach dem Zweifelsgrundsatz zu unterstellen, dass zum Zeitpunkt der Blutentnahme, selbst wenn sie nur wenige Minuten nach Nachtrunkende erfolgt wäre, die gesamte Nachtrunkmenge resorbiert war. Dies würde in der beschriebenen Konstellation bedeuten, dass die Nachtrunkmenge auf dem Weg aus dem Magen-Darm-Trakt ins Blut die Vortrunkmenge überholt hat, was pharmakokinetisch unsinnig ist. Allenfalls könnte diskutiert werden, ob sich zwischen Vortrunk und Nachtrunk die Resorptionsverhältnisse dahingehend grundlegend verkehrt haben könnten, dass nach verzögerter Vortrunkresorption die Nachtrunkaufnahme zu einer Resorptionsbeschleunigung geführt hat. Dies ist wenig wahrscheinlich.

Geht man aber von vergleichbaren Resorptionsverhältnissen bei Vortrunk und bei Nachtrunk aus, kann bei einer Resorptionsverzögerung des Vortrunks auch eine Resorptionsverzögerung des Nachtrunks erwartet werden. In der Berechnung der Tatzeit-BAK wird unterstellt, dass der Nachtrunk vollständig resorbiert war. War dies nicht der Fall, wird ein höherer BAK-Wert abgezogen, als durch den Nachtrunk in Wirklichkeit wirksam geworden ist. Dadurch entsteht ein Sicherheitspolster, das den möglichen Nachteil einer zu Unrecht angenommenen vollständigen Resorption des Vortrunks zum Zeitpunkt des Vorfalls auszugleichen vermag.

Darüber hinaus ist zum einen zu berücksichtigen, dass die Vortrunkphasen in der Praxis eher mit einer niedrigeren Trinkgeschwindigkeit, die Nachtrunkphasen dagegen mit einer höheren Trinkgeschwindigkeit verbunden sind. Es wäre demnach, wenn es überhaupt zu einer wesentlichen Änderung der Resorptionsverhältnisse kommt, eher mit einem raschen Resorptionsabschluss nach dem Vortrunk als nach dem Nachtrunk zu rechnen. Zum zweiten ist nicht alleine die BAK zum Vorfallszeitpunkt entscheidend. Die Rechtsprechung hebt in der Anflutungsphase gestützt auf die Untersuchungen von Heifer (1970) [5] vielmehr auch auf die Menge Alkohol ab, die sich zum Vorfallszeitpunkt im Körper befindet [1]. Ist die Trinkgeschwindigkeit des Vortrunks also sehr hoch und ist dadurch eine verzögerte Resorption zu erwarten, kann die tatsächlich zum Vorfallszeitpunkt vorliegende BAK die für die Rechtsprechung relevante Konzentration unterschreiten.

Diese Überlegungen können die Einschätzung begründen, dass es ausreicht, den rückrechnungsfreien Zeitraum des Vortrunks bei Nachtrunkkonstellationen spätestens zum Zeitpunkt des Nachtrunkendes festzusetzen.

Experimentelle Überprüfung^{*)}

Diese theoretischen Überlegungen sollten auch experimentell überprüft werden. Dazu waren mithilfe von 55 Probanden beiderlei Geschlechts und mittleren Alters Nachtrunk-

^{*)} Wir danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten für die finanzielle Unterstützung bei der Durchführung der Studien.

situationen nachgestellt worden [3; 4]. Das Versuchsdesign war möglichst offen gestaltet worden, um eine höhere Variabilität zu erreichen. Festgelegt waren lediglich die Kombinationen einer größeren Vortrunkmenge (ca. 0,6 ‰) mit einer kleineren Nachtrunkmenge (ca. 0,3 ‰) (Gruppe 1, n = 32) oder einer kleineren Vortrunkmenge mit einer größeren Nachtrunkmenge (Gruppe 2, n = 23). Der Vortrunk wurde in 30 bis 60 Minuten (Gruppe 1) bzw. ca. 15 Minuten (Gruppe 2) konsumiert. Die Trinkpause betrug 30 bis 60 Minuten bzw. 15 bis 30 Minuten. Für den Nachtrunk standen maximal 15 Minuten bzw. maximal 60 Minuten zur Verfügung. Es wurde ein Vorfallszeitpunkt kurz vor dem Nachtrunkbeginn definiert, zu dem auch Blut für die Bestimmung der tatsächlichen Tatzeitkonzentration entnommen wurde. Als Ausgangspunkt für die Rückrechnung wurden zwei Blutentnahmezeitpunkte festgelegt, von denen der eine etwa 2 bis 2½ Stunden nach dem Vortrunke und ca. 1 Stunde nach dem Nachtrunke (BE 1), der andere etwa 3 bis 3½ Stunden nach dem Vortrunke und ca. 2 Stunden nach dem Nachtrunke lagen. Schließlich wurden die Tatzeitkonzentrationen nach den alternativen Methoden berechnet und mit den gemessenen Tatzeitkonzentrationen verglichen.

Zunächst konnte generell gezeigt werden, dass die Rechenergebnisse in den meisten Fällen in einem Bereich von bis zu 0,5 ‰ unter den tatsächlichen Tatzeitkonzentrationen liegen. Es können aber auch erhebliche Abweichungen auftreten, die sowohl vom Blutentnahmezeitpunkt als auch von der Berechnungsmethode unabhängig sind. Diesen Fällen gemeinsam war jeweils eine ungewöhnlich hohe Alkoholbelastung durch sehr kurze Trinkzeiten. In einem Fall lag das Berechnungsergebnis ca. 1 ‰ unter dem Messwert, was von der Treffsicherheit her unbefriedigend ist, wenigstens aber den Beschuldigten nicht zu Unrecht belasten würde. Es war darauf zurückzuführen, dass der Vorfallszeitpunkt im Gipfelbereich unmittelbar vor einem Diffusionssturz lag. In 3 Fällen wurde bei den Berechnungen der Messwert bis 0,13 ‰ überschritten. Hier zeigten die Analysen der Konzentrationsverlaufskurven, dass zum definierten Tatzeitpunkt infolge einer starken Resorptionsverzögerung die Blutalkoholkonzentrationen noch in einem sehr niedrigen Bereich lagen. Eine Benachteiligung der Probanden war dadurch trotzdem nicht gegeben: Es konnte dargestellt werden, dass alle diese Probanden auch ohne Nachtrunkaufnahme zu einem späteren Zeitpunkt des Trinkverlaufs Konzentrationen erreicht hätten, die die Differenz bei weitem ausgeglichen hätten.

Der Vergleich der beiden unterschiedlichen Berechnungsmethoden ergab, dass mit der zweiten Berechnungsmethode, die einen Abschluss der Vortrunkresorption spätestens mit Ende des Nachtrunks unterstellt, bessere Ergebnisse gewonnen werden konnten. Sie lagen dichter an den tatsächlichen Tatzeitkonzentrationen, in der Regel ohne diese zu übersteigen. Lediglich in einem einzigen Fall überschritt das so gewonnene Rechenergebnis den tatsächlich gemessenen Wert geringfügig um 0,02 ‰. Die genauere Analyse dieses Falles ließ jedoch erkennen, dass sich dieser Fehler auf die Anwendung eines schematisch angewendeten Widmark-Faktors bei der Berechnung der Nachtrunk-BAK zurückführen ließ. Hätte man hier einen realistischen Widmarkfaktor etwa nach der Formel von ULRICH et al. (1987) [8] oder SEIDL et al. (2000) [7] eingesetzt, wäre der Fehler kompensiert worden.

Diskussion

Die höchstrichterliche Rechtsprechung macht für einige der Parameter, die in die Berechnung einer Tatzeit-BAK einfließen, Vorgaben. Diese sind teilweise am In-dubio-pro-reo-Grundsatz orientierte Extremwerte, bspw. die stündlichen Eliminationsraten, das Re-

sorptionsdefizit oder bedingt auch der rückrechnungsfreie Zeitraum. Andernteils werden aber auch ausdrücklich Durchschnittswerte toleriert, so etwa die Widmark-Faktoren. Schließlich gibt es Parameter und Grundsätze, die alleine dem Gutachter überlassen bleiben, z. B. die Grenze des Rückrechnungsverbots bei niedrigen Konzentrationen. Daraus resultieren unterschiedliche Verfahrensweisen bei der Berechnung der Tatzeit-BAK. Besonders deutlich zeigen sie sich in Nachtrunkkonstellationen, da es sich hierbei um eine Kombination einer Trinkmengenberechnung und einer Rückrechnung handelt, somit alle Parameter in ihrer potentiellen Unterschiedlichkeit zur Anwendung kommen.

Um zu vermeiden, dass verschiedene Gutachter zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, ist eine Vereinheitlichung der Berechnungsmethode erforderlich. Vorstehende Überlegungen beschäftigen sich in erster Linie mit der Problematik des rückrechnungsfreien Zeitraums. Am Rande fließen jedoch zwangsläufig auch damit verbundene Überlegungen zum Widmark-Faktor ein.

Der erste Schritt bei der Ermittlung der Tatzeit-BAK bei Nachtrunkangabe besteht in der Berechnung der BAK, die durch die Nachtrunkmenge erklärlich ist. Derzeit wird in Anlehnung an SALGER (1989) [6] diese Konzentration mithilfe der Widmark-Formel unter Einsatz eines Reduktionsfaktors r von 0,7 bzw. 0,6 und nach Abzug eines Resorptionsdefizits von 10 % berechnet. Angesichts der konstitutionsabhängigen hohen Variationsbreite des Verteilungsraums für Alkohol wäre es wohl sinnvoller, nach ULRICH et al. (1987) [8] oder SEIDL et al. (2000) [7] den Reduktionsfaktor individuell zu bestimmen. Da sich die Untersuchungsergebnisse dieser Forschungsgruppen aus Versuchen nach oraler Alkoholgabe rekrutieren, ist das Resorptionsdefizit hier bereits eingegangen und darf nicht noch einmal in Abzug gebracht werden. (ULRICH et al. (1987) [8] schlugen deshalb zur Unterscheidung die Bezeichnung ρ vor.)

Als nächstes ist als Voraussetzung für die weiteren Rechenschritte zu überprüfen, ob die Nachtrunk-BAK nicht schon für sich alleine die BAK zum Zeitpunkt des Nachtrunkbeginns erklärt. Dabei ist mit der maximalen Eliminationsgeschwindigkeit auf den Zeitpunkt des Nachtrunkbeginns zurückzurechnen. Verbleibt kein sicher aus dem Vortrunk resultierender Rest, kann zumindest auf diesem Weg nicht nachgewiesen werden, dass zum Tatzeitpunkt überhaupt eine Alkoholkonzentration vorlag. Liegt der Rest aus dem Vortrunk unter 0,15 ‰, darf nicht zurückgerechnet werden, da die Eliminationskurve bereits den rektilinearen Bereich verlassen haben könnte [9]. Nur wenn die BAK zum Zeitpunkt des Nachtrunkbeginns größer war, darf eine Rückrechnung auf den Vorfallszeitpunkt vorgenommen werden.

Ist diese Voraussetzung erfüllt, kann eine integrierende Rückrechnung erfolgen, indem vom Messwert die Nachtrunk-BAK abgezogen und die der zwischenzeitlich eliminierten Alkoholmenge entsprechende BAK addiert wird. Dabei ist ein rückrechnungsfreier Zeitraum von bis zu 2 Stunden nach Nachtrunkende, längstens jedoch bis zum Nachtrunkende zu berücksichtigen.

Zusammenfassung

Bei der Berechnung der Tatzeit-BAK bei Nachtrunkbehauptungen in verkehrsrechtlichen Fällen werden in der Praxis von verschiedenen Gutachtern unterschiedliche Berechnungsmethoden angewandt. Einer dieser Unterschiede betrifft die Dauer des rückrechnungsfreien Zeitraums nach Vortrunkende. Auf der Grundlage theoretischer pharmakokinetischer Überlegungen und experimenteller Erfahrungen wurde festgestellt, dass es bei frühem Nachtrunk ausreicht, den rückrechnungsfreien Zeitraum längstens auf den Zeitpunkt des Nachtrunkendes zu

begrenzen; eine Ausdehnung darüber hinaus ist nicht erforderlich. Daraus resultierend wird eine Vereinheitlichung der Rückrechnungsmethode bei Nachtrunkkonstellationen zur Diskussion gestellt, die auch die Methode der Berechnung der durch den Nachtrunk erklärlichen BAK umfasst.

Schlüsselwörter

rückrechnungsfreier Zeitraum – Widmark Faktor – Nachtrunkangaben – Berechnung – Resorption

Summary

Several experts use different methods to calculate the BAC in the point of the crime in hip flask defence cases in the practice. One of those differences concerns the range of the time lag for back calculation. On the basis of theoretical pharmacokinetic considerations and experimental experiences could be established, that in cases of an early onset “after-drink” it is sufficient to restrict the time lag for back calculation to the end of the “after-drink”. It is not necessary to extend this time range. As a result of those considerations a standardization of the back calculation is discussed. This embraces also the method to calculate the BAC which could explain the “after-drink”.

Keywords

time lag for back calculation – Widmark factor – hip flask defence – calculation – resorption

Literatur

- [1] BGH (1971) Beschluss vom 19.08.1971 (4 StR 574/70) = BGHSt 24, 200
- [2] BGH (1973) Beschluss vom 11.12.1973 (4 StR 130/73) = BGHSt 25, 246 = BA 11 (1974), 136
- [3] Dettling A, Vermesse M, Skopp G, Haffner HT (2014) Zur Treffsicherheit der Berechnung der Tatzeit-BAK in Nachtrunkkonstellationen. Rechtsmedizin 24: 381-386
- [4] Dettling A, Vermesse M, Skopp G, Haffner HT (2014) Zur Berücksichtigung eines rückrechnungsfreien Zeitraums in der Berechnung der Tatzeit-BAK bei Nachtrunkkonstellationen. Rechtsmedizin 25: 40-45
- [5] Heifer U (1970) Sturztrunk und Alkoholanflutungswirkung – aus einem Grundsatzgutachten. Blutalkohol 7: 383-395
- [6] Salger Hk (1989) Zur korrekten Berechnung der Tatzeit-Blutalkoholkonzentration. DRiZ 1989: 174-176
- [7] Seidl S, Jensen U, Alt A (2000) The calculation of blood ethanol concentrations in males and females. Int J Legal Med 114: 71-77
- [8] Ulrich L, Cramer Y, Zink P (1987) Die Berücksichtigung individueller Parameter bei der Errechnung des Blutalkoholgehaltes aus der Trinkmenge. Blutalkohol 24: 192-198
- [9] Wolf M, Wiens N (1982) Zum Verlauf der Blutalkoholkurve im niedrigen Konzentrationsbereich. Beitr Gerichtl Med 40: 63-67

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. H.-Th. Haffner
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universität Heidelberg
Voßstr. 2, Geb. 4040
69115 Heidelberg
Email: hans.haffner@med.uni-heidelberg.de

Richter am Bundesgerichtshof

ULRICH FRANKE

Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht^{*})

Jurisdiction concerning traffic law – an overview 2014/2015^{*})

A. Vorbemerkung

Dieser Beitrag gibt zunächst einen Überblick über wichtige Entscheidungen zum Straßenverkehrsstrafrecht. Im Vordergrund steht dabei die Rechtsprechung des für diese Materie zuständigen 4. Strafsenats des BGH. Einige grundsätzliche Entscheidungen aus der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte, soweit sie sich mit Fragen der Fahrerlaubnisentziehung wegen Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss berauschender Mittel befassen, werden ebenfalls dargestellt. Die Übersicht umfasst mit einer Ausnahme¹⁾ Entscheidungen aus dem Zeitraum von Ende 2013/Anfang 2014 bis Mitte 2015.

B. Materielles Verkehrsstrafrecht

I. Allgemeines – der öffentliche Verkehrsraum

Das Verkehrsrecht lebt, soweit es den Straßenverkehr betrifft, von seinem sachlichen Geltungsbereich, dem öffentlichen Straßenraum. Den Verkehr in diesem Raum zu schützen, ist Zweck nahezu aller Normen dieser Rechtsmaterie. Nach herkömmlicher Ansicht werden mit dem Begriff des öffentlichen Verkehrs- bzw. Straßenraums zunächst einmal alle Verkehrsflächen erfasst, die nach dem Wegerecht des Bundes und der Länder oder der Kommunen dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind.²⁾ Eine solche Widmung wird man anhand objektiver Kriterien im Einzelfall leicht feststellen können. Darüber hinaus ist ein Verkehrsraum aber auch dann öffentlich, wenn er ohne Rücksicht auf eine Widmung und ungeachtet der Eigentumsverhältnisse entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch tatsächlich so genutzt wird.³⁾ Wann gemessen an diesen Voraussetzungen etwa eine Autowaschanlage, eine Tankstelle, ein Parkhaus, ein Kunden- oder Besucherparkplatz, eine Tiefgarage oder ein Werksgelände zum öffentlichen Verkehrsraum gehören, zu dieser Frage hat sich eine inzwischen umfangreiche Kasuistik entwickelt.⁴⁾ Dass sich genaues Hinschauen hier auch noch in der Revisionsinstanz lohnen kann, beweist der folgende Fall:⁵⁾

Der Angeklagte war mit seinem Mietwagen nach langer Rückfahrt aus dem Urlaub müde in seinem Heimatort angekommen und wollte das Fahrzeug unbedingt noch am selben Abend – es war kurz vor Geschäftsschluss – in der für ihn zuständigen Niederlassung der Autovermietung zurückgeben. Nachdem er den Wagen ausgeladen hatte, begab er sich zum Geschäftslokal der Autovermietung und parkte das Fahrzeug auf dem durch eine unverschlossene Zufahrt erreichbaren gepflasterten Hof vor dem Eingangsbereich des Büros. Die Rücknahme des Fahrzeugs wurde ihm von der im Geschäftsraum anwesenden Mitarbeiterin der Autovermietung indes unter Hinweis auf das bereits heruntergefahrenere Computersystem verweigert. Der Angeklagte insistierte, wurde energischer, lauter – jedoch ohne Erfolg. Daraufhin beschloss er, die Dinge auf seine Weise zu regeln. Er verließ den Geschäftsraum der Autovermietung, rannte die wenigen Stufen zum Hof hinunter, stieg in das Mietfahrzeug und

^{*}) Der Verfasser ist seit 2009 Mitglied des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs.

startete den Motor. Mit Vollgas und unter Überwindung des Höhenunterschiedes durchbrach er die Glasscheibe zum Geschäftslokal und brachte das Auto erst unmittelbar vor dem Tresen zum Stehen. Vor den Augen der Angestellten, die im letzten Moment zur Seite gesprungen, aber von einem herumfliegenden Glassplitter am Arm getroffen war, stieg der Angeklagte aus, legte Wagenpapiere und Zündschlüssel wortlos auf den Tisch und verließ den Tatort.

Das Landgericht verurteilte den Angeklagten unter anderem wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr. Diese Verurteilung konnte nicht bestehen bleiben. Nicht jede Tathandlung, die vom öffentlichen Straßenraum ausgeht, so der Senat, erfüllt den objektiven Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr. Zwar werde die Anwendbarkeit der Strafvorschrift nicht schon dadurch ausgeschlossen, dass die konkrete Gefahr oder gar der Schaden außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums eintritt, etwa dann, wenn der Täter sein Opfer bereits von der öffentlichen Straße aus mit dem Fahrzeug verfolgt, aber erst außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums erfasst. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass sich das Opfer in dem Zeitpunkt, in dem der Täter zur Verwirklichung des Tatbestandes der Straßenverkehrgefährdung durch zweckwidrigen Einsatz des Fahrzeugs als Waffe oder Schadenswerkzeug unmittelbar ansetzt, also im Versuchsstadium, (noch) im öffentlichen Raum befindet, die abstrakte Gefahr also noch im öffentlichen Verkehrsraum entsteht. Daran fehlte es hier, da sich das potentielle Opfer, die Angestellte der Autovermietung, zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt in den Geschäftsräumen und damit außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums aufhielt.

II. Zu den einzelnen Tatbeständen

1. § 315b StGB

a) Inneneingriff

Der wegen seines dreistufigen Aufbaus⁶⁾ anspruchsvolle und deshalb besonders fehleranfällige Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr beschäftigt die Rechtsprechung in wiederkehrender Regelmäßigkeit. Dabei kommt den Fällen des sog. verkehrsfremden Inneneingriffs besondere Bedeutung zu. Es handelt sich dabei um Konstellationen, in denen ein Kraftfahrzeug zweckentfremdet als Waffe oder Schadenswerkzeug eingesetzt wird. Zu prüfen ist eine Strafbarkeit nach § 315b StGB etwa beim Abdrängen eines verfolgenden Polizeifahrzeugs, beim Rammen eines vorausfahrenden Fahrzeugs oder bei der – vorzugsweise nächtlichen – „Geisterfahrt“, um in Suizidabsicht einen Unfall herbeizuführen.⁷⁾ Der 4. Strafsenat des BGH hatte in diesem Zusammenhang folgenden Fall zu entscheiden:⁸⁾

Der Täter befuhr mit seinem Pkw eine innerstädtische Straße, als er auf der gegenüberliegenden Straßenseite seine Ehefrau erblickte, die sich kurz zuvor von ihm getrennt hatte, und die auf dem Bürgersteig einen Kinderwagen mit dem zweijährigen Enkel schob. Er fasste spontan den Entschluss, mit seinem Fahrzeug auf seine Frau zuzufahren. Er bremste daher zunächst ab, lenkte den Pkw dann über die Gegenfahrbahn nach links auf den Gehweg und fuhr auf die Geschädigte zu. Unmittelbar vor ihr kam er zum Halten; von Tötungsvorsatz war demnach nicht auszugehen. Ob er seine Frau dabei mit dem Fahrzeug erfasste, konnte das Landgericht nicht feststellen. Entweder auf Grund einer Berührung mit dem Fahrzeug oder wegen eines Gleichgewichtsverlusts nach einer Ausweichbewegung kam die Geschädigte zu Fall und zog sich eine Prellung am Bein zu.

Das Landgericht hatte angenommen, der Angeklagte habe eine solche Verletzung als Folge des Sturzes bei einem der beiden nach den Feststellungen möglichen Geschehensverläufe im Sinne eines bedingten Schädigungsvorsatzes billigend in Kauf genommen. Hingegen sei es ihm nicht darauf angekommen, seine Frau umzufahren. Es verurteilte ihn

wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit vorsätzlicher Körperverletzung.

Vor dem Hintergrund der ständigen Rechtsprechung des Senats zu den Anforderungen an die Darlegung der Voraussetzungen des § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB konnte diese Verurteilung keinen Bestand haben. Bezugspunkt der Urteilsgründe sind in diesem Fall zwei Tatbestandsmerkmale, die konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen (oder: dieselbe Gefahr für eine Sache von bedeutendem Wert) und der bedingte Schädigungsvorsatz des Täters. Die Tathandlung muss danach über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus zu einer kritischen Situation geführt haben, in der – was nach allgemeiner Lebenserfahrung aufgrund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache im Sinne eines "Beinahe-Unfalls" so stark beeinträchtigt war, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht.⁹⁾ Bei Vorgängen im fließenden Verkehr muss zu einem bewusst zweckwidrigen Einsatz eines Fahrzeugs in verkehrsfeindlicher Absicht hinzukommen, dass das Fahrzeug mit zumindest bedingtem Schädigungsvorsatz missbraucht wurde.¹⁰⁾ Diese Voraussetzungen muss der Tatrichter in den Urteilsgründen im Einzelnen belegen, was im zu entscheidenden Fall nicht hinreichend geschehen war. Da die Strafkammer nicht feststellen konnte, dass der Angeklagte seine Ehefrau mit dem Fahrzeug angefahren und sich diese hierdurch die Beinverletzung zugezogen hatte, durfte es von dieser Sachverhaltsalternative nicht ausgehen. Da die Geschädigte angegeben hatte, auf das Fahrmanöver des Angeklagten frühzeitig aufmerksam geworden zu sein und den auf sie zufahrenden Pkw frühzeitig bemerkt zu haben, hätte sich die Strafkammer mit dem Erfordernis einer konkreten Gefährdung eingehender auseinandersetzen müssen. Dazu wären Feststellungen zu der vom Angeklagten gefahrenen Geschwindigkeit und zum Abstand zwischen Fahrzeug und Geschädigter im Zeitpunkt des Anhaltens hilfreich gewesen. Da der Angeklagte auch nicht schnell gefahren sei, stehe der für die Tatbestandsverwirklichung ebenfalls notwendige Schädigungsvorsatz gleichermaßen in Frage.

b) Provozierte Unfälle

Die zweite, häufig vorkommende Fallkonstellation betrifft die absichtlich herbeigeführten Unfälle im Straßenverkehr zwecks Schädigung der Haftpflichtversicherung des angeblichen Schädigers.¹¹⁾

Soll ein tatrichterliches Urteil in solchen Fällen im Revisionsverfahren nicht nur hinsichtlich des – meist gewerbsmäßig ausgeführten – Betruges zum Nachteil der jeweiligen Haftpflichtversicherung Bestand haben, sondern auch hinsichtlich des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr der Nachprüfung standhalten, muss der Tatrichter in jedem Einzelfall eine Tathandlung feststellen, durch die eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs herbeigeführt worden ist, dass sich die abstrakte Gefahrenlage zu einer konkreten Gefährdung von Leib und Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert (Mindesthöhe des Fremdschadens: 750,00 €) verdichtet hat.¹²⁾ Dazu bedarf es im Regelfall der Mitteilung des jeweiligen Anschaffungs- bzw. Zeitwerts des Fahrzeugs des Unfallgegners sowie der gegenüber der jeweiligen Haftpflichtversicherung geltend gemachten Schadenspositionen. Das reicht aber keinesfalls aus: Mitgeteilt werden müssen auch die jeweils konkret eingetretenen Fremdschäden, ferner der Hergang der Kollision sowie das individuelle Schadensbild, so dass auch der Schluss auf weitere,

konkret drohende Schäden möglich ist. Geht es um Schäden an Leib und Leben, sind regelmäßig die gefahrenen Geschwindigkeiten, die zurückgelegten Wegstrecken und die konkreten Positionen der beteiligten Fahrzeuge von Interesse.

2. § 223 StGB

a) Voraussetzungen einer Körperverletzung

Nicht selten tritt zu einer Verurteilung nach § 315b StGB eine solche wegen Körperverletzung Tateinheitlich hinzu. Selbst dann, wenn Letztere im Hinblick auf den anzuwendenden Strafrahmen gemäß § 52 Abs. 2 Satz 1 StGB nicht relevant wird, kann der Tatrichter die Tateinheitliche Verwirklichung verschiedener Straftatbestände straferschwerend berücksichtigen.¹³⁾ Hat der Inneneingriff beim Opfer zu einer Verletzung geführt, ist der objektive Tatbestand des § 223 Abs. 1 StGB unproblematisch erfüllt. Es sind aber auch Fälle denkbar, in denen gerade im Straßenverkehr die Feststellung eines tatbestandsmäßigen Verletzungserfolgs auf nicht unerhebliche Schwierigkeiten stößt. Dies gilt für die körperliche Misshandlung schon deshalb, weil es für die gemeinhin vorausgesetzte Erheblichkeit an einem objektivierbaren Maßstab fehlt, die Bewertung also überwiegend der Rechtsprechung im Einzelfall überlassen bleibt.¹⁴⁾ Einen Versuch der Objektivierung hat die Judikatur insoweit unternommen, als für den Körperverletzungserfolg nicht die persönliche Befindlichkeit des Opfers, sondern die Sicht des objektiven Beobachters maßgebend sein soll, individuelle Faktoren also nur Bedeutung erlangen sollen, wenn sie objektivierbar sind.¹⁵⁾ Ferner sollen ganz untergeordnete Beeinträchtigungen vom Tatbestand nicht erfasst werden.¹⁶⁾ Dass derartige abstrakte Differenzierungen im Einzelfall nur von eingeschränkter Tauglichkeit sind, zeigt die Rechtsprechung bei der Herausbildung von tragfähigen Kriterien für die Feststellung einer Gesundheitsbeschädigung in der für den Bereich der Straßenverkehrsdelikte bedeutsamen Fallgruppe des Hervorrufens psychisch vermittelter Beeinträchtigungen. Regelmäßig reichen bloß psychische Empfindungen nicht aus, um einen Körperverletzungserfolg zu begründen.¹⁷⁾ Bei einer psychischen Einwirkung liegt eine tatbestandsmäßige Körperverletzung erst dann vor, wenn ein pathologischer, somatisch-objektivierbarer Zustand hervorgerufen worden ist, der vom Normalzustand nachteilig abweicht.¹⁸⁾ Dass diese Abgrenzung auch bei der zivilrechtlichen Seite der Abwicklung solcher Taten eine erhebliche Rolle spielen kann, zeigt auch die Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs zur Gesundheitsverletzung bei sog. Schockschäden, gerade bei Unfällen im Straßenverkehr.¹⁹⁾ Bloß emotionale Reaktionen auf Aufregungen und Stresssituationen wie etwa starke Gemütsbewegungen oder andere Erregungszustände stellen – auch strafrechtlich gesehen – keinen pathologischen Zustand und damit keine Gesundheitsbeschädigung dar.²⁰⁾ Dies gilt auch bei Angstzuständen, sofern sie als kurzfristige, normale Reaktion auf eine Bedrohung hervorgerufen werden.²¹⁾ Hier zeigen sich in Grenzbereichen Überschneidungen mit dem Problem der Zwangswirkung bei § 240 StGB.

b) § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB

Immer wieder steht die Rechtsprechung vor der rechtlichen Bewertung der folgenden Fallkonstellation:²²⁾

Der Täter fuhr mit seinem Pkw von hinten absichtlich auf das von dem Geschädigten gesteuerte Motorrad auf, wodurch dieser stürzte. Durch den Sturz erlitt dieser einen Rippenbruch und andere Verletzungen.

In einem solchen Fall wie auch dann, wenn das Opfer im Gefolge einer Tat etwa wegen der hohen Fahrzeuggeschwindigkeit nach einer Kollision auf der Motorhaube „mitgenommen“ und verletzt wird, liegt es nahe, an eine Verurteilung wegen gefährlicher Körperverletzung im Sinne von § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB zu denken. Eine gefährliche Körperverletzung „mittels“ eines anderen gefährlichen Werkzeugs begeht aber nur, wer seinem Opfer die Verletzung durch ein von außen unmittelbar auf den Körper einwirkendes gefährliches Tatmittel beibringt.²³⁾ Ein fahrendes Kraftfahrzeug, das zur Verletzung einer Person eingesetzt wird, ist zwar regelmäßig als ein solches gefährliches Werkzeug anzusehen. Wird eine Person durch gezieltes Anfahren zu Fall gebracht, kann darin aber nur dann eine gefährliche Körperverletzung liegen, wenn bereits durch den Anstoß eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung des körperlichen Wohlbefindens und damit eine körperliche Misshandlung ausgelöst worden ist. Erst infolge des anschließenden Sturzes erlittene Verletzungen sind dagegen nach der ständigen Rechtsprechung des Senats nicht auf den unmittelbaren Kontakt zwischen Kraftfahrzeug und Körper zurückzuführen. Eine Verurteilung nach § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB kann allein darauf nicht gestützt werden.²⁴⁾

3. § 277 StGB

In dem folgenden, vom OLG Stuttgart entschiedenen Fall²⁵⁾ kam es zur Anwendung einer praktisch sonst nicht sehr bedeutenden Strafvorschrift:

Im Zeitraum von mehreren Jahren boten die Angeklagten einer Vielzahl von Personen unter Vorspiegelung, sie seien Psychotherapeuten, kostenpflichtige MPU-Vorbereitungskurse zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis an, wobei sie eine hundertprozentige Bestehensgarantie gewährleisteten. Sie bescheinigten dem jeweiligen Probanden tatsächlich nicht stattgefundene psychotherapeutische Sitzungen. In den Fällen, in denen Blut- und Urinscreenings für das Bestehen der MPU erforderlich waren, scannten sie illegal beschaffte Originalbefunde in einen Computer ein und trugen unter anderem nachträglich weitere Screenings ein oder veränderten die Daten der tatsächlich abgelegten Screenings zu Gunsten der Probanden. So wurden die Gutachter der MPU-Stellen getäuscht, weil diese glaubten, die jeweiligen Probanden würden tatsächlich abstinent leben.

Das OLG Stuttgart bestätigte auf Revision der Staatsanwaltschaft deren Rechtsauffassung, bei den hergestellten Bescheinigungen handle es sich um unrichtige Gesundheitszeugnisse i. S. d. §§ 277, 279 StGB, und hob das freisprechende Urteil der Tatsacheninstanz auf. Die Voraussetzungen dieses Tatbestandsmerkmals erforderten lediglich die Bescheinigung über den gegenwärtigen Gesundheitszustand eines Menschen, über frühere Krankheiten sowie ihre Spuren und Folgen oder über Gesundheitsaussichten unter Einschluss von Angaben tatsächlicher Natur. Der Wortlaut der Strafvorschriften erfordere keine Einengung auf rein diagnostische Aussagen; dies liefe dem Normzweck des umfassenden Schutzes des Rechtsverkehrs im Umgang mit Medizinalbescheinigungen zuwider.²⁶⁾ Das OLG bezweifelte allerdings die nach § 279 StGB erforderliche Behördeneigenschaft²⁷⁾ der beim TÜV angesiedelten Begutachtungsstelle für Fahreignung und gab dem neuen Tatrichter auf, dazu weitere Ermittlungen anzustellen.

4. § 316a StGB

Die kriminalpolitische Bedeutung dieses Straftatbestandes wird in großen Teilen des Schrifttums insgesamt sehr zurückhaltend beurteilt.²⁸⁾

In einem vor kurzem ergangenen Urteil²⁹⁾ hatte sich der 4. Strafsenat des BGH mit einem im Schrifttum umstrittenen Aspekt des Tatbestandes zu befassen. Folgenden Sachverhalt hatte das Landgericht festgestellt:

Die drei Angeklagten folgten, einer gemeinsamen Absprache entsprechend, mit einem Pkw einem mit teuren elektronischen Geräten beladenen Lkw, der von dem Geschädigten auf einer Bundesautobahn geführt wurde. Kurz vor einem Rastplatz setzte sich das Fahrzeug der Angeklagten auf der linken Fahrspur neben dem Lkw. Der am Steuer sitzende Täter betätigte die Hupe und sein Beifahrer gab dem Geschädigten durch Handzeichen zu verstehen, er sollte rechts herausfahren. Dieser nahm – wie von den Tätern beabsichtigt – an, dass es sich um eine Polizeistreife in Zivil handelte und eine Fahrzeugkontrolle durchgeführt werden sollte. Er lenkte seinen Lkw daher auf den Rastplatz, hielt an und stellte den Motor ab. Einer der Angeklagten stieg aus dem inzwischen ebenfalls dort angekommenen Pkw aus, ging auf die Fahrertür des Lasters zu und rief: „Polizeikontrolle! Die Papiere bitte!“. Während der Geschädigte nach der Fahrzeugpapieren griff, streifte sich der eine Täter eine Unterziehaube über das Gesicht, öffnete die Fahrertür und bedrohte den Geschädigten mit einer nicht geladenen Pistole. Er zwang ihn, den Platz frei zu machen und sich in das Bett der Fahrerkabine zu legen. Der Täter stieg zu, fuhr den Lkw an eine verabredete Stelle, wo die Fracht (Wert: 450.000 €!) von den Mittätern umgeladen wurde.

Mit ihrer Revision beanstandete die Staatsanwaltschaft, dass die Täter nicht wegen räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer verurteilt wurden. Das Rechtsmittel hatte Erfolg.

Zu prüfen hatte der Senat, ob die Täter einen Angriff auf die Entschlussfreiheit des Geschädigten verübt hatten. Angriff ist jede unmittelbar auf die Verletzung der genannten Rechtsgüter gerichtete Handlung, gleichviel, ob sie aus dem Fahrzeuginneren oder von außen erfolgt.³⁰⁾ Während die Frage, ob die für den Angriff erforderliche Tathandlung auch in der Anwendung von List oder Täuschung bestehen kann, früher in Rechtsprechung und Schrifttum weitgehend bejaht wurde,³¹⁾ verfolgt die neuere Rechtsprechung, die sich enger am Schutzzweck der Vorschrift orientiert, insoweit eine restriktive Linie und verlangt in jedem Fall das Hinzutreten eines nötigen Elements, dass das Tatopfer wahrgenommen haben muss.³²⁾ Die feindliche Willensrichtung des Täters muss sein Opfer dabei nicht erkannt haben. Diese restriktive Ansicht verdient auch deshalb Zustimmung, weil mit der Bedeutung des Wortes „Angriff“ eine auf bloße Täuschung angelegte Handlung nur schwer zu vereinbaren ist. Konsequenter hat der Senat das Tatbestandsmerkmal des Angriffs im Fall der vorgetäuschten Autopanne ebenso verneint wie bei der Angabe eines falschen Fahrzieles durch einen vermeintlichen Fahrgast, um einen Taxifahrer in eine Situation zu bringen, in der ein Raub durchgeführt werden soll. Hiervon abzugrenzen sind aber Fälle, wo die zu beurteilende Handlung objektiv eine nötigungsgleiche Wirkung hat. Es kommt hierfür nicht darauf an, ob diese Wirkung vorgetäuscht ist oder ob der Genötigte von einer Rechtswidrigkeit der Einwirkung ausgeht. Der Senat hat daher im vorliegenden Fall einen Angriff im Sinne des § 316a StGB bejaht: Dem Fahrzeugführer ist – ähnlich wie bei der Konstellation mit einer Straßensperre – gegenüber der Einwirkung durch das Haltezeichen eines Polizeibeamten kein Ermessen eingeräumt. Er ist vielmehr bei Androhung einer Geldbuße nach § 49 Abs. 3 Nr. 1 StVO verpflichtet, derartigen Haltezeichen Folge zu leisten. Der Geschädigte sollte das Haltezeichen im vorliegenden Fall als derartige polizeiliche Weisung verstehen und hatte dies auch getan. Dass die Täter Zivilkleidung trugen und die Kontrolle nur vortäuschten, steht dem nicht entgegen. Damit ist für die Mehrzahl der insoweit problematischen Fälle³³⁾ der Einwirkung auf die Entschlussfreiheit auch die im Schrifttum kontrovers diskutierte Frage beantwortet, ob für die Strafbarkeit wegen eines vollendeten Delikts der tatbestandsmäßige Angriff bereits zu einer Gefährdung eines der geschützten Rechtsgüter geführt haben muss.³⁴⁾ Dies ist mit Rücksicht auf den Schutzzweck der Vorschrift für alle Varianten des Angriffs zu bejahen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Bestrebens des Gesetzgebers des 6. StrRG, die im alten Recht vorgesehene Gleichstellung von Versuch und Vollendung zu beseitigen.³⁵⁾

5. Straßenverkehr und Alkohol/berauschende Mittel

Die rechtliche Beurteilung der Auswirkungen einer alkoholischen Beeinflussung des Täters bei der Tatausführung (oder einer solchen durch andere Rauschmittel) gehört zum Tagesgeschäft des Tatrichters und des Revisionsrichters gleichermaßen. Liegt bei den Straftaten der allgemeinen Kriminalität der Schwerpunkt auf der Frage der Schuldfähigkeit³⁶⁾, geht es bei den Straßenverkehrdelikten um die Beurteilung der Fahr(un)sicherheit.

a) § 24a StGB

Zum Freispruch von einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG kam es in einem vom Thüringer OLG entschiedenen Fall.³⁷⁾

Bei dem Betroffenen waren in einer nach einer Autofahrt entnommenen Blutprobe 0,6 ng/ml THC und 6,9 ng/ml Amphetamin festgestellt worden. Das Amtsgericht verhängte wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG eine Geldbuße in Höhe von 500 € und ein einmonatiges Fahrverbot.

Das OLG führte aus, dass der objektive Tatbestand der Vorschrift in keinem Fall erfüllt sei, wenn die festgestellte Konzentration der Substanz eines berauschenden Mittels im Blut des Betroffenen deren jeweiligen analytischen Grenzwert unterschreite. Dies gelte selbst bei vermeintlichem Vorliegen rauschmitteltypischer Ausfallerscheinungen. Ob eine die Fahrsicherheit beeinträchtigende Drogenwirkung überhaupt noch möglich sei, sei in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung danach zu bemessen, ob der für die jeweilige Substanz der von der sachverständigen Grenzwertkommission empfohlene so genannte analytische Grenzwert erreicht sei. Daran sei festzuhalten.

Hinzuweisen bleibt in diesem Zusammenhang auf die ständige Rechtsprechung des BGH, wonach der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit im Sinne von § 316 StGB nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden kann. Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben würden, bei Blutwirkstoffkonzentrationen oberhalb eines bestimmten Grenzwertes ohne Weiteres auf eine rauschmittelbedingte Fahrunsicherheit zu schließen, bestehen nach wie vor nicht. Es bedarf daher weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen, die im Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des betreffenden Kraftfahrzeugführers soweit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig gewesen ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.³⁸⁾

b) § 315c StGB

Für die Beurteilung der Frage, ob ein Fahrzeugführer noch in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen, kommt dem Fahrfehler als Beweisanzeichen eine besondere Bedeutung zu.³⁹⁾ Im Regelfall wird der Fahrfehler auch auf die alkoholische Beeinflussung zurückzuführen sein; gleichwohl kann für den Tatrichter bei der Annahme eines solchen Zusammenhangs je nach den Umständen des Falles Vorsicht geboten sein. Ergreift beispielsweise ein Fahrer, der unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln steht, vor einer Polizeikontrolle die Flucht, weil er nicht gefasst werden will, bedarf die Annahme eines solchen Zusammenhangs besonderer Darlegung; die unangepasste Geschwindigkeit etwa, die dann auch noch zu einer Kollision führt, kann ihren Grund auch (ausschließlich) darin haben, dass der Täter möglichst schnell entkommen will.⁴⁰⁾ Häufig ist in solchen Fällen der tatsächliche Ursachenzusammenhang nicht aufklärbar, was den Tatrichter vor weitere Probleme stellt. Dazu folgender Fall:⁴¹⁾

Der mit einer BAK von 2,27 Promille alkoholisierte Angeklagte fuhr bei Dunkelheit auf einer vierspurigen Bundesstraße mit einer Mittelleitplanke. An einer nicht näher feststellbaren Stelle gelangte er auf die Überholspur der Gegenfahrbahn. Dort näherte sich der Geschädigte mit etwa 75 km/h, der gerade einen anderen Pkw überholt hatte. Beide Fahrer lenkten ihre Fahrzeuge noch auf die Fahrbahnmitte und stießen dort ungebremst zusammen. Die Beteiligten trugen erhebliche Verletzungen davon.

Das Landgericht verurteilte u. a. wegen vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung; der Angeklagte sei infolge eines alkoholbedingten Fahrfehlers auf die Gegenfahrbahn gelangt. Dem stand aber entgegen, dass die Strafkammer die näheren Umstände, unter denen der Angeklagte auf die Gegenfahrbahn geraten war, letztlich nicht genau aufklären konnte. In diesem Zusammenhang fand sich in den Urteilsgründen die aus revisionsrechtlicher Sicht bedenkliche Formulierung, wonach die Strafkammer die Möglichkeit eines Handelns in Suizidabsicht „nicht als zweifelsfrei erwiesen“ ansehen konnte. 99 % der Fälle, in denen im Revisionsverfahren eine Verletzung von § 261 StPO gerügt wird, weil der Tatrichter gegen den Zweifelssatz verstoßen haben soll, sind erfolglos. Dass das Tatgericht Zweifel hätte haben müssen, ist völlig unerheblich, wenn die Urteilsgründe solche nicht ergeben. Hier aber hatte das Landgericht Zweifel, das Urteil musste daher aufgehoben werden.

c) § 316 StGB

Welche Voraussetzungen hinsichtlich des intellektuellen und des voluntativen Vorsatzelements müssen vorliegen, um bedingten Vorsatz bei einer Trunkenheitsfahrt im Sinne von § 316 StGB bejahen zu können? Ein ganz unspektakulärer, nahezu alltäglicher Fall hat zu einem Urteil des Senats geführt, dass sich mit dieser Frage gerade auch vor dem Hintergrund der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte grundsätzlich beschäftigt.⁴²⁾ Zum Sachverhalt:

Der alkoholranke Angeklagte hielt sich am Tattag vormittags in erheblich alkoholisierten Zustand im Kneipenviertel einer deutschen Großstadt auf. Nach einer verbalen Auseinandersetzung mit unbekannt gebliebenen Personen, bei der er sich bei 12 °C Außentemperatur die Oberbekleidung vom Körper riss, setzte er sich in einen Pkw und fuhr mit diesem mit nicht angepasster Geschwindigkeit mehrfach über ein privates Hofgelände, wobei er das Fahrzeug wiederholt mit Handbremsenkehren und quietschenden Reifen wendete. Dabei fuhr er auch auf einen im Inneren eines Werktores stehenden Zeugen zu. Obwohl die unbekannt gebliebene Personengruppe den Angeklagten wegen seiner Alkoholisierung mehrfach aufzuhalten versuchte, verließ der Angeklagte mit dem Fahrzeug das Gelände und befuhr öffentliche Straßen, bis er durch Polizeibeamte gestoppt werden konnte. Eine nach der Tat entnommenen Blutprobe ergab eine BAK von 1,24 Promille.

Das Landgericht verurteilte ihn wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr bei erheblich verminderter Schuldfähigkeit. Er habe nicht nur gewusst, dass er nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis gewesen sei, sondern habe auch zumindest billigend in Kauf genommen, dass er infolge seiner alkoholischen Beeinflussung nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Der bedingte Vorsatz ergebe sich schon, so die Strafkammer, aus dem Umstand, dass die unbekannt gebliebenen Personen gerade auch wegen seiner Alkoholisierung versucht hätten, den Angeklagten aufzuhalten. Der Senat hob das Urteil hinsichtlich der Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis auf und führte zur Begründung u. a. aus:

„Vom Vorliegen eines bedingten Vorsatzes muss sich der Tatrichter – wie vom Vorliegen der übrigen Tatbestandsmerkmale auch – auf der Grundlage einer Gesamtschau aller objektiven und subjektiven Tatumstände überzeugen (§ 261 StPO) ... Zwar gibt es keinen naturwissenschaftlich oder medizinisch gesicherten Erfahrungssatz, dass derjenige, der eine Alkoholmenge trinkt, die zu einer die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit

übersteigenden Blutalkoholkonzentration führt, seine Fahruntüchtigkeit auch erkennt ... Bei der Prüfung der Frage, ob ein Fahrzeugführer den Tatbestand des § 316 StGB bedingt vorsätzlich verwirklicht hat, ist aber eine solche Blutalkoholkonzentration ein gewichtiges Beweisanzeichen für das Vorliegen vorsätzlichen Handelns. Diese in Rechtsprechung und Schrifttum (eingehende Nachweise bei LK-StGB/König, 12. Aufl., § 316 Rn. 191 ff.) nahezu einhellig vertretene Auffassung ist dabei gleichbedeutend mit dem – selbstverständlichen – Verweis auf den Grundsatz der freien richterlichen Beweiswürdigung des § 261 StPO, wonach der Tatrichter den Grad der Alkoholisierung mit dem ihnen zukommenden Gewicht – für sich genommen oder zusammen mit anderen Indizien – in seine Überzeugungsbildung vom Vorliegen bedingt vorsätzlichen oder fahrlässigen Handelns einzubeziehen hat. Der Tatrichter ist deshalb durch § 261 StPO nicht gehindert anzunehmen, dass eine Blutalkoholkonzentration um so eher für eine vorsätzliche Tat spricht, je höher sie ist (vgl. BGH, Beschluss vom 25. August 1983 – 4 StR 452/83, VRS 65, 359, 361). Er muss sich jedoch bewusst sein, dass er sich lediglich auf ein (widerlegbares) Indiz stützt, dass zwar wichtig ist, aber im Einzelfall der ergänzenden Berücksichtigung anderer Beweismomente bedürfen kann. Will er die Annahme bedingten Vorsatzes damit begründen, dass ein Täter mit einer hohen Blutalkoholkonzentration im allgemeinen weiß, dass er große Mengen Alkohol getrunken hat, so dass sich ihm die Möglichkeit einer Fahruntüchtigkeit aufdrängt, muss er erkennen lassen, dass er lediglich einen Erfahrungssatz mit einer im konkreten Fall widerlegbaren Wahrscheinlichkeitsaussage zur Anwendung bringt, nicht aber einen wissenschaftlichen Erfahrungssatz (vgl. dazu BGHR StPO § 261 Erfahrungssatz 2). Es ist deshalb einerseits nicht ausgeschlossen, dass der Vorwurf bedingt vorsätzlichen Handelns trotz Aufnahme einer erheblichen Alkoholmenge im konkreten Fall – etwa wegen eines länger zurückliegenden Zeitraums der Alkoholaufnahme oder bei Konsum von Mixgetränken mit unbekanntem Alkoholanteil – als entkräftet angesehen werden kann ... Andererseits kann, wenn keine Besonderheiten vorliegen, auch im Einzelfall schon allein die Aufnahme einer in die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille nur knapp überschreitende Alkoholmenge dem Tatrichter die Überzeugung von einer vorsätzlichen Tatbegehung verschaffen ...“

Mit diesen grundlegenden Ausführungen zu den Anforderungen an die Überzeugungsbildung des Tatrichters bei der subjektiven Tatseite des § 316 StGB⁴³⁾ erschöpft sich die Bedeutung dieser Entscheidung allerdings nicht. Denn der 4. Strafsenat erteilt hier auch noch der ständigen Rechtsprechung der Oberlandesgerichte eine Absage, wonach sich bei weit über dem Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegenden Blutalkoholwerten die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit in einer den Vorsatz ausschließenden Weise verringere und (erneut) vorsatzausschließender Glaube an die Fahrtüchtigkeit eintrete.⁴⁴⁾ Diese Auffassung, so der Senat, beruhe auf einem nicht vorhandenen Erfahrungssatz. Eine bei steigender Blutalkoholkonzentration möglicherweise eintretende Selbstüberschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit beseitige nicht die Kenntnis, eine große Menge Alkohol im Blut zu haben und nach den geltenden Regeln deshalb nicht mehr fahren zu dürfen.

III. Strafzumessung

1. Straßenverkehrsstraftat und Strafaussetzung zur Bewährung

An die Prüfung besonderer Umstände im Sinne des § 56 Abs. 2 StGB und der Frage, ob die Verteidigung der Rechtsordnung eine Vollstreckung der Freiheitsstrafe gebietet (§ 56 Abs. 3 StGB), stellt die Rechtsprechung regelmäßig hohe Anforderungen.⁴⁵⁾ In dem hier geschilderten Fall blieb die Verweigerung der Strafaussetzung durch den Tatrichter trotz zahlreicher Milderungsgründe unbeanstandet.⁴⁶⁾

Nach den Feststellungen des Landgerichts nahm der Angeklagte mit seinem Fahrzeug in den frühen Morgenstunden am öffentlichen Straßenverkehr teil. Infolge seiner Alkoholisierung (BAK: mindestens 2,0, maximal 2,69 Promille) nahm er einen vor ihm fahrenden, gut sichtbaren Radfahrer nicht richtig wahr, wiewohl ihm dies möglich war, und kollidierte mit ihm mit einer Geschwindigkeit von mindestens 98 km/h. Der Radfahrer, verheiratet und Vater von drei Kindern, verstarb kurz darauf in Folge der Kollision. Der Angeklagte hätte ihn rechtzeitig wahrnehmen und sein Fahrverhalten darauf einrichten können. Er war im Prozess weitgehend geständig, bereute sein Fehlverhalten und entschuldigte sich bei den Hinterbliebenen. Er wurde bei der Kollision selbst verletzt und ist psychisch stark beeinträchtigt, weshalb er drei Wochen stationär und im Anschluss ambulant behandelt werden musste.

Hatte das Amtsgericht die gegen den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs verhängte Freiheitsstrafe von zwei Jahren noch zur Bewährung ausgesetzt, änderte das Landgericht den Rechtsfolgenauspruch auf Revision der Staatsanwaltschaft und verhängte eine Freiheitsstrafe von einem Jahr und neun Monaten ohne Strafaussetzung zur Bewährung. Die Revision des Angeklagten hatte keinen Erfolg. Es sei, so das OLG Hamm, nicht zu beanstanden, dass das Landgericht besondere Umstände im Sinne des § 56 Abs. 2 StGB verneint und angenommen habe, dass die Verteidigung der Rechtsordnung die Vollstreckung der Freiheitsstrafe gebiete. Zur Begründung wurde ausgeführt:

„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. 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 Landgerichts nicht nur aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.“

2. § 46a StGB

Ob ein Täter-Opfer-Ausgleich auch bei Straßenverkehrsdelikten möglich ist, hatte der 4. Strafsenat des BGH in folgendem Fall zu prüfen:⁴⁷⁾

Der alkoholisierte Angeklagte, der zudem über keine Fahrerlaubnis verfügte, geriet in eine Polizeikontrolle und ergriff die Flucht. Nachdem es der Besatzung eines Streifenwagens gelungen war, das Fahrzeug des Angeklagten anzuhalten, forderte eine Polizeibeamtin, die Geschädigte, den Angeklagten zum Aussteigen auf. Er befolgte diese Aufforderung nicht, sondern rangierte mit den Pkw hin und her, um seine Flucht fortzusetzen. Dabei fuhr er der Beamtin über den rechten Fuß und verursachte am Dienstfahrzeug der Polizei einen erheblichen Sachschaden. Als die Beamtin etwa 4 m vor dem Fahrzeug des Angeklagten stand und ihn unmissverständlich zum Anhalten aufforderte, gab er Vollgas, so dass sich die Geschädigte durch einen Sprung retten musste. Dabei wurde sie von der vorderen Stoßstange des Fahrzeugs des Angeklagten erfasst und leicht verletzt. Nach den Feststellungen des Landgerichts kam es dem Angeklagten allein darauf an, sich der Polizeikontrolle zu entziehen. Die eingetretenen Verletzungen habe er billigend in Kauf genommen. Das Landgericht verurteilte den Angeklagten (im zweiten Rechtsgang) wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung und einer Reihe anderer Delikte zu einer nicht mehr bewährungsfähigen Strafe. Mit seiner auf den Rechtsfolgenauspruch beschränkten Revision beanstandete er insbesondere die Nichtanwendung von § 46a Nr. 1 StGB, obwohl er sich bei der Geschädigten Polizeibeamtin entschuldigt und dass ihr zugesprochene Schmerzensgeld inzwischen bezahlt habe.

Nach dem Wortlaut enthält die Vorschrift über den Täter-Opfer-Ausgleich in beiden Varianten keinerlei Anwendungsbeschränkungen.⁴⁸⁾ Jedoch bedarf es nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs für die Annahme eines solchen Ausgleichs im Sinne von § 46a Nr. 1 StGB eines kommunikativen Prozesses als Zeichen der Übernahme von Verantwortung durch den Täter, wobei das Opfer die Leistung des Täters als friedensstiftenden Ausgleich akzeptieren soll. Damit ist, und dem folgt der Senat zunächst allgemein, die Anwendung auf sog. opferlose Delikte ausgeschlossen:

„§ 315b StGB schützt die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs (BGH, Beschluss vom 8. Juni 2004 – 4 StR 160/04, NStZ 2004, 625; Urteil vom 4. Dezember 2002 – 4 StR 103/02, BGHSt 48, 119, 123; Beschluss vom 23. Mai 1989 – 4 StR 190/89, NJW 1989, 2550; Urteil vom 21. Mai 1981 – 4 StR 240/81, VRS 61, 122, 123; König in: Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Aufl. § 315b Rn. 3 und § 315 Rn. 4 m. w. N.). Dadurch werden die in der Norm aufgezählten Individualrechtsgüter (Leben, Gesundheit und bedeutende Sachwerte der durch den Eingriff betroffenen Verkehrsteilnehmer) faktisch mit geschützt (BGH, Urteil vom 4. Dezember 2002 – 4 StR 103/02, BGHSt 48, 119, 123; SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 315b Rn. 1; König in: Leipziger Kom-

mentar zum StGB, 12. Aufl. § 315b Rn. 3 und § 315 Rn. 5). Auch wenn § 315b StGB voraussetzt, dass sich die durch die tatbestandliche Handlung begründete abstrakte Gefahr für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs zu einer konkreten Gefahr für eines der genannten Individualrechtsgüter verdichtet hat (vgl. BGH, Urteil vom 4. Dezember 2002 – 4 StR 103/02, BGHSt 48, 119, 122; SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 315b Rn. 5) und der Täter bei Eingriffen innerhalb des fließenden Verkehrs mit einem zumindest bedingten Schädigungsvorsatz gehandelt haben muss (BGH, Beschluss vom 5. November 2013 – 4 StR 454/13, NStZ 2014, 86, 87; Beschluss vom 18. Juni 2013 – 4 StR 145/13, VRR 2013, 387, 388; Urteil vom 20. Februar 2003 – 4 StR 228/02, BGHSt 48, 233, 237f.), werden die betroffenen Verkehrsteilnehmer dadurch nicht zum Träger des im Vordergrund stehenden Rechtsguts. Ein zwischen ihnen und dem Täter durchgeführter dialogischer Ausgleichsprozess kann daher grundsätzlich nicht – wie dies von § 46a Nr. 1 StGB vorausgesetzt wird – zu einer Lösung des der Tat zugrunde liegenden Gesamtkonflikts führen (im Ergebnis wie hier LK-StGB/Theune, 12. Aufl., § 46a Rn. 21; MK-StGB/Maier, 2. Aufl., § 46a Rn. 3; NK-StGB/Streng, 4. Aufl., § 46a Rn. 10; Schönke/Schröder/Kinzig/Stree, StGB, 29. Aufl., § 46a Rn. 4a; a. A. Fischer, StGB, 61. Aufl., § 46a Rn. 8; SSW-StGB/Eschelbach, 2. Aufl. § 46a Rn. 20; Kaspar/Weiler/Schlickum, Der Täter-Opfer-Ausgleich, 2014, S. 26 jeweils zu § 315c StGB; Maiwald, GA 2005, 339, 345; Pielsticker, § 46a StGB – Revisionsfalle oder sinnvolle Bereicherung des Sanktionenrechts? 2004, S. 118; Kasperk, Zur Auslegung und Anwendung des § 46a StGB, 2002, S. 65 f.; Schöch, 50 Jahre Bundesgerichtshof, Festgabe aus der Wissenschaft, Bd. IV, 2000, S. 309, 333 f.). Dem steht nicht entgegen, dass nach § 46a Nr. 1 StGB ein gelungener Täter-Opfer-Ausgleich auch schon anzunehmen sein kann, wenn der Täter eine Wiedergutmachung seiner Tat nur zum überwiegenden Teil erreicht oder lediglich ernsthaft erstrebt hat (so aber Pielsticker, § 46a StGB – Revisionsfalle oder sinnvolle Bereicherung des Sanktionenrechts? 2004, S. 118; Kaspar/Weiler/Schlickum, Der Täter-Opfer-Ausgleich, 2014, S. 26). Eine nur zum überwiegenden Teil erreichte oder lediglich erstrebte Wiedergutmachung vermag die Annahme eines erfolgreichen Täter-Opfer-Ausgleichs nach § 46a Nr. 1 StGB nur dann zu rechtfertigen, wenn sie auf der Grundlage umfassender Ausgleichsbemühungen geleistet worden ist (vgl. BGH, Beschluss vom 20. September 2002 – 2 StR 336/02, BGHR StGB § 46a Anwendungsbereich 2). Hieran fehlt es aber, wenn das einbezogene Opfer nicht Träger der in erster Linie verletzten Rechtsgüter ist. Auch kann die gegenüber einem einzelnen individuellen Opfer geleistete Wiedergutmachung nicht als eine Teilwiedergutmachung oder ein Wiedergutmachungsbemühen in Bezug auf andere verletzte Rechtsgüter gedeutet werden, deren Träger nicht in den Ausgleichsprozess einbezogen wurden oder für die es – wie hier in Bezug auf das im Vordergrund stehende Rechtsgut der Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr – keine individualisierbaren Opfer gibt.“

Eine besondere Schwierigkeit ergab sich in dem zu entscheidenden Fall aus dem tateinheitlichen Zusammentreffen des Straßenverkehrsdelikts mit einer gefährlichen Körperverletzung im Sinne des § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB und insoweit ein Täter-Opfer-Ausgleich erfolgt war. Dazu nochmals der 4. Strafsenat:

„Eine Anwendung der Vorschrift des § 46a Nr. 1 StGB in Bezug auf § 315b StGB kam hier auch nicht deshalb in Betracht, weil sich der Angeklagte durch dieselbe Tat im Rechtsinn (§ 52 Abs. 1 StGB) einer gefährlichen Körperverletzung gemäß § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB schuldig gemacht hat und insoweit ein Täter-Opfer-Ausgleich (Entschuldigung und Zahlung von Schmerzensgeld) erfolgt ist. Bezugspunkt für den Täter-Opfer-Ausgleich nach § 46a Nr. 1 StGB ist der konkret verwirklichte Straftatbestand. Hat der Täter – wie hier – tateinheitlich mehrere Delikte begangen, führt dies dazu, dass im Hinblick auf jede der konkurrierenden Gesetzesverletzungen gesondert zu prüfen ist, inwieweit ein die Anwendung von § 46a Nr. 1 StGB ermöglichender Opferbezug besteht und – bejahendenfalls – ob ein gelungener Ausgleich mit dem betroffenen Opfer erfolgt ist. Ist dies lediglich in Bezug auf eines oder mehrere der konkurrierenden Delikte der Fall, kommt dem Täter § 46a StGB als vertypter Strafmilderungsgrund auch nur insoweit zugute. Dem ist entgegengehalten worden, dass bei dieser Sichtweise für einen Täter kein Anreiz mehr für Ausgleichsbemühungen besteht, dem – wie hier – in Tateinheit zu einem dem Täter-Opfer-Ausgleich zugänglichen Delikt auch noch ein zumindest gleichgewichtiges „opferloses“ Delikt zur Last liegt. Der vertypte Strafmilderungsgrund des § 46a StGB müsse in diesen Fällen daher auch für das „opferlose“ Delikt zur Anwendung kommen (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 10. Mai 1996 – 1 Ss 192/95, NJW 1996, 3286 zu § 46a Nr. 2 StGB bei einer Verurteilung wegen Betrugs in Tateinheit mit Urkundenfälschung; LK-StGB/Theune, 12. Aufl., § 46a Rn. 49; dagegen SSW-StGB/Eschelbach, 2. Aufl., § 46a Rn. 23 [keine Milderungsmöglichkeit auch hinsichtlich des opferbezogenen Delikts]; noch weitergehend Kespe, Täter-Opfer-Ausgleich und Schadenswiedergutmachung, 2011, S. 96). Dieser Einwand überzeugt nicht. Wiedergutmachungsleistungen und Ausgleichsbemühungen, die in Bezug auf die Folgen eines tateinheitlich begangenen Delikt erbracht worden sind, dessen Strafandrohung nicht die nach § 52 Abs. 2 Satz 1 StGB Maßgebliche ist, können bei der konkreten Strafzumessung nach § 46 Abs. 2 StGB hinreichend berücksichtigt werden. Einer erweiterten Anwendung von § 46a Nr. 1 StGB bedarf es dazu nicht.“

C. Verfahrensrecht – Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO

Das BVerfG hat in einem Kammerbeschluss, allerdings nur in einem obiter dictum, verfassungsrechtliche Bedenken gegen die weithin praktizierte Verwertung der Ergebnisse von Blutentnahmen ohne vorherige richterliche Anordnung angemeldet.⁴⁹⁾

Im zu Grunde liegenden Fall wurde dem Beschwerdeführer (Bf.), dessen Pupillenreaktion bei einer Verkehrskontrolle auffällig war, nach positivem Drogenschnelltest auf der Grundlage einer lediglich durch die Polizei erfolgten Anordnung eine Blutprobe entnommen, die eine Amphetaminkonzentration von 55,8 ng/ml ergab. Daraufhin wurde dem Bf. unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis der Klasse 3 (nach alter Einteilung) entzogen. Der vom Bf. beschrittene Verwaltungsrechtsweg hatte keinen Erfolg. Die unterlassene Einholung einer richterlichen Entscheidung über die fehlende Blutentnahme auch ohne Gefahr im Verzug bleibe, so der VGH München in seiner ablehnenden Entscheidung über die Zulassung der Berufung⁵⁰⁾, ohne Einfluss auf die Verwertbarkeit, wenn es, wie im zu entscheidenden Fall, auf der Hand liege, dass der Richter einem derartigen Eingriff die Genehmigung nicht hätte versagen können.

Das BVerfG verwarf die Verfassungsbeschwerde mangels hinreichender Substantiierung der gerügten Grundrechtsverletzungen, weshalb, so das Gericht, auch kein Anlass bestehe, die ständige verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung, auf die sich auch die angefochtene Entscheidung des VGH München bezogen hatte, einer verfassungsgerichtlichen Prüfung zu unterziehen. Gleichwohl sah sich das BVerfG zu folgenden Ausführungen veranlasst:

„Auch wenn der in § 81a Abs. 2 StPO gesetzlich angeordnete Richtervorbehalt nicht auf einer verfassungsrechtlichen Vorgabe beruhen mag, bestehen doch aus rechtsstaatlicher (Art. 20 Abs. 3 GG) wie auch grundrechtlicher (Art. 2 Abs. 2 GG) Sicht erhebliche Bedenken gegen eine Praxis, die den gesetzlichen Richtervorbehalt für den Bereich verwaltungsbehördlicher Eingriffsmaßnahmen durch eine großzügige Verwertung rechtswidrig erlangter Beweismittel flächendeckend aushebelt.“

Es ist zu erwarten, dass die Forderung nach Abschaffung des Richtervorbehalts in § 81a Abs. 2 StPO durch diese Ausführungen des BVerfG neuen Auftrieb erhalten wird.⁵¹⁾

D. Rechtsprechung zum Fahrerlaubnisrecht

Einen Schwerpunkt der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zum Recht der Fahrerlaubnis und deren Entziehung bildet die Auslegung von Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) in Fällen des Konsums von Alkohol und anderen Rauschmitteln.

I. Verfassungsmäßigkeit der Regelbewertung von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV

Das BVerfG hat mit Beschluss vom 3. Juli 2014⁵²⁾ die Verfassungsbeschwerde gegen ein Urteil des BVerwG⁵³⁾ nicht zur Entscheidung angenommen, in der die Verfassungsmäßigkeit der zum Verlust der Fahreignung führenden Regelbewertung von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV in Fällen des gelegentlichen Cannabiskonsums mit zusätzlichem Gebrauch von Alkohol bestätigt worden ist. Auch unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sei eine einschränkende Auslegung des Wortlauts der Regelbewertung nicht geboten; eine solche hatte der Verwaltungsgerichtshof in der zu Grunde liegenden Berufungsentcheidung für erforderlich gehalten. Dazu aus den Gründen des Urteils des BVerwG:

„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 stehende Mischkonsum allein – entgegen dem Wortlaut der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nicht zum Verlust der Fahreignung führe, die ja nicht einmal einen durchgreifenden Anhaltspunkt zur Klärung der Fahreignung biete, sondern dazu weitere Besonderheiten in der Person des Betroffenen hinzutreten müssten ... Diesen Ver-

fassungsverstoß folgend das Berufungsgericht aus dem von ihm in einem früheren Verfahren eingeholten Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität München vom 9. 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 FeV in der Person des Konsumenten Besonderheiten bestehen, die befürchten ließen, dass gerade bei ihm ein fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Straßenverkehr zu besorgen sei, wird von Verfassungen wegen nicht gefordert ...“

Die Entscheidung enthält über den einzelnen Fall hinaus auch grundlegende Ausführungen zum Zustandekommen der in der Anlage 4 zur FeV niedergelegten Bewertungen zur jeweiligen Gefahreinschätzung.

II. Zum Begriff des gelegentlichen Cannabiskonsums

In einer Entscheidung aus dem Jahr 2014⁵⁴⁾ war über folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Der Kläger fuhr am 14. Juni 2001 unter Cannabiseinfluss im öffentlichen Straßenverkehr; die Blutprobe ergab eine Konzentration von 2,0 ng/ml THC. Ein Fahreignungsgutachten kam zum Ergebnis, es sei nicht mit erhöhter Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass der Kläger zukünftig ein Fahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln und/oder anderen psychoaktiven Stoffen oder deren Nachwirkungen führen werde. Es wurde davon abgesehen, vom Kläger ein Drogenscreening zu fordern. Am 20. August 2008 wurde der Kläger erneut einer Verkehrskontrolle unterzogen; die bei einer Untersuchung entnommene Blutprobe ergab 1,3 ng/ml THC sowie unter 1,0 ng/ml 11-OH-THC und 16,0 ng/ml THC-COOH.

In seinem Urteil bekräftigt das BVerwG den Grundsatz, wonach nicht jeder bei einem Kraftfahrzeugführer festgestellte THC-Pegel die Annahme fehlender Trennung im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV rechtfertigt. Es billigt insoweit den von den Vorinstanzen angelegten Gefährdungsmaßstab, wonach eine ausreichende Trennung, die eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit noch als hinnehmbar erscheinen lässt, nur dann vorliegt, wenn der Betroffene Konsum und Fahren in jedem Fall in einer Weise auseinander hält, dass durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften unter keinen Umständen eintreten kann. Dies bedeute, dass auch die Möglichkeit einer solchen cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ausgeschlossen sein muss. Die Grenze eines nicht mehr hinnehmbaren Cannabiskonsums sei nicht erst dann überschritten, wenn mit Gewissheit eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit anzunehmen sei oder es zu einer signifikanten Erhöhung des Risikos komme⁵⁵⁾, sondern bereits dann, wenn die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit besteht. Habe der Betroffene in der Vergangenheit ein Kraftfahrzeug unter einem THC-Pegel geführt, bei dem eine Beeinträchtigung seiner Fahrsicherheit möglich war, rechtfertige das nach der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zu Grunde liegenden Bewertung zugleich Zweifel daran, dass er künftig stets die gebotene Trennung von Cannabiskonsum und Fahren beachten werde. Dies wiederum führe zur Verneinung seiner Fahreignung.

III. Konsum sog. harter Drogen

Einem vom Thüringer OVG entschiedenen Fall lag folgender Sachverhalt zu Grunde:⁵⁶⁾

Der betroffene Fahrzeugführer hatte einen Verkehrsunfall verursacht, bei dem festgestellt wurde, dass er unter dem Einfluss harter Drogen stand. Zwei Behandlungen in Fachkliniken wurden durchgeführt. Die Verkehrsbehörde entzog ihm die Fahrerlaubnis unter Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit. Das VG gab dem Antragsteller auf dessen Antrag hin Recht, da es die Erfolgsaussichten in der Hauptsache als offen ansah.

Im Beschwerdeverfahren obsiegte die Straßenverkehrsbehörde. Zur Begründung führte das OVG aus, nach ständiger Rechtsprechung begründe schon der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln in Form sog. harter Drogen die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne der Regelvermutung von § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV. Im Unterschied zum Konsum von Cannabisprodukten sei bei harten Drogen von einer erheblich höheren Toxizität auszugehen und damit von einem größeren Suchtpotenzial. Ob Ausfallerscheinungen erkennbar waren, sei ohne Bedeutung. Der Drogenkonsum rechtfertige die Entziehung der Fahrerlaubnis erst dann nicht mehr, wenn der Betreffende im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt der letzten Behördenentscheidung überprüfbar nachgewiesen habe, dass er über einen langen Zeitraum – gemäß Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV – keine Drogen mehr zu sich genommen habe und deshalb aus dem früheren Konsum nicht mehr auf eine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden könne. Neben den körperlichen Befunden sei dafür wesentliches Kriterium das Vorliegen eines tief greifenden, stabilen Einstellungswandels. Damit liegt die Entscheidung auf der Linie der Rechtsprechung anderer Verwaltungsgerichte.⁵⁷⁾

Zusammenfassung

Der Beitrag gibt einen Überblick über wichtige gerichtliche Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht aus dem Zeitraum von Anfang 2014 bis Mitte 2015. Im Vordergrund stehen strafgerichtliche Entscheidungen, vornehmlich solche des für das Verkehrsstrafrecht zuständigen 4. Strafsenats des BGH. Einige grundsätzliche Entscheidungen der Verwaltungsgerichte, soweit sie die Entziehung der Fahrerlaubnis nach Fahrt unter Drogen und Alkohol betreffen, schließen sich an.

Schlüsselwörter

Rechtsprechungsübersicht – Straßenverkehrsstrafrecht – Verwaltungsrecht – Fahrerlaubnisentziehung

Summary

This essay gives an overview of important judgements concerning german traffic law in criminal matters, especially those of the German Federal Court. It also includes some judgements of general interest as far as administrative law on revocation of driving licence in case of driving under the influence of alcohol and drugs is concerned. The report covers the period between the beginning of 2014 and June 2015.

Keywords

judgement report – traffic law – criminal matters – revocation of driving licence

Fußnoten

¹⁾ S. u. FN 5.

²⁾ König in Henschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 1 StVG Rn. 30.

³⁾ SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 142 Rn. 9.

⁴⁾ Überblick bei Ernemann a. a. O., Rn. 10 f.

⁵⁾ BGH, Beschl. v. 05.10.2011 – 4 StR 401/11, NStZ-RR 2012, 185.

⁶⁾ Einzelheiten bei SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 315b Rn. 5.

⁷⁾ Vgl. nur beispielhaft BGH, Urt. v. 20.02.2003 – 4 StR 228/02, BGHSt 48, 233; BGH, Beschl. v. 20.02.2001 – 4 StR 556/00, NZV 2001, 265; Urt. v. 16.03.2006 – 4 StR 594/05, NSZ 2006, 503.

- ⁸⁾ BGH, Beschl. v. 05.11.2013 – 4 StR 454/13, NZV 2014, 184.
- ⁹⁾ BGH (FN 8); ebenso BGH, Beschl. v. 30.06.2015 – 4 StR 188/15.
- ¹⁰⁾ BGH (FN 8, 9).
- ¹¹⁾ Beispielfaß BGH, Beschl. v. 09.09.2014 – 4 StR 251/14, NJW 2015, 278.
- ¹²⁾ BGH (FN 11); vgl. auch BGH, Urt. v. 04.12.2002 – 4 StR 103/02, BGHSt 48, 119, 122.
- ¹³⁾ BGH, Beschl. v. 19.03.1999 – 2 StR 66/99, NStZ-RR 2000, 104; SSW-StGB/*Eschelbach*, 2. Aufl., § 52 Rn. 70.
- ¹⁴⁾ So zutr. SSW-StGB/*Momsen/Momsen-Pflanz*, 2. Aufl., § 223 Rn. 5.
- ¹⁵⁾ OLG Köln, Beschl. v. 08.03.1996 – Ss 106/96-42, NJW 1997, 2191; *König* in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., §§ 222, 229 Rn. 2; SSW-StGB/*Momsen/Momsen-Pflanz*, 2. Aufl., § 223 Rn. 5.
- ¹⁶⁾ BayObLG, Beschl. v. 31.10.2001 – 2St RR 150/01, DAR 2002, 38 (leichte Prellungen nach Auffahrunfall); OLG Karlsruhe, Beschl. v. 31.03.2005 – 1 Ss 4/05, VRS 108, 427 (Hautrötung durch Sicherheitsgurt bei Unfall).
- ¹⁷⁾ BGH, Urt. v. 09.10.2002 – 5 StR 42/02, BGHSt 48, 34 (36); Beschl. v. 18.07.2013 – 4 StR 168/13, NJW 2013, 3383.
- ¹⁸⁾ BGH, Urt. v. 09.10.2002 – 5 StR 42/02, BGHSt 48, 34 (36 f.); Urt. v. 31.10.1995 – 1 StR 527/95, BGHR StGB § 223 Abs. 1 Gesundheitsbeschädigung 2.
- ¹⁹⁾ BGH, Urt. v. 27.01.2015 – VI ZR 548/12, NJW 2015, 1451.
- ²⁰⁾ BGH, Beschl. v. 05.11.1996 – 4 StR 490/96, NStZ 1997, 123; vgl. auch OLG Düsseldorf, Beschl. v. 23.05.2002 – 2a Ss 97/02 – 41/02 II; NJW 2002, 2118.
- ²¹⁾ BGH, Beschl. v. 05.11.1996 – 4 StR 490/96, NStZ 1997, 123; v. 11.07.2012 – 2 StR 60/12; NStZ-RR 2012, 340; vgl. auch NK-StGB/*Paeffgen*, 4. Aufl., § 223 Rn. 11a.
- ²²⁾ BGH, Beschl. v. 14.01.2014 – 4 StR 453/13; v. 12.02.2015 – 4 StR 551/14; ebenso Beschl. v. 25.04.2012 – 4 StR 30/12, NStZ 2012, 697.
- ²³⁾ BGH, Beschl. v. 25.04.2012 – 4 StR 30/12, NStZ 2012, 697 m. w. N.
- ²⁴⁾ BGH a. a. O.
- ²⁵⁾ OLG Stuttgart, Beschl. v. 25.09.2013, NJW 2014, 482.
- ²⁶⁾ Grundsätzlich dazu LK-StGB/*Zieschang*, 12. Aufl., § 277 Rn. 2; *Leifeld* NZV 2013, 422.
- ²⁷⁾ Vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 15.06.2000 – 3 C 10/99, NZV 2000, 437.
- ²⁸⁾ Vgl. dazu nur *Fischer*, StGB, 62. Aufl., § 316a Rn. 2; *Freund* ZStW 109, 455, 482; LK-StGB/*Sowada*, 12. Aufl., § 316a Rn. 52.
- ²⁹⁾ Urt. v. 24.04.2015 – 4 StR 607/14, NJW 2015, 2131.
- ³⁰⁾ BGH v. 16.02.1961 – 1 StR 621/60, BGHSt 15, 322 (324); v. 28.01.1971 – 4 StR 552/70, NJW 1971, 765; MüKo-StGB/*Sander*, 2. Aufl., § 316a, Rn. 8.
- ³¹⁾ Nachweise bei LK-StGB/*Sowada*, 11. Aufl., § 316a Rn. 9.
- ³²⁾ Seit BGH, Urt. v. 20.11.2003 – 4 StR 150/03, BGHSt 49, 8 (13 f.); Urt. v. 20.11.2003 – 4 StR 250/03, NStZ-RR 2004, 171 (172); zust. SSW-StGB/*Ernemann*, 2. Aufl., § 316a Rn. 9; differenzierend MüKo-StGB/*Sander*, 2. Aufl., § 316a Rn. 11.
- ³³⁾ Etwa dann, wenn der Täter mit dem Plan, einen Überfall unter Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs zu begehen, in einem Fahrzeug Platz nimmt.
- ³⁴⁾ Ausführlich dazu einerseits MüKo-StGB/*Sander*, 2. Aufl., § 316a Rn. 25 f., andererseits SSW-StGB/*Ernemann*, 2. Aufl., § 316a Rn. 6.
- ³⁵⁾ BGH, Urt. v. 20.11.2003 – 4 StR 250/03, NStZ-RR 2004, 171 (172) unter Bezugnahme auf BGH, Urt. v. 20.11.2003 – 4 StR 150/03, BGHSt 49, 8 (12 f.); zum alten Recht noch BGH, Beschl. v. 14.07.1987 – 4 StR 324/87, BGHR StGB § 316a Abs. 1 Angriff 1; SSW-StGB/*Ernemann*, 2. Aufl., § 316a Rn. 6 m. w. N.; LK-StGB/*Sowada*, 12. Aufl., § 316a Rn. 14 ff.; vgl. auch *Fischer*, StGB, 62. Aufl., § 316a Rn. 8.
- ³⁶⁾ Dazu zuletzt BGH, Beschl. v. 07.10.2014 – 4 StR 397/14, NZV 2015, 97 [LS]; v. 30.04.2015 – 2 StR 444/14; vgl. auch *Fischer*, StGB, 62. Aufl., § 20 Rn. 23a.
- ³⁷⁾ Thüringer OLG, Beschl. v. 23.02.2012 – 1 Ss Bs 92/11 (357), NZV 2014, 138 = Blutalkohol 49, 268 (2012).
- ³⁸⁾ St. Rspr.; zuzf. jüngst BGH, Beschl. v. 02.06.2015 – 4 StR 111/15.
- ³⁹⁾ Eingehender Überblick zur relativen Fahrunsicherheit bei *König* in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 316 StGB Rn. 24 ff.
- ⁴⁰⁾ Vgl. dazu etwa BGH, Beschl. v. 11.02.2014 – 4 StR 520/13; Blutalkohol 51, 176 (2014).
- ⁴¹⁾ BGH, Beschl. v. 19.11.2013 – 4 StR 352/13, Blutalkohol 51, 114 (2014).
- ⁴²⁾ BGH, Urt. v. 09.04.2015 – 4 StR 401/14, NJW 2015, 1834 = Blutalkohol 52, 214 (2015), z. Veröff. in BGHSt best.
- ⁴³⁾ Auf die Parallele in der Argumentation zur sog. Hemmschwellen-Entscheidung des Senats (Urt. v. 22.03.2012 – 4 StR 558/11, BGHSt 57, 183) sei ausdrücklich hingewiesen.
- ⁴⁴⁾ Nachw. zu dieser Rspr. bei SSW-StGB/*Ernemann*, 2. Aufl., § 316, Rn. 33 f. mit krit. Stellungnahme.
- ⁴⁵⁾ Überblick bei *König* in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 315c Rn. 56 ff, § 316 Rn. 109 ff. m. zahlr. Nachw.

- ⁴⁶⁾ OLG Hamm, Beschl. v. 26.08.2014 – III-3 RVs 55/14, NStZ-RR 2014, 321 = Blutalkohol 51, 349 (2014) m. Anm. *Braasch* jurisPR-StrafR 23/2014 Anm. 2.
- ⁴⁷⁾ BGH, Urt. v. 04.12.2014 – 4 StR 213/14, DAR 2015, 147.
- ⁴⁸⁾ Vgl. dazu BGH, Beschl. v. 18.08.2009 – 2 StR 244/09, NStZ-RR 2009, 369.
- ⁴⁹⁾ BVerfG, Beschl. v. 28.06.2014 – 1 BvR 1837/12, DAR 2015, 383 mit zust. Anm. *Niehaus* = Blutalkohol 52, 146 (2015).
- ⁵⁰⁾ VGH München, Beschl. v. 24.07.2012 – 11 ZB 12.1362.
- ⁵¹⁾ So auch *Niehaus* DAR 2015, 385.
- ⁵²⁾ 1 BvR 234/14.
- ⁵³⁾ BVerwG, Urt. v. 14.11.2013 – 3 C 32/12, BVerwGE 148, 230 = Blutalkohol 51, 30 (2014).
- ⁵⁴⁾ BVerwG, Urt. v. 23.10.2014 – 3 C 3.13, NZV 2015, 256 = Blutalkohol 52, 151 (2015).
- ⁵⁵⁾ So wohl VGH München, Beschl. v. 04.06.2007 – 11 CS 06.2806.
- ⁵⁶⁾ Thüringer OVG, Beschl. v. 09.07.2014 – 2 EO 589/13, SVR 2015, 110.
- ⁵⁷⁾ Vgl. nur VGH Mannheim, Beschl. v. 07.04.2014 – 10 S 404/14, DÖV 2014, 634 = Blutalkohol 51, 191 (2014); zum Fall der Alkoholabhängigkeit mit Rückfall Niedersächsisches OVG, Beschl. v. 24.07.2014 – 12 ME 105/14, SVR 2015, 113.

Anschrift des Verfassers

Dr. Ulrich Franke
Richter am Bundesgerichtshof
Herrenstraße 45A
76133 Karlsruhe
Email: ribgh.dr.franke@web.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

Grenzwertkommission

VOLKER AUWÄRTER, THOMAS DALDRUP, MATTHIAS GRAW, KATJA JACHAU,
HERBERT KÄFERSTEIN, ANJA KNOCHE, FRANK MUBHOFF, GISELA SKOPP,
ANNETTE THIERAUF-EMBERGER, STEFAN TÖNNES

Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren

Recommendation by the Expert Panel on Drink and Drug Driving Limits on the concentration of tetrahydrocannabinol (THC) in blood serum to determine the separability of cannabis use and driving

Der Konsum von Cannabis hat Auswirkungen, die zumindest einige Stunden lang verkehrsmedizinisch relevante Leistungen so erheblich beeinträchtigen können, dass ein Risiko für die Verkehrssicherheit besteht. Als Voraussetzung für die Fahreignung gelegentlicher Cannabiskonsumanten wird die Einhaltung ausreichender Wartezeiten zwischen Konsum und Fahrtantritt gefordert (Trennungsvermögen, vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV).

Eine Leistungseinbuße ließ sich in experimentellen Studien frühestens ab 2 ng THC/ml Serum nachweisen (RAMAEKERS et al. 2006), ein erhöhtes Unfallrisiko ab einer THC-Konzentration im Serum von 4 ng/ml (LAUMON et al. 2005, DRUMMER et al. 2004, LONGO et al. 2000, RAMAEKERS et al. 2009). Diese Ergebnisse sollten bei der Festlegung eines Wertes, bei dem fehlendes Trennungsvermögen angenommen wird, berücksichtigt werden. Pharmakokinetische Studien zeigen, dass bei Konzentrationen ab 2 ng THC/ml Serum – sofern ein einmaliges/gelegentliches (z. B. nicht häufiger als einmal in der Woche) Konsummuster vorliegt – davon auszugehen ist, dass der letzte Konsum innerhalb weniger Stunden vor der Blutentnahme stattgefunden hat (TOENNES et al. 2015, HUESTIS et al. 1992).

In empirischen Studien ist eine rechnerische Korrektur der Werte nicht erforderlich, da sich die Unsicherheiten der Einzelmessungen bei einer Gesamtbetrachtung der Daten herausmitteln. Um dagegen bei einer konkreten Einzelmessung eine Benachteiligung zu vermeiden, wäre eine Messwertschwankung von maximal 30 % zu berücksichtigen. Ein nach Studienlage bestimmter Grenzwert müsste daher mit einem entsprechenden Sicherheitszuschlag belegt werden (Beispiel: Nimmt man den obigen Wert von 2,0 ng THC/ml Blutserum an, so ergäbe sich rein rechnerisch eine Entscheidungsgrenze von 2,86 ng THC/ml Blutserum).

In wissenschaftlichen Untersuchungen unter Einbeziehung chronischer Cannabiskonsumern hat sich gezeigt, dass erhöhte THC-Konzentrationen im Serum auch noch einige Tage nach dem letzten Konsum feststellbar sein können (GRENZWERTKOMMISSION, 2011), also zu einem Zeitpunkt, an dem sicher keine akute Beeinflussung der Leistungsfähigkeit mehr vorliegt. Dies resultiert daraus, dass sich bei chronischem Konsum, der in den vorliegenden Studien meist nicht näher charakterisiert wurde, THC im Körper der Teilnehmer angereichert hat und über viele Tage hinweg langsam an das Blut abgegeben wurde. Daher können die o.g. Werte bei diesem Konsumentenkollektiv einen zeitnahen Konsum nicht sicher belegen.

Die Grenzwertkommission empfiehlt daher auf der Grundlage dieser Ausführungen bei Feststellung einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen eine Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zu verneinen. Lag der letzte Konsum bei einer Konzentration in dieser Höhe sicher länger zurück, ist vom Vorliegen einer Anreicherung von THC infolge regelmäßigen Konsums auszugehen, womit die Fahreignung nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ausgeschlossen ist.

Eine Neubewertung des analytischen Grenzwertes von THC (1,0 ng/ml) gemäß der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Anlage des § 24a Absatz 2 StVG ist nicht veranlasst.

Literatur

Drummer OH, Gerostamoulos J, Batziris H, Chua M, Caplehorn J, Robertson MD, Swann P (2004) The involvement of drugs in drivers of motor vehicles killed in Australian road traffic crashes. *Accid. Anal. Prev.* 36: 239-248

Grenzwertkommission (2011) Naturwissenschaftliche Grundlagen der Fahrlässigkeit – Zeitspanne der Nachweisbarkeit – Zuverlässigkeit von Drogenvortests. *Blutalkohol* 48, 72-79

Huestis MA, Henningfield JE, Cone EJ (1992) Blood cannabinoids. II. Models for the prediction of time of marijuana exposure from plasma concentrations of delta 9-tetrahydrocannabinol (THC) and 11-nor-9-carboxy-delta 9-tetrahydrocannabinol (THCCOOH). *J. Anal. Toxicol.* 16: 283-290

Laumon B, Gadegebeku B, Martin JL, Biecheler MB, the SAM Group (2005) Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based case-control study. *BMJ* 331: 1371-1377

Longo MC, Hunter CE, Lokan RJ, White JM, White MA (2000), The prevalence of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants amongst injured drivers and their role in driver culpability. Part II: The relationship between drug prevalence and drug concentration, and driver culpability. *Accid. Anal. Prev.* 32: 623-632

Ramaekers JG, Moeller MR, van Ruitenbeek P, Theunissen EL, Schneider E, Kauert G (2006) Cognition and motor control as function of Δ^9 -THC concentration in serum and oral fluid: Limits of impairment. *Drug and Alcohol Dependence* 85: 114-122

Ramaekers JG, Berghaus G, Van Laar MW, Drummer OH (2009) Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use: an update. In *Drugs, Driving and Traffic Safety* (eds. Verster JC, Pandi-Perumal SR, Ramaekers JG and de Gier JJ), Birkhäuser, Basel: 477-499.

Toennes SW, Wunder C, Paulke A, Verhoff MA (2015) Wie relevant ist die Gefahr des Beweismittelverlustes bei Verzug der Blutentnahme? Schlussfolgerungen aus der Auswertung von Blutuntersuchungsergebnissen. *Arch. Kriminol.* 235: 73-79

Anschrift für die Verfasser

Univ.-Prof. Dr. Thomas Daldrup
(Vorsitzender der Grenzwertkommission)
Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität
Moorenstraße 5
40225 Düsseldorf
Email: fortotoxi@uni-duesseldorf.de

Zur Diskussion

*Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)
(Präsident: Prof. Dr. rer. nat. WOLFGANG SCHUBERT)*

DON DEVOL, JOACHIM SEIDL, PETER KIEGELAND, THOMAS WAGNER

Die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernde Interventionsangebote^{*})

1. Ausgangslage

Einer kürzlich veröffentlichten Image-Studie¹⁾ zufolge ist die Fahreignungsbegutachtung, insbesondere die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) bei den meisten Menschen in Deutschland ein Begriff, der mit Sinnhaftigkeit und Verbesserung der Verkehrssicherheit verknüpft wird. Wer allerdings selbst vor einer derartigen Untersuchung steht und sich über die notwendigen Schritte zur Überwindung seiner Problematik informieren und beraten lassen will, hat es oft schwer, sich im Dickicht einer Vielzahl an Beratungs- und Schulungsangeboten zurecht zu finden. Gerade der Verkehrspsychologie kommt hier eine besondere Verantwortung zu, gilt es doch im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Fahreignung Einstellungen und Verhaltensgewohnheiten zu ändern, die sich seit Jahren verfestigt hatten und durch vielfältige Einflüsse in eine ungünstige Richtung verstärkt wurden. Die Möglichkeiten einer qualifizierten verkehrspsychologischen Vorbereitung bei verhaltensbezogenen Zweifeln an der Fahreignung sollen in diesem Papier näher beschrieben werden. Dabei ist den Autoren durchaus bewusst, dass bei der Vielzahl denkbarer Ursachen für Eignungszweifel oder Befähigungsmängel die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung weiterführende Beratungsangebote (z. B. medizinische Fahreignungsberatung bei Erkrankungen nach Anlage 4 FeV) nicht ausschließt. Auch können weitere, einzelfallspezifische Maßnahmen zur Verbesserung von Eignungsvoraussetzungen oder der Entwicklung von Fahrkompetenzen (z. B. medizinische Therapien, suchttherapeutische Maßnahmen oder verkehrspädagogische Unterstützung) sinnvoll sein. Stehen jedoch Verhaltensauffälligkeiten im Verkehr im Vordergrund, die einen solchen Ausprägungsgrad oder eine solche Veränderungsresistenz erreicht haben, dass daraus Eignungszweifel resultieren, muss die Verkehrspsychologie die tragende und steuernde Rolle bei der Vorbereitung auf eine MPU übernehmen.

Die Forderung nach mehr Transparenz, gerade auch im Vorfeld einer Begutachtung, wurde immer wieder erhoben, u. a. auch anlässlich des 52. Verkehrsgerichtstags in Goslar im Januar 2014. Dabei sind fachlich fundierte Maßnahmen durchaus hilfreich und vielfach indiziert: Fahrer, die rechtzeitig nach dem Führerscheinentzug die entscheidenden Informationen erhalten, bekommen zu über 60 % bereits beim ersten Anlauf ein positives Fahreignungsgutachten. Die Erfolgsquote erhöht sich auf über 80 %, wenn der rechtzeitig in-

^{*}) Infos – Positionen – Empfehlungen, 1/2015, Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP).

¹⁾ Studie zum Image der MPU (2014), Quelle: www.vdtuev.de/themen/mobilitaet/fahreignung_mpu/mpu-studie

formierte Betroffene eine Schulungsmaßnahme besucht hat²⁾. Gleichzeitig versetzt die rechtzeitige Information den verkehrsauffälligen Fahrer in die Lage, seinen Weg zurück in die automotive Mobilität zuverlässig planen zu können. Vorausgegangen sind Fehlverhaltensweisen innerhalb oder auch außerhalb des Straßenverkehrs, die zu einer strafrechtlich oder verwaltungsrechtlich festgestellten Nichteignung oder – bei minder schweren Vergehen – zu begründeten Eignungszweifeln geführt haben. In Übereinstimmung mit § 2 Abs. 4 StVG gilt die Eignungsvermutung für jene Personen, die die körperlichen und geistigen Anforderungen zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen erfüllen und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen haben. Falls von einem Kraftfahrer durch dessen Fehlverhalten eine Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, kann nach § 11 Abs. 3 FeV zur Abklärung behördlicher Eignungszweifel ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) verlangt werden. Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wird hierbei als zeitlich weitgehend stabiles, von aktuellen Situations- und Befindlichkeitsparametern unabhängiges Personenmerkmal verstanden. Dieses umfasst neben gesundheitlich konstitutionellen Voraussetzungen auch Persönlichkeitseigenschaften und psychophysische Variablen im Sinne einer Disposition. Der Eignungsbegriff vereinigt somit körperliche, geistige und verhaltensbezogene, also charakterliche Mindestvoraussetzungen zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen und grenzt sich vom Begriff der Befähigung ab, der nach § 2 Abs. 5 StVG den Nachweis von Kenntnissen über gesetzliche Vorschriften für das Führen von Kraftfahrzeugen, Gefahrensensitivität, adäquates Fahrzeughandling und Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verlangt.

Dieses Positionspapier beschreibt die Anforderungen an einen kompetenten Beratungsprozess und definiert Qualifikationen eines kompetenten verkehrspsychologischen Fahreignungsberaters oder eines verkehrspsychologischen Kursleiters von Maßnahmen zur Verhaltensmodifikation. Es orientiert sich bei den Empfehlungen an bestehenden Standards für bereits geregelte verkehrspsychologische Maßnahmen (u.a. §§ 36, 70, 71 FeV) und integriert bei der Frage nach qualifikatorischen Mindestvoraussetzungen nützliche und sinnvolle Festlegungen in § 66 FeV. Dadurch sollen gerade auch Transparenz und Verbraucherschutz weiter gestärkt werden, denn im Bereich der Beratung und Intervention vor einer MPU existieren bislang keine verbindlichen Festlegungen.

2. Zielstellungen und Aufgaben

Dem Faktor „Mensch“ kommt für das Funktionieren des Verkehrs eine Schlüsselrolle zu, gilt er doch als die wesentliche Einflussgröße zur Verminderung riskanten Verkehrsverhaltens und des Unfallrisikos im Straßenverkehr. Neben verschiedenen Rahmenbedingungen des Verkehrs, die sicherheitswidriges Verhalten begünstigen können, wird riskantes Verkehrsverhalten in der Regel durch eine Vielzahl an individuellen Faktoren ausgelöst, gelenkt und dauerhaft aufrecht erhalten. Dabei verbinden sich meist Persönlichkeitseigenschaften (z. B. Extraversion, Aggression, Ressentimenthaltung) mit dysfunktio-

²⁾ 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

nenal Denkschemata, falschen Bewertungsdispositionen (Fehleinstellungen), hochemotionalen Reaktionsformen und fehlerhafter Situations- oder Gefahrenwahrnehmung. Es entsteht ein Risikoprofil mit mangelhafter Verkehrsangepasstheit, welches zu delinquentem und hochgefährlichem Verhalten im Straßenverkehr führt und die Schwelle zu abweichendem Verhalten im Straßenverkehr absenkt. Die analytische Einsicht in diese Bedingungen fällt dem betroffenen Fahrer oft nicht leicht und ist in den meisten Fällen ohne externe, fachkundige Unterstützung für die Betroffenen nicht möglich.

Die Psychologie als Wissenschaft vom Erleben und Verhalten des Menschen ist in der Lage, Betroffene bei der Analyse ihres hochauffälligen Verhaltens, der Entwicklung von Verhaltensalternativen und deren Umsetzung kompetent und wirksam zu unterstützen.

Daher ist eine verkehrspsychologische Fahreignungsberatung als Ausgangspunkt einer Interventionsmaßnahme eine diagnostische Status-Quo-Erfassung der Ursachen des Fehlverhaltens. Im Rahmen des Beratungsgesprächs wird die Verkehrsvorgeschichte aufgerollt, thematisiert und zusammengefasst. D. h., die äußeren, inneren und motivationalen Bedingungen des Problemverhaltens werden differenziert ermittelt.

Darüber hinaus wird der verkehrspsychologische Fahreignungsberater einschätzen, ob ein möglicherweise bereits verändertes Verhalten in der Zukunft stabil bleibt, welche Ressourcen zur Aufrechterhaltung einer langfristig verkehrssicheren Verkehrsteilnahme im Einzelfall vorliegen oder erst aktiviert und aufgebaut werden müssen. Auch hier muss der Berater z. B. klären, wie die Motive des Betroffenen ausgerichtet sind: eher funktional kurzfristig orientiert oder problemangemessen langfristig.

Erst nach Abklärung dieser Sachverhalte kann bedarfsgerecht eine angemessene Maßnahmeempfehlung zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ausgesprochen werden.

Das Werkzeug des verkehrspsychologischen Fahreignungsberaters ist dabei das psychologische Gespräch. Die Messlatte für die Formulierung von Empfehlungen sind die Begutachtungsleitlinien und die Beurteilungskriterien³⁾; Letztere insbesondere als Stand der Wissenschaft in den Bereichen „Diagnostik des Schweregrads eines Fehlverhaltens“ und „Kriterien zur Problembewältigung“ (u. a. der Verhaltens- und Einstellungsänderung, Motivation).

3. Empfehlungen der DGVP

Die Qualifikationsvoraussetzungen des Beraters müssen wissenschaftlich fundiert sein, um hier eine objektive Beratungsleistung abzusichern und um negative Nebenwirkungen durch eine Beratung zu verhindern, die sich nicht am Stand der Wissenschaft und der normativen Regelwerke orientiert. Dabei soll zwischen eher diagnostischen Kompetenzen und kommunikativen Kompetenzen (klientenzentriertes Rollenverhalten) unterschieden werden.

Zu den diagnostischen Kompetenzen gehören:

- Methodenwissen (Wie diagnostiziere ich Merkmale wie Verursachungsstile oder Impulskontrollfähigkeit?),

³⁾ Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Bearbeitet von Gräemann N, Albrecht M, Bundesanstalt für Straßenwesen) Verkehrsblatt Dokument Nr. B 4022, Januar 2014, Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien, 3. Auflage 2013, Hrsg.: DGVP/DGVM, Schubert W, Dittmann V, Brenner-Hartmann J, Kirschbaum Verlag Bonn.

- Bedingungswissen (Gesetzmäßigkeiten menschlichen Verhaltens; Kenntnisse über Einflüsse, die Erleben und Verhalten verursachen und aufrecht erhalten; Kenntnisse über das Zusammenwirken von Persönlichkeitsmerkmalen, Einstellungen und situative Auslösebedingungen),
- Änderungswissen (Planung und Umsetzung einer Intervention; Barrieren und fördernde Einflüsse; Kenntnis spezifischer Interventionsansätze und deren zielgruppenspezifischen Limitationen),
- Fachwissen zum Themenbereich MPU (Detailkenntnisse der gesetzlichen Grundlagen, Verordnungs- und Gesetzestexte, BGL, BK, Kommentartexte, vertiefende Publikationen aus internationalen Fachmedien).

Zu den kommunikativen Kompetenzen gehören:

- Einhaltung einer neutralen, unabhängigen und unparteilichen Beraterrolle und Beachtung berufsethischer Standards,
- Befähigung zu einer effektiven und zielorientierten Gesprächsführung,
- Professioneller Aufbau der Beratung über unterschiedliche Gesprächsphasen (Ausgangslage, Zieldefinition, Ressourcen-Analyse, Planung eines Lösungsmodells unter Beachtung von zeitlichen Vorgaben und Nachweisnotwendigkeiten, Zusammenfassung und Ausblick),
- Fähigkeit zu Perspektivenwechsel und Empathie.

Eine verkehrspsychologische Fahreignungsberatung umfasst einen einmaligen Kontakt zwischen Klient und Berater als Einzelsetting. Zunächst erfolgt gemäß den jeweils gültigen fachlichen Standards (vgl. Beurteilungskriterien) eine diagnostische Momentaufnahme, in der der Schweregrad des den Verkehrsauffälligkeiten zu Grunde liegenden Problemverhaltens erfasst sowie mögliche bereits vollzogene Veränderungsschritte des Klienten identifiziert werden. Die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung sollte dem Ratsuchenden in geeigneter Form den derzeitigen Status-Quo und die Empfehlungen bescheinigen, wobei Interventionsvorschläge neutral und unparteilich unterbreitet werden sollten. Ziel der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung ist auch, dass der Klient bei noch vorhandenen Defiziten dazu motiviert werden soll, sich mit seinen individuellen Einstellungen und Veränderungsnotwendigkeiten auseinanderzusetzen. Bei einer verkehrspsychologischen Intervention zur Wiederherstellung oder Förderung der Fahreignung handelt es sich in der Regel um ein Mehrkontakt-Setting, das entweder in Form von Einzel- oder Gruppensitzungen stattfindet oder aus deren Kombination besteht. Im Kern geht es darum, die in der Beratungsdokumentation festgelegten Veränderungsziele umzusetzen. Diese Interventionen sollten theoretisch begründet sein, also auf Erkenntnissen aus der psychologischen Interventionsforschung beruhen.

Ein qualifizierter Abschlussbericht stellt die fachlich-inhaltliche Nachvollziehbarkeit der verkehrspsychologischen Intervention sicher. In der Regel folgt der Bericht einer standardisierten Gliederung:

- Angaben zum Zeitraum der Maßnahme und Anzahl vereinbarter und absolvierter Kontakte,
- Zielstellung und ggf. Aussagen zur Motivationsarbeit, Problemanalyse, Kompetenzerwerb, Vermeidungsverhalten, Rückfallprophylaxe,
- Beschreibung der Vorgehensweise und der Interventionsmethodik,
- Aussagen zum Zielerreichungsgrad und ggf. weitere Empfehlungen,
- Datum und Unterschrift des durchführenden Verkehrspsychologen mit Namenszug und Nennung der Qualifikation.

Damit die Beratung und Intervention, die auf eine langfristig stabile Verhaltensänderung abzielt, seriös und kompetent durchgeführt werden kann, sind besondere Anforderungen an die Qualifikation der Durchführenden zu stellen.

Dabei sind Grund- und Zusatzqualifikationen sowie die Verpflichtung zu kontinuierlicher Weiterbildung voneinander zu unterscheiden: Als Grundqualifikationen sollten folgende Ausbildungen vorliegen:

- I. Diplompsychologe oder gleichwertiger Master in Psychologie
- II. Verkehrspsychologische Ausbildung entweder – als Gutachter bei einer amtl. anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung oder – als Kursleiter bei einem nach § 70 FeV anerkannten Träger oder – als verkehrspsychologischer Berater gem. § 71 FeV oder – als Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP) oder – im Rahmen eines Hochschulstudiums mit Schwerpunkt Verkehrspsychologie

Zusätzlich sind folgende fachspezifische Ausbildungen zu fordern:

- I. Einweisung und Fachkunde bei der Anwendung der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien
- II. Bei Verkehrstherapeuten:
 - Therapieausbildung bzw. ausreichende therapeutische Kompetenzen, um einen Veränderungsprozess fachgerecht zu führen und/oder
 - Rehabilitationsmaßnahmenspezifische Fortbildung

Zur Aufrechterhaltung der Qualifikation und Sicherung der langfristigen Dienstleistungsqualität sind von den Verkehrspsychologen regelmäßig einschlägige Fortbildungen zu besuchen:

Dies kann auch im Rahmen der Tätigkeit

- als Kursleiter gem. § 70 FeV
- oder
- als verkehrspsychologischer Berater gem. § 71 FeV
- oder
- als Seminarleiter der Verkehrspsychologischen Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare gem. § 4a StVG
- oder
- als Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP) erfolgen.

Bei Veränderungen der Begutachtungsleitlinien und in der Folge auch der Beurteilungskriterien sollte zeitnah eine spezifische Weiterbildungsveranstaltung besucht werden.

4. Fazit

Vor dem Hintergrund spezifischer Anforderungen an die Zielstellung und an den Beratungsprozess selbst, aber nicht zuletzt auch im Sinne des Verbraucherschutzes und der Schutzpflicht des Staates vor ungeeigneten Kraftfahrern, kann eine verkehrspsychologische Fahreignungsberatung nur durch entsprechend qualifizierte Diplom-Psychologen/Master-Psychologen durchgeführt werden. Einzelfallgerechtigkeit und größere Chancen für das Bestehen der MPU sind dabei die kurzfristigen Vorteile für den Kraftfahrer. Eine dauerhaft höhere Lebensqualität infolge einer persönlich befriedigenden Verhaltensänderung stellen den wertvolleren Mehrwert dar, der durch die Unterstützung von Fachleuten, die ihr Handwerk verstehen und die durch Hilfe zur Selbsthilfe wichtige Impulse für ein erfolgreicherer Leben setzen, entsteht.

*Deutsche Gesellschaft für Suchtforschung und Suchttherapie e.V.
(Präsident: PD Dr. phil. HANS-JÜRGEN RUMPF)*

HANS-JÜRGEN RUMPF, EVA HOCH, RAINER THOMASIUS, URSULA HAVEMANN-REINECKE

Stellungnahme zur Legalisierungsdebatte des nicht-medizinischen Cannabiskonsums^{*})

In der jüngeren Zeit werden vermehrt Forderungen nach einer Legalisierung von Cannabis laut. Verschiedene Politiker, Juristen und Verbände fordern ein Umdenken in der Drogenpolitik. Argumente hierfür sind u. a. die Entkriminalisierung der Cannabiskonsumenden und die Ungleichbehandlung der Substanzen Alkohol und Cannabis. Die Debatte um die Legalisierung wird lebhaft geführt und von den Medien breit aufgenommen.

Zu den Zielen und Aufgaben der Deutschen Gesellschaft für Suchtforschung und Suchttherapie (DG-Sucht) gehört die Unterstützung der Erforschung, Erkennung, Behandlung und Vorbeugung der Ursachen und Erscheinungsformen von riskantem Konsum, Abhängigkeit und Missbrauch von psychoaktiven Substanzen. Auf dieser Basis plädiert die DG-Sucht für eine differenzierte und ausgewogene Sichtweise der Thematik. Die vorliegende Stellungnahme ist geleitet von dem Bemühen um den Schutz von Individuen vor den vermeidbaren Schädigungen durch den Konsum von Cannabis. Überlegungen zu einer Beibehaltung oder einer Änderung der derzeitigen Drogenpolitik müssen etwaige Konsequenzen in Betracht ziehen. Das ist ein offener Prozess, bei dem u. a. folgende Aspekte von Bedeutung sind:

Gefährdungspotenzial

Die Ungleichbehandlung der illegalen Droge Cannabis und der legalen Substanzen Alkohol und Tabak lässt sich aufgrund der Befundlage zu negativen Konsequenzen dieser Substanzen nicht rechtfertigen. Die legale Verfügbarkeit von Alkohol und Tabak und der illegale Status von Cannabis haben vielmehr historische Wurzeln. Aus dieser Perspektive ist die Forderung nach einer Gleichbehandlung und somit einer Legalisierung verständlich.

Im Hinblick auf die Morbidität und Mortalität auf Bevölkerungsebene müssen die Substanzen Tabak und Alkohol derzeit als gefährdender eingestuft werden. In der historischen Entwicklung lassen sich Tendenzen aufzeigen, dass über eine lange Zeit die Gefahren der legalen Substanzen unterschätzt wurden. Neuere Erkenntnisse haben die umfangreichen gesundheitlichen Konsequenzen des Alkohol- und Tabakkonsums aufgedeckt und diese werden nun auch seit einigen Jahren stärker in der Öffentlichkeit verbreitet.

Auch in Bezug auf den Cannabiskonsum hat die Forschung der letzten Jahre zunehmend besser das Gefährdungspotenzial charakterisieren können. Dieses beinhaltet unter anderem die Gefahr von körperlichen Folgeerkrankungen, kognitiven Defiziten, multiplen Gedächtnisstörungen, der Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit, des Auftretens von psychosozialen Problemen, der Entwicklung von akuten und lebenslangen Psychosen und der Ausbildung einer Cannabisabhängigkeit. Das Auftreten und die Ausprägung der cannabis-bezogenen Folgestörungen hängen von Häufigkeit und Intensität des Konsums

^{*}) Beschlossen vom Vorstand (Anil Batra, Ursula Havemann-Reinecke, Eva Hoch, Falk Kiefer, Martin Krasney, Johannes Lindenmeyer, Hans-Jürgen Rumpf, Doris Sarrazin, Rainer Thomasius) der Deutschen Gesellschaft für Suchtforschung und Suchttherapie (DG-Sucht) e.V. am 09.07.2015.

sowie vielen, zumeist noch nicht bekannten intraindividuellen biologischen und psychosozialen Faktoren ab. Gesichert ist, dass jüngeres Alter und stresshaftes Erleben und insbesondere deren individuell unterschiedliche Ausprägung signifikante Risikofaktoren für pathologische Folgeerscheinungen sind. Hervorzuheben ist hierbei die besondere Gefährdung von Jugendlichen, vor allem wenn zusätzlich eine psychische Störung vorliegt.

In der deutschen Allgemeinbevölkerung erfüllt 1 % der Erwachsenen die DSM-IV-Kriterien eines Cannabismissbrauchs (0,5 %) oder einer Cannabisabhängigkeit (0,5 %). Im Vergleich dazu liegen höhere Prävalenzraten für Alkoholmissbrauch und -abhängigkeit (3,1 % beziehungsweise 3,4 %) und Nikotinabhängigkeit (10,8 %) vor. Die Abhängigkeit von anderen illegalen Substanzen, z. B. von Amphetamin oder Kokain (0,2 % und 0,3 %), ist seltener. Insgesamt entwickeln etwa 9 % aller Cannabiskonsumanten über die Lebenszeit eine Cannabisabhängigkeit. Diese Rate beträgt 17 %, wenn der Cannabiskonsum in der Adoleszenz beginnt und 25-50 %, wenn Cannabinoide täglich konsumiert werden. Weitere Forschungen sind zu dieser Frage, aber auch insbesondere zur Suche der Ursachen der individuell unterschiedlichen Dispositionen für die pathologischen Wirkungen notwendig.

Die Anzahl der Behandlungen von Cannabiskonsumanten ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Laut Europäischem Drogenbericht und Deutscher Suchthilfestatistik ist Cannabis die am häufigsten angegebene Ursache für eine erste Drogenbehandlung. Die deutsche Suchthilfestatistik zeigt auch, dass Cannabis nach Alkohol der zweithäufigste Anlass für eine wiederholte Suchttherapie ist.

Vor dem genannten Hintergrund fordert die DG-Sucht, die Gefährdungen durch Cannabiskonsum durch sinnvolle verhaltens- und verhältnispräventive Maßnahmen auf ein Minimum zu begrenzen.

Kriminalisierung

Das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) und die Betäubungsmittel-Verschreibungsverordnung (BtMVV) regeln den Verkehr von bestimmten psychoaktiven Substanzen in Deutschland. Sie bestimmen, welche Substanzen für den medizinischen Gebrauch verordnet werden dürfen und welche nicht, und legen die verordnungsfähige Menge fest. Zu den nicht verkehrsfähigen Substanzen gehört in Anlage I des BtMG Cannabis, dessen Anbau und Handel damit illegal sind. Der medizinische Einsatz von Cannabis ist in Anlage III der verordnungsfähigen Zubereitungen und Substanzen des BtMG geregelt und ist nicht Inhalt dieser Stellungnahme. Das BtMG zielt mit § 31a, welcher die Einstellung der Strafverfolgung bei Vorliegen einer geringen Menge regelt, darauf ab, die Kriminalisierung von Konsumenten zu reduzieren oder zu vermeiden. Dabei handelt es sich um eine Kann-Bestimmung. Die Menge des straffreien persönlichen Besitzes zum nicht-medizinischen Eigengebrauch ist in Deutschland in den Bundesländern unterschiedlich geregelt und beträgt 6 bis 10 Gramm, im Einzelfall 15 Gramm. Eine Vereinheitlichung dieser unterschiedlichen Mengen ist anzustreben.

Der Aufwand und die Folgen der Strafverfolgung des nichtmedizinischen Cannabisgebrauchs werden derzeit kritisch diskutiert. Zu den Überlegungen gehört, dass die erhoffte weltweite Eindämmung von Drogenanbau und -handel durch die strafrechtliche Verfolgung illegaler Drogen nicht gelungen ist. Bei der Betrachtung längerer Zeiträume zeigen sich insbesondere bei Jugendlichen deutliche Schwankungen im Konsumverhalten von Cannabis, die offenbar unabhängig von der Frage der Legalität des Konsums sind. Von diesen Schwankungen abgesehen ist kein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, der auf die

Strafverfolgung von Konsum, Anbau und Handel zurückzuführen ist. Auf der anderen Seite gibt es keine validen Daten, wie die Verfügbarkeit und der Konsum von Cannabis ohne die gesetzlichen Regulierungen aussähe. Von einer Abkehr vom illegalen Status erhofft man sich auch eine Eindämmung des internationalen Drogenhandels mit seinen weitreichenden Folgen. Der Zusammenhang von internationalem Drogenhandel und der Legalität oder Illegalität von Drogen ist komplex. Hinsichtlich des Cannabisanbaus und -handels stellt sich die Lage für Deutschland eher so dar, dass die sich auf dem illegalen Markt befindenden Cannabisprodukte ganz überwiegend aus Plantagen in den Niederlanden stammen oder im eigenen Land in Außenanlagen und Indoorplantagen angebaut werden.

Auf der einen Seite bedeutet eine strafrechtliche Verfolgung von Cannabiskonsumenten eine zusätzliche psychosoziale Belastung, die zu weiterer Destabilisierung der Betroffenen beitragen kann, andererseits kann der Kontakt mit der Justiz auch die Chance für eine Kontaktaufnahme mit den Betroffenen bieten. In diesem Fall können Hilfen angeboten und die Motivation zur Verhaltensänderung gefördert werden. Ein bedeutsamer Teil der Patienten mit cannabisbezogenen Störungen gelangt auf diesem Weg in das Suchthilfesystem zu Frühinterventionsangeboten oder auch zur längerfristigen Behandlung.

Die DG-Sucht fordert, Möglichkeiten zur Modifizierung des Betäubungsmittelgesetzes mit dem Ziel einer Entkriminalisierung von Cannabiskonsumenten zu prüfen.

Regulierung von Angebot und Nachfrage

Die Drogenpolitik setzt in Deutschland auf das 4-Säulen-Konzept, welches Prävention, Hilfestellung, Schadensminimierung und Repression umfasst. Das BtMG ist Teil des repressiven Konzepts und intendiert – neben der Abschreckung durch strafrechtliche Verfolgung – eine Einflussnahme auf Erzeugung, Handel und Abgabe von Cannabis; es zielt somit auf eine Angebotsreduzierung. Die Unterstellung von Cannabis unter das BtMG mag insgesamt dazu beigetragen haben, dessen Konsum in Deutschland auf einem niedrigeren Niveau als dem von Alkohol und Nikotin zu halten. Dieser mögliche Zusammenhang wurde jedoch nie systematisch untersucht, somit gibt es keine Belege hierfür.

Die Regulierung von Angebot und Nachfrage ist ein zentraler Punkt zur Minimierung der Schäden, die durch Cannabiskonsum entstehen können. Die rechtliche Situation des Verbots verfolgt dieses Ziel. Solche Regulationsmöglichkeiten bieten generell auch legale Märkte. Es gibt eine Fülle wissenschaftlicher Belege für den Zusammenhang von Verfügbarkeit und Preis und der Häufigkeit negativer Konsequenzen bei Substanzgebrauch. Das ist z. B. gut für Alkohol- und Tabakkonsum belegt. So zeigen die Erfahrungen aus Skandinavien, wo die Verfügbarkeit von Alkohol durch eine geringe Ladendichte und eingeschränkte Öffnungszeiten eingeschränkt und der Preis vergleichsweise hoch ist, dass deutlich weniger alkoholbezogene Probleme auftreten als in anderen Ländern mit einer permissiveren Alkoholpolitik. In Bezug auf den Cannabiskonsum ist die Verfügbarkeit durch die Illegalität eingeschränkt, hinsichtlich des Preises gibt es keine Einschränkungen. Dieser regelt sich durch den Markt und hat in den letzten Jahren eher abgenommen. Eine Legalisierung von Cannabis durch vollständige Entfernung aus dem BtMG würde zunächst zu einer höheren Verfügbarkeit führen, was sich auf die Häufigkeit des Konsums und die Prävalenz von negativen Folgen auswirken könnte. Auf der anderen Seite wäre die Möglichkeit gegeben, den Preis durch politische Steuerung zu gestalten und dadurch den Konsum zu senken. Es wird argumentiert, dass ein zu hoher Preis wiederum den illegalen Handel fördern würde und auch hier weiterhin Kontrollen notwendig wären.

Die DG-Sucht fordert, dass geeignete Maßnahmen zur Reduktion von Angebot und Nachfrage in jedem Fall nach dem aktuellen Kenntnisstand zu gewährleisten sind, um Schäden durch Cannabisgebrauch zu minimieren.

Kosten

Die derzeitigen Überlegungen zu einer Legalisierung von Cannabis sind auch von Forderungen nach Kosteneinsparungen durch eine Entlastung von Polizei und Gerichten sowie die Einnahme zusätzlicher Steuergelder begleitet. Bei den Überlegungen zu den etwaigen Einsparungen und Einnahmen sind jedoch auch Kosten zu berücksichtigen, die sich auf die Entwicklung eines Abgabekonzepts, die administrativen Kosten, die mögliche Zunahme des Konsums und die entsprechenden Kosten für Prävention und Behandlung beziehen. Des Weiteren wären eine umfangreiche Überprüfung einer Legalisierung durch ein Monitoringsystem und Begleitforschung notwendig. Hinsichtlich einer Kostenersparnis durch die Legalisierung sind in Anbetracht beträchtlicher konsekutiver Kostensteigerungen in anderen Bereichen (Regulierungs- und Aufsichtsbehörden, gesetzliche Krankenkassen, Sozial- und Rentenversicherungen, Unfallversicherungen, Gerichtsbarkeit u. a.) Zweifel angebracht.

Die DG-Sucht fordert, Fachleute zur Beurteilung der gesundheitsökonomischen Folgen einzubeziehen.

Fazit

Die DG-Sucht spricht sich gegen eine vorschnelle Entscheidung zur Legalisierung von Cannabis zum Freizeitgebrauch aus. Überlegungen zu einer Legalisierung sollten aus der Sicht der DG-Sucht von größter Sorgfalt begleitet werden.

Zusammenfassend sind dabei folgende Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Schutz vor den Gefährdungen durch den Konsum
- Reduzierung des Konsums durch Regulierung von Angebot und Nachfrage
- Vermeidung von Kriminalisierung der Konsumenten
- Besonderer Schutz von Kindern und Jugendlichen und weiteren Risikogruppen
- Intensivierung von Forschung, Prävention und Behandlung cannabisbezogener Störungen

Die DG-Sucht setzt sich laut ihrer Satzung in allen Bereichen von substanzbezogenen Störungen dafür ein, dass durch wirksame Prävention möglichst wenige Menschen einen riskanten, schädlichen oder abhängigen Gebrauch entwickeln und negative Konsequenzen erleiden. Eines der wirksamsten Mittel hierzu ist die Regulierung über Verfügbarkeit und Preis. Daher fordert die DG-Sucht entsprechende Maßnahmen für alle in Frage kommenden Substanzen zu nutzen. Insbesondere für den Bereich des Alkoholkonsums erfolgt dies in Deutschland noch deutlich zu wenig. Die Erfolge solcher Maßnahmen lassen sich an den Entwicklungen des Tabakkonsums gut ablesen.

In Bezug auf die Substanz Cannabis ist sicher zu stellen, dass eine Regulierung von Angebot und Nachfrage den Konsum und die Folgeschäden auf ein Minimum begrenzen. Der Schritt einer Legalisierung könnte weitreichende Konsequenzen nach sich ziehen. Es wäre zunächst zu befürchten, dass infolge der steigenden Verfügbarkeit eine Zunahme des Konsums erfolgen könnte. Maßnahmen zu Regulierung des Konsums sind durch die Prozesse von Verfügbarkeit, Preis und Schwarzmarkt komplex, was Berücksichtigung finden muss. Hierzu fehlen bislang belastbare Erfahrungen aus anderen Ländern. Die Entwicklung in ei-

nigen US-Bundesstaaten und Uruguay, in denen eine Legalisierung stattgefunden hat, können zukünftig wertvolle Hinweise geben. Diese Erfahrungen sollten in einen Entscheidungsprozess und mögliche Umsetzungen eingehen.

Eine Kriminalisierung von Konsumenten lehnt die DG-Sucht ab und fordert hier Änderungen an der bisherigen Regelung. Um eine deutliche Änderung im weltweiten Drogenhandel zu erwirken, sind internationale Entwicklungen notwendig. Die Entscheidungen in einem einzelnen Land reichen hierfür nicht aus und es muss mit dem weiteren Einfluss des illegalen Drogenmarktes auf die Preisgestaltung im Land gerechnet werden. Globale Lösungen – z. B. auf Ebene der Europäischen Union oder darüber hinaus – sind erfolgversprechender als Alleingänge.

Zu berücksichtigen sind insbesondere auch die Belange des Jugendschutzes: Eine Verlagerung der Regulierung vom Betäubungsmittelgesetz zum Jugendschutzgesetz wäre mit den gleichen Lücken verbunden, die wir heute auch im Bereich des Alkoholkonsums sehen, bei dem der Jugendschutz nicht ausreichend greift und Phänomene wie eine hohe Prävalenz von Rauschtrinken unter Jugendlichen zu beobachten sind. Dies ist ein zentraler Punkt, da – wie weiter oben beschrieben – die Gefährdung unter Jugendlichen besonders hoch ist.

Die Entscheidungen sollten in keinem Fall durch einseitige und voreilige Überlegungen zu Kosteneinsparungen oder neuen Steuereinnahmen vorangetrieben werden. Eine Legalisierungsdebatte hat auch mit gesellschaftlichen Entwicklungen zu tun und unterliegt Strömungen des Zeitgeistes. In einem Prozess der Überprüfung der Vorschriften des BtMG im Umgang mit Cannabis müssen rational agierende Experten aus den unterschiedlichsten Professionen ihr Wissen einfließen lassen. Für die DG-Sucht stehen insbesondere die Prävention, Frühintervention und die wirkungsvolle Behandlung bei substanzbezogenen Störungen sowie die Forschung in diesen Bereichen im Vordergrund. Somit ist es unser Ziel, den Schutz vor negativen gesundheitlichen, psychischen und sozialen Folgen des Cannabiskonsums sicherzustellen. Diesen Zielen sieht sich unsere Fachgesellschaft verpflichtet – ganz unabhängig von Überlegungen zur derzeitigen Legalisierungsdebatte – und wird sich dafür einsetzen. Die DG-Sucht wird ihre Expertise in die laufende Diskussion einbringen und gemeinsam mit anderen Experten ausgewogene und sinnvolle Lösungen anstreben.

Literatur

Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (DBDD). Bericht 2014 des nationalen REITOXKnotenpunkts an die EBDD Neue Entwicklungen und Trends

European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction. 2015 Annual Report: The state of the drugs problem in Europe. 2015 EMCDDA, Lisbon

European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. Treatment of cannabis-related disorders in Europe. Luxembourg: Publications Office of the European Union; 2015; EMCDDA Insights No 17

Hall W, Degenhardt L: The adverse health effects of chronic cannabis use. *Drug Test Anal* 2014; 6: 39–45

Hoch E, Bonnet U, Thomasius R, Ganzer F, Havemann-Reinecke U, Preuss U: Risiken bei nichtmedizinischem Gebrauch von Cannabis. *Deutsches Ärzteblatt* 2015; 16:271–278

Pabst A, Kraus L, Gomes de Matos E, Piontek D: Substanzkonsum und substanzbezogene Störungen in Deutschland im Jahr 2012. *Sucht* 2013; 59: 321–31

Kraus L, Pabst A, Piontek D, Gomes de Matos E: Substanzkonsum und substanzbezogene Störungen: Trends in Deutschland 1980–2012. *Sucht* 2013; 59:33–345

van Amsterdam J, Nutt D, Phillips L, van den Brink W: European rating of drug harms. *J Psychopharmacol* 2015; 29(6):655–60. doi: 10.1177/0269881115581980. Epub 2015 Apr 28

Zur Information

Straßenverkehrsunfälle 2014 – Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Unfälle

2014 wurden von der Polizei 2,4 Millionen Unfälle (-0,3 %) erfasst, darunter 2,1 Millionen Sachschadensunfälle (-0,9 %). Von diesen Sachschadensunfällen waren 70 479 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden i. e. S. (-12,8 %), 14 947 sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (-4,0 %) und 2,0 Millionen übrige Sachschadensunfälle (-0,4 %). Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist gegenüber 2013 um 3,9 % auf 302 435 gestiegen.

Polizeilich erfasste Unfälle	2013	2014	Veränderung 2014 gegenüber 2013 in %
Mit nur Sachschaden	2 122 906	2 104 250	-0,9
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)	80 824	70 479	-12,8
Sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel	15 564	14 947	-4,0
Übrige Sachschadensunfälle	2 026 518	2 018 824	-0,4
Mit Personenschaden	291 105	302 435	+3,9
Insgesamt	2 414 011	2 406 685	-0,3

Verunglückte

Bei fast allen Verkehrsbeteiligungsarten wurden im Jahr 2014 mehr Personen getötet als im Vorjahr. Die größte Zunahme gab es bei den tödlich verunglückten Benutzern von Kraft-rädern mit Versicherungskennzeichen (+19,2 %), gefolgt von den Insassen von Bussen (+18,2 %), den Benutzern von Fahrrädern (+11,9 %) und den Benutzern von den Kraft-rädern mit amtlichen Kennzeichen (+3,3 %). Dagegen sank die Anzahl der getöteten Fuß-gänger (-6,1 %).

Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Benutzer an den Unfallopfern: 46,6 % der Verkehrstoten sowie 55,3 % der Verletzten kamen in einem Pkw zu Schaden. 17,4 % der Getöteten waren Benutzer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 15,5 % Fußgänger und 11,7 % benutzten ein Fahrrad.

Verunglückte	2013	2014	Veränderung 2014 gegenüber 2013 in %
Insgesamt	377 481	392 912	+4,1
Davon:			
Getötete	3 339	3 377	+1,1
Schwerverletzte	64 057	67 732	+5,7
Leichtverletzte	310 085	321 803	+3,8

Beteiligte

Im Jahr 2014 zählte die Polizei 584 716 Beteiligte an 302 435 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden. Jeder zehnte Beteiligte kam ohne Mitwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmers bei Alleinunfällen zu Schaden, 16,4 % waren in Unfälle mit mindestens drei Beteiligten verwickelt. Fast zwei Drittel (63,5 %) aller an Personenschadensunfällen Beteiligten waren Pkw-Fahrer, bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden (i. e. S.) betrug ihr Anteil sogar 86,0 %.

Unfallursachen

7,8 % der Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden in Deutschland 2014 waren allgemeine Unfallursachen, wie Straßenglätte durch Regen bzw. Schnee oder Sichtbehinderung durch Nebel. Technische Mängel als Unfallursache stellte die Polizei lediglich bei 9 von 1 000 unfallbeteiligten Fahrzeugen fest.

Personenbezogene Unfallursachen (Fehlverhalten der Beteiligten) stellte die Polizei 361 935 mal bei Unfällen mit Personenschaden fest. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 68,8 %, wurde entsprechend ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet.

Von den 248 712 Fehlverhalten der Pkw-Fahrer waren die häufigsten Unfallursachen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 18,6 %, die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorranges mit 17,6 %. Alkoholeinfluss hatte einen Anteil von 3,1 %. Seit 1991 ist die Häufigkeit dieser Unfallursache bei den beteiligten Pkw-Fahrern um 73,9 % zurückgegangen. Um 63,9 % verringert hat sich in diesem Zeitraum die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Dagegen sind bei den Pkw-Fahrern Abbiegefehler lediglich um 8,3 % zurückgegangen und Abstandsfehler sogar um 2,5 % gestiegen.

Personenbezogene Ursachen	2013	2014	Veränderung 2014 gegenüber 2013 in %
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt	350 381	361 935	+3,3
Darunter: Alkoholeinfluss	13 327	13 011	-2,4

(Aus der Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr – Verkehrsunfälle 2014, des Statistischen Bundesamtes, Destatis, vom 9. Juli 2015)

Österreich

Im Jahr 2014 gab es auf Österreichs Straßen weniger Verkehrsunfälle, Verletzte und Verkehrstote als 2013: Laut Statistik Austria wurden bei 37 957 Unfällen (-545; -1,4 %) 47 670 Personen verletzt (-374; -0,8 %) und 430 getötet. Die Zahl der Verkehrstoten sank damit um 25 oder 5,5 % gegenüber 2013, womit erneut das niedrigste Ergebnis seit Einführung der Unfallstatistik im Jahr 1961 erreicht wurde.

Durch Verkehrsunfälle sterben nach wie vor hauptsächlich Männer: 315 der 430 Verkehrstoten waren Männer (73 %), in der Altersklasse der 16- bis unter 30-Jährigen waren es sogar 87 %.

Weniger als die Hälfte aller Getöteten (44 %) verunglückte mit Pkw, 21 % mit einspurigen Kraftfahrzeugen, 17 % waren zum Zeitpunkt des Unfalls zu Fuß unterwegs, 10 % be-

nutzten ein Fahrrad. Weitere 8 % entfielen auf die übrigen Verkehrsarten (Lkw, Traktoren, etc.).

Mit 71 getöteten Fußgängern (2013: 82; -13 %) wurde der bisher geringste Wert erreicht. 45 Radfahrer – gegenüber 51 im Jahr davor (-12 %) – erlitten 2014 im Straßenverkehr tödliche Verletzungen. Allerdings stieg die Zahl der verletzten Radfahrer um 5 % auf 6 654. Die Zahl der Motorradtoten verringerte sich von 87 im Jahr 2013 auf 75 (-14 %); nur geringfügig weniger Motorradbenutzer als 2013 wurden verletzt. Nach dem starken Rückgang von in Pkw getöteten Personen um fast ein Drittel von 2012 auf 2013 verringerte sich ihre Zahl im Berichtsjahr nur leicht (von 193 auf 189; -2 %). Die Zahl der Alkoholunfälle nahm gegenüber 2013 um 6 % auf 2 213 ab, ebenso die Zahl der dabei Verletzten (2 890; -6 %); 32 Personen wurden bei Alkoholunfällen getötet, im Jahr davor waren es 31.

Unfallgeschehen mit alkoholisierten Beteiligten	Jahresergebnisse		Veränderung 2013/2014	
	2013	2014	absolut	in Prozent
Alkoholunfälle	2.350	2.213	-137	-5,8
Verletzte	3.065	2.890	-175	-5,7
Getötete ¹⁾	31	32	+1	+3,2

STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle. – ¹⁾ 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote. – Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

(Aus der Pressemitteilung 11.017-077/15 der Bundesanstalt Statistik Österreich, Statistik Austria, vom 23. April 2015)

Schweiz

Im Jahr 2014 sind bei Unfällen auf den Schweizer Straßen 243 Menschen tödlich verunglückt. Das sind 26 Personen weniger als im Vorjahr. Zum zweiten Mal in Folge ging damit die Zahl der getöteten Personen markant zurück. Auch bei den Schwerverletzten sank die Zahl um 86 auf 4 043 Menschen.

Insgesamt ereigneten sich 2014 auf den Schweizer Straßen 17 803 Unfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 243 Personen getötet, 4 043 schwer und 17 478 leicht verletzt. Damit sank die Zahl der Verkehrstoten um zehn Prozent gegenüber 2013 und um 24 Prozent im Vergleich mit dem Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2013. Die Zahl der Schwerverletzten hat gegenüber dem Vorjahr um zwei und im Vergleich mit den Jahren 2009 bis 2013 um acht Prozent abgenommen. Verbesserungen bei den Fahrzeugen dürften dabei eine Rolle spielen. Dies zeigt sich zum Beispiel daran, dass absolut gesehen bei den schwerverunfallten Insassen von Personenwagen der Rückgang über die letzten Jahre besonders groß war.

2014 verunglückten 29 Fahrradfahrende tödlich, zwölf mehr als im Vorjahr. Bei den Schwerverletzten ist im Vergleich mit 2013 eine Zunahme von 13 Prozent zu verzeichnen.

Bei den E-Bikes setzt sich die seit 2012 ausgewiesene negative Entwicklung im Fall der Schwerverletzten auch 2014 fort. Es wurden 145 Personen schwer verletzt, 31 mehr als im Jahr zuvor.

2014 verunglückten 43 Fußgängerinnen und Fußgänger tödlich, so wenig wie noch nie in den letzten Jahren. Im Vergleich mit dem Durchschnitt der vorhergehenden fünf Jahre entspricht dies einem Rückgang von 38 Prozent.

Mutmaßliche Hauptunfallursache	2013	2014	Veränderung
Alkoholeinfluss	35	24	-31 %

ASTRA, Verkehrsunfallstatistik 2014: Getötete Personen im Straßenverkehr.

Mutmaßliche Hauptunfallursache	2013	2014	Veränderung
Alkoholeinfluss	373	367	-2 %

ASTRA, Verkehrsunfallstatistik 2014: Schwerverletzte Personen im Straßenverkehr.

(Aus einer Mitteilung des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA,
vom 26. März 2015)

BAST: Begutachtung der Fahreignung 2014

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.

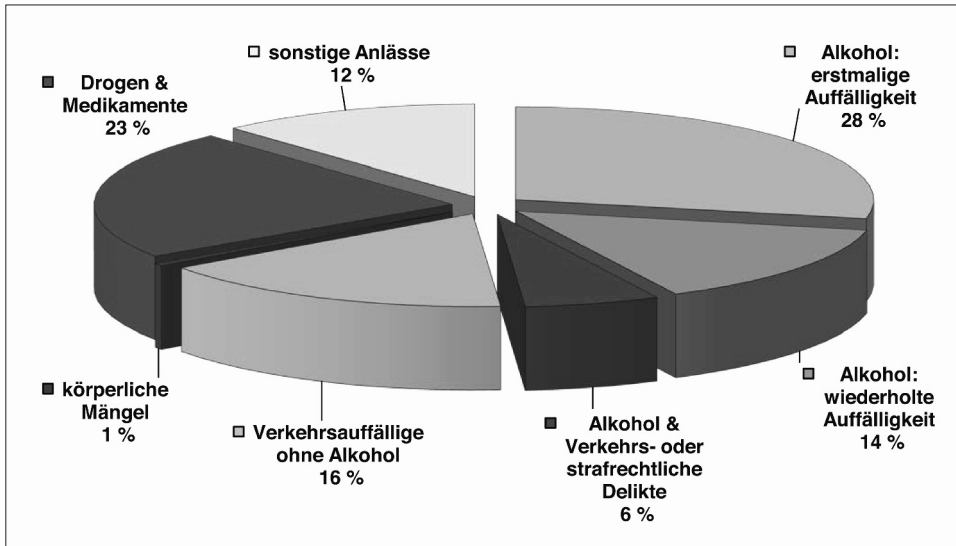


Bild 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2014.¹⁾

Im Jahr 2014 führten die 14 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 91.536 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch.

Mit insgesamt 48 % 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 drogenbezogenen Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ bilden mit 23 % die zweitgrößte Anlassgruppe, gefolgt von „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ (16 %). Kör-

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.

perliche und/oder geistige Mängel waren selten Anlass für eine Begutachtung (1 % der Fälle). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2014 in der Summe 12 % (Bild 1).

2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten (je nach Prognose) die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei manchen Anlassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen. Tabelle 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2014 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	Geeignet (%)	nachschulungsfähig (%)	ungeeignet (%)	Summe (N)	Anteil (%)
1 Untersuchungen nach StVG §§ 2a u. 4, Abs. 10 & FeV §§ 11 Abs. 3, 13, 14,					
1.1 - körperliche und geistige Mängel	59,4	*	40,6	286	0,3
1.2 - neurologisch-psychiatrische Mängel	46,0	*	54,0	137	0,1
1.3 - Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	60,6	*	39,4	99	0,1
2 Tatauffällige					
2.1 - Verkehrsauffälligkeiten	62,6	0,4	37,1	13.050	14,3
2.2 - Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	62,0	0,4	37,6	3.259	3,6
3 Alkoholauffällige (§ 13 Nr. 2 FeV)					
3.1 - Alkohol erstmalig	54,8	11,1	34,0	25.903	28,3
3.2 - Alkohol wiederholt	47,4	8,4	44,2	13.149	14,4
4 Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige	63,8	7,0	29,2	16.751	18,3
5 Untersuchungen bei Mehrfachfragestellungen (FeV § 11 Abs. 6)					
5.1 - Alkohol in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten bzw. sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	46,3	6,2	47,5	5.580	6,1
5.2 - Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten	57,7	6,0	36,3	1.905	2,1
5.3 - Allgemeine Verkehrsauffälligkeiten in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten.	57,6	0,4	42,0	1.879	2,1
5.4 - Sonstige Drogen und Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten	57,3	3,0	39,7	2.101	2,3
5.5 - Sonstige Mehrfachfragestellungen	51,3	3,2	45,5	2.039	2,2
6 Untersuchungen nach FeV §§ 10 Abs. 2 u. 11 Abs. 3 Nr.2 (Mindestalter)	92,8	*	7,2	4.741	5,2
7 Untersuchungen nach FahrlG § 3 S. 1 Nr. 3 und § 33 Abs. 3 (Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis u. Fahrlehrer)	80,6	*	19,4	129	0,1
8 Sonstige Anlässe (mit Erläuterungen)	55,7	0,9	43,4	528	0,6
9 Gesamt	58,3	6,4	35,3	91.536	100,0

* Anlassgruppe ohne mögliche Kurszuweisung.

Tab. 1: Anlassbezogene Aufschlüsselung der MPU-Ergebnisse in Prozent für das Jahr 2014.

Im Vergleich zu 2013 zeigt sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse keine relevante Veränderung. Von den 91.536 begutachteten Personen waren 58,3 % „geeignet“ (2013: 57,5 %), 35,3 % ungeeignet (2013: 35,9 %), und 6,4 % (2013: 6,7 %) wurden als „nachschulungsfähig“ eingestuft.

3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2011 bis 2014

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich vom Jahr 2013 zum Jahr 2014 um 3,5 % verringert. Somit wurde der insgesamt rückläufige Trend der Begutachtungszahlen der letzten Jahre fortgesetzt (siehe Tabelle 2).

Anlassgruppe	2011	2012	2013	2014	2013/ 2014 Vergleich (%)
1.1 Körperliche und geistige Mängel	266	263	270	286	+5,9
1.2 Neurologisch-psychiatrische Mängel	217	177	158	137	-13,3
1.3 Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	133	127	119	99	-16,8
2.1 Verkehrsauffälligkeiten	13.771	13.542	13.716	13.050	-4,9
2.2 Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	3.793	3.596	3.480	3.259	-6,4
3.1 Alkohol erstmalig *	27.735	26.791	26.775	25.903	-3,3
3.2 Alkohol wiederholt *	16.300	14.882	14.322	13.149	-8,2
4 Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige **	15.430	15.174	16.374	16.751	+2,3
5.1 Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit beziehungsweise sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten *	7.561	6.544	6.321	5.580	-11,7
5.2 Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten **	2.223	2.039	2.063	1.905	-7,7
5.3 Allgemeine Verkehrs- und sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	2.160	2.086	2.033	1.879	-7,6
5.4 BtM/Medikamente und allgemeine Verkehrsauffälligkeiten **	2.489	2.245	2.097	2.101	+0,2
5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen	1.883	1.882	2.166	2.039	-5,9
6 Untersuchungen nach FeV §§ 10 Abs. 2 und 11 Abs. 3 Nr. 2 (Mindestalter)	4.634	4.185	4.269	4.741	+11,1
7 Untersuchungen nach FahrIG § 3 S. 1 Nr. 3 und § 33 Abs. 3 (Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis und Fahrlehrer)	201	171	134	129	-3,7
8 Sonstige Anlässe (mit Erläuterungen)	469	472	522	528	+1,1
Gesamtsumme	99.265	94.176	94.819	91.536	-3,5
* Alkohol-Fragestellung gesamt	51.596	48.217	47.418	44.632	-5,9
** BtM-Fragestellung gesamt	20.142	19.458	20.534	20.757	+1,1

Tab. 2: MPU-Ergebnisse der Jahre 2011 bis 2014.

In der Mehrzahl der Anlassgruppen ist ein Rückgang zu verzeichnen. Der Abwärtstrend der Gesamtbegutachtungszahlen ergibt sich insbesondere aus dem Rückgang der Begutachtungen aufgrund von Alkohol-Fragestellungen (um rund 5,9 %), die jedoch zusammen immer noch knapp die Hälfte aller Begutachtungsanlässe stellen (Tabelle 2). Besonders deutlich ist der Rückgang bei den Alkoholfragestellungen in Kombination mit Verkehrsauffälligkeit oder sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeit sowie bei wiederholter Alkohol-auffälligkeit.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 12/2015 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, und deren Langfassung von Dr. med. Martina Albrecht, Mai 2015)

Deutsche Verkehrswacht fordert neue Promillegrenze für Radfahrer

Problembeschreibung

Während die Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung alkoholisierter Kraftfahrzeugführer seit Jahren kontinuierlich rückgängig sind, stiegen die Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung alkoholisierter Radfahrer seit dem Jahr 2010 von 3.489 auf 3.726 Verkehrsunfälle im Jahr 2012 an. Das Fahrrad gilt bei Alkoholkonsum vielen Verkehrsteilnehmern als ungefährliche Alternative zum Auto, dabei ist es inzwischen zu einer ganz eigenen Gefahrenquelle geworden.

Immer wieder fallen alkoholisierte Radfahrer auch im Rahmen von polizeilichen Verkehrskontrollen auf. Sie können aber aufgrund der geltenden Rechtslage erst bei einer mittels Blutprobe nachgewiesenen Alkoholbeeinflussung von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Unterhalb dieser Grenze bedarf es deutlich sichtbarer Beweisanzeichen für die alkoholisch bedingte Herabsetzung der körperlichen Leistungsfähigkeit, die aus vielerlei Gründen oft verborgen bleiben, sodass die im Interesse der Verkehrssicherheit sinnvollen Sanktionen unterbleiben. Dieser Straftatbestand der Trunkenheit im Straßenverkehr zeigt demnach keine abschreckende Wirkung mehr. Auf der anderen Seite existiert für Radfahrer keine Bestimmung im Straßenverkehrsgesetz, nach der es möglich wäre, ab einem bestimmten Blutalkoholgehalt die Trunkenheitsfahrt als Ordnungswidrigkeit zu ahnden.

Stand der Wissenschaft

Im Wesentlichen wurde die angesprochene Problematik in der Verkehrspolitik vor dem Hintergrund diskutiert, ob die durch die Rechtsprechung gesetzte Promillegrenze von 1,6 Promille BAK für alkoholisierte Radfahrer geändert oder dezidiert ein eigener Straftatbestand im Strafgesetzbuch geschaffen werden sollte. Die Konferenz der Innenminister forderte ebenfalls die Überprüfung der Promillegrenzen für Radfahrer.

Die Diskussion steht inzwischen unter dem Eindruck neuer Forschungsergebnisse. Studien der Universitäten in Düsseldorf und Mainz untersuchten die körperlichen Leistungsausfälle alkoholisierter Radfahrer. In beiden Versuchsreihen wurden sowohl im nüchternen als auch im alkoholisierten Zustand Fahrversuche durchgeführt und ärztlich begleitet. Die Ergebnisse beider Studien wurden anlässlich eines Symposiums des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) im Juni 2014 in Leipzig vorgestellt [siehe hierzu BA 2014, Sup 1 ff.]. Das von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) bei der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf in Auftrag gegebene Gutachten ergab einen signifikanten Anstieg der Leistungsausfälle in drei Stufen ab 0,5, ab 1,1 und noch einmal ab 1,6 Promille BAK [näher LUCHMANN et al., BA 2014, Sup 22 f.]. Bei der zweiten Studie des Instituts für Rechtsmedizin an der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz waren die beiden ersten Gefahrenstufen deckungsgleich mit den Düsseldorfer Ergebnissen, während der dritte Anstieg des Sicherheitsrisikos bei 1,5 Promille BAK zu verzeichnen war [ausführlich hierzu DALDRUP et al., BA 2015, 1 ff.]. In beiden Studien waren allerdings auch oberhalb von 1,6 Promille BAK noch einige Radfahrer in der Lage, ihr Fahrzeug sicher zu führen.

Eine Änderung der Rechtsprechungspraxis in Richtung einer Kriminalisierung sämtlicher alkoholisierter Radfahrer bereits ab einem Grenzwert von 1,1 Promille BAK kommt nach den übereinstimmenden Forschungsergebnissen damit nicht mehr in Betracht. Um die von den Gerichten angenommene Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit abzusenken, hätten bereits unterhalb von 1,6 Promille BAK nahezu alle Probanden am sicheren Führen ihrer Fahrräder scheitern müssen. Nach den Forschungsergebnissen ist sogar im Gegenteil zu befürchten, dass die gängige Rechtsprechung zur absoluten Fahruntüchtigkeit von Radfahrern, die sich auf Gutachten aus den Jahren 1980 und 1984 stützt, keinen Bestand hat.

Beschluss

Der Gesetzgeber kann und soll gefahrenabwehrend tätig werden um zu erreichen, dass Radfahrer auf den Genuss größerer Alkoholmengen verzichten.

Die Deutsche Verkehrswacht spricht sich daher dafür aus, für alkoholisierte Radfahrer den Tatbestand einer Verkehrsordnungswidrigkeit im Straßenverkehrsgesetz einzuführen. Sie schlägt vor, darin die Promillegrenze von 1,1 Promille Alkoholkonzentration im Blut bzw. 0,55 mg/l Alkohol in der Atemluft festzuschreiben. Die Höhe der Sanktion sollte dabei an den Regelsatz des Alkoholverbots für Fahranfänger angepasst werden. Ein eigenständiger Straftatbestand für Radfahrer erscheint dem gegenüber nicht erforderlich, weil eine bedeutende Ordnungswidrigkeit im Bußgeldbereich denselben präventiven Zweck erfüllt.

Die neue Gesetzgebung soll durch flankierende Öffentlichkeitsarbeit der Träger staatlicher und staatlich geförderter Verkehrssicherheitsarbeit im Bewusstsein der Bevölkerung verankert werden.

(Aus einer Pressemitteilung der Deutschen Verkehrswacht, DVW, vom 30. Mai 2015)

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.

56. *) Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein ist dahin auszulegen, dass eine Maßnahme, mit der der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes einer Person, der dieser Person, die ein Kraftfahrzeug führt, die Fahrerlaubnis nicht entziehen kann, weil sie ihr bereits zuvor entzogen worden ist, anordnet, dass der genannten Person während eines bestimmten Zeitraums keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, als Einschränkung, Aussetzung oder Entzug der Fahrerlaubnis im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen ist mit der Folge, dass sie der Anerkennung der Gültigkeit jedes von einem anderen Mitgliedstaat vor Ablauf dieses Zeitraums ausgestellten Führerscheins entgegensteht. Der Umstand, dass das Urteil, mit dem diese Maßnahme angeordnet worden ist, nach der Ausstellung des Führerscheins in dem zweiten Staat rechtskräftig geworden ist, ist insoweit ohne Bedeutung, wenn dieser Führerschein nach der Verkündung des Urteils ausgestellt worden ist und die Gründe, die diese Maßnahme rechtfertigen, zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins vorlagen.

Europäischer Gerichtshof,
Urteil vom 21. Mai 2015 – C-339/14 –

Zum Sachverhalt:

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

- 9 Bei einer Verkehrskontrolle am 16. Mai 2013 in Rothenburg-ob-der-Tauber (Deutschland) legte Herr Wittmann, ein deutscher Staatsangehöriger, einen Unionsführerschein vor, der ihm von den polnischen Behörden ausgestellt worden war.
- 10 Da die deutschen Behörden der Auffassung waren, dass die Gültigkeit des in Polen erworbenen Führerscheins in ihrem Hoheitsgebiet nicht anerkannt werden könne, leiteten sie gegen Herrn Wittmann ein Strafverfahren wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ein. Herr Wittmann könne sich nicht auf den polnischen Führerschein berufen, da zuvor in Deutschland gegen ihn ein Urteil ergangen sei, das mit einer Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verbunden gewesen sei.
- 11 Herr Wittmann wurde daher angeklagt und sodann am 23. Januar 2014 vom Amtsgericht Ansbach wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten verurteilt. Dieses Gericht bestätigte damit die Auffassung der deutschen Behörden.
- 12 Den Ausführungen des vorliegenden Gerichts zum Sachverhalt des ihm vorliegenden Rechtsstreits zufolge hatte Herr Wittmann bei einer Verkehrskontrolle

am 1. Dezember 2004 einen gefälschten tschechischen Führerschein vorgelegt. Das Amtsgericht Lindau als das damals örtlich zuständige Gericht verhängte mit Urteil vom 18. Juli 2005 eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis, d. h. eine Frist, während deren einer Person, die keine Fahrerlaubnis hat, weil ihr die Fahrerlaubnis schon früher entzogen worden ist oder sie noch nie eine Fahrerlaubnis besessen hat, keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Die Entscheidung des Amtsgerichts Lindau war darauf gegründet, dass Herr Wittmann im Jahr 2001 die Fahrerlaubnis entzogen worden war.

Dieses Urteil des Amtsgerichts Lindau wurde am 14. Juli 2006 rechtskräftig. Die Sperrfrist begann am 14. Juli 2006 und endete ein Jahr später, also am 14. Juli 2007. Eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis beginnt nach dem Strafgesetzbuch erst mit der Rechtskraft des Strafurteils.

Zwar beantragte Herr Wittmann im Anschluss an das Urteil des Amtsgerichts Lindau in Deutschland keine neue Fahrerlaubnis, erwarb aber am 14. September 2005, d. h. nach Verkündung des Urteils vom 18. Juli 2005, doch vor dessen Rechtskraft und vor Beginn der einjährigen Sperrfrist, einen polnischen Führerschein.

Bei einer Verkehrskontrolle am 15. September 2009 in Rothenburg-ob-der-Tauber legte Herr Wittmann seinen polnischen Führerschein vor. Mit Urteil vom 4. Mai 2010 wurde er wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe von vier Monaten verurteilt, die er auch verbüßte.

Diesen polnischen Führerschein legte Herr Wittmann auch bei der in Rn. 9 des vorliegenden Urteils erwähnten Verkehrskontrolle am 16. Mai 2013 vor.

Das Amtsgericht Ansbach stellte in seinem Urteil vom 23. Januar 2014 u. a. fest, dass Herr Wittmann in der Vergangenheit bereits elf Mal wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden sei. Insbesondere sei ihm seine deutsche Fahrerlaubnis im Jahr 2001 entzogen und später in Deutschland keine Fahrerlaubnis mehr erteilt worden.

Herr Wittmann legte gegen dieses Urteil vom 23. Januar 2014 Revision beim Oberlandesgericht Nürnberg ein. Die Freiheitsstrafe wurde bis zur Verkündung des Urteils des vorliegenden Gerichts ausgesetzt.

Da das Oberlandesgericht Nürnberg Zweifel hatte, ob es gemäß der Richtlinie 2006/126 den polnischen Führerschein anzuerkennen habe, hat es das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 so auszulegen, dass es der Entziehung eines Führerscheins gleichsteht, wenn dem Führer eines Fahrzeugs nur

deshalb eine Fahrerlaubnis nicht entzogen wird, weil ihm die Fahrerlaubnis bereits früher entzogen worden ist und er daher keine Fahrerlaubnis hat, und wenn zugleich angeordnet wird, dass dieser Person jedenfalls für eine bestimmte Dauer keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf?

Aus den Gründen:

Zur Vorlagefrage

- 20** Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass eine Maßnahme, mit der ein Mitgliedstaat, der dem Führer eines Kraftfahrzeugs die Fahrerlaubnis nicht entziehen kann, weil sie ihm bereits zuvor entzogen worden ist, anordnet, dass dieser Person während eines bestimmten Zeitraums keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, als Einschränkung, Aussetzung oder Entzug der Fahrerlaubnis im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen ist mit der Folge, dass sie der Anerkennung der Gültigkeit jedes von einem anderen Mitgliedstaat vor Ablauf dieses Zeitraums ausgestellten Führerscheins entgegensteht.
- 21** Herr Wittmann ist der Auffassung, dass die Sachverhalte, zu denen die früheren Urteile des Gerichtshofs auf diesem Gebiet ergangen seien, nicht mit dem Sachverhalt der vorliegenden Rechtssache vergleichbar seien. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine (Urteil Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 46 [= BA 2012, 154]) dürften diesem Grundsatz keine neuen Ausnahmen hinzugefügt werden. Der Gerichtshof habe zwei klare Ausnahmetatbestände entwickelt, nämlich zum einen die Missachtung des Wohnsitzerfordernisses, die in der Rechtssache des Ausgangsverfahrens keine Rolle spiele, und zum anderen den Erwerb eines ausländischen Führerscheins nach Entzug der nationalen Berechtigung oder innerhalb einer Sperrfrist. Er, Herr Wittmann, habe seinen polnischen Führerschein nicht innerhalb einer Sperrfrist erworben, da die Sperre erst nach Erwerb dieses Führerscheins begonnen habe.
- 22** Die Europäische Kommission weist darauf hin, dass das vorlegende Gericht auf Parallelen der vorliegenden Rechtssache zu dem Sachverhalt hingewiesen habe, der dem Urteil Weber (C-1/07, EU:C:2008:640 [= BA 2009, 93]) zugrunde gelegen habe. Es sei daher zu prüfen, ob es zwischen diesen beiden Fällen Unterschiede gebe, die eine unterschiedliche rechtliche Beurteilung rechtfertigten. Dies sei zu verneinen, da sich Herr Wittmann, soweit sein polnischer Führerschein betroffen sei, in einer Situation befinde, die derjenigen des Angeklagten in der Rechtssache, in der das Urteil Weber (C-1/07, EU:C:2008:640) ergangen sei, vergleichbar sei.
- 23** Es ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 sowie Art. 1 Abs. 2 der vor der Richtlinie 2006/126 geltenden Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237, S. 1) die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vorgesehen (vgl. in diesem Sinne Urteile Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, Rn. 40, sowie Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 43 und 44 [= BA 2012, 256]).
- 24** Nach Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126 hat ein Mitgliedstaat jedoch die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist.
- 25** Den Ausführungen des vorlegenden Gerichts ist zu entnehmen, dass das Amtsgericht Lindau gegen Herrn Wittmann, bevor dieser am 14. September 2005 den polnischen Führerschein erwarb, am 18. Juli 2005 eine Sperre für die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis angeordnet hatte. Da das Urteil des Amtsgerichts Lindau am 14. Juli 2006 rechtskräftig geworden ist, begann diese Sperre folglich am selben Tag und endete ein Jahr später, nämlich am 14. Juli 2007. Darüber hinaus wurde der Sachverhalt, der die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis in Deutschland rechtfertigt, am 1. Dezember 2004 festgestellt, d. h. vor dem Zeitpunkt der Ausstellung des polnischen Führerscheins.
- 26** Es ist darauf hinzuweisen, dass es in der Rechtssache, in der das Urteil Weber (C-1/07, EU:C:2008:640) ergangen ist, um eine Person ging, die in Deutschland ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Drogen geführt hatte und gegen die über die Verhängung einer Geldbuße hinaus eine Aussetzung der Fahrerlaubnis für einen Monat festgesetzt worden war. Später war ihr wegen desselben Sachverhalts die deutsche Fahrerlaubnis entzogen worden. Nach Erlass der Verwaltungsentscheidung über die Aussetzung ihrer Fahrerlaubnis, aber vor Eintritt der Rechtskraft dieser Entscheidung und vor der späteren Entscheidung, mit der ihr die Fahrerlaubnis entzogen wurde, hatte diese Person einen tschechischen Führerschein erworben, dessen Anerkennung die deutschen Behörden abgelehnt hatten.
- 27** Der Gerichtshof hat mit diesem Urteil entschieden, dass Art. 1 Abs. 2 sowie Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Mitgliedstaat nicht verwehren, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung einer Fahrerlaubnis abzulehnen, die sich aus einem in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergibt, auf dessen Inhaber im erstgenannten Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis, wenn auch erst nach der Erteilung des fraglichen Führerscheins, angewandt wurde, sofern dieser Führerschein nach einer Entscheidung über die Aussetzung der im erstgenannten Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis ausgestellt wurde und sowohl diese Maßnahme als auch der Entzug aus zum Zeitpunkt der Ausstellung des zweiten Führerscheins bereits vorliegenden Gründen gerechtfertigt sind (vgl. in diesem Sinne Urteil Weber, C-1/07, EU:C:2008:640, Rn. 41. Vgl. auch Urteil Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, Rn. 31 [= BA 2012, 27]).
- 28** Zwar unterscheidet sich die im Ausgangsverfahren gegen Herrn Wittmann festgesetzte Maßnahme von

den Maßnahmen, die gegen Herrn Weber festgesetzt worden sind, da Herr Weber immer noch über seine deutsche Fahrerlaubnis verfügte, als er im deutschen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen hat, um die es in der Rechtssache ging, in der das Urteil Weber (C-1/07, EU:C:2008:640) ergangen ist, Herr Wittmann zum Zeitpunkt der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Zuwiderhandlung dagegen nicht. Der Umstand jedoch, dass Herr Wittmann keine deutsche Fahrerlaubnis mehr besaß, die ihm entzogen werden konnte, ist für die Anwendung von Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126 ohne Bedeutung. Unter solchen Umständen ist ein Verbot für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nämlich als Einschränkung, Aussetzung oder Entzug der Fahrerlaubnis im Sinne dieser Vorschrift anzusehen (vgl. in diesem Sinne Urteil Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, Rn. 33, in dem der Gerichtshof festgestellt hat, dass eine polizeiliche Verwahrung als Aussetzung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 gewertet werden kann).

- 29 Wie die Kommission geltend gemacht hat, würde der Ausschluss solcher Maßnahmen vom Anwendungsbereich von Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126 bedeuten, dass die Personen, die Straßenverkehrsdelikte begangen habe, ohne im Besitz einer Fahrerlaubnis gewesen zu sein, besser behandelt würden als diejenigen, die solche Delikte begangen haben und dabei eine Fahrerlaubnis besaßen. Ein solches Ergebnis liefe dem Ziel der Sicherheit im Straßenverkehr zuwider, dessen Bedeutung in den Erwägungsgründen 2 und 15 dieser Richtlinie hervorgehoben wird.
- 30 Einen Mitgliedstaat zur Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellten Führerscheins zu verpflichten, obwohl er gegen diese Person wegen einer vor dieser Erteilung der Fahrerlaubnis durch den zweiten Staat liegenden Tat eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet hatte, führte dazu, Tätern von Zuwiderhandlungen im Gebiet eines Mitgliedstaats, die mit einer solchen Maßnahme bestraft werden können, einen Anreiz zu schaffen, sich in einen anderen Mitgliedstaat zu begeben, um eine neue Fahrerlaubnis zu erhalten und so den verwaltungs- oder strafrechtlichen Folgen dieser Zuwiderhandlungen zu entgehen, und zerstörte letztendlich das Vertrauen, auf dem das System der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine beruht (vgl. in diesem Sinne Urteil Weber, C-1/07, EU:C:2008:640, Rn. 39).
- 31 Der Umstand, dass das Urteil, mit dem diese Maßnahme angeordnet worden ist, nach der Ausstellung des Führerscheins in dem zweiten Staat rechtskräftig geworden ist, ist insoweit ohne Bedeutung, da dieser Führerschein nach der Verkündung des Urteils ausgestellt worden ist und die Gründe, die diese Maßnahme rechtfertigen, zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins vorlagen (vgl. in diesem Sinne Urteil Weber, C-1/07, EU:C:2008:640, Rn. 36 und 41).
- 32 Daher ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass eine Maßnahme, mit der der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes einer Person,

der dieser Person, die ein Kraftfahrzeug führt, die Fahrerlaubnis nicht entziehen kann, weil sie ihr bereits zuvor entzogen worden ist, anordnet, dass der genannten Person während eines bestimmten Zeitraums keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, als Einschränkung, Aussetzung oder Entzug der Fahrerlaubnis im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen ist mit der Folge, dass sie der Anerkennung der Gültigkeit jedes von einem anderen Mitgliedstaat vor Ablauf dieses Zeitraums ausgestellten Führerscheins entgegensteht. Der Umstand, dass das Urteil, mit dem diese Maßnahme angeordnet worden ist, nach der Ausstellung des Führerscheins in dem zweiten Staat rechtskräftig geworden ist, ist insoweit ohne Bedeutung, wenn dieser Führerschein nach der Verkündung des Urteils ausgestellt worden ist und die Gründe, die diese Maßnahme rechtfertigen, zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins vorlagen.

57. 1. Eine im Ausland erworbene Fahrerlaubnis berechtigt nicht zum Führen eines Kraftfahrzeugs, wenn aufgrund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung im Inland keine neue Fahrerlaubnis hätte erteilt werden dürfen.

2. Die Strafbarkeit wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis setzt dabei voraus, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis zum Tatzeitpunkt im Verkehrszentralregister (Fahrerlaubnisregister) eingetragen war.

Oberlandesgericht Braunschweig,
Beschluss vom 27. Mai 2015 – 1 Ss 24/15 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte ist durch Urteil des Amtsgerichts Hannoversch Münden vom 29. Oktober 2014 wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu je € 60 verurteilt worden. Das Landgericht Göttingen hat unter Verwerfung der Berufung das genannte Urteil im Rechtsfolgenausspruch mit der Maßgabe neu gefasst, dass der Angeklagte wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis unter Einbeziehung der Strafe aus dem Strafbefehl des Amtsgerichts Heidelberg vom 10. September 2014 zu einer Gesamtgeldstrafe von 90 Tagessätzen zu je € 55 verurteilt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte mit einem am 12. Januar 2015 eingegangenen Schriftsatz Revision eingelegt.

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Revision des Angeklagten hat mit der Sachrüge zumindest einen vorläufigen Erfolg, weil die Feststellungen der Kammer den Schuldspruch nicht tragen.

1. Die Revision ist als Sachrüge (§ 344 II 1 Alt. 2 StPO) zulässig erhoben worden, weil sich jedenfalls aus der Begründung ergibt, dass eine sachlich-rechtliche Nachprüfung begehrt wird (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 58. Aufl 2015, § 344 Rn. 14).

2. Die Revision ist auch begründet.

a) Das Landgericht hat zwar zutreffend ausgeführt, dass der Angeklagte seine tschechische Fahrerlaubnis vom 19.04.2006 – nicht nur das entsprechende Führerscheindokument – Ende 2007 verloren hat. Deshalb ist ihm Anfang 2009 von den tschechischen Behörden mitgeteilt worden, dass er eine neue Fahrerlaubnis erwerben müsse.

b) Der Angeklagte war damit auch am 12.05.2009 ohne gültige Fahrerlaubnis. An diesem Datum wurde der Strafbefehl des Amtsgerichts Speyer vom 22.04.2009 rechtskräftig. Dieser ist dem Angeklagten auch am 25.04.2009 tatsächlich zugestellt worden ist, weshalb es unschädlich ist, dass er unter der Zustellenschrift nicht mehr gemeldet war (§§ 37 I StPO, 189 ZPO). Mit diesem Strafbefehl wurde zugleich eine achtmonatige Sperrfrist angeordnet, die am 12.05.2009 zu laufen begann und am 11.01.2010 endete. Der Erwerb der neuen tschechischen Fahrerlaubnis am 22.05.2009 – 10 Tage später – erfolgte demnach während der Sperrfrist, sodass der Ausschlussgrund des § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 4 FeV eingreift. Danach gilt die grundsätzliche Berechtigung von Inhabern einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis (§ 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 1 FeV) nicht, wenn aufgrund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung – hier durch den Strafbefehl des AG Speyer – keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 25.08.2011 – 3 C 28/10 [BA 2012, 58], zitiert nach: juris, LS und Rn. 12-17; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage, 2015, § 28 FeV Rn. 5, 44; Zwerger, ZfS 2015, 185, 188 m. w. N.). Eine während der Sperrfrist erteilte Fahrerlaubnis muss auch nach Ablauf der Sperre nicht anerkannt werden (Dauer, a. a. O., Rn. 44; Zwerger, ZfS 2015, 188). Nach st. Rspr. des BVerwG ist überdies geklärt, „dass die ausländische EU-Fahrerlaubnis bei Vorliegen der Voraussetzungen von § 28 Absatz IV 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.“ (BVerwG, NJW 2014, 2214, 2216 [= BA 2014, 233] Ziffer 28 m. w. N.).

c) § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 4 FeV verstößt auch nicht gegen vorrangiges EU-Recht, insbesondere den dort festgelegten Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von ausländischen EU-Fahrerlizenzen (BVerwG, a. a. O., Rn. 28-35; BVerwG, NJW 2014, 2214, 2216 Ziffer 29; allgemein Zwerger, ZfS 2015, 191). Dieser Grundsatz erfährt schon nach dem geltenden EU-Sekundärrecht insoweit Einschränkungen, als ein Mitgliedstaat „seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis“ auf eine ausländische Fahrerlaubnis „anwenden“ kann (Art. 11 Abs. 2 Richtlinie 2006/126/EG; auch Art. 8 Abs. 2 Richtlinie 91/439/EWG). Dementsprechend kann ein Mitgliedstaat „die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ..., der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist“, ableh-

nen (Art. 11 Abs. 4 UA 2 Richtlinie 2006/126/EG; auch Art. 8 Abs. 4 UA 2 Richtlinie 91/439/EWG). Er kann sogar die Anerkennung des ausländischen Führerscheins für sein Hoheitsgebiet ablehnen, wenn sich erst nachträglich Eignungszweifel ergeben und deshalb eine der genannten Maßnahmen verhängt wird (EuGH, Urteil vom 23.04.2015 – C-260/13 <Aykul>, Rn. 58, 60, 71 <Fahrverbot und Entzug der österreichischen Fahrerlaubnis durch deutsche Behörde aufgrund Cannabiskonsum> [BA 2015, 207]). Artikel 11 Abs. 4 UA 2 Richtlinie 2006/126/EG stellt nämlich eine „Ausgestaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes“ dar (ebd., Rn. 61) und die damit verbundene Beschränkung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung ist gerechtfertigt, weil sie der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit allen EU-Bürgern dient (ebd., Rn. 70). Die gleichen Grundsätze sind auf den Fall einer isolierten Sperre übertragbar, weil es sich dabei um eine vergleichbare (entzugsähnliche) Maßnahme handelt (vgl. Dauer, a. a. O., Rn. 45 m. w. N.). Diesen Maßnahmen ist gemeinsam, „dass sie die Feststellung der fehlenden Kraftfahrtauglichkeit des Betroffenen voraussetzen; wegen dieses Eignungsmangels soll er im Interesse der Verkehrssicherheit vom Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden.“ (BVerwG, NJW 2014, 2214, 2216 f. Ziffer 30). In diesem Sinne hat der EuGH auch Bezug auf eine Sperrfrist genommen und entschieden, dass es einem Mitgliedstaat nicht verwehrt ist, „einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis in Verbindung mit einer Sperrfrist für ihre Neuerteilung angewandt worden ist, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat während dieser Sperrfrist ausgestellten neuen Führerscheins zu versagen.“ (EuGH, Urteil vom 26. April 2012 – C-419/10 <Hofmann>, Rn. 49 [BA 2012, 256]).

d) Überdies ist darauf hinzuweisen, dass in einem solchen Fall grundsätzlich auch der Ausnahmetatbestand des § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV in Betracht kommt, wonach die Berechtigung nach Abs. 1 nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis gilt, die zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung im Inland ihren Wohnsitz hatten. Dieser Ausnahmetatbestand ergibt sich aus dem Wohnsitzprinzip, wonach Voraussetzung der Erteilung der Fahrerlaubnis durch einen Mitgliedstaat ist, dass der Antragsteller in diesem Mitgliedstaat seinen Wohnsitz hat (Art. 7 I e) Richtlinie 2006/126/EG; auch Art. 7 I b) Richtlinie 91/439/EWG; dazu auch Zwerger, ZfS 2015, 184 f.). Dies ist auch vom EuGH anerkannt (vgl. u. a. EuGH, Slg. 2008, I-EUGH-SLG Jahr 2008 I S. 4635 = NJW 2008, 2403 Rn. 72 f. – Wiedemann u. a. [= BA 2008, 255]; EuGH, Slg. 2011, I-EUGH-SLG Jahr 2011 I S. 4057 <EUGH-SLG Jahr 2011 I 4069> = NJW 2011, 3635 Rn. 22 f. – Grasser [= BA 2011, 236]). Allerdings liegt bislang noch keine Entscheidung des EuGH 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. Im Übrigen muss sich der Inlandswohnsitz aus dem Führerschein oder aus „vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührende[n] unbestreitbare[n] Informationen“ ergeben (vgl. § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV sowie Dauer, a. a. O., Rn. 27). Weitere Erkenntnisquellen sind nicht anerkannt (Dauer, a. a. O., Rn. 28 m. N. der EuGH Rspr.). Im vorliegenden Fall hat das Landgericht zwar festgestellt, dass der Angeklagte zum relevanten Zeitraum einen inländischen Wohnsitz hatte, doch ergibt sich dies nicht aus den o. g. Erkenntnisquellen, weshalb eine Anwendung von § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV nicht in Betracht kommt.

e) Die Strafbarkeit wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis setzt jedoch gemäß § 28 Abs. 3 S. 3 FeV zusätzlich voraus, dass die Entziehung derselben zum Tatzeitpunkt in das Verkehrszentralregister eingetragen war (OLG Oldenburg, Beschluss vom 08.12.2010, 1 Ss 102/10, NJW 2011, 870 = DAR 2011, 154; OLG Jena, Beschluss vom 01.04.2009, 1 Ss 164/08, juris, Rn. 25; OLG Braunschweig, Beschluss vom 12.02.2013, 1 Ss 81/12 [unveröffentlicht]; OLG Braunschweig, Beschluss vom 07.08.2013, 1 Ss 48/13, Rn. 6; vgl. auch Dauer, DAR 2011, 155). Ob die erforderliche Eintragung vorlag, ist den Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht zu entnehmen.

3. Wegen des dargelegten Rechtsfehlers ist das Urteil gemäß § 353 StPO aufzuheben. Die Sache ist insoweit gemäß § 354 Abs. 2 StPO an eine andere Kammer des Landgerichts zurückzuverweisen.

58. 1. Nimmt ein Betroffener nach dem Konsum von Cannabis als Kraftfahrer am Straßenverkehr teil, handelt er nach § 24a Abs. 3 StVG fahrlässig, wenn er nicht sicher sein kann, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum abgebaut ist (Anschluss KG, Blutalkohol 52, 32; OLG Frankfurt, NSTZ-RR 2013, 47 [= BA 2013, 28]; OLG Koblenz, NSTZ-RR 2014, 322 [= BA 2014, 351]; OLG Bremen, NSTZ-RR 2014, 257 [= BA 2014, 279]; OLG Hamm, Blutalkohol 48, 288).

2. Im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass, an dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert bei der Fahrt erreicht wird. Nur wenn es Anhaltspunkte dafür gibt, dass der Betroffene trotz Erreichen des analytischen Grenzwertes seinen Sorgfalts- und Erkundigungspflichten nachgekommen ist, ist der Tatrichter gehalten, sich angesichts der entgegenstehenden Messwerte mit der Möglichkeit eines solchen Tatverlaufs auseinanderzusetzen (Anschluss OLG Koblenz, a. a. O.; OLG Frankfurt, a. a. O.).

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 30. April 2015 – 321 SsBs 42/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung

berauschender Mittel schuldig gesprochen und ihn zu einer Geldbuße von 500 € verurteilt sowie ein Fahrverbot von einem Monat Dauer verhängt. Nach den Feststellungen befuhr der Betroffene mit einem Pkw am 25.04.2014 gegen 00:15 Uhr eine öffentliche Straße in S., wobei sich in seinem Blutkreislauf THC mit einer Konzentration von 1,0 ng/ml befand. Bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt hätte er dies erkennen können. Im Fahrzeug und in der Geldbörse des Betroffenen wurden ferner 3,7 g Marihuana und ca. 1 g Amphetamin gefunden.

Gegen dieses Urteil hat der Betroffene mit Schriftsatz vom 19.01.2015 Rechtsbeschwerde eingelegt. Dennoch verwarf das Amtsgericht mit Beschluss vom 03.03.2015 die Rechtsbeschwerde als unzulässig, da sie nicht begründet worden sei. Gegen diesen Beschluss hat der Betroffene Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts beantragt.

Aus den Gründen:

1. Auf den Antrag auf Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts war der Beschluss des Amtsgerichts Soltau vom 03.03.2015 aufzuheben, da die Begründung der am 19.01.2014 erhobenen Rechtsbeschwerde durch anwaltlichen Schriftsatz vom 23.02.2014 fristgerecht erfolgt ist. Die Rechtsbeschwerde war daher zulässig.

2. Die Rechtsbeschwerde war zur Fortbildung des materiellen Rechts auf den Senat in der Besetzung mit drei Richtern zu übertragen im Hinblick auf die Frage, welche Anforderungen an den Fahrlässigkeitsvorwurf im Rahmen des § 24a Abs. 2 und Abs. 3 StVG zu stellen sind.

3. Die Rechtsbeschwerde erweist sich als unbegründet.

a) Der Verfolgung der Tat steht kein Verfahrenshindernis entgegen. Zwar sind bei dem Betroffenen anlässlich der Verkehrskontrolle auch illegale Betäubungsmittel gefunden worden, wegen deren Besitzes ein Strafverfahren gegen den Betroffenen eingeleitet wurde. Das Führen eines Kraftfahrzeuges unter Drogeneinwirkung und der gleichzeitige Drogenbesitz stellen jedoch im Regelfall keine einheitliche Tat im prozessualen Sinne dar (vgl. dazu OLG Braunschweig, Blutalkohol 51, 353; BGH, Beschluss vom 27.04.2014 – 1 StR 466/03). Anhaltspunkte dafür, dass hier eine unlösbare innere Verknüpfung über die bloße Gleichzeitigkeit der Ausführungen der Tathandlungen hinaus bestand, weil die Verkehrsordnungswidrigkeit Drogenfahrt dazu diente, die vom Angeklagten erworbenen Betäubungsmittel zu seinem Wohnort zu transportieren (vgl. dazu BGH, NZV 2012, 250), ergeben sich aus den Akten nicht.

b) Für die Erfüllung des objektiven Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG ist der Nachweis der berauscheden Substanz im Blut des Betroffenen 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; OLG Koblenz, Blutalkohol 51, 351;

OLG Frankfurt, NStZ-RR 2013, 47). Dies ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20.11.2002 angegebene Nachweisgrenzwert erreicht ist. Dieser beträgt für THC (Cannabis) 1,0 ng/ml (ständige Rechtsprechung, vgl. nur OLG Koblenz, a. a. O.; OLG Frankfurt, a. a. O.). Nach den tatrichterlichen Feststellungen ist dieser Grenzwert im vorliegenden Fall gerade erreicht worden.

c) Nach den getroffenen Feststellungen hat der Betroffene auch fahrlässig i. S. von § 24a Abs. 2 und 3 StVG gehandelt. Es entspricht der bisherigen Rechtsprechung des Senats und anderer Oberlandesgerichte, für die Annahme von Fahrlässigkeit bei einer Drogenfahrt die Feststellung einer über dem Grenzwert der jeweiligen Substanz im Blut liegenden Wirkstoffkonzentration allein nicht ausreichen zu lassen. Es soll vielmehr die Vorstellung des Betroffenen unter Würdigung sämtlicher zur Verfügung stehender Beweismittel vom Tatgericht festgestellt werden, wobei Fahrlässigkeit ohne Weiteres dann anzunehmen sein soll, wenn der Betroffene sich in zeitlicher Nähe zum Cannabiskonsum an das Steuer eines Kraftfahrzeuges setzt. An der Erkennbarkeit der fortwährenden Wirkung des Betäubungsmittels zum Tatzeitpunkt soll es demgegenüber fehlen können, wenn zwischen Drogenkonsum und Fahrt eine größere Zeitspanne liegen (vgl. OLG Celle, zuletzt Blutalkohol 52, 150).

An dieser Rechtsprechung hält der Senat in Übereinstimmung mit zahlreichen in der neueren Zeit ergangenen Entscheidungen anderer Oberlandesgerichte nicht weiter fest. Nimmt ein Betroffener nach dem Konsum von Cannabis als Kraftfahrer am Straßenverkehr teil, handelt er vielmehr nach § 24a Abs. 3 StVG fahrlässig, wenn er nicht sicher sein kann, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum abgebaut ist. Kann er diese Gewissheit nicht erzielen, darf er nicht am Straßenverkehr teilnehmen (vgl. dazu KG, Blutalkohol 52, 32; OLG Frankfurt, NStZ-RR 2013, 47; OLG Koblenz, NStZ-RR 2014, 322; OLG Bremen, NStZ-RR 2014, 257; OLG Hamm, Blutalkohol 48, 288; wohl auch OLG Karlsruhe, Beschluss vom 19.01.2015, 2 (5) SsBs 720/14). Der Senat schließt sich dabei den ausführlichen Argumentationen in den Entscheidungsgründen der Beschlüsse insbesondere des Kammergerichtes und des OLG Bremen an. Angesichts der erheblichen Gefahren, die von einer Fahrt mit einem Kfz unter Drogeneinfluss ausgehen, muss sich ein Kraftfahrzeugführer nach vorherigem Drogenkonsum der Gefährlosigkeit seiner Fahrt gewiss sein, sonst darf er sich nicht in den Straßenverkehr begeben. So wie ein Kraftfahrzeugführer, der legale Medikamente einnimmt, verpflichtet ist, die Gebrauchsanleitung des Medikamentes zu beachten und ggf. Erkundigungen einholen muss, so kann und muss sich der Kraftfahrzeugführer, der verbotenerweise 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 Hamm,

a. a. O.; OLG Frankfurt, a. a. O.). Führt die Recherche des Betroffenen – etwa im Internet – dazu, dass er sich nicht sicher sein kann, ob die Rauschmittelkonzentration in seinem Blut unter den analytischen Grenzwert abgesunken ist, muss er von einer Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer Abstand nehmen (KG, a. a. O.), denn er kann sich der Gefährlosigkeit seiner Fahrt nicht gewiss sein.

Im Regelfall besteht daher für den Tatrichter kein Anlass, an dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert bei der Fahrt erreicht wird (vgl. dazu KG a. a. O.). Nur wenn es Anhaltspunkte dafür gibt, dass der Betroffene trotz Erreichen des analytischen Grenzwertes seinen Sorgfalts- und Erkundigungspflichten nachgekommen ist, ist der Tatrichter gehalten, sich angesichts der entgegenstehenden Messwerte mit der Möglichkeit eines solchen Tatverlaufs auseinanderzusetzen (OLG Koblenz, a. a. O.; OLG Frankfurt, a. a. O.).

Hier hat der Betroffene von seinem Schweigerecht Gebrauch gemacht und sich zum Tatvorwurf nicht eingelassen. Es lagen daher keine Anhaltspunkte dafür vor, dass er vor seiner Fahrt zuverlässige Erkundigungen über die Wirkungsweise und Wirkungsdauer der von ihm konsumierten Drogen eingeholt hat und sich an die ihm erteilten Empfehlungen gehalten hat. Die vom Amtsrichter aus dem Vorliegen des objektiven Tatbestandes gezogenen Schlussfolgerungen zum Vorliegen des Fahrlässigkeitsvorwurfes sind daher nach dieser neueren Rechtsprechung ausreichend.

d) Auch die vom Amtsgericht getroffene Rechtsfolgenentscheidung ist frei von Rechtsfehlern. Auch ohne Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen durfte der Tatrichter auf die im Bußgeldkatalog vorgesehene Regelgeldbuße von 500 € erkennen (vgl. dazu Senat, Beschluss vom 01.12.2014, 321 SsBs 133/14).

(Mitgeteilt vom 2. Senat für Bußgeldsachen des Oberlandesgerichts Celle)

59. Der Betroffene kann sich nicht auf die Unverhältnismäßigkeit der Anordnung eines Fahrverbots berufen, wenn er Gelegenheit zur verhältnismäßigen Ableistung des Fahrverbots, z. B. einen Krankenhausaufenthalt oder die Nebensaison seines Arbeitgebers, eigenverantwortlich verstreichen lässt. Der Betroffene darf nicht die Hauptverhandlung abwarten, sondern muss ab Erhalt des Bußgeldbescheides Vorbereitungen dafür treffen, das Fahrverbot sozialkonform anzutreten (Anschluss an OLG Hamm, Beschluss vom 3. März 2005, 2 Ss OWi 817/04, NZV 2005, 495).

Amtsgericht Landstuhl,
Urteil vom 11. Mai 2015 – 2 OWi 4286 Js 1077/15 –

Aus den Gründen:

II. Nach Beschränkung des Einspruchs auf die Rechtsfolgen steht der Schuldspruch wie im Bußgeld-

bescheid insoweit fest, dass sich der Betroffene wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a StVG verantworten muss. Er hat bei einer gemessenen Atemalkoholkonzentration von 0,36 mg/l am 01.11.2013 um 02:55 Uhr in der W. Straße in K. ein Kraftfahrzeug [...] im Straßenverkehr geführt.

III. Nach dem Bußgeldkatalog ist für den Verstoß ein Regelbußgeld von 500 EUR festzusetzen und ein Fahrverbot von 1 Monat anzuordnen. Die Umstände des Falles gebieten im Rahmen der gerichtlichen Ermessensausübung kein Abweichen von diesen Regelsätzen nach oben oder nach unten.

Bezüglich der Geldbuße ist diese vereinbar mit den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen, § 17 Abs. 3 Hs. 2 OWiG, ohne dass es einer Ratenzahlung bedürft hätte, § 18 OWiG.

Bezüglich des Fahrverbots hat das Gericht die gesetzliche Weichenstellung, ausgedrückt in § 25 StVG und § 4 Abs. 3 BKatV zu beachten, dass das Regelfahrverbot bei einem Verstoß gegen § 24a StVG in stärkerem Maße geboten ist als bei § 4 Abs. 1 oder 2 BKatV.

Zugunsten des Betroffenen war zu prüfen, ob ein Wegfall des Fahrverbots auf der Rechtsfolgenseite in Betracht kommt. Hier kommt allenfalls die Prüfung der Unverhältnismäßigkeit des Fahrverbots für den Betroffenen in Frage. Dies ist aber nicht gegeben. Denn zum Ersten ist das Beschäftigungsverhältnis des Betroffenen nicht durch Kündigung bedroht. Der insoweit vernommene Zeuge [...] konnte dem Gericht jedenfalls abgesehen von wirtschaftlichen Einbußen der Firma und ggf. bei dem Betroffenen im Hinblick auf Provisionen keine überzeugenden Argumente im Sinne des KSchG vermitteln, die zu dem Schluss auf eine rechtmäßige Kündigung des Betroffenen führen würden, die auch nicht einmal durch den Arbeitgeber angedroht wurde. Zudem war der Betroffene kurz vor der Hauptverhandlung schon zwei Wochen im Krankenhaus wegen einer Knie-Operation gewesen, ohne dass ihm wegen dieser Fehlzeit in der Hauptsaison gekündigt worden wäre.

Selbst wenn jedoch die Abwägung der Einschränkungen des Betroffenen in die Nähe der Unverhältnismäßigkeit hätte geraten können, wäre diesem im vorliegenden Fall wegen eigenverantwortlichen Herbeiführens der Situation der Unverhältnismäßigkeit der Wegfall des Fahrverbots nicht zugute gekommen (Krumm, Fahrverbot in Bußgeldsachen, 3. Aufl., 2014, S. 388, spricht von „Vorverschulden“). Denn der Betroffene hatte nach Erlass des Bußgeldbescheids am 20.10.2014 bei Tatzeit im November 2013 zuerst die Möglichkeit, in der Nebensaison seiner Baufirma zwischen November und März das Fahrverbot anzutreten. Diese hat er nutzlos verstreichen lassen. Und selbst nachdem die Hauptverhandlung schon terminiert war hat der Betroffene den bereits genannten zweiwöchigen Krankenhausaufenthalt absolviert, den er problemlos mit einem Urlaub von 14 Tagen hätte kombinieren können, um das Fahrverbot zu absolvieren. Wer solche Gelegenheiten verstreichen lässt, kann sich nicht später auf eine Unverhältnismäßigkeit des Fahr-

verbots berufen. Denn der Betroffene muss ab Erhalt des Bußgeldbescheides Vorbereitungen dafür treffen, das Fahrverbot sozialkonform zu absolvieren (OLG Hamm, NZV 2005, 495; Krumm, NZV 2007, 561). Tut er dies – wie hier – nicht, kann dies im Rahmen der Abwägung nicht zu einem für ihn günstigen Ergebnis führen.

Aus denselben Gründen kommt auch kein Absehen vom Fahrverbot gegen Erhöhung der Geldbuße in Betracht, § 4 Abs. 4 BKatV. Im Übrigen würde hier auch die gesetzliche Vorgabe des „strengerem“ Fahrverbots unterlaufen, wenn man ohne ganz besondere Umstände diese Möglichkeit nutzen könnte, ohne in irgendeiner Form dokumentiert zu haben, dass man sich um eine Vermeidung solcher verkehrsrechtlicher Fehlritte in Zukunft bemüht hat, etwa durch eine verkehrspsychologische Nachschulung.

Dem Betroffenen war die Schonfrist des § 25 Abs. 2a StVG zu gewähren.

60. *) Zur MPU-Anordnung gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 d FeV bei gerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis wegen alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c I Nr. 1 a StGB.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 17. Juli 2015 – OVG 1 S 91.14 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis der Klasse B. Er befuhr am 25. Mai 2013 gegen 23:55 Uhr mit seinem Taxi die Straße A... in Berlin, wo es zu einem Verkehrsunfall mit einem ausparkenden Fahrzeug kam. Eine Blutentnahme um 2:35 Uhr ergab eine BAK von 1,10 Promille. Die Beeinflussung des Antragstellers durch Alkohol wurde im ärztlichen Bericht vom 26. Mai 2013 als „leicht“ eingeschätzt. Das Amtsgericht Tiergarten hatte mit Urteil vom 2. Dezember 2013 den Antragsteller wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkohols zu einer Geldstrafe verurteilt und ihm die Fahrerlaubnis entzogen sowie eine Sperrfrist von 6 Monaten verhängt. Am 19. Mai 2014 stellte der Antragsteller einen Antrag auf Neuerteilung seiner Fahrerlaubnis. Der Antragsgegner forderte mit Schreiben vom 12. Juni 2014 von dem Antragsteller die Vorlage eines medizinischen psychologischen Gutachtens. Den einstweiligen Rechtschutzantrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis hat das Verwaltungsgericht zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Das Beschwerdevorbringen des Antragstellers, das für die Prüfung des Oberverwaltungsgerichts maßgeblich ist (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), rechtfertigt eine Änderung der angegriffenen Entscheidung nicht.

Das Verwaltungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass nicht mit dem für eine Vorwegnahme der Hauptsache erforderlichen hohen Grad an Wahr-

scheinlichkeit angenommen werden kann, dass dem Antragsteller ein Anspruch auf die begehrte Erteilung der Fahrerlaubnis zusteht. Nach dem derzeitigen Sach- und Streitstand ist lediglich offen, ob der Antragsteller im Hauptsacheverfahren obsiegen wird.

Der Antragsteller macht im Kern geltend, die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei rechtswidrig gewesen, weil die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit weniger als 1,6 Promille nach dem Willen des Ordnungsgebers nicht gegeben seien, denn Voraussetzung der Norm sei weiterhin, dass neben der Entziehung der Fahrerlaubnis einer der unter den Buchstaben a bis c aufgeführten Gründe vorliege. Dies sei bei der hier vorliegenden Trunkenheitsfahrt mit einer BAK von 1,1 Promille ohne weitere Tatsachen für Eignungszweifel nicht der Fall.

Gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war. Ob die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens in der vorliegenden Fallkonstellation auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV gestützt werden kann, weil die Fahrerlaubnis durch das strafgerichtliche Urteil entzogen worden war, wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung unterschiedlich beantwortet. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, dem das Verwaltungsgericht hier gefolgt ist, vertritt die Auffassung, dass eine – wie auch hier – strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Fahrt unter Alkoholeinfluss für ein Wiedererteilungsverfahren ohne Weiteres die Notwendigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung auslöse (vgl. Beschluss vom 15. Januar 2014 – 10 S 1748/13 –, juris, Rn. 9 f.). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat die Frage, ob bei einer Gutachtenanforderung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zusätzlich die Tatbestandsvoraussetzungen der Buchstaben a, b oder c erfüllt sein müssen, offen gelassen (vgl. Beschluss vom 8. Oktober 2014 – 11 CE 14.1776 –, juris, Rn. 18 ff.). Das Bundesverwaltungsgericht führt insoweit nur aus, dass die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis in dem durch § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a bis c FeV gezogenen Rahmen zu fortbestehenden Eignungszweifeln (vgl. Beschluss vom 24. Juni 2013 – 3 B 71/12 –, juris, Rn. 6) führt. Der erkennende Senat hat diese Frage bislang noch nicht entschieden.

Im Hinblick darauf, dass die Erfolgsaussichten offen sind und eine Vorwegnahme der Hauptsache im Rahmen des § 123 VwGO nur in eng begrenzten Ausnahmefällen in Betracht kommt und insoweit einen hohen Grad an Wahrscheinlichkeit für einen Erfolg auch in der Hauptsache erfordert, führt eine Abwägung der Interessen dazu, dass dem Antragsteller die Fahrerlaubnis nicht vorläufig erteilt werden kann. Die Verkehrssicherheit und der Schutz der übrigen Verkehrs-

teilnehmer vor den Gefahren, die von alkoholisierten Kraftfahrern ausgehen, haben in der Abwägung Vorrang vor dem persönlichen Interesse des Antragstellers, vorläufig eine Fahrerlaubnis zu erhalten. Der Senat hat erhebliche Zweifel, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG), zumal hier die Frage der Erforderlichkeit der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor der Erteilung der Fahrerlaubnis in mitten steht. Maßgeblich zu berücksichtigen ist, dass der Antragsteller eine erhebliche Menge Alkohol zu sich genommen und mit einer BAK von 1,1 Promille im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt hat. Dabei hatte er nach dem ärztlichen Untersuchungsbericht zur Blutentnahme nur geringe alkoholtypische Ausfallerscheinungen gezeigt, was für eine Alkoholgewöhnung und Toleranzbildung sprechen könnte (vgl. dazu mit weiteren Ausführungen bei Werten von 1,0 Promille: Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, hrsg. v. Schubert u. a., 2. Aufl., S. 133). Erklärungen der näheren Umstände des Geschehens, insbesondere warum der Antragsteller am 25. Mai 2013 große Mengen Alkohol zu sich genommen hatte und trotz des erheblichen Alkoholgenusses mit seinem Fahrzeug gefahren ist, hat der Antragsteller nicht gegeben. Erschwerend kommt hinzu, dass der Antragsteller, der bis zu der Trunkenheitsfahrt als Taxifahrer gearbeitet hat, ausweislich des Urteils des Amtsgerichts Tiergarten durch sein Verhalten eine fahrlässige Straßenverkehrgefährdung in Folge des Alkoholgenusses begangen hat. Die demgegenüber von dem Antragsteller geltend gemachten beruflichen Schwierigkeiten und seine steigende Verschuldung sind hingegen im Hinblick auf die Gefahren für hochrangige Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, die von einem ungeeigneten Kraftfahrer ausgehen, hinzunehmen. Der Senat verkennt insoweit nicht, dass der Antragsteller zur Ausübung seiner Berufstätigkeit auf die Fahrerlaubnis angewiesen ist und insoweit auch Grundrechte des Antragstellers, nämlich insbesondere die Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG, inmitten stehen. Diese kollidieren indes mit der Verkehrssicherheit und dem Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer. Schließlich steht auch zu besorgen, dass der Antragsteller gerade wegen der mit seinem Beruf zwangsläufig verbundenen Teilnahme am Straßenverkehr eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen könnte. Die Verbindung von Verkehrsteilnahme und Alkoholkonsum in unzulässigem Ausmaß stellt eine der größten Gefahren für die Sicherheit im Straßenverkehr dar (vgl. Beschluss des Senats vom 7. August 2008 – OVG 1 S 100.08 –, S. 8 f. des Beschlussabdrucks, m. w. N.).

61. *) 1. Unter Alkoholmissbrauch i.S.v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV ist nicht – wie sonst umgangssprachlich – der übermäßige, die gesellschaftlich anerkannte Norm übersteigende oder aus medizinischen Gründen bedenkliche Gebrauch von

Alkohol zu verstehen. Vielmehr liegt nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung bzw. über diese Bestimmung sogar noch hinausgehend Alkoholmissbrauch zumindest im Grundsatz (nur dann) vor, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können.

2. In der Rechtsprechung der Obergerichte ist nicht bis in die Einzelheiten abschließend geklärt, ob bzw. unter welchen Umständen § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV auch die Berücksichtigung nicht (unmittelbar) straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten gestattet. Dass diese Vorschrift auch eine Einbeziehung derartiger Auffälligkeiten gestattet, ist angesichts der dieser Vorschrift zukommenden Auffangfunktion grundsätzlich zu bejahen. Denn auch rauschbedingte Verhaltensweisen außerhalb des Straßenverkehrs können im Einzelfall Rückschlüsse auf charakterliche Defizite ermöglichen, die sich mit gleicher Wahrscheinlichkeit auch in Kraftfahrten unter Alkoholeinfluss niederschlagen könnten.

3. Allein die Feststellung, dass bei einem Fahrerlaubnisinhaber oder -bewerber in der Vergangenheit einmal oder wiederholt eine Alkoholkonzentration festgestellt wurde, die auf ein deutlich normabweichendes Trinkverhalten und eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung schließen lässt, reichen jedoch in der Regel 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.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 29. Juli 2015 – 16 B 584/15 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat Erfolg.

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 nach summarischer Würdigung höchstwahrscheinlich keine Rechtsgrundlage.

Die Beibringungsanordnung der Antragsgegnerin vom 28. November 2014 erfüllt voraussichtlich jedenfalls die materiellen Rechtmäßigkeitsanforderungen nicht. Die Antragsgegnerin hat die Anordnung an den Antragsteller, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) beizubringen, auf § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde unter anderem zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines solchen Gutachtens an, wenn Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Zur näheren Begründung hat die Antragsgegnerin auf zwei Vorkommnisse vom 12. Juli 2013 und vom 17./18. September 2014 verwiesen und ausge-

führt, er, der Antragsteller, sei im Zusammenhang mit polizeilichen Ermittlungsverfahren in zwei Fällen erheblich alkoholisiert gewesen, wobei am 12. Juli 2013 eine Atemalkoholkonzentration von 1,34 mg/l festgestellt worden sei. Weitere Bedenken gegen die Kraftfahreignung des Antragstellers ergäben sich aus den Aussagen des Arztes Dr. N. von der LWL- Klinik in N1. und der getrennt von ihm lebenden Ehefrau des Antragstellers sowie aus den Angaben der Polizei. Es sei zu klären, ob zu erwarten sei, dass der Antragsteller zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde oder ob als Folge missbräuchlichen Konsums berauschender Mittel Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges in Frage stellten.

Aus diesen – hinsichtlich der einzelnen Vorkommnisse noch näher beschriebenen – Umständen folgen nach Einschätzung des Berichterstatters indessen keine hinreichenden Anhaltspunkte für einen Alkoholmissbrauch des Antragstellers.

Unter Alkoholmissbrauch i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV ist nicht – wie sonst umgangssprachlich – der übermäßige, die gesellschaftlich anerkannte Norm übersteigende oder aus medizinischen Gründen bedenkliche Gebrauch von Alkohol zu verstehen. Vielmehr liegt nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung bzw. über diese Bestimmung sogar noch hinausgehend Alkoholmissbrauch zumindest im Grundsatz (nur dann) vor, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, BVerwGE 131, 163 = NJW 2008, 2601 = juris, Rn. 13; OVG NRW, Beschluss vom 27. August 2012 – 16 B 809/12 –; Dauer, a. a. O., § 2 StVG Rn. 46).

In der Rechtsprechung der Obergerichte ist nicht bis in die Einzelheiten abschließend geklärt, ob bzw. unter welchen Umständen § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV auch die Berücksichtigung nicht (unmittelbar) straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten gestattet. Dass diese Vorschrift auch eine Einbeziehung derartiger Auffälligkeiten gestattet, ist angesichts der dieser Vorschrift zukommenden Auffangfunktion mit der ganz überwiegenden Auffassung grundsätzlich zu bejahen. Denn auch rauschbedingte Verhaltensweisen außerhalb des Straßenverkehrs können im Einzelfall Rückschlüsse auf charakterliche Defizite ermöglichen, die sich mit gleicher Wahrscheinlichkeit auch in Kraftfahrten unter Alkoholeinfluss niederschlagen könnten. Hinzu kommen Konstellationen, in denen sowohl die übermäßige Alkoholaufnahme als auch die Kraftfahrzeugbenutzung so stark in das Alltagsleben des Betroffenen integriert sind, dass das strikte Trennen des einen vom anderen nicht mehr gewährleistet erscheint. Demgegenüber reicht aber allein die Feststellung, dass bei einem Fahrerlaubnisinhaber oder -bewerber in der Vergangenheit – wie hier – einmal oder wiederholt eine Alkoholkonzentration festgestellt wurde, die auf ein deutlich normabweichendes Trinkverhalten und eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung

schließen lässt, in der Regel 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 (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 14. November 2013 – 16 B 1146/13 –, NZV 2014, 236 = Blutalkohol 51 <2014>, 35 = juris, Rn. 7 bis 10; VGH Bad.-Württ., Beschlüsse vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 –, NZV 2002, 580 = VRS 103 (2002), 224 = Blutalkohol 40 <2003>, 245 = juris, Rn. 20, vom 29. Juli 2002 – 10 S 1164/02 –, NZV 2002, 582 = VRS 103 <2002>, 453 = Blutalkohol 40 <2003>, 249 = juris, Rn. 9 f., und vom 19. August 2013 – 10 S 1266/13 –, juris, Rn. 7; OVG Rh.-Pf., Urteil vom 5. Juni 2007 – 10 A 10062/07 –, ZfSch 2007, 656 = juris, Rn. 35; OVG Bremen, Beschluss vom 19. Oktober 2011 – 2 B 148/11 –, NJW 2012, 473 = DAR 2011, 713 = NZV 2012, 355 = juris, Rn. 16 ff.; Dauer, a. a. O., § 13 FeV Rn. 21).

Im Ausgangspunkt spricht Überwiegendes für eine hohe Alkoholgewöhnung des Antragstellers, der jedenfalls bei dem zeitlich ersten Vorfall vom 12. September 2013 einen Atemalkoholwert von 1,34 mg/l aufgewiesen hat. Auch wenn die gängige Umrechnungsformel, nach der für die Bestimmung des Blutalkoholwertes in Promille rechnerisch der doppelte Betrag des Atemalkohols in mg/l anzunehmen wäre, hier also ein Wert von annähernd 2,7 Promille, Zweifeln ausgesetzt ist, kann doch mit großer Bestimmtheit von einer Alkoholisierung des Antragstellers am 12. September 2013 ausgegangen werden, wie sie von Menschen mit moderaten Trinkgewohnheiten nicht erreicht wird, weil schon zuvor physiologische Prozesse – insbesondere Schläfrigkeit, Schwindel oder starke Übelkeit – auftreten, die einen Abbruch der Alkoholaufnahme erzwingen. Jenseits einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille ist nach dem aktuellen Stand der verkehrsmedizinischen Forschung von einer so ausgeprägten Alkoholtoleranz auszugehen, wie sie durch einen bloß gelegentlichen Konsum von Alkohol bzw. durch einen Konsum innerhalb des gesellschaftlich anerkannten Rahmens nicht zu erklären ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1995 – 11 C 34.94 –, BVerwGE 99, 249 = NZV 1996, 84 = DAR 1996, 70 = juris, Rn. 14; OVG NRW, Beschluss vom 8. November 2011 – 16 A 1533/11 –, Blutalkohol 49 <2012>, 118 = juris, Rn. 8).

Vielmehr bedarf es eines intensiven „Trinktrainings“, also des häufigen vorangegangenen Genusses hoher Alkoholmengen bis an die erwähnte physiologische Grenze und darüber hinaus, um eine entsprechende Giftfestigkeit zu erlangen. Das gilt ungeachtet des Umstandes, dass der Antragsteller am 12. September 2013 in hilflosem Zustand angetroffen worden ist, also deutliche alkoholbedingte Auffälligkeiten an den Tag gelegt hat; denn immerhin hat der Antragsteller den hohen Atemalkoholwert tatsächlich erreicht und war in diesem Zustand auch noch dazu imstande, das Krankenhaus, in das er eingeliefert worden war, aus eigenem Entschluss wieder zu verlassen und den Heimweg anzutreten. Der somit trotz „nur“ zweier alkoholbe-

dingter Auffälligkeiten anzunehmende chronisch überhöhte Alkoholkonsum – den der Antragsteller durch seine wiederholt eingeräumte Bereitschaft zu therapeutischen Maßnahmen letztlich ja auch bestätigt – mindert auch notwendigerweise die Fähigkeit, im Einzelfall das Ausmaß der eigenen Alkoholisierung realistisch einzuschätzen. Dies wiederum begründet jedenfalls im Ansatz ein fortdauerndes Risiko überschießenden Verhaltens, wozu je nach den persönlichen Umständen auch gehören kann, unter Verknüpfung der im Einzelfall gegebenen Alkoholbeeinflussung ein Kraftfahrzeug zu führen. Denn zum einen ist im Zustand starker Trunkenheit erfahrungsgemäß die allgemeine Verhaltenskontrolle herabgesetzt, sodass es trotz grundsätzlicher Trennbereitschaft aufgrund plötzlicher irrationaler Impulse zu Trunkenheitsfahrten mit Kraftfahrzeugen kommen kann. Zum anderen wirkt sich insbesondere die Restalkoholproblematik gefahrerhöhend aus, weil eine leichtergradige Alkoholisierung bei hoher Alkoholtoleranz schlechter wahrgenommen wird (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, S. 146, 150 f.).

Gleichwohl kann aus einer hohen Alkoholgewöhnung nicht in jedem Fall eine hohe Wahrscheinlichkeit zukünftiger Trunkenheitsfahrten abgeleitet werden. Vielmehr hängt die Gefahr von Trunkenheitsfahrten nicht nur von den Trinkgewohnheiten des Betroffenen ab, sondern auch – etwa – von dem Stellenwert, den das Autofahren oder ganz allgemein die Mobilität in dessen Leben einnimmt. Auch die Verhaltensänderungen im Zustand der Trunkenheit sind erfahrungsgemäß individuell höchst unterschiedlich und reichen von einer trägen und passiven Friedfertigkeit bis hin zu einer starken Neigung zu Selbstüberschätzung und Impulshaftigkeit mit teilweise aggressiven Zügen; daraus folgt, dass rauschbedingte zeitweilige Persönlichkeitsveränderungen einzelfallbezogen zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit von Trunkenheitsfahrten führen können, diesbezogen aber keine Zwangsläufigkeit besteht. Daher müssen zu der hohen Alkoholtoleranz weitere tatsächliche Umstände hinzukommen, die in der Gesamtschau mit der gegebenen oder 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.

Solche Umstände liegen in der Regel vor, wenn der jeweilige Fahrerlaubnisinhaber oder Fahrerlaubnisbewerber im Zusammenhang mit der anlassgebenden Alkoholisierung bereits Anstalten zu einer Fahrzeugbenutzung gemacht (vgl. OVG Saarl., Beschluss vom 18. September 2000 – 9 W 5/00 –, juris, Rn. 15 <im Einzelfall verneint>), er im Zusammenhang mit der Benutzung eines Kraftfahrzeuges, wengleich möglicherweise außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs, alkoholisierungstypische Gefahren hervorgerufen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 8. November 2011 – 16 A 1533/11 –, a. a. O.) oder schon in der Vergangenheit alkoholisiert am Straßenverkehr teilgenom-

men hat (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 8. September 2008 – 16 B 749/08 – und vom 19. November 2008; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 –, NZV 2002, 580 = VRS 103 <2002>, 224 = Blutalkohol 40 <2003>, 245 = juris, Rn. 19; OVG Rh.- Pf., Beschluss vom 11. September 2006 – 10 B 10734/06 –, Blutalkohol 44 <2007>, 329 = juris, Rn. 9).

Weiterhin wirkt sich mit Blick auf Trunkenheitsfahrten gefahrerhöhend aus, wenn der Betroffene beruflich oder privat regelmäßig, d. h. täglich oder nahezu täglich, Kraftfahrzeuge nutzt und daher fortwährend den häufigen Alkoholkonsum und die häufige Fahrzeugnutzung miteinander koordinieren muss, was selbst bei grundsätzlicher Trennbereitschaft erfahrungsgemäß – etwa wegen der erwähnten Restalkoholproblematik – zu einer erhöhten Gefahr gelegentlicher Fahrten unter (zu) hoher Alkoholbeeinflussung führt (OVG NRW, Beschlüsse vom 15. November 2005 – 16 B 1627/05 – und vom 8. September 2008 – 16 B 749/08 –; VGH Bad.-Württ., Beschlüsse vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 – und vom 29. Juli 2002 – 10 S 1164/02 –, jeweils a. a. O.; OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 11. September 2006 – 10 B 10734/06 –, a. a. O.; Nds. OVG, Beschluss vom 29. Januar 2007 – 12 ME 416/06 –, DAR 2007, 227 = Blutalkohol 44 <2007>, 114 = juris, Rn. 10).

Das gilt in besonderem Maße dann, wenn die beruflichen Gegebenheiten die Notwendigkeit zur Kraftfahrzeugnutzung aufgrund kurzfristiger und nicht im Vorhinein absehbarer Anforderung durch Dritte mit sich bringen, etwa im Rahmen von Bereitschaftsdiensten.

Außerdem können aus sonstigen Verhaltensweisen wie der Begehung alkoholtypischer Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs, aggressivem Auftreten unter Alkoholeinfluss oder sonstigen irrationalen, auf einen alkoholbedingten Kontrollverlust hindeutenden Handlungen Rückschlüsse auf die Wahrscheinlichkeit von Trunkenheitsfahrten gezogen werden (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 15. November 2005 – 16 B 1627/05 –, vom 19. November 2008 – 16 B 1393/08 – und vom 12. Juli 2011 – 16 A 89/11 –, DAR 2011, 602 = VRS 122 <2012>, 126 = juris, Rn. 5 f.; OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 11. September 2006 – 10 B 10734/06 –, a. a. O.; OVG Bremen, Beschluss vom 19. Oktober 2011 – 2 B 148/11 –, a. a. O. <juris, Rn. 20>; möglicherweise enger Bay. VGH, Beschluss vom 11. Juni 2007 – 11 CS 06.3023 –, juris, Rn. 21 f., mit der Forderung eines wenigstens mittelbaren Zusammenhangs zwischen übermäßigem Alkoholkonsum und Straßenverkehrsteilnahme), wobei aber fraglich ist, ob bereits die Verletzung von Obhuts- und Rücksichtnahmeverpflichtungen gegenüber Dritten Zweifel am Trennvermögen auslöst (so VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 22. Januar 2001 – 10 S 2032/00 –, DÖV 2001, 430 = DAR 2001, 233 = NZV 2001, 279 = juris, Rn. 5).

Bezogen auf den Antragsteller ergeben sich, abgesehen von der dargestellten hohen Wahrscheinlichkeit normabweichender Trinkgewohnheiten, keine durch-

greifenden zusätzlichen Tatsachen der geschilderten Art. Erkenntnisse über frühere Trunkenheitsfahrten liegen nicht vor. Der Antragsteller hat sich nach seinen nicht zu widerlegenden Angaben sowohl am 12. Juli 2013 als auch am 17./18. September 2014 in seiner Wohnung betrunken, so dass der Risikofaktor „Bewältigung des Heimweges“ unter normalen Umständen von vornherein keine Bedeutung erlangen konnte. Es ist auch nicht ersichtlich geworden, dass der Antragsteller im Zustand bereits eingetretener Trunkenheit von einem Impuls zur eigenmächtigen Ortsveränderung erfasst worden wäre. Es verhielt sich vielmehr so, dass der Antragsteller wegen vermeintlicher oder tatsächlicher Selbstgefährdung in wohlmeinender Absicht aus seiner Wohnung verbracht worden ist und anschließend in ihm der Wunsch überhandnahm, zu Fuß wieder nach Hause zurückzukehren, wobei nicht einmal klar ist, ob der Antragsteller auch beim eigenmächtigen Verlassen der LWL-Klinik im September 2014 noch nennenswert betrunken war. Hinweise auf eine geradezu zwangsläufige regelmäßige Fahrzeugbenutzung des Antragstellers aus beruflichen oder privaten Gründen liegen nicht vor; dagegen dürfte sprechen, dass er zumindest in Zeiten außerhalb seiner Lehrverpflichtungen, das heißt bei seinen Aufenthalten in N1., in innerstädtischer Lage wohnt und Geschäfte und sonstige öffentliche Einrichtungen ohne Weiteres zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann. Es fehlt auch an Anhaltspunkten für überschießendes Verhalten des Antragstellers unter Alkoholeinwirkung, das trotz fehlenden Verkehrsbezugs den Schluss auf die Möglichkeit einer Trunkenheitsfahrt nahelegt. Sowohl bei der am 17. September 2014 telefonisch geäußerten Drohung mit Selbstmord – für deren Ernsthaftigkeit sich keine Anhaltspunkte ergeben – als auch bei dem eigenmächtigen Verlassen helfender Einrichtungen handelte es sich offensichtlich um Reaktionen auf eine vom Antragsteller in seinem Zustand als unangebracht empfundene Fürsorge. Diese Verhaltensweisen mögen als unvernünftig bewertet werden, lassen sich aber weder als weitgehender Kontrollverlust noch als „expansives“ oder gar aggressives Verhalten des Antragstellers verstehen. Nichts anderes gilt im Ergebnis für das im Polizeibericht über das Geschehen vom 13. Juli 2013 erwähnte „Randalieren“ des Antragstellers im Evangelischen Krankenhaus zu N1.; es tritt schon nicht hervor, dass das so umschriebene Verhalten des Antragstellers über lautstarken Protest und das eigenmächtige Verlassen des Krankenhauses hinausging. In diesem Zusammenhang geht auch die Angabe in der Begutachtungsanordnung der Antragsgegnerin fehl, der Antragsteller sei „im Zusammenhang mit polizeilichen Ermittlungsverfahren“ alkoholisiert gewesen; die Polizeiberichte zu den beiden genannten Vorkommnissen verhalten sich nicht zu dem Verdacht strafbarer Handlungen, sondern stellen ganz in den Vordergrund, dass der Antragsteller vor sich selbst habe geschützt werden sollen.

Abrundend ist darauf hinzuweisen, dass die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologi-

schen Gutachtens auch nicht auf die Annahme einer Alkoholabhängigkeit gestützt werden konnte. Abgesehen davon, dass weder die Bereitschaft des Antragstellers zu therapeutischen Maßnahmen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 21. Mai 2004 – 19 B 280/04 –) oder der am 13. Juli 2013 erreichte Alkoholisierungsgrad noch Ad-hoc-Bewertungen eines Arztes der LWL-Klinik nach der Einlieferung des Antragstellers vom 17. September 2014 oder seiner getrennt von ihm lebenden Ehefrau mit hinlänglichem Gewicht auf die Möglichkeit einer Alkoholabhängigkeit des Antragstellers hindeuten dürften, hätte insoweit nur die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV, nicht aber weitergehend eine medizinisch-psychologische Begutachtung verlangt werden dürfen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 8. November 2011 – 16 B 1533/11 –, a. a. O., juris, Rn. 9; Bay. VGH, Beschluss vom 24. August 2010 – 11 CS 10.1139 –, SVR 2011, 275 = juris, Rn. 46).

62. 1. Bei nur gelegentlicher Einnahme von Cannabis kann für die Wiedererlangung der Fahreignung statt einer vollständigen Abstinenz auch der nachgewiesene Übergang zu einem mit den Anforderungen der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vereinbarten Konsumverhalten genügen (BayVGH, Beschl. v. 09.05.2005, 11 CS 04.2526, juris, Rn. 22; VG Ansbach, Beschl. v. 14.10.2013, AN 10 S 13.01670, juris, Rn. 31).

2. Die inhaltlichen Anforderungen an diese „einjährige Verhaltensänderung im Umgang mit Betäubungsmitteln“ (BayVGH, Beschl. v. 09.05.2005, 11 CS 04.2526, juris, Rn. 23) werden in der Rechtsprechung meist im Sinne einer Abstinenz verstanden und von einem für die Wiedererlangung der Fahreignung in der Regel erforderlichen einjährigen Abstinenzzeitraum in Anlehnung an die Wertung in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV gesprochen (vgl. ThürOVG, Beschl. v. 14.10.2013, 2 EO 871/12, 2 ZO 882/12, S. 6; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 07.10.2011, OVG 1 M 65.11, juris, Rn. 2; VG des Saarlandes, Urt. v. 27.11.2013, 6 K 935/13, juris, Rn. 30).

3. Die in der Rechtsprechung vertretene Mindermeinung (VG Potsdam, Beschl. v. 19.10.2007, 10 L 703/07, juris; VG Berlin, Urt. v. 05.03.2013, 4 K 54.13, juris) ist bedenkenwert, die die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV genannte Jahresfrist zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nicht für entsprechend anwendbar auf die Fallgruppen der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 hält. Hiernach ist die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV genannte Jahresfrist zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ausschließlich bei vorangegangener Abhängigkeit anwendbar. Wenn der gelegentliche Cannabiskonsum die Kraftfahreignung nicht ohne weiteres abschließe (Nr. 9.2.2), könne der dauerhafte Verzicht auf diesen Konsum (Abstinenz) nicht die Voraus-

setzung für ihre Erlangung sein (VG Berlin, Urt. v. 05.03.2013, 4 K 54.13, juris, Rn. 28).

Verwaltungsgericht Meiningen,
Beschluss vom 22. Mai 2015 – 2 E 176/15 Me –

Zum Sachverhalt:

1. Die Antragstellerin wendet sich gegen die sofortige Vollziehung der Entziehung ihrer Fahrerlaubnis der Klassen B, L, M und S.

Am 15.10.2014 gegen 19:53 Uhr wurde die Antragstellerin als Führerin eines Kraftfahrzeuges einer Polizeikontrolle unterzogen. Ein Drogentest reagierte positiv auf Cannabis. Eine der Antragstellerin um 21:06 Uhr im Klinikum M. entnommene Blutprobe enthielt gemäß dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums J. vom 13.11.2014 Tetrahydrocannabinol (THC) in einer Konzentration von 3,8 ng/ml, 11Hydroxy-THC in einer Konzentration von 2,2 ng/ml und Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure in einer Konzentration von 76 ng/ml. Im Gutachten heißt es, die im Serum festgestellte THCKonzentration weise – bei Unterstellung eines seltenen oder gelegentlichen Konsums – auf eine engerfristige Cannabis-Aufnahme hin. Ein Einfluss zum Blutentnahmezeitpunkt sei anzunehmen.

Mit Bescheid vom 09.01.2015 ordnete der Antragsgegner die Vorlage eines Gutachtens eines Arztes in einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung bis zum 31.03.2015 an.

In dem über die Begutachtung der Antragstellerin am 13.02.2015 erstellten medizinischen Gutachten der Begutachtungsstelle für Fahreignung der TÜV T. vom 13.03.2015 ist zur Drogenanamnese angegeben: „... Zum Drogenkonsum und -delikt führt Frau J. aus, dass erstmalig 2012 Cannabis probiert worden sei. 2013 sei wahrscheinlich 6- bis 10-mal Cannabis als Joints geraucht worden. 2014 sei alle 1 bis 2 Monate Cannabis als Joints oder mit Wasserperfeife konsumiert worden. Am 14.10.2014 sei ein Rauchen von Cannabis zuletzt erfolgt. Drogenabstinenz bestehe seit dem 15.10.2014 ...“. In dem Gutachten heißt es, es hätten Befunde erhoben werden können, die auf einen Betäubungsmittelmissbrauch (Cannabis) bis mindestens Oktober 2014 schließen ließen. Es sei von einem gelegentlichen Cannabiskonsum auszugehen. Es ergäben sich derzeit keine Hinweise auf einen bestehenden regelmäßigen Konsum. Auch ein aktueller Konsum von Cannabis könne hinreichend sicher ausgeschlossen werden.

Mit Bescheid des Landratsamtes S.-M. vom 21.04.2015 wurde der Antragstellerin die Fahrerlaubnis der Klassen B, L, M und S entzogen. Am 06.05.2015 ließ die Antragstellerin Widerspruch erheben [und] hat [...] um vorläufigen Rechtsschutz nachgesucht.

Aus den Gründen:

Der zulässige Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist unbegründet. Nach summarischer Überprüfung wird der Widerspruch gegen den angefochtenen Bescheid

voraussichtlich erfolglos bleiben, weil der angegriffene Bescheid nach überschlägiger Prüfung rechtmäßig ist. Es liegen hinreichende Anhaltspunkte dafür vor, dass die Antragstellerin derzeit zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist mit der Folge, dass ihr die Fahrerlaubnis zu entziehen war. Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung überwiegt das private Interesse der Antragstellerin, die Fahrerlaubnis zu behalten.

1. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) i. V. m. § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber der Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach Nr. 9.2.2 i. V. m. der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur FeV ist ein Kraftfahrer, der gelegentlich, d. h. mehr als einmal, Cannabis einnimmt, im Regelfall als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn er nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs unterscheiden kann, er also trotz Cannabiskonsums am Straßenverkehr teilnimmt. Es spricht Überwiegendes dafür, dass diese Tatbestandsvoraussetzungen gegeben sind.

a) Die Antragstellerin hat zweifelsfrei das Tatbestandsmerkmal der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV erfüllt, nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen zu können. Ein solches Fehlverhalten ist ohne Weiteres dann als erwiesen anzusehen, wenn im Blutserum eines Kraftfahrzeugführers ein THC-Wert von 1,0 ng/ml oder mehr festgestellt wird (BVerwG, Urt. v. 23.10.2014, 3 C 3/13, juris, Rn. 41; ThürOVG, Beschl. v. 06.09.2012, 2 EO 37/11, juris, Rn. 16). In der anlässlich der Verkehrskontrolle am 15.10.2014 entnommenen Blutprobe der Antragstellerin ist eine THC-Konzentration von 3,8 ng/ml nachgewiesen worden.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Antragstellerin, wie Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV weiter verlangt, Cannabis „gelegentlich“ – d. h. häufiger als nur dieses eine Mal – konsumiert hat. In dem medizinischen Gutachten vom 13.03.2015 heißt es, es hätten Befunde erhoben werden können, die auf einen Betäubungsmittelmissbrauch (Cannabis) bis mindestens Oktober 2014 schließen ließen. Es sei von einem gelegentlichen Cannabiskonsum auszugehen. Die Antragstellerin hatte angegeben, erstmalig 2012 Cannabis probiert zu haben, 2013 6- bis 10-mal Cannabis als Joints geraucht und 2014 alle 1-2 Monate, letztmalig am 14.10.2014.

b) Eine weitere Sachaufklärung durch den Antragsgegner – wie vom Antragstellerbevollmächtigten mit Schreiben vom 08.04.2015 angeregt – war nicht veranlasst. Eine (weitere) Begutachtung unterbleibt, wenn die mangelnde Eignung bereits feststeht und ohne Hinzuziehung eines Gutachters über sie entschieden werden kann (vgl. § 11 Abs. 7 FeV). Hiervon ist der Antragsgegner zu Recht ausgegangen. Zugunsten

der Antragstellerin wirkt sich auch nicht durchgreifend aus, dass sie seit dem 15.10.2014 kein Cannabis mehr konsumiert. Auch dies begründete im Rahmen der Entziehung der Fahrerlaubnis bei vorliegendem Sachverhalt keine Verpflichtung des Antragsgegners, die Antragstellerin aufzufordern, ein medizinischpsychologisches Gutachten über ihre Fahreignung beizubringen. Schon gar nicht verfängt die Argumentation des Antragstellerbevollmächtigten in der Antragsbegründung, die Antragstellerin habe die bestehenden Fahreignungszweifel durch Vorlage des Gutachtens hinreichend ausgeräumt, weil hierdurch dargelegt worden sei, dass eine Trennung zwischen Konsum und Fahren erfolge, weshalb der Nachweis einer einjährigen Drogenabstinenz nicht erforderlich sei. Das trifft die Sache nicht. Die Antragstellerin hat sich als fahrungeeignet erwiesen. Dies wird durch das medizinische Gutachten belegt. Die Fragestellung kann allein dahin gehen, ob die Antragstellerin ihre Eignung mittlerweile wiedererlangt haben könnte bzw. der Antragsgegner gehalten gewesen wäre, vor einer Entziehung der Fahrerlaubnis noch weitere Maßnahmen zu ergreifen. Dies ist hier jedoch zu verneinen, da die Antragstellerin ihre Fahreignung erst nach nachgewiesenem Übergang zu einem straßenverkehrsrechtlich zulässigen Gebrauch von Cannabis im Regelfall für die Dauer von mindestens einem Jahr wiedererlangt haben konnte (vgl. Nr. 9.5 i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 der FeV). Bis zum Ablauf dieser Einjahresfrist darf auch bei behaupteter Verhaltensänderung des Betroffenen die Fahrerlaubnis gemäß § 11 Abs. 7 FeV wegen eines früheren, straßenverkehrsrechtlich unzulässigen Betäubungsmittelkonsums entzogen und ein hiergegen gerichteter Widerspruch zurückgewiesen werden, wenn die mangelnde Fahreignung des Betroffenen feststeht (BayVGH, Beschl. v. 22.03.2011, 11 CS 10.3142, juris, Rn. 29).

aa) Sofern kein atypischer Sachverhalt im Sinne der Vorbemerkung 3 zur Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung inmitten steht – was hier nicht der Fall ist –, kann die wegen Betäubungsmittelkonsums verloren gegangene Fahreignung gemäß Nummer 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung frühestens nach einjähriger, nachgewiesener Abstinenz wiedererlangt werden. Nach der Rechtsprechung der Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. BayVGH, Beschl. v. 09.05.2005, 11 CS 04.2526, juris, Rn. 22), der sich die Kammer mit Beschluss vom 19.06.2013 (2 E 295/13 Me) angeschlossen hat, wäre diese Vorschrift, soweit sie nur unmittelbar bei Betäubungsmittelabhängigkeit Platz greifen sollte, entsprechend auf alle Fälle eines die Fahreignung ausschließenden Betäubungsmittelkonsums – einschließlich des Gebrauchs von Cannabis – anzuwenden. Bei nur gelegentlicher Einnahme von Cannabis kann statt einer vollständigen Abstinenz auch der nachgewiesene Übergang zu einem mit den Anforderungen der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung vereinbaren Konsumverhalten genügen (BayVGH, Beschl. v. 09.05.2005, 11 CS 04.2526, juris, Rn. 22; VG Ansbach, Beschl. v. 14.10.2013, AN 10 S 13.01670, juris, Rn. 31). Da in Fällen dieser Art die Gefahr des Rück-

falls in ein die Fahreignung ausschließendes Verhaltensmuster besonders groß ist, dürfen insoweit keine geringeren Anforderungen an die Dauer der Änderung des Konsumverhaltens gestellt werden; die Einhaltung der Einjahresfrist ist deshalb gerade in derartigen Konstellationen unverzichtbar (BayVGH, Beschl. v. 09.05.2005, 11 CS 04.2526, juris, Rn. 22).

Die inhaltlichen Anforderungen an diese „einjährige Verhaltensänderung im Umgang mit Betäubungsmitteln“ (BayVGH, Beschl. v. 09.05.2005, 11 CS 04.2526, juris, Rn. 23) werden in der Rechtsprechung durchaus im Sinne einer Abstinenz verstanden. So heißt es in einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, der Senat neige dazu, die Forderung einer einjährigen Abstinenz in allen Fällen eines die Fahreignung ausschließenden Betäubungsmittelkonsums – einschließlich Cannabis – zu erheben (BayVGH, Beschl. v. 03.02.2004, 11 CS 04.157, juris, Rn. 12). Es wird ein einjähriger „Abstinenznachweis“ gefordert (VG Ansbach, Beschl. v. 14.10.2013, AN 10 S 13.01670, juris, Rn. 32). Gesprochen wird hinsichtlich des gelegentlichen Cannabiskonsums von einem für die Wiedererlangung der Fahreignung in der Regel erforderlichen einjährigen Abstinenzzeitraum in Anlehnung an die Wertung in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV (vgl. ThürOVG, Beschl. v. 14.10.2013, 2 EO 871/12, 2 ZO 882/12, S. 6; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 07.10.2011, OVG 1 M 65.11, juris, Rn. 2; VG des Saarlandes, Urt. v. 27.11.2013, 6 K 935/13, juris, Rn. 30). Es sei der durch eine Mehrzahl von aussagefähigen Drogenscreenings zu führende Nachweis eines hinreichend langen Abstinenzzeitraums erforderlich, der mit einem Jahr zu veranschlagen sei (VG Düsseldorf, Beschl. v. 10.02.2015, 14 L 64/15, juris, Rn. 33).

Hinzukommen muss eine Prognose, dass die Verhaltensänderung von Dauer ist, was sich nur bejahen lässt, wenn zu einer positiven Veränderung der körperlichen Befunde ein stabiler, tiefgreifender Einstellungswandel hinzutritt, der es wahrscheinlich macht, dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhalten bzw. die besonderen Voraussetzungen beachten wird, bei deren Erfüllung ein Konsum von Cannabis als fähig geeignet angesehen werden kann. Um einen solchen inneren Wandel eruieren zu können, bedarf es – gegebenenfalls neben ärztlichen Feststellungen – einer psychologischen Bewertung (VG Ansbach, Beschl. v. 14.10.2013, AN 10 S 13.01670, juris, Rn. 31 m. w. N.).

Diese Anforderungen erfüllt die Antragstellerin schon deshalb nicht, weil der letzte nachgewiesene Konsum (14./15.10.2015) nicht länger als ein Jahr vor der letzten Behördenentscheidung lag, auf welche hier abzustellen ist (vgl. ThürOVG, Beschl. v. 17.03.2015, 2 EO 671/14, S. 5 m. w. N.) – mangels Widerspruchsbescheid der Ausgangsbescheid vom 21.04.2015 – und die Antragstellerin zudem bislang weder eine psychologische Bewertung noch einen einjährigen Abstinenznachweis oder Vergleichbares vorgelegt hat. Mit der behaupteten sechsmonatigen Abstinenz bleibt sie deutlich unter dem von der herrschenden Ansicht geforderten Zeitraum.

bb) Auch unter Berücksichtigung der vom Antragstellerbevollmächtigten angeführten Rechtsprechung kommt die Kammer hier zu keinem anderen Ergebnis.

(1) Eine in der Rechtsprechung vertretene Mindermeinung (VG Potsdam, Beschl. v. 19.10.2007, 10 L 703/07, juris, und die vom Antragstellerbevollmächtigten zitierte Entscheidung des VG Berlin, Urt. v. 05.03.2013, 4 K 54.13, juris) hält die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV genannte Jahresfrist zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nicht für entsprechend anwendbar auf die Fallgruppen der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 und vertritt die Auffassung, ein Betroffener könne seine Kraftfahreignung zurückgewonnen haben, ohne zuvor einen forensisch gesicherten Nachweis über eine einjährige Abstinenz erbracht zu haben.

Die hierfür genannten Argumente sind durchaus bedenkenenswert:

Die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV genannte Jahresfrist zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung sei ausschließlich bei vorangegangener Abhängigkeit anwendbar. Lediglich bei Abhängigkeit sei es nötig, die in Nr. 9.5 der Anlage 4 vorausgesetzte Entgiftung und Entwöhnung durchzuführen. Die mindestens einjährige Abstinenz sei im Anschluss an eine Entgiftung und Entwöhnung nötig, um den andauernden Erfolg dieser Maßnahmen hinreichend nachvollziehen zu können. All dies entbehre unterhalb der Abhängigkeitsschwelle jedoch jeder Rechtfertigung (VG Potsdam, Beschl. v. 19.10.2007, 10 L 703/07, juris, Rn. 13). Die einzige Begründung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs zur entsprechenden Anwendung auf die Fallgruppen der Nr. 9.2.2 der Anlage 4, „die Gefahr des Rückfalls in ein die Fahreignung ausschließendes Verhaltensmuster“ sei „besonders groß“, sei schon in der Aussage unbestimmt und der Sache nach in keiner Weise belegt. Welche Dauer einer Verhaltensänderung zu fordern sei, wenn keine Abhängigkeit vorgelegen habe, hänge von einer individuellen gutachterlichen Bewertung des vorangegangenen Konsumverhaltens und der Persönlichkeit des Betroffenen ab (VG Potsdam, Beschl. v. 19.10.2007, 10 L 703/07, juris, Rn. 13). Ohne eine derartige Fristregelung bestehe auch keine planwidrige Lücke, die durch entsprechende Anwendung zu schließen wäre. Denn wenn der gelegentliche Cannabiskonsum die Kraftfahreignung nicht ohne Weiteres ausschließe (Nr. 9.2.2), dann könne der dauerhafte Verzicht auf diesen Konsum (Abstinenz) nicht die Voraussetzung für ihre Erlangung sein (VG Berlin, Urt. v. 05.03.2013, 4 K 54.13, juris, Rn. 28). Das entspreche auch der fachwissenschaftlichen Sicht, die dieser Norm zugrunde liege. So heiße es in dem von Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan herausgegebenen Kommentar zu den BegutachtungsLeitlinien zur Kraftfahreignung (2. Aufl., 2005) zu 3.12.1 auf Seite 194, dass in diesem Fall (gelegentlicher Cannabiskonsum) „keine bereits erfolgte längerfristige Bewährung der Abstinenz zu fordern“ sei. Ergebe das ärztliche Gutachten, dass der Untersuchte keine Betäubungsmittel zu sich nehme, dann müsse Weiteres hinzukommen, um die Nichteignung als erwiesen anzusehen. Die Beweisführung zur Nichteignung setze auch

dann Weiteres voraus, wenn der Betroffene Abstinenz behaupte und Abstinenzzeiträume nachweise (VG Berlin, Urt. v. 05.03.2013, 4 K 54.13, juris, Rn. 29).

(2) Diese Argumente geben jedoch im vorliegenden Fall der Kammer keinen Anlass, ihre Rechtsprechung grundlegend zu überdenken oder gar zu ändern. Die Kammer bleibt dabei, dass hier die Behauptung der Antragstellerin, seit Mitte Oktober 2014 kein Cannabis zu konsumieren, und das medizinische Gutachten vom 13.03.2015 den Antragsgegner nicht veranlassen mussten, der Antragstellerin vor der angegriffenen Entziehung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufzuerlegen. Die Antragstellerin verfügte zum Zeitpunkt der Fahrt unter Cannabiseinfluss am 15.10.2014 bereits über eine mehrjährige Erfahrung als Cannabiskonsumantin. Durch das nach einer Untersuchung der Antragstellerin am 13.02.2015 erstellte medizinische Gutachten konnte lediglich ein Abstinenzzeitraum von vier Monaten als nachgewiesen angesehen werden. Der damit erfasste Zeitraum einer Verhaltensänderung der Antragstellerin im Umgang mit Cannabis erscheint als zu gering. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass der Antragsgegner gemäß § 11 Abs. 7 FeV sechs Monate nach der Fahrt der Antragstellerin unter Cannabiseinfluss von der Anordnung der Beibringung eines Gutachtens abgesehen hat.

Es besteht ein das Suspensivinteresse der Antragstellerin überwiegendes öffentliches Interesse daran, sie durch eine sofort wirksame Maßnahme vorläufig von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen. Die von der Antragstellerin ausgehende Gefahr für die Allgemeinheit erscheint zu groß, als dass sie bis zur Entscheidung der Hauptsache hingenommen werden könnte. Auf die damit verbundenen persönlichen Probleme muss die Antragstellerin sich einstellen.

(Mitgeteilt von RichterIn am Verwaltungsgericht
Birgit Wimmer, Meiningen)

63. *) Im Rahmen der gemäß § 17 StVG vorzunehmenden Haftungsverteilung können nur solche Umstände berücksichtigt werden, die sich erwiesenermaßen unfallursächlich ausgewirkt haben. Lässt sich der Unfallhergang jedoch nicht abschließend aufklären, so kann damit auch nicht hinreichend beurteilt werden, inwieweit sich eine vorhandene Alkoholisierung eines Unfallbeteiligten als unfallursächlich ausgewirkt hat. Vielmehr ist in diesem Fall eine hälftige Schadensverteilung vorzunehmen.

Oberlandesgericht Koblenz,
Urteil vom 3. Februar 2014 – 12 U 607/13 –

Zum Sachverhalt:

Mit ihrer Klage macht die Klägerin Schadensersatzanspruch aus abgetretenem Recht des Zeugen [x] aus

einem Verkehrsunfall geltend, der sich am 16.10.2011 auf der BAB 63 ereignet hat.

Mit seinem am 16.04.2013 verkündeten Urteil hat das Landgericht die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 4.729,45 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.10.2011 sowie weitere 256,62 € an die Rechtsanwälte ... zu zahlen. Die weitergehende Klage hat das Landgericht abgewiesen. Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung beider Parteien.

Die Klägerin beantragt, unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Mainz,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 13.291,44 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.10.2011 zu zahlen,

2. die Beklagten als Gesamtschuldner darüber hinaus zu verurteilen, weitere 461,60 € für die außergerichtlich entstandene Geschäftsgebühr der Kanzlei ...[A] zu zahlen.

Die Beklagten beantragen, das Urteil des Landgerichts Mainz abzuändern und die Klage vollständig abzuweisen.

Beide Parteien beantragen, die Berufung der anderen Partei zurückzuweisen.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Klägerin hat teilweise Erfolg. Die Berufung der Beklagten bleibt erfolglos.

Die Klägerin hat Anspruch gegen die Beklagten als Gesamtschuldner auf Zahlung von 9.458,89 € aus §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 und 2 StVG i. V.m. § 115 VVG.

Nach der gemäß § 17 StVG vorzunehmenden Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensbeiträge gelangt der Senat zu einer hälftigen Haftungsverteilung zwischen den Parteien. Der Senat geht hierbei von dem Vorliegen eines ungeklärten Schadensverlaufs bzw. Unfallgeschehens aus.

Entgegen der Auffassung der Beklagten streitet gegen den Zeugen [x] als Fahrer des klägerischen Pkw nicht der Beweis des ersten Anscheins. Zwar kann bei Unfällen durch Auffahren, auch wenn sie sich auf Autobahnen ereignen, grundsätzlich der erste Anschein für ein Verschulden des Auffahrenden sprechen. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn das Unfallgeschehen ansonsten das typische Gepräge eines Auffahrunfalls erwiesenermaßen aufweist. Eine solche Typizität des Geschehens liegt hingegen dann nicht vor, wenn zwar feststeht, dass vor dem Auffahrunfall ein Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeugs stattgefunden hat, der Sachverhalt im Übrigen aber nicht aufklärbar ist und sowohl die Möglichkeit besteht, dass der Fahrer des vorausfahrenden Fahrzeugs unter Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO den Fahrstreifenwechsel durchgeführt hat, als auch die Möglichkeit, dass der Auffahrunfall auf eine verspätete Reaktion und einen nicht eingehaltenen Sicherheitsabstand des auffahrenden Fahrers zurückzuführen ist. Beide Varianten kommen hierbei wegen der bekannten Fahrweise auf Autobahnen als mögliche Geschehensabläufe in Betracht, zumal es nach der Lebenserfahrung nicht fernliegend

ist, dass es auf Autobahnen zu gefährlichen Spurwechseln kommt, bei denen die Geschwindigkeit des folgenden Fahrzeugs unterschätzt wird. Infolgedessen kann regelmäßig auch keine der beiden Varianten (verspätete Reaktion bzw. überraschender Fahrspurwechsel) als der typische Geschehensablauf angesehen werden, der zur Anwendung des Anscheinsbeweises zulasten eines der Beteiligten führt (grundlegend BGHZ 192, 84). Ein solcher unaufklärbarer Sachverhalt im oben aufgeführten Sinne ist vorliegend gegeben. Das Landgericht ist aufgrund der von ihm durchgeführten Beweisaufnahme zu dem Ergebnis gelangt, dass die Aussage der Beklagten zu 1. und des Zeugen [y], das Fahrzeug der Beklagten zu 1. habe sich vor dem Unfall bereits zwei Minuten auf der linken Spur befunden, nicht der Wahrheit entsprechen würde. Die insoweit von dem Landgericht vorgenommene Beweiswürdigung ist nicht zu beanstanden. Sie ist weder in sich widersprüchlich, noch läuft sie den Denkgesetzen und allgemeinen Erfahrungssätzen zuwider und lässt auch nicht Teile des Beweisergebnisses ungewürdigt (BGH in WM 1992, 67). Das Landgericht hat vielmehr überzeugend ausgeführt, dass die Aussagen der Beklagten zu 1. und des Zeugen [y] offensichtlich abgesprochen und im Übrigen auch nicht nachvollziehbar waren und ihnen somit nicht gefolgt werden konnte. Gleiches gilt soweit das Landgericht weiter ausgeführt hat, dass auch aus der Aussage des Zeugen [x] nicht hervorgehe, zu welchem Zeitpunkt genau der Fahrstreifenwechsel der Beklagten zu 1. stattgefunden und ob die Beklagte zu 1. durch den Fahrstreifenwechsel gegen § 7 Abs. 5 StVO verstoßen habe. Damit war von einem ungeklärten und auch unaufklärbaren Unfallgeschehen im oben aufgezeigten Sinne auszugehen. Die Anwendung des Anscheinsbeweises kam daher weder zulasten der Beklagten zu 1., noch zulasten des Zeugen [x] in Betracht.

Entgegen der Auffassung der Beklagten war im Rahmen der vorzunehmenden Haftungsverteilung gemäß § 17 StVG auch nicht zulasten der Klägerin zu berücksichtigen, dass der Zeuge [x] die zulässige Höchstgeschwindigkeit um zumindest 30 km/h überschritten und zum Unfallzeitpunkt eine erheblich erhöhte Blutalkoholkonzentration aufgewiesen hat. Im Rahmen der gemäß § 17 StVG vorzunehmenden Haftungsverteilung können nämlich nur solche Umstände berücksichtigt werden, die sich erwiesenermaßen unfallursächlich ausgewirkt haben (so ausdrücklich zur Frage der Alkoholisierung: BGH in NJW 1995, 1029, im Übrigen m. w. N. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 17 StVG, Rn. 5). Wie bereits oben ausgeführt, steht vorliegend nicht fest und ist aufgrund fehlender objektiver Anhaltspunkte auch nicht mehr feststellbar, wann der Spurwechsel von der Beklagten zu 1. vorgenommen worden ist. Somit kann aber auch nicht beurteilt werden, ob es dem Zeugen [x] bei Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und ohne Alkoholisierung möglich gewesen wäre, den streitgegenständlichen Unfall zu verhindern. Im Ergebnis verbleibt es damit bei dem Vorliegen eines ungeklärten und auch unaufklärbaren Sachverhalts. Es war eine hälftige Schadensverteilung vorzunehmen.

64. *) 1. Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, von der abzuweichen kein Anlass besteht, ist das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt absolut fahruntüchtigem Zustand grundsätzlich als ein objektiv und subjektiv grob fahrlässiges Verhalten des Versicherungsnehmers anzusehen. Denn das Führen eines Kfz in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand stellt einen groben Verstoß gegen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt dar, sodass daraus in der Regel auch das gesteigerte Verschulden folgt.

2. Hat ein Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt, so darf der Versicherer seine Leistung nach dem Maß der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers kürzen. Bei der Bemessung des Umfangs der Kürzung ist – schon nach dem Wortlaut des Gesetzes – nicht von einem „festen“ oder „regelmäßigen Einstiegswert“ auszugehen, sondern es ist aufgrund einer Würdigung aller Umstände des Einzelfalls das konkrete Kürzungsmaß zu ermitteln.

3. Eine vollständige Kürzung auf Null kommt auch bei grober Fahrlässigkeit im Einzelfall insbesondere dann in Betracht, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall dadurch grob fahrlässig herbeigeführt, dass er sein Fahrzeug trotz absoluter Fahruntüchtigkeit im Verkehr geführt hat.

Landgericht Saarbrücken,

Urteil vom 18. Februar 2015 – 14 O 108/14 –

Zum Sachverhalt:

Die Parteien streiten um Ansprüche aus einer Kraftfahrtversicherung.

Der Kläger unterhielt bei der Beklagten für das auf ihn zugelassene, seinem Sohn, dem Zeugen [...], zur dauerhaften Benutzung überlassene Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen [...] eine Kraftfahrtversicherung, bestehend aus einer Haftpflichtversicherung und einer Fahrzeug-Vollkaskoversicherung, Versicherungsschein Nr. [...] (Anlagenkonvolut „Vertragsunterlagen“, gelber Hefter). Bestandteil des Vertrages waren die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung, Stand: 1. Januar 2011 (AKB).

Am 24. Januar 2013 verunfallte der Sohn des Klägers gegen 03:00 Uhr nachts. Aus Umständen, die zwischen den Parteien streitig sind, kam er mit dem versicherten Fahrzeug in einer Rechtskurve vor der Einmündung, an welcher er Vorfahrt zu gewähren hatte, von der Fahrbahn ab, wobei er drei Betonpoller umriss und das Fahrzeug sich überschlug. Der Zeuge war zum Unfallzeitpunkt alkoholisiert. Nach einem Gutachten des Universitätsklinikums H.-E. belief sich die Blutalkoholkonzentration des Zeugen im Entnahmezeitpunkt um 05:05 Uhr im Mittelwert auf 1,12 Promille. Das versicherte Fahrzeug wurde bei dem Unfall schwer beschädigt. Ausweislich eines Gutachtens der [...] vom 28. Januar 2013 belaufen sich die notwendigen Reparaturkosten auf 22.373,77 Euro (netto), der Wiederbeschaffungswert auf 14.731,71

Euro (netto), der Restwert auf 3.666,- Euro. Die Beklagte entzog dem Sohn des Klägers den Versicherungsschutz in der Haftpflichtversicherung bis zu einem Betrag von 5.000,- Euro. Leistungen aus der Fahrzeug-Kaskoversicherung lehnte sie ab.

Der Kläger beantragt, 1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 10.765,71 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über Basiszinssatz seit dem 31. März 2014 zu zahlen [...].

Aus den Gründen:

I. Die Klage ist nicht begründet.

Soweit der Kläger als Versicherungsnehmer wegen des streitgegenständlichen Versicherungsfalles Ansprüche aus der Fahrzeug-Vollkaskoversicherung geltend macht, bestehen diese Ansprüche jedenfalls deshalb nicht, weil die Beklagte unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles berechtigt war, die Versicherungsleistung wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles auf Null zu kürzen (Ziff. A.2.18.1 AKB, § 81 Abs. 2 VVG).

1. Gemäß Ziff. A.2.18.1 der dem Vertrag zugrunde liegenden AKB (Seite 9/36 des in der mündlichen Verhandlung überreichten Anlagenkonvoluts) besteht in der Fahrzeug-Kaskoversicherung kein Versicherungsschutz für Schäden, die der Versicherungsnehmer vorsätzlich herbeiführt. Auf den Einwand der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles wird grundsätzlich verzichtet; dieser Verzicht gilt jedoch insbesondere dann nicht, wenn der Fahrer infolge Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen; in diesem Fall ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Die Bestimmung beinhaltet einen „subjektiven Risikoausschluss“ (Knappmann, in: Prölss/Martin, VVG 28. Aufl., A 2.16 AKB 2008 Rn. 2), der den Versicherer bei Vorliegen der – von ihm nachzuweisenden – tatbestandlichen Voraussetzungen zur Kürzung der Versicherungsleistungen berechtigt, unter Einschluss der Möglichkeit, in Fällen besonders schweren Verschuldens, insbesondere bei absoluter Fahrunfähigkeit des Versicherungsnehmers, eine Kürzung der Versicherungsleistung auf Null vorzunehmen (BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120). Dabei muss sich der Versicherungsnehmer – hier: der Kläger – das grob fahrlässige Verhalten seines Sohnes zurechnen lassen, wenn die Versicherung in dessen Interesse genommen war (§ 47 VVG) oder der Sohn des Klägers bei Herbeiführung des Versicherungsfalles als sein Repräsentant anzusehen ist (vgl. OLG Karlsruhe, VersR 2013, 1123; Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl., AHB 2008 F, Rn. 13 und 18).

2. Der Zeuge [...], der das versicherte Fahrzeug im Schadenszeitpunkt führte, hat den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt.

a) Der Zeuge [...] hat das versicherte Fahrzeug im Schadenszeitpunkt in absolut fahrunfähigem Zustand, nämlich mit einer Blutalkoholkonzentration von

mehr als 1,1 Promille geführt, was ein grob fahrlässiges Verhalten dieses Zeugen begründet:

aa) Grobe Fahrlässigkeit setzt objektiv voraus, dass der Versicherungsnehmer oder eine andere Person, deren Verhalten dem Versicherungsnehmer zuzurechnen ist, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nach den gesamten Umständen in einem ungewöhnlich großen Maße verletzt und nicht beachtet hat, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen (vgl. BGH, Urteil vom 11. Mai 1953 – IV ZR 170/52, BGHZ 10, 14; Urteil vom 29. Januar 2003 – IV ZR 173/01, VersR 2003, 364). Im Straßenverkehr ist dies insbesondere bei schwerwiegenden Verstößen gegen Vorschriften der StVO, etwa Rotlichtverstößen, zu bejahen, ebenso beim Führen des Fahrzeugs in stark alkoholisiertem Zustand (Heß/Höke, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch 2. Aufl., § 30 Rn. 42ff.). Grobe Fahrlässigkeit liegt insbesondere dann nahe, wenn der Versicherungsnehmer wusste oder durch einfachste und naheliegende Überlegungen hätte erkennen können, dass sein Verhalten geeignet war, den Eintritt des Versicherungsfalles zu fördern; darüber hinaus muss der Sorgfaltsverstoß auch in subjektiver Hinsicht unentschuldigbar erscheinen (vgl. BGH, Urteil vom 29. Januar 2003 – IV ZR 173/01, VersR 2003, 364; Saarl. OLG, Urteil vom 25. Mai 1994 – 5 U 1053/93 – 70, VersR 1996, 580; Urteil vom 30. Oktober 2014 – 4 U 165/13, NJW-Spezial 2015, 41).

bb) Im vorliegenden Fall begründet der Umstand, dass der Zeuge [...] das versicherte Fahrzeug nach Alkoholgenuß führte, wobei er im Zeitpunkt des Schadensereignisses eine Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,1 Promille aufwies, in objektiver und subjektiver Hinsicht den Vorwurf des grob fahrlässigen Verhaltens.

(1) Auch im Versicherungsvertragsrecht gilt, dass ein Kraftfahrer mit einem Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille und höher absolut fahrunfähig ist (BGH, Urteil vom 9. Oktober 1991 – IV ZR 264/90, VersR 1991, 1367; Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120). Soweit der Kläger dies unter Hinweis auf die subjektiven Befindlichkeiten seines Sohnes und Anerbieten von Sachverständigenbeweis in Abrede stellt, folgt daraus nichts anderes, denn die Annahme absoluter Fahrunfähigkeit wird bereits durch die rechtsmedizinisch festgestellte Alkoholkonzentration von mehr als 1,1 Promille, deren Höhe im Übrigen auch unstrittig ist, begründet; die Fahrunfähigkeit folgt hier zwingend aus dem Blutalkoholgehalt (vgl. BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120; OLG Köln, RuS 2002, 277; Knappmann, in: Prölss/Martin, a. a. O., A.2.16 AKB 2008 Rn. 43; Heß/Höke, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, a. a. O., § 30 Rn. 49).

(2) Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, von der abzuweichen kein Anlass besteht, ist das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt absolut fahrunfähigem Zustand grundsätzlich objektiv und subjektiv als grob fahrlässig anzusehen (BGH, a. a. O.; Urt. vom 22. Februar 1989 – IVa ZR 274/87, VersR 1989, 469). Denn das Führen eines Kfz in alko-

holbedingt fahrtüchtigem Zustand stellt einen groben Verstoß gegen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt dar, sodass daraus in der Regel auch das gesteigerte Verschulden folgt (OLG Hamm, VersR 2011, 206). Die objektive Schwere des Verstoßes folgt nicht zuletzt daraus, dass ein solcher Vorgang in besonderem Maße geeignet ist, unbeteiligte Personen oder Rechtsgüter zu gefährden. Deshalb werden Verstöße von Verkehrsteilnehmern auch verkehrs- und strafrechtlich scharf sanktioniert. Diese Risiken sind allgemein bekannt; sie mussten sich auch dem Sohn des Klägers aufdrängen, zumal dieser selbst vorgibt, trotz vorangegangenen Alkoholenusses noch von seiner Fahrtüchtigkeit ausgegangen zu sein, was zeigt, dass er sich der potentiellen Gefährlichkeit seines Verhaltens durchaus bewusst war. Auch in subjektiver Hinsicht ist dem Sohn des Klägers sein pflichtwidriges Verhalten in besonderem Maße vorzuwerfen. Umstände, die geeignet wären, den subjektiven Schuldvorwurf zu entschärfen, weil sie das Verhalten des Fahrers als „kurzfristiges Versagen“ erkennen und in einem milderen Licht erscheinen ließen, sind weder dargetan noch ersichtlich. Der Sohn des Klägers hat das Fahrzeug zur nächtlichen Heimfahrt gebraucht, obwohl er über den gesamten Abend, zunächst im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit und sodann auch noch „nach Feierabend“, größere Mengen Alkohol zu sich genommen hatte. Ganz besondere, nachvollziehbare Umstände, die ihn zu diesem Verhalten verleitet haben könnten (vgl. OLG Düsseldorf, VersR 1988, 369), sind hierfür nicht erkennbar. Tragende Erwägung dafür, ein Verhalten als „Augenblicksversagen“ in einem milderen Licht erscheinen zu lassen, ist die Erfahrungstatsache, dass es Umstände geben kann, aufgrund derer selbst ein mit dem versicherten Risiko sorgsam umgehender Versicherungsnehmer das zum Schaden führende Verhalten nicht vermieden hätte (Saarl. OLG, Urteil vom 14. Januar 2004 – 5 U 396/03 – 39, MDR 2004, 874). Diese Erwägung greift mit Blick auf den Sohn des Klägers nicht ein. Denn obschon für ihn zweifelsfrei die Möglichkeit bestanden hätte, auf andere Weise nach Hause zu kommen, sei es zu Fuß oder mit dem Taxi, hat er nach eigenen Angaben die nächtliche Heimfahrt im eigenen Fahrzeug angetreten, weil er sich selbst in Kenntnis seines vorherigen Alkoholkonsums – zumindest mehrere „Probierschlucke“ Wein sowie zuletzt noch ½ Liter Bier – noch für fahrtüchtig hielt. Dabei hat er eine Fahrweise an den Tag gelegt, die weder mit den örtlichkeiten, insbesondere der Notwendigkeit, unmittelbar nach der Unfallstelle Vorfahrt zu gewähren, noch mit den Witterungsverhältnissen zu vereinbaren war. In verantwortungsloser Überschätzung seiner Fahrtüchtigkeit hat der Zeuge so die Augen vor den mit einer Alkoholfahrt verbundenen Risiken bewusst verschlossen und damit die Gefährdung sich und anderer in Kauf genommen. Ein solches Verhalten begründet kein „Augenblicksversagen“, welches das Verhalten des Versicherten ausnahmsweise in einem milderen Licht erscheinen und dadurch den Vorwurf eines auch subjektiv grob schuldhaften

Verhaltens entfallen ließe (vgl. OLG Stuttgart, NJW-RR 2011, 185).

b) Das grob fahrlässige Verhalten des Sohnes des Klägers hat vorliegend auch dazu geführt, dass infolgedessen der Versicherungsfall eingetreten ist; das steht fest nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins, welcher vorliegend zur Anwendung gelangt und vom Kläger nicht erschüttert werden konnte. [...]

3. Der Kläger – als Versicherungsnehmer – muss sich das grob fahrlässige Verhalten seines Sohnes – als Fahrer des Fahrzeugs – zurechnen lassen, weil dieser – unbeschadet der Eigentumsverhältnisse an dem versicherten Fahrzeug – im Zeitpunkt der Herbeiführung des Versicherungsfalles als dessen Repräsentant anzusehen war.

a) Vertragliche Risikoausschlüsse, insbesondere der Ausschluss wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles (§ 81 VVG), können auch gegenüber anderen Personen als dem Versicherungsnehmer anzuwenden sein (Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl., AKB 2008 F.1, Rn. 6). In der Kaskoversicherung hat sich der Versicherungsnehmer, soweit es sich nicht um eine Versicherung im Interesse des Mitversicherten (§§ 43ff. VVG) handelt, das Fehlverhalten Dritter (Obliegenheitsverletzungen, subjektive Risikoausschlüsse) nur zurechnen zu lassen, soweit es sich bei diesen Personen um seine Repräsentanten handelt (Prölls/Klimke in Prölls/Martin, a. a. O., § 47 Rn. 11 und 12; Maier in Stiefel/Maier, a. a. O., AKB 2008 F.1, Rn. 57). Repräsentant ist, wer in dem Geschäftsbereich, zu dem das versicherte Risiko gehört, aufgrund eines Vertretungs- oder sonstigen Verhältnisses an die Stelle des Versicherungsnehmers getreten ist (BGH, Urteil vom 10. Juli 1996 – IV ZR 287/95, VersR 1996, 1229). Die bloße Überlassung der Obhut über die versicherte Sache allein reicht hierfür grundsätzlich nicht aus; vielmehr kann Repräsentant nur sein, wer befugt ist, selbständig in einem gewissen, nicht ganz unbedeutenden Umfang für den Versicherungsnehmer zu handeln (Risikoverwaltung). Dazu ist nicht erforderlich, dass der Dritte auch Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag wahrzunehmen hat. Übt der Dritte aber aufgrund eines Vertrags- oder ähnlichen Verhältnisses die Verwaltung des Versicherungsvertrages eigenverantwortlich aus, kann dies unabhängig von einer Übergabe der versicherten Sache für seine Repräsentantenstellung sprechen (BGH, a. a. O.; Prölls in Prölls/Martin, a. a. O., § 28 Rn. 65).

b) Gemessen an diesen Voraussetzungen ist der Sohn des Klägers, der das Fahrzeug im Unfallzeitpunkt führte, im vorliegenden Fall als Repräsentant des Klägers anzusehen. Der Kraftfahrzeugführer ist jedenfalls dann Repräsentant des Versicherungsnehmers, wenn ihm das Fahrzeug zur eigenverantwortlichen Nutzung anvertraut worden ist und er auch für die Unterhaltung und Verkehrssicherheit des Kraftfahrzeugs zu sorgen hat (BGH, Urteil vom 10. Juli 1996 – IV ZR 287/95, VersR 1996, 1229; Saarl. OLG, Urteil vom 15. Januar 2003 – 5 U 261/02-25, RuS

2003, 147). Das war hier der Fall. Nach eigenen Angaben des Klägers war das von ihm bei der Beklagten versicherte Fahrzeug seinem seit mehreren Jahren in [...] lebenden Sohn zur dauerhaften Benutzung überlassen; dieser trug schon aufgrund der räumlichen Entfernung die Verantwortung für die Obhut über das versicherte Fahrzeug. Im Übrigen hat der Kläger selbst zu keinem Zeitpunkt in Abrede gestellt, dass sein Sohn die von der Beklagten in ihrer Klageerwidern dargelegten tatsächlichen Voraussetzungen der Repräsentantenstellung erfüllt.

4. Infolge der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Sohn des Klägers war die Beklagte angesichts der besonderen Umstände des vorliegenden Falles dazu berechtigt, die Versicherungsleistung auf Null zu kürzen.

a) Hat ein Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt, so darf der Versicherer seine Leistung nach dem Maß der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers kürzen. Bei der Bemessung des Umfangs der Kürzung ist – schon nach dem Wortlaut des Gesetzes – nicht von einem „festen“ oder „regelmäßigen Einstiegswert“ auszugehen, sondern es ist auf Grund einer Würdigung aller Umstände des Einzelfalles das konkrete Kürzungsmaß zu ermitteln (Saarl. OLG, Urteil vom 15. Dezember 2010 – 5 U 147/10 - 29, RuS 2012, 392). Bei der Bemessung der Leistungskürzung ist danach zu fragen, wie nahe die grobe Fahrlässigkeit beim bedingten Vorsatz oder aber bei der einfachen Fahrlässigkeit lag (Saarl. OLG, a. a. O.; vgl. BT-Drucks. 16/3945, S. 80). Die genaue Bestimmung fußt für jeden Einzelfall auf einer Bewertung der konkreten, auf die Schwere des Verschuldens bezogenen Gesamtumstände. Bemessungskriterien sind vor allem die objektive Bedeutung der Obliegenheit für die Vermeidung des Risikos, das Gewicht, die Dauer und die Offenkundigkeit des Verstoßes gegen die Pflicht und die Vorhersehbarkeit seiner Folgen, außerdem der konkret erforderliche Aufwand für ihre Erfüllung einerseits und die Höhe des drohenden Schadens andererseits (Saarl. OLG, a. a. O.). Die zulässige Kürzung bewegt sich in einem Bereich von 0 bis 100 Prozent. Eine vollständige Kürzung auf Null kommt auch bei grober Fahrlässigkeit im Einzelfall insbesondere dann in Betracht, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall dadurch grob fahrlässig herbeiführt, dass er sein Fahrzeug trotz absoluter Fahruntüchtigkeit im Verkehr geführt hat (BGH, Urt. v. 22.06.2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120; s. auch Saarl. OLG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 4 U 165/13, NJW-Spezial 2015, 41).

b) Im vorliegenden Fall rechtfertigen die Umstände eine Kürzung der Versicherungsleistung auf „Null“.

aa) Dafür spricht zunächst schon die objektive Bedeutung der Rechtspflicht, gegen die der Zeuge hier verstoßen hat, und, damit einhergehend, die Schwere seines Verstoßes. Das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand gehört nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zu den schwersten Verkehrsverstößen überhaupt (BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10,

BGHZ 190, 120). Die daraus resultierende potentielle Gefährdung nicht nur der eigenen Person, sondern auch der anderen Verkehrsteilnehmer, die mit dem Fahren im alkoholbedingten Zustand einhergeht, ist erheblich. Dasselbe gilt in Ansehung des eigenen Fahrzeugs, welches im Rahmen der Kaskoversicherung das versicherte Interesse bildet. Die enthemmende Wirkung des Alkohols veranlasst zu einer „sportlichen“, den Umständen regelmäßig nicht angepassten Fahrweise, was sich gerade auch im vorliegenden Fall sehr anschaulich in dem stattgehabten Unfallhergang niedergeschlagen hat. Das gilt insbesondere, wenn die Blutalkoholkonzentration im Zeitpunkt des Versicherungsfalles jenseits der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit liegt oder diese gar – wie hier – deutlich übersteigt; hierin liegt ein besonders gravierender objektiver Sorgfaltsverstoß, der eine Kürzung der Versicherungsleistung auf Null rechtfertigen kann (BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120; OLG Stuttgart, NJW-RR 2011, 185; vgl., in Abgrenzung dazu, Saarl. OLG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 4 U 165/13, NJW-Spezial 2015, 41 und OLG Karlsruhe, VersR 2014, 1369, die bei relativer Fahruntüchtigkeit knapp unterhalb des Grenzwertes eine Kürzung um 75 Prozent vornehmen).

bb) Auch in subjektiver Hinsicht ist das Verschulden des klägerischen Sohnes als besonders schwer anzusehen. Der durch den Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit bedingte Verkehrsverstoß war für ihn als Fahrer offenkundig. Die grobe Fahrlässigkeit beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit grenzt in Bezug auf den dadurch verursachten Unfall an bedingten Vorsatz (OLG Dresden, VersR 2011, 205). Das Verbot, in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand Auto zu fahren, ist allgemein bekannt. Bei den meisten Kraftfahrern pflegen die Einsichtsfähigkeit und die Fähigkeit, nach dieser Einsicht zu handeln, in Bezug auf die Trunkenheitsfahrt auch bei einem hohen Grad der Alkoholisierung noch vorhanden zu sein (BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120). Das gilt auch für den Sohn des Klägers, der nach eigenem Bekunden Kenntnis von der Menge des von ihm konsumierten Alkohols hatte, wenngleich er diese in seiner Anhörung verniedlichend dargestellt hat, und der sich allenfalls selbst – wider besseren Wissens – eingeredet haben mag, gleichwohl noch fahruntüchtig zu sein. Dadurch hat er die Gefährdung sich und anderer, wie auch des versicherten Fahrzeugs, zumindest bewusst in Kauf genommen. Letztlich hat das Verhalten des Zeugen im konkreten Fall auch zu einem erheblichen Schaden geführt. Seine unangepasste Fahrweise hat – ausweislich der Ermittlungsakte – einen Totalschaden des Fahrzeugs verursacht, der schon seinem äußeren Erscheinungsbild nach nur mit einem erheblichen Fahrfehler zu erklären ist, was – gerade innerorts – keineswegs gewöhnlich ist. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände erscheint es gerechtfertigt, der Beklagten im vorliegenden Fall der Herbeiführung des Versicherungsfalles durch absolute Fahruntüchtigkeit ein Recht zur Kürzung der Versicherungsleistung auf Null zuzu-

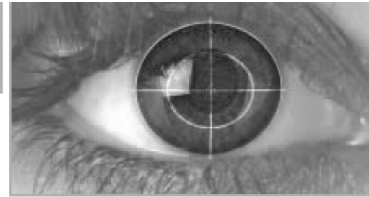
billigen (so auch OLG Stuttgart, NJW-RR 2011, 185; OLG Dresden, VersR 2011, 205; Langheid, in: Römer/Langheid 4. Aufl., § 81 Rn. 82; weitere Nachweise aus der Instanzrechtsprechung bei BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, BGHZ 190, 120).

5. War die Beklagte mithin befugt, ihre vertragliche Leistung wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den zumindest als Reprä-

sentant des Versicherungsnehmers handelnden Sohn des Klägers ausnahmsweise auf Null zu kürzen, so stehen dem Kläger wegen des Streitgegenständlichen Unfallereignisses keine Ansprüche aus dem Kaskoversicherungsvertrag zu. Da mangels Hauptforderung auch kein Anspruch des Klägers auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten (§§ 280 Abs. 2, 286 BGB) besteht, war seine Klage insgesamt abzuweisen.

ABSTRACTS

11. GEMEINSAMES SYMPOSIUM



DEUTSCHE GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)
UND
DEUTSCHE GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)
UND KOOPERATIONSPARTNER
ZUGLEICH

9. ST. GALLER-TAGE

FAHREN UND GEHIRN – IM KONTEXT
DES DEMOGRAPHISCHEN WANDELS

25.–26. SEPTEMBER 2015

ST. GALLEN/SCHWEIZ



www.verkehr-symposium.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial:	
DR. MARTIN KELLER Tagungspräsident, Valens/St. Gallen/CH	
PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V., Berlin	
PROF. DR. VOLKER DITTMANN Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V., Basel/CH	Sup I - 7
Abstracts*): Vortrag der Sitzung 1	
Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura – Welche Beiträge kann die Verkehrspsychologie zur Ausschöpfung des großen Rettungspotentials leisten?	
S. SIEGRIST , Bern/CH	Sup I - 8
Vorträge der Sitzung 2	
Bestimmungsgemäßer Gebrauch von Arzneimitteln im Straßenverkehr	
M. GRAW , München	Sup I - 9
Bestimmungsgemäße Einnahme oder Missbrauch – Möglichkeiten der Laboranalytik	
F. MUBHOFF , München	Sup I - 9
Vorträge der Sitzung 3	
Der Einsatz von Persönlichkeitstests in der verkehrs- psychologischen Untersuchung – eine vergleichende Analyse verschiedener verkehrsspezifischer Verfahren	
J. BÄCHLI-BIÈTRY , M. MENN, Zürich/CH	Sup I - 10

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

Impulsivität und riskantes Fahrverhalten – Ergebnisse aus einer deutsch-schweizerischen Studie T. WAGNER, M. KELLER, Dresden, Valens/CH	Sup I - 11
--	------------

Fahreignung bei Tagesschläfrigkeit J. MATHIS, D. R. SCHREIER, Bern/CH	Sup I - 12
---	------------

St. Galler Tage – 1. Teil – Fahreignung im Alter

Senioren im Straßenverkehr – ressourcenorientierte Maßnahmen als Ergänzung zur Fahreignungsabklärung U. EWERT, Bern/CH	Sup I - 13
---	------------

Training kognitiver und sensomotorischer Fähigkeiten älterer Kraftfahrer am Beispiel des Trainingsprogramms „Mobil 65+“ K. RESCHKE, U. KRANICH, Leipzig	Sup I - 13
---	------------

St. Galler Tage – 2. Teil – Groß-Supervision

Fallbeitrag aus der Schweiz U. GERBER, J. BÄCHLI-BIETRY, P. MÜLLER, Zürich/CH	Sup I - 14
---	------------

Fallbeitrag aus Deutschland W. SCHMIDT, Altena	Sup I - 15
--	------------

Vorträge der Sitzung 4

Das Fahrverhalten von Alkoholtätern, nach Therapie und Zulassung durch MPU, für den Zeitraum von 3 Jahren im Straßenverkehr U. GRIMM, M. KELLER, T. WAGNER, K. HÄNE, E. FRÖHLICH, R. HAUSMANN, St. Gallen/CH, Dresden, Frauenfeld/CH	Sup I - 15
--	------------

Langzeit-Monitoring von Substanz-Konsum: Konzepte und Strategien in der Haaranalytik M. BAUMGARTNER, Zürich/CH	Sup I - 16
---	------------

Verkehrspsychologen und Verkehrspädagogen gemeinsam auf neuen Wegen – Das Fahreignungsseminar in der Praxis – B. KOLLBACH, K. SCHULTE, Berlin	Sup I - 17
---	------------

Elektronische Postersitzung – Medizin

Haben Diuretika Auswirkungen auf die Atemalkoholkonzentration?

G. SKOPP, G. SCHMITT, Heidelberg Sup I - 18

Comparison of Objective and Subjective Sleepiness Measurements

D. R. SCHREIER, J. MATHIS, Bern/CH Sup I - 18

Rückfallverhalten in den ersten 3 Jahren nach positiver verkehrsmmedizinischer Fahreignungs-Begutachtung

J. GELBKE, U. GRIMM, K. HÄNE, E. FRÖHLICH, T. WAGNER, R. HAUSMANN, St. Gallen/CH, Frauenfeld/CH, Dresden Sup I - 19

Tagesschläfrigkeit als eigenständiges Merkmal für Fahreignung – notwendige differenzierte Tests zur Bewertung der differenten Aufmerksamkeitskomponenten

W. BÖHNING, Bad Lippspringe Sup I - 20

Via sicura: Änderung des Straßenverkehrsgesetzes – Auswirkungen auf die Verkehrsmedizin in der Schweiz

K. HÖHN, R. WICK, M. MENN, Zürich/CH Sup I - 20

Wie verändert sich das Thorax-Verletzungsrisiko mit zunehmendem Alter?

A. WAGNER, A. EGGERS, D. FRESSMANN, M. GRAW, S. PELDSCHUS, München, Bergisch Gladbach, Tuttingen Sup I - 21

Beratung zur Fahreignung in der Gedächtnissprechstunde – Erfahrungen mit strukturiertem, individualisiertem Konsensusprozess

S. SPANNHORST, P. SCHULZ, M. TOEPPER, S. KREISEL, Bielefeld Sup I - 22

Sind Senioren ein Verkehrsrisiko?

M. FOCKEN, K. PÜSCHEL, H.-H. GRÜSCHOW, Hamburg Sup I - 23

Elektronische Postersitzung – Psychologie

Self-explaining road und self-driving vehicles sowie deren Folgen für die Verkehrspsychologie

W.-D. ZUZAN, Salzburg/AT Sup I - 24

Impact und Outcome Evaluation der Zweiphasen- ausbildung in der Schweiz M. CAVEGN, E. WALTER, G. SCARAMUZZA, C. AMSTAD, U. EWERT, Y. BOCHUD, Bern/CH	Sup I - 24
Risikokompensationseffekte unter Nutzung eines adaptiven Frühwarnsystems zur Mensch-Fahrzeug- Erkennung J. BRACHWITZ, T. RUTTKE, R. TRIMPOP, Jena	Sup I - 26
Verkehrssicherheit und Transporteffizienz – Ein multi- methodales Vorgehen zur Verkehrsgestaltung im Betrieb T. RUTTKE, J. BRACHWITZ, R. TRIMPOP, Jena	Sup I - 26
65+ und mobil – Konklusionen aus dem EU-Projekt SaMERU (Safer Mobility for Elderly Road Users) N. STRAUZENBERG, M. HERLE, G. WELLER, Dresden, Linz/AT	Sup I - 27
Empirische Ressourcenanalyse in verkehrspsychologischen Interventionen (am Beispiel IFT-Kurs, DEKRA MPD) – Eine Pilotstudie T. LIEMANDT, P. SCHARIFI, B. KOLLBACH, K. RESCHKE, Berlin, Leipzig	Sup I - 28
Zur Bedeutung des Arbeitsgedächtnisses für die Mobilität im Alter M. BERG, J. NÄDTGE, D. WINTER, Berlin, Olching	Sup I - 28
Ermüdung, Langeweile und Ablenkbarkeit: Junge und ältere Autofahrer auf monotonen Strecken M. KARTHAUS, S. GETZMANN, E. WASCHER, Dortmund	Sup I - 29
Fahrleistung von Senioren im Vergleich zu einer jüngeren Vergleichsgruppe während einer repräsentativen, standardisierten Fahrprobe im Realverkehr R. KENNTNER-MABIALA, Y. KAUSSNER, S. HOFFMANN, M. VOLK, Veitshöchheim	Sup I - 30
Theoriegeleitete Validierung von Leistungs- und Persönlichkeitstests für die Vorhersage sicherheits- relevanten Fahrverhaltens von Berufskraftfahrern A. L. SCHÜNEMANN, M. GATSCHA, M. HERLE, G. MANDLER, T. M. ORTNER, M. VETTER, Mödling/AT, Steinbrunn/AT, Salzburg/AT	Sup I - 32

Entwicklung und Evaluation eines Fahr Simulator-Trainings zur Erhaltung der Fahrtauglichkeit von Senioren Y. KAUBNER, R. KENNTNER-MABIALA, S. HOFFMANN, M. VOLK, Veitshöchheim	Sup I - 32
Kraftfahrendes Individuum und Umwelt in Interaktion – Das Wie und Wann von Aktion und Reaktion J. M. HUFNAGL, München	Sup I - 34
Elektronisch Postersitzung – Toxikologie	
Einführung von Urinprobenröhrchen mit Natriumazid als Stabilisator für Ethylglucuronid W. WEINMANN, A. AL-AHMAD, A. LÄNGIN, A. SCHRÖCK, Bern/CH, Freiburg	Sup I - 35
Application of the alcohol biomarker phosphatidylethanol (PEth) in driving aptitude assessment A. SCHRÖCK, M. PFÄFFLI, W. WEINMANN, Bern/CH	Sup I - 35
Ethylglucuronid in Haarproben, die im Rahmen der Ermittlung einer Drogenproblematik entnommen wurden E. HERMANN, A. CRONIN, M. VOGT, U. GRIMM, J. BEYER, St. Gallen/CH	Sup I - 36
Hydroxy-Metabolite von Cocain in Haaren zum Beweis eines tatsächlichen Konsums F. MUBHOFF, S. STEINMETZ, T. DAME, H. SACHS, G. SCHWARZ, T. FRANZ, München	Sup I - 37
Fragen zum Umgang mit Substitutionspatienten im Rahmen von Abstinenzkontrollprogrammen K. KOCH, W. BECKER, G. KREICHGAUER, Karlsruhe	Sup I - 37

11. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Herzlich willkommen zum 11. Gemeinsamen Symposium der DGVM und DGVP, das am 25.09. und 26.09.2015 in der schönen Voralpenstadt St. Gallen stattfindet.

Das Symposium hat zum Ziel den wissenschaftlichen Austausch zum Thema „Fahren und Gehirn – im Kontext des demografischen Wandels“. In 4 Themenblöcken werden 16 Übersichtsvorträge, 26 Poster und 8 themenspezifische Workshops durchgeführt. Die Teilnehmer kommen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Das wissenschaftliche Programm ist interdisziplinär ausgerichtet und hat dieses Jahr u. a. folgende Themen im Focus:

Gesellschaftlicher Wandel und das Autofahren in der verlängerten Lebensspanne

Eine besondere Bedeutung bei der wissenschaftlichen Auseinandersetzung soll die Frage nach der Fahreignungsuntersuchung bei Senioren erhalten. Einerseits soll bei der Analyse der Fahreignung die Möglichkeit der neuronalen Plastizität berücksichtigt werden und andererseits steht die Frage nach der Verkehrssicherheit im Zentrum.

Die Verbindung zwischen der Informationsverarbeitung verschiedener Netzwerke im Gehirn und der Fahreignung

Welche Rolle kommt dem Frontalhirn und der Steuerung durch die Exekutivfunktionen beim Entscheiden im Straßenverkehr zu? Wie funktionieren Impulskontrollsysteme?

Die Auswirkungen der Qualitätssicherung

Die Qualitätssicherung umfasst neue gesetzliche Bestimmungen, Testsysteme in der Fahreignungsbegutachtung, Erkenntnisgewinne aus der Laborforschung, Beurteilungskriterien, Interventionsansätze, Vermeidung von Rückfallverhalten und Elemente in der Aus- und Weiterbildung von Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen.

Die 9. St. Galler-Tage sind in diesem Jahr in das Symposium eingebunden. Im ersten Block wird speziell die Frage „Fahren im Alter“ mit Einzelvorträgen und einer Podiumsdiskussion behandelt. Im 2. Teil der St. Galler-Tage wird die Supervision in der Großgruppe zu diagnostischen und therapeutischen Fragen mit je einem Fallbeispiel aus Deutschland, Österreich und der Schweiz durchgeführt.

Erstmals wurde ein Forum für Nachwuchswissenschaftler geschaffen, wo wissenschaftliche Arbeiten detaillierter vorgestellt und mit erfahrenen Kollegen diskutiert werden können.

Wir wünschen den einzelnen Fachbereichen aus Verkehrsmedizin, Toxikologie, Verkehrspsychologie und den Ingenieurwissenschaften eine interessante wissenschaftliche Auseinandersetzung.

DR. MARTIN KELLER
Tagungspräsident

PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V.

PROF. DR. VOLKER DITTMANN
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.

S. SIEGRIST

Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura – Welche Beiträge kann die Verkehrspsychologie zur Ausschöpfung des großen Rettungspotenzials leisten?

Im Jahr 2000 hatte die Schweizer Regierung (Bundesrat) beschlossen, ein Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu erarbeiten. Nach dem Vorbild von Schweden und Holland sollten an die Sicherheit im Straßenverkehr dieselben Anforderungen wie an andere vom Menschen erschaffene technische Systeme gestellt werden. Diese Philosophie des „Safe Systems Approach“ leitet sich aus folgenden Feststellungen ab:

- Das menschliche Verhalten ist fehleranfällig.
- Der menschliche Körper kann nur eine gewisse Menge an kinetischer Energie absorbieren.
- Verkehrssicherheit ist eine gemeinsame Verpflichtung.
- Nur integrierte Ansätze sind nachhaltig wirksam.

Mit der Festlegung der Grenzen menschlicher Beurteilungs-, Leistungs- und Belastungsfähigkeit als Planungsgröße für das System Straßenverkehr kam der Psychologie und Medizin demnach bereits in der Startphase des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms eine bedeutende Rolle zu. Das Verkehrssicherheitsprogramm „Via Sicura“ wurde 2012 vom Parlament verabschiedet. Die Ergebnisse einer ex-ante-Evaluation lassen eine Reduktion von $\frac{1}{3}$ aller unfallbedingten Todesfälle und $\frac{1}{4}$ aller Schwerverletzten erwarten. Für folgende vier Maßnahmen wies die Potentialabschätzung den größten Nutzen aus:

- Infrastruktur: Verpflichtung der Straßeneigentümer, das Sicherheitsniveau der Straßen zu analysieren sowie zu verbessern und dabei vorgegebene Instrumente wie Road Safety Audits anzuwenden,
- Verbot für bestimmte Personengruppen unter Alkoholeinfluss zu fahren (Neulenkler sowie Lastwagen- und Busfahrer),
- tiefere Limits für die Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz (z.B. FiaZ $\geq 1,6$ Promille BAK),
- fixe und tiefere Limits für die Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern bei Führerausweisentzug (z.B. erstmaliges FiaZ ab 0,8 Promille BAK).

Ausgehend von der Detailbeschreibung dieser Sicherheitsmaßnahmen werden die möglichen Beiträge der Verkehrspsychologie in folgenden Bereichen analysiert:

- Grundlagenwissen/Forschung,
- Normierung/Handlungsanleitungen,
- Ausbildung,
- Realisierung/Anwendung,
- Öffentlichkeitsarbeit.

Die Analyse führt zu folgendem Schluss: Psychologische Erkenntnisse zum menschlichen Handeln haben einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit erst möglich gemacht. Bei der Umsetzung der entsprechenden Strategie sind die Psychologen indessen noch zu wenig vertreten. So sollten Psychologen beispielsweise bei der Weiterentwicklung technischer Normen zur Umsetzung des Prinzips einer selbsterklärenden Straße mitwirken. Zusätzlich zu den zu leistenden Beiträgen im Rahmen einzelner Sicherheitsmaßnahmen sollte in der Schweiz die Verkehrspsychologie in folgenden Bereichen gestärkt werden:

- stärkere Präsenz der Verkehrspsychologie an Hochschulen,
- bessere Verankerung der Verkehrspsychologie in Weisungen und Verordnungen,
- adäquate Berücksichtigung psychologischer Fragestellungen im nationalen Forschungsprogramm Straßenverkehr.

Email: s.siegrist@bfu.ch

Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Rechtsmedizin, München, Deutschland

M. GRAW

Bestimmungsgemäßer Gebrauch von Arzneimitteln im Straßenverkehr

Einleitung: In § 24a Abs. 2 StVG ist bestimmt: „Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug 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.“ Analog dazu wird in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung (BaSt Mai 2014) im Kapitel 3.14.1 (Sucht [Abhängigkeit] und Intoxikationszustände) ausgeführt: „Wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) nimmt oder von ihnen abhängig ist, ist nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Dies gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.“ *Ziele:* Damit ist zu klären, wie „bestimmungsgemäßer Gebrauch“ zu definieren ist, v. a. auch vor dem Hintergrund der Diskussion um die medizinische Anwendung von Cannabispräparaten. *Material/Method:* Die einschlägigen Vorschriften und Vorgaben werden ausgewertet. *Ergebnisse:* In § 24a Abs. 2 StVG werden drei Bedingungen gefordert, die wie folgt interpretiert werden können:

- bestimmungsgemäße Einnahme: sog. Label-Use (Anwendung entsprechend der Produktinformation) bzw. Off-Label-Use bei positivem Nutzen-Risiko-Verhältnis;
- für einen konkreten Krankheitsfall: es liegt eine ärztliche Indikation vor;
- verschriebenes Arzneimittel: Verordnung mittels ärztlichem Rezept setzt verschreibungsfähiges Arzneimittel voraus; dies ist bei bestimmten Cannabisprodukten („Blüten“) zu hinterfragen.

Die medizinisch denkbaren Anwendungen für Cannabis sind v. a. durch die schmerzstillenden, krampflösenden, muskelentspannenden und antiemetischen Wirkungen begründet, also z.B. bei Multipler Sklerose oder in palliativen Situationen. Damit ist über die Frage der Fahrsicherheit hinaus die Fahreignung bereits durch die Grunderkrankung in Frage gestellt und unter der Therapie mit Cannabis (unabhängig von der Frage, ob das jeweilige Präparat derzeit verschreibungsfähig ist) wohl grundsätzlich nicht gegeben. Sollte im konkreten Einzelfall jedoch die Fahreignung zu prüfen sein, würde das Vorgehen dem bei anderen Einzelfallprüfungen entsprechen: ärztliche Stellungnahme, MPU, Fahrprobe. *Zusammenfassung:* Hinsichtlich Fahrsicherheit und Fahreignung ist der „bestimmungsgemäße Gebrauch“ v. a. von Cannabisprodukten kritisch zu hinterfragen.

Email: matthias.graw@med.uni-muenchen.de

Forensisch Toxikologisches Centrum München, München, Deutschland

F. MUBHOFF

Bestimmungsgemäße Einnahme oder Missbrauch – Möglichkeiten der Laboranalytik

Klassische Laboranalysen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik bilden Untersuchungen auf Ethylglucuronid und das polytoxikologische Screening auf die gängigsten Suchtstoffe gem. den CTU-Kriterien. Vermehrt erfolgt nicht nur eine Beauftragung, auf synthetische Cannabinoide („Spice“) oder sog. „Badesalz-Drogen“ zu testen, sondern es werden auch Fragestellungen herangetragen, welche Analysemöglichkeiten es bei Verdacht auf eine nicht bestimmungsgemäße Einnahme von Arzneimitteln gibt. Hierzu existieren keine verbindlichen Richtlinien und auch aus forensisch-toxikologischer Sicht sollte eine Analysenstrategie nicht zuletzt im Hinblick auf eine Kosten-Nutzen-Analyse auf den konkreten Einzelfall abgestimmt sein. Folgende Strategien sind vorstellbar: 1. Quantitative Bestimmung von Wirkstoffgehalten bestimmter Arzneimittel im Blut bzw. Serum. Liegen ermittelte Wirkstoffkonzentrationen deutlich oberhalb von therapeutischen Konzentrationsbereichen, kann das als Hinweis für eine missbräuchliche Einnahme dienen. 2. Umfassendes Screening einer Blut-/Serumprobe mit

quantitativer Bestimmung von identifizierten Wirkstoffen. Hier wird zusätzlich zu Punkt 1 ein (ggf. zuvor nicht bekannter) Beikonsum weiterer Mittel aufgedeckt, mit gleichzeitiger Möglichkeit der Interpretation von Wirkstoffkonzentrationen. Nachteil: Nachweisenfenster nur ca. 24 Stunden. 3. Umfassendes qualitatives Screening einer Urinprobe zur Überprüfung einer Einnahme eines bekannten Mittels und einer möglicherweise unbekanntes Co-Medikation (Stichwort „Ärzte-Hopping“). Vorteil und Nachteil gegenüber Blut/Serum: Nachweisenfenster erhöht sich auf bis zu 3 Tage, dafür keine Beurteilung von Konzentrationen möglich (keine Unterscheidung zwischen therapeutisch und deutlich übertherapeutisch). 4. Umfassendes (semi-)quantitatives Screening einer Haarprobe. Retrospektiv kann in Abhängigkeit von der Haarlänge das durchschnittliche Einnahmeverhalten über Monate hinweg überprüft werden. Dabei wird zunächst qualitativ ein relevanter Beikonsum aufgedeckt und ermittelte Wirkstoffkonzentrationen erlauben auf Grundlage von Statistiken Rückschlüsse auf das Einnahmeverhalten. Die Einsatzmöglichkeiten werden diskutiert.

Email: f.musshoff@ftc-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich (IRMZ), Verkehrsmedizin & Forensische Psychiatrie, Zürich, Schweiz

J. BÄCHLI-BIÉTRY, M. MENN

Der Einsatz von Persönlichkeitstests in der verkehrspsychologischen Untersuchung – eine vergleichende Analyse verschiedener verkehrsspezifischer Verfahren

Einleitung: In verkehrspsychologischen Fahreignungsuntersuchungen werden in der Schweiz zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften in der Regel standardisierte Fragebogenverfahren eingesetzt. Verschiedene Anbieter bieten entsprechende Verfahren an, die speziell für den Zweck der Fahreignungsbegutachtung konstruiert wurden. Aktuell werden in der Schweiz mehrheitlich die folgenden drei Verfahren eingesetzt:

- VPT 2 (ART 2020, Kuratorium für Verkehrssicherheit),
- IVPE (WTS Testsystem, Schuhfried),
- TVP (Hogrefe-Testsystem).

Es steht den Gutachtern frei, sich für ein Verfahren zu entscheiden. In allen Verfahren werden verschiedene Aspekte der Persönlichkeit erfasst, die erwiesenermaßen einen Einfluss auf das zukünftige Verkehrsverhalten haben können und somit als verkehrsrelevant zu bezeichnen sind (u.a. „emotionale/psychische Stabilität“, „Selbstkontrolle“ sowie auch die „Offenheit“). *Ziel:* Da davon ausgegangen werden kann, dass die Testautoren mit gleich oder sehr ähnlich benannten Skalen vergleichbare verkehrsrelevante Persönlichkeitseigenschaften messen wollen, wird im vorliegenden Beitrag der Frage nachgegangen, ob der Einsatz von zwei unterschiedlichen, sich auf dem Markt befindlichen, Fragebogenverfahren zu vergleichbaren Ergebnissen führt. *Methode:* Um die Frage zu klären, wurden die Verfahren VPT 2 und IVPE ausgewählt und einer vergleichenden Analyse unterzogen. Die entsprechenden Daten wurden innerhalb von 6 Monaten Zeitraum in allen verkehrspsychologischen Untersuchungen am Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich erhoben. Bei der Stichprobe handelt es sich um 201 Exploranden, die sich aufgrund von verschiedenen Verkehrsauffälligkeiten einer verkehrspsychologischen Untersuchung unterziehen mussten. Für die Beurteilung der charakterlichen Fahreignung wurde ausschließlich der VPT 2 verwendet. Der IVPE wurde lediglich zu Forschungszwecken durchgeführt, was den Exploranden aber nicht eröffnet wurde, um die Testbedingungen (Motivation und Ernsthaftigkeit) vergleichbar zu halten. Im Anschluss wurden die beiden Verfahren hinsichtlich der drei Kriterien „Selbstkontrolle“, „Offenheit“ und „psychische bzw. emotionale Stabilität“ verglichen (v.a. Ermittlung von Korrelationen, Kreuztabellen). *Ergebnisse:* Bei der ersten Datendurchsicht ergeben sich klare Hinweise darauf, dass die Annahme verworfen werden muss, dass die beiden geprüften Testverfahren in Bezug auf die gleich benannten Eigenschaften verlässlich vergleichbare Ergebnisse liefern. Es finden sich sogar Hinweise, dass die verschiedenen Testprofile widersprüchliche Aussagen liefern. *Zusammenfassung:* In verkehrspsychologischen Fahreignungsuntersuchungen werden zur Erfassung von verkehrsrelevanten Persönlichkeitseigenschaften standardisierte Persönlichkeitstests eingesetzt. Es stehen verschiedene Verfahren zur Verfügung, die von der Benennung her teilweise identische Eigenschaften messen. Die vergleichende Analyse zweier Verfahren liefert unterschiedliche und zum Teil sogar

widersprüchliche Ergebnisse in Bezug auf wichtige Eigenschaften von Personen, die sich im Ernstfall einer verkehrspsychologischen Untersuchung unterziehen mussten.

Literatur

- Herle M., Sommer M., Wenzl M. & Litzenberger M. (2011). Wiener Testsystem Manual. Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften. IVPE. Mödling: Schuhfried GmbH.
- Hutter M., Bukasa B., Wenninger U. & Brandstätter Ch. (1997). VPT 2. Verkehrsbezogener Persönlichkeitstest – Version 2. Testhandbuch. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Spicher B. & Hänsgen K.-D. (2003). Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale. Bern: Verlag Hans Huber.

Email: baechli.bietry@bluewin.ch

*DEKRA Automobil GmbH, Dresden, Deutschland¹⁾
Rehabilitationszentrum Valens, Valens, Schweiz²⁾*

T. WAGNER¹⁾, M. KELLER²⁾

Impulsivität und riskantes Fahrverhalten – Ergebnisse aus einer deutsch-schweizerischen Studie

Überhöhte Geschwindigkeit und Raserei beeinträchtigen in Deutschland und der Schweiz ganz wesentlich die Verkehrssicherheit. Etwa die Hälfte der rd. 9 Mio. Eintragungen im deutschen Verkehrszentralregister entfielen 2012 auf Geschwindigkeitsdelikte, die Zahlen für die Schweiz sind ähnlich. Ca. ein Drittel aller Todesopfer gehen auf Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit zurück, auf Autobahnen war es sogar fast die Hälfte. Damit liegt „Raserei“ an erster Stelle der Unfallursachen mit tödlichem Ausgang. Gleichzeitig erweist sich die Begutachtung so genannter Punktetäter als besonders anspruchsvoll vor allem in der Schweiz, da seit Einführung des so genannten „Rasergesetzes“ bereits nach einem so genannten „Raserdelikt“ ein verkehrspsychologisches Gutachten erforderlich wird. Neuere Studie zeigen, dass dem Konstrukt Impulsivität im Kontext geschwindigkeitsbezogenen Fehlverhaltens eine besondere Bedeutung zufällt. Daher wurde in einer deutsch-schweizerischen Stichprobe von N = 361 Kraftfahrern (sowohl aktenkundig Auffällige als auch vermeintlich Unauffällige) die Funktionalität von Impulsivität (erfasst mit der Skala BIS von PATTON et al.) untersucht. Die Studienteilnehmer bearbeiteten eine mehrseitige Fragebogenbatterie, bestehend aus der BIS sowie verkehrsrelevanten Einstellungen und Bewertungsdispositionen auf der einen und Angaben zu aktenkundigem und nicht aktenkundigem Fehlverhalten, vor allem im Bereich von Geschwindigkeitsübertretungen, auf der anderen Seite. Die Korrelationen zwischen den Skalen zeigen in die erwartete Richtung. So geht höhere Impulsivität einher mit einem externalen Attributionsstil, erhöhter Vulnerabilität für impulsive Fahrhandlungen, geringeren Kontrollambitionen und einer erhöhten emotionalen Affizierbarkeit. Das bedeutet, dass impulsive Kraftfahrer für Regelverstöße eher situative Faktoren verantwortlich machen, sie zeigen einer geringeren Selbstkontrolle und sind emotional leicht ansprechbar. Gleichzeitig besteht ein negativer Zusammenhang zur Regelkonformität. Dies bedeutet, dass hoch Impulsive eine nur geringe Tendenz zur Regelbefolgung aufweisen. Eine ergänzende Clusteranalyse ergab drei gut interpretierbare Clusterlösungen, wobei der Subtyp 1 als „impulsiver Raser“ bezeichnet werden kann. Dieser Typ zeichnet sich durch hohe Impulsivität, niedrige Regelkonformität, einen externalen Attributionsstil, höhere Vulnerabilität für Impulshandlungen beim Fahren, niedriger Kontrollambitionen und erhöhter emotionaler Affizierbarkeit aus. Der impulsive Risikotyp gab mehr Geschwindigkeitsüberschreitungen an, berichtete über eine höhere Dunkelziffer sowie über eine größere Anzahl sonstiger verkehrsbezogener Verstöße und auch über eine

größere Anzahl an allgemeiner Devianz. Immerhin 10 % aller Fahrer des impulsiven Rasertyps wiesen auch Devianz außerhalb des Straßenverkehrs auf. Die Ergebnisse werden diskutiert im Kontext der Festlegungen in den Beurteilungskriterien und insbesondere hinsichtlich erforderlicher Rehabilitationsmaßnahmen.

Email: thomas.wagner@dekra.com

*Inselspital, Universitätsspital Bern, Zentrum für Schlafmedizin,
Abteilung für Klinische Neurophysiologie, Bern, Schweiz*

J. MATHIS, D. R. SCHREIER

Fahreignung bei Tagesschläfrigkeit

In industrialisierten Gesellschaften klagen 10-15 % der Bevölkerung über Tagesschläfrigkeit. Die Folgen der Schläfrigkeit am Steuer sind Unaufmerksamkeit, „Tunnelblick“, verlängerte Reaktionszeit und Einschlafen am Steuer. In vielen Ländern werden gemäß den offiziellen Statistiken nur ca. 1,5 % der Verkehrsunfälle durch Einschlafen am Steuer verursacht, was im Vergleich zu einem 10-30 % Anteil in der Fachliteratur deutlich unterschätzt sein dürfte. Die unheilvolle Kaskade bis zum Auftreten eines schläfrigkeitsbedingten Unfalls führt theoretisch von der Tagesschläfrigkeit und deren multiplen Ursachen über eine ungenügende subjektive Wahrnehmung bzw. inkorrekte Einschätzung der Schläfrigkeit bis hin zum „unvernünftigen Umgang“ mit Weiterfahren und Auslassen wirksamer Gegenmaßnahmen. Bei der Beurteilung der Fahreignung müssen nebst dem Ausmaß der Schläfrigkeit daher auch die Charaktereigenschaften des Fahrzeuglenkers beurteilt werden, welche die Wahrnehmung und den Umgang mit der Schläfrigkeit beeinflussen. Nach eigenen Messungen wird die Schläfrigkeit am Steuer – im Gegensatz zu anderen Situationen – immer wahrgenommen, was aber noch nicht bedeutet, dass deren Bedeutung für die Fahrfähigkeit auch stets korrekt eingeschätzt wird [1]. Weil jeder Betroffene die Zeichen der Schläfrigkeit vor dem Auftreten eines Sekundenschlafes am Steuer erkennen kann, kommt der Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer – und somit auch der Patienten – über das Risiko und über wirksame Gegenmaßnahmen eine wichtige Bedeutung zu. Verkehrsunfälle, welche durch Krankheiten jeglicher Art bedingt sind, machen vermutlich nur ca. 1-3 % aller Verkehrsunfälle aus. Studien haben gezeigt, dass die Unfallhäufigkeit innerhalb der meisten Diagnosen den in einer Gesellschaft „akzeptierten Risikobereich“ (acceptable range of risk) nicht überschreitet, selbst wenn sich das Risiko statistisch vom Durchschnittswert in dieser Gesellschaft abhebt. Die häufigsten krankhaften Ursachen der Tagesschläfrigkeit, wie z.B. das Schlaf-Apnoe-Syndrom oder die Narkolepsie, sind grundsätzlich behandelbar. Dies bietet eine große Chance, um mittels optimaler Therapie und innert einem vertretbaren Zeitraum eine Fahrerrehabilitation erreichen zu können. Bei allen Berufsfahrern mit Tagesschläfrigkeit, bei allen Fahrzeuglenkern, welche bereits einen Sekundenschlaf-Unfall erlitten haben, oder bei unzuverlässigen Patienten, empfehlen wir eine Zuweisung an ein Zentrum für Schlafmedizin zur Objektivierung der Tagesschläfrigkeit. Unter optimaler Behandlung soll bei diesen Fahrzeuglenkern abschließend eine objektive Messung im Multiplen Wachhaltetest und/oder im Fahr Simulator erfolgen. Bei uneinsichtigen, nicht fahreigneten Patienten hat der Arzt in der Schweiz das Recht, aber nicht die Pflicht, Anzeige bei den Behörden oder bei der Rechtsmedizin zu erstatten. In anderen Ländern besteht eine Meldepflicht an die Behörden bereits aufgrund einer bestimmten Diagnose (categorical reporting).

Literatur

- [1] Schreier et. al. Subjective perception of sleepiness in a driving simulator is different from that in the maintenance of wakefulness test. Sleep Medicine (in Press).

Email: johannes.mathis@insel.ch

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Forschung, Bern, Schweiz

U. EWERT

Senioren im Straßenverkehr – ressourcenorientierte Maßnahmen als Ergänzung zur Fahreignungsabklärung

Ältere Menschen sind als Verkehrsteilnehmer vor allem durch ihre zunehmende Verletzlichkeit gefährdet. Darüber hinaus verändert sich die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Des Weiteren steigt die Inzidenz von verkehrsrelevanten Erkrankungen mit dem Alter. Auch im Unfallgeschehen ergeben sich Veränderungen. Die Häufigkeit von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von älteren Autofahrern nimmt ab, der relative Anteil jedoch zu. Auch verändern sich die Arten der Unfalltypen in Abhängigkeit vom Alter des Lenkers. In der Schweiz besteht für Autofahrer ab 70 Jahren die Pflicht, sich alle zwei Jahre ärztlich untersuchen zu lassen. Da es Zweifel am Nutzen dieses Systems gibt, werden Verbesserungsmöglichkeiten diskutiert. Dies beinhaltet die Verschiebung weg von der Selektion hin zur Intervention mittels Therapie und Hilfsmitteln. Daneben wird das Potential von Self-Assessments der älteren Autofahrer analysiert, welche komplementär zu ärztlichen Untersuchungen helfen könnten, nicht-pathologische Einschränkungen der Fahreignung zu kompensieren. Zusätzlich werden noch weitere Maßnahmen aus den Bereichen Education, Enforcement und Engineering diskutiert, die den Verkehr für die älteren Lenker und die übrigen Unfallbeteiligten sicherer machen könnten. Weiterhin wird das Potential von Fahrerassistenzsystemen für ältere Lenker analysiert.

Email: u.ewert@bfu.ch

*Universität Leipzig, Psychologisches Institut, Leipzig, Deutschland¹
DEKRA Leipzig, Leipzig, Deutschland²)*

K. RESCHKE¹), U. KRANICH²)

Training kognitiver und sensomotorischer Fähigkeiten älterer Kraftfahrer am Beispiel des Trainingsprogramms „Mobil 65+“

Einleitung: Die Entwicklung, der Aufbau und die Durchführung eines psychologischen Trainingsprogramms zur Erhaltung der Fahr- und Mobilitätskompetenz für ältere Kraftfahrer werden dargestellt. Das seit 2009 an der Universität Leipzig entwickelte Programm ist ein evaluiertes Trainingsprogramm zur Erhaltung der Fahrkompetenz im Alter, das aus zwei Teilen besteht: Das psychologische Grundlagentraining und ein Programmteil mit Überführungsübungen nach Sensibilisierung für die Notwendigkeit von Fahrkompetenzen im Alter. Beide Teile versuchen im Sinne der Ausdehnung von Entwicklungsgrenzen die Fahrkompetenz im Alter zu fördern und zu erhalten.

Ziele: Das Trainingsprogramm verfolgt die folgenden Ziele:

- Information und Aufklärung über mögliche verkehrsrelevante funktionelle Einbußen im höheren Erwachsenenalter und deren Folgen,
- Identifikation fahrrelevanter Risikofaktoren (verkehrsrelevante Leistungsdiagnostik)
- Aufbau eines realistischen Selbstbildes bezüglich der eigenen aktuellen Fahrkompetenz (kritische Selbstwahrnehmung, Hilfe zur Entscheidung über eigene Fahrfähigkeit),
- Information und Aufklärung über möglichen Erhalt von Fähigkeiten und Korrekturen von Funktionsdefiziten durch medizinische/psychologische Maßnahmen,
- Übung und Training von häufig defizitären Funktionsbereichen.

Der zweite Teil des Trainingsprogramms erweitert das Basisprogramm mit praktischen Übungen, die Fahrkompetenzen messen und trainieren sollen und den Teilnehmer mit dem Auto verbinden.

Material und Methode: Die wirkungsvollsten Effekte von Mobilitätstraining von älteren Menschen wurden in Kombinationen von kognitiven und psycho- bzw. sensomotorischen Interventionstrainings gefunden. Daher werden im Grundlagenprogramm reflexive und kognitive Module durchgeführt, während im Anwendungsmodul die

praktischen Übungen bezogen auf Gedächtnis und Wahrnehmung, körperliche Fitness, kognitive Fähigkeiten und Ziele und Transfer durch Hinwendung zu Fahrschul-Sicherheitsübungen vermittelt werden. Das Programm lässt viele Freiheiten für Trainer, eigene Übungen einzubinden. Das Basistraining enthält vier Module zu je 2,5 Stunden (an vier Vormittagen): 1. Veranstaltung: „Fahren mit allen Sinnen – auf den Durchblick kommt es an“. 2. Veranstaltung: „Körperliche Fitness und geistige Gelassenheit – Beides ist trainierbar“. 3. Veranstaltung: „Den Überblick behalten – auch graue Zellen sind trainierbar“. 4. Veranstaltung: „Mobil ans Ziel – (k)ein Thema im Alter?“ *Ergebnisse:* Die Effekte einer Evaluationsstudie belegen die Anwendbarkeit des Trainingsprogramms und sind in RESCHKE, KRANICH und GELLERT (2009) dargestellt. *Zusammenfassung:* Das Trainingsprogramm kann helfen, den Erhalt des Führerscheins zu sichern und die Ressourcen automobiler Mobilität zu aktivieren. Für die Leitung des Trainings sind Verkehrspsychologen oder verkehrspsychologisch ausgebildete Diplompsychologen/Master vorgesehen. Bestimmte Teile des Programms können aber auch in Mobilitätskursen älterer Kraftfahrer in anderen Kontexten durch Verkehrsexperten angewandt werden. Die Teilnehmer erhalten in einer Art von Psychoedukation Anregungen und Informationen zum Erhalt der Mobilität auch ohne aktive Führung eines Kraftfahrzeuges und Information zu Fahrsicherheitstrainings und assistierten Fahrstunden bei Fahrschulen.

Literatur

- Reschke K., Kranich U., Gellert K. (2009) Mobil 65+. Ein psychologisches Interventionsprogramm für ältere Kraftfahrer zur Erhaltung der Fahrkompetenz. Aachen: Shaker.
- Kranich U., Lohse M., Reschke K. (2012). Erhaltung der Fahrkompetenz für ältere Kraftfahrer. Überführungsübungen zum Programm mobil 65+ Aachen: Shaker.

Email: reschke@uni-leipzig.de

Universität Zürich, Zürich, Schweiz

J. BÄCHLI-BIÉTRY, U. GERBER, P. MÜLLER

Fallbeitrag aus der Schweiz

Beim Fall aus der Schweiz handelt es sich um einen älteren, pensionierten Mann, der an einem frühen Nachmittag mit einer hohen Promillezahl aufgefallen ist. Aufgrund des hohen Wertes kurz nach dem Mittagessen wurde ein Sicherungszug verfügt. Bei der Begutachtung wurde einerseits seine Uneinsichtigkeit in sein Verhalten und andererseits seine kognitiven Fähigkeiten zum Führen eines Motorfahrzeuges bemängelt. Es wurden 10 Stunden Therapie verordnet. Er absolvierte diese Auflage, allerdings nur murrend und über die Staatsgewalt schimpfend. Der Gerichtsprozess fand nach der Absolvierung der Auflage statt und er wurde zu einer gerichtlichen Maßnahme und damit zur Absolvierung einer Alkoholtherapie gezwungen. Für den Unternehmer, der beruflich auch den Führerausweis für Lastwagen besaß und in der Freizeit ein Motorrad mit großem Hubraum fuhr, war dieser Vorfall mit Alkohol äußerst kränkend. Als Mitglied einer staatstragenden Partei und als Persönlichkeit mit verschiedenen Verpflichtungen in Vereinen erlebte er die verfügte Alkoholabstinenz als einen dauernden Anlass für Beschämung: Er war nicht in der Lage, diesen Umstand seinem Umfeld mitzuteilen und dazu zu stehen. Beim halbjährlichen Haartest wurde ein Alkoholkonsum festgestellt. Dies führte zu einer Verhärtung seiner Einstellung, dass mit ihm alles in Ordnung sei, nur der Staat wolle ihn unterdrücken. Nach zwei Jahren beantragte der Therapeut die Einstellung der Maßnahme, da keine Fortschritte ersichtlich waren. Trotz des Misserfolgs der Behandlung stellen sich einige Fragen: Gäbe es noch andere Möglichkeiten, mit der Beschämung umzugehen? Wie groß ist die Erholungsfähigkeit des Gehirns bei älteren Menschen, welche die Abstinenz einhalten? Oder kann das Gehirn bei älteren Menschen trainiert werden?

Email: gerberhaas@bluewin.ch

Verkehrspsychologie BDP, Altena, Deutschland

W. SCHMIDT

Fallbeitrag aus Deutschland

Die Fragestellung der Behörde lautet: Ist zu erwarten, dass Herr A. auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges der Klasse A1, BE, M, L und S in Frage stellen? Herr A. beantragt eine Fahrerlaubnis der Klassen A1, BE, M, L und S. Die Akten der veranlassenden Fahrerlaubnisbehörde lagen bei der Untersuchung vor. Folgende Sachverhalte gehen daraus hervor: 10.02.2012 – Fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Trunkenheit im Verkehr gegen 23.10 Uhr mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,62 Promille zum Zeitpunkt der Blutentnahme um 00.30 Uhr (Herr A. war auf die Gegenfahrbahn geraten und streifte einen PKW); 29.10.2012 – Entlassungsmitteilung des T.-Zentrums X. über eine Rehabilitation vom 12.09.2012 bis 05.11.2012 (Wechsel in die Tagesklinik); 05.12.2012 – Entlassungsmitteilung des T.-Zentrums X. über eine Rehabilitation vom 05.11.2012 bis 05.12.2012. Weiterhin liegen folgende relevante Unterlagen vor: 10.06.2013 (Eingang: 14.01.2015) – Anwesenheitsliste des T.-Zentrums X., über eine Ambulante Rehabilitation/Nachsorge (18 Gruppensitzungen; 2 Einzelgespräche im Zeitraum vom 10.12.2012 bis 08.04.2013); 06.05.2014 (Eingang: 02.02.2015) – Ärztlicher Entlassungsbericht des T.-Zentrums X. zu einer stationären Entwöhnungsbehandlung mit anschließender Nachsorge vom 12.09.2012 bis 05.11.2012 bzw. vom 05.11.2012 bis 05.12.2012 (Diagnosen: Alkoholabhängigkeit; rezidivierende depressive Störungen [mittelschwer]). Dem Bericht ist u. a. zu entnehmen, dass Herr A. sich vom 04. bis 22.08.2012 einer stationären Entgiftungsbehandlung unterzogen hatte. Letzter Alkoholkonsum sei am 04.08.2012 gewesen. Im Entzug habe er optische Halluzinationen gehabt. Nach Trennung von seiner langjährigen Lebenspartnerin habe ab 2007 eine Dosissteigerung stattgefunden, Maximaldosis seien 10 Flaschen Bier täglich gewesen. Im Rahmen der Behandlung habe Herr A. an einer Selbsthilfegruppe teilgenommen, er habe sich zum Ende der Therapie jedoch nicht endgültig dafür entscheiden können, ob er an dieser regelmäßig teilnehmen werde. Prognostisch werde bezüglich einer mittelfristigen Abstinenz von einer vorsichtig günstigen Prognose ausgegangen, sofern er die ambulante Rehabilitation wahrnehme. Herr A. pflege kaum soziale Kontakte und zeige diesbezüglich wenig Leidensdruck, er habe immer wieder beschrieben, dass er ganz gerne auch alleine sei und „mit sich seinen Frieden habe.“

Email: verkehrspsychologie@arcor.de

*Institut für Rechtsmedizin, St. Gallen, Schweiz¹⁾
DEKRA Automobil GmbH, Dresden, Deutschland²⁾
Straßenverkehrsamt St. Gallen, St. Gallen, Schweiz³⁾
Straßenverkehrsamt TG, Frauenfeld, Schweiz⁴⁾*

U. GRIMM¹⁾, M. KELLER¹⁾, T. WAGNER²⁾, K. HÄNE³⁾, E. FRÖHLICH⁴⁾, R. HAUSMANN³⁾

Das Fahrverhalten von Alkoholtätern, nach Therapie und Zulassung durch MPU, für den Zeitraum von 3 Jahren im Straßenverkehr

Publikationen über Rückfallverhalten bei Personen im Straßenverkehr mit Geschwindigkeitsauffälligkeiten zeigen, dass 25–30 % (KELLER 2012) wieder auffällig werden. In der vorliegenden Studie wird das Rückfallverhalten von Personen im Straßenverkehr aus verschiedenen Ursachen (Alkohol, Drogen, Geschwindigkeit, etc.) untersucht. Diese Fälle wurden nach einer verkehrsmedizinisch-verkehrspsychologischen Untersuchung zum Verkehr zugelassen. Viele haben nach einer ersten Ablehnung eine Phase der Suchtberatung oder der Therapie durchlaufen. Die Straßenverkehrsämter St. Gallen und Thurgau haben von den untersuchten Fällen aus dem Jahr 2008 und 2009 (n = 101 Fälle) das entsprechende Verkehrsverhalten in den drei folgenden Jahren ab Zulassung überprüft. Dabei wurden drei Gruppen erstellt: Auffällige mit Alkohol (n = 65), Auffällige mit Drogen

(n = 15), Auffällige mit Alkohol und Drogen (n = 21) mit ihren unterschiedlichen Gründen für die Auffälligkeit. Eine erste Analyse der Daten hat ergeben, dass einige der untersuchten Personen in den drei beobachteten Jahren wieder rückfällig geworden sind. In der genaueren Auswertung interessierte, welche verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Aspekte als Faktoren isoliert werden können, um die Personengruppen der Rückfälligen zu beschreiben. Aus verkehrsmedizinischer Sicht ist einer der geprüften Parameter die Höhe der BAK vor der Begutachtung und beim Rückfall. Aus verkehrspsychologischer Sicht ist von Bedeutung, inwieweit Personen mit Rückfall allgemein Schwierigkeiten mit dem Impulsverhalten/der Fehlerkontrolle haben oder inwiefern sie in dem Fragebogen bei der verkehrspsychologischen Untersuchung noch Auffälligkeiten zeigen. Eine weitere Frage betrifft den Umstand, in welchem Zeitraum ab Befürwortung der Fahreignung die Person erneut auffällig wird.

Literatur

- Hilger N., Ziegler H., Rudinger G., DeVol D., Jansen J., Laub G., Müller K., Schubert W. (2012). EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU). Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Sonderdruck 2012, Seite 1-6.
- Keller M. (2012). Die Psychologie des Rückfalls anhand Auffälliger mit Alkohol und Rasern. In: Schubert W., Dittmann V., Faktor Mensch. Schriftenreihe Fahreignung. Bonn: Kirschbaum Verlag. Seite 54-58.

Email: ulfert.grimm@kssg.ch

Universität Zürich, Institut für Rechtsmedizin, Zentrum für Forensische Haaranalytik, Zürich, Schweiz

M. BAUMGARTNER

Langzeit-Monitoring von Substanz-Konsum: Konzepte und Strategien in der Haaranalytik

Einleitung, Ziele: Haaranalysen auf psychotrope Substanzen wie Drogen, Medikamentenwirkstoffe oder Alkohol haben sich in den letzten Jahren als zuverlässiges Werkzeug für das Langzeit-Monitoring des Substanzkonsums etabliert. Sie kommen zur Anwendung z. B. im Rahmen von Assessments für die Wiedererlangung des Führerscheins, teilweise auch für die Zulassung zum Erwerb dieses Ausweises und im Rahmen von Workplace Drug Testing. Da mit diesen Analysen ein lückenloses Konsum-Monitoring des entsprechenden längeren Zeitraumes erfolgt, ist es zentral, dass die Interpretationsrichtlinien diesen Aspekt speziell beachten. Dabei kommt der Festlegung der Cutoff-Werte (Positiv-negativ Entscheidungsgrenzwerte) eine zentrale Bedeutung zu. Diese Entscheidungsgrenzwerte sind bei der Haaranalytik immer auch Interpretationsgrenzwerte. Dies lässt sich am Beispiel des Alkoholkonsum-Markers Ethylglucuronid zeigen, für den zwei Grenzwerte, 7 pg/mg und 30 pg/mg, definiert sind, von denen der tiefere für Abstinenzkontrollen und der höhere für die Feststellung eines Überkonsums im Sinne eines chronischen, starken Alkoholkonsums zur Anwendung kommen. Genauso muss für Medikamente und Drogen definiert werden, ob Abstinenz überprüft werden muss (z.B. „Null-Toleranz“-Regelung) oder ob es um die Abgrenzung von Missbrauch z.B. bei Schlaf- oder Schmerzmitteln-Konsum geht. *Material/Methoden:* Konsumangaben und daraus resultierende Konzentrationswerte (>LLOQ) für einige Wirkstoffe aus verschiedenen Substanzgruppen (Opiate/Opioide, Stimulanzien und Benzodiazepine) wurden statistisch ausgewertet. Diese Daten werden jeweils mit den aktuell publizierten Cutoff-Werten verschiedener Organisationen (SoHT, EWDTS, DTAB, DGVM) beurteilt. *Ergebnisse, Zusammenfassung:* Diese Datenevaluation zeigt, dass die Anwendung der heute gültigen, z. T. signifikant unterschiedlichen Grenzwerte zu widersprüchlichen Beurteilungen führen kann. So kann ein einmaliger Konsum von MDMA innerhalb von 5 Monaten zu einer Konzentration in den Haaren führen, die je nach angewendetem Grenzwert einen positiven oder negativen Befund hinsichtlich eines erfolgten MDMA-Konsums ergeben. Einheitliche Entscheidungsgrenzwerte für Substanzgruppen wie z.B. für Benzodiazepine sind auf Grund der unterschiedlichen pharmakologischen Wirkstärken und der daraus resultierenden Konzentrationsverteilungen einzelner Benzodiazepine zu hinterfragen. Insgesamt machen

diese Auswertungen deutlich, dass Grenzwert-basierende Interpretationen von Analysendaten zwingend in die Hände von Fachleuten gehören, welche alle möglichen weiteren Befunde für ihre Begutachtung berücksichtigen.

Email: Markus.Baumgartner@irm.uzh.ch

*DEKRA Akademie GmbH, MPD, Berlin, Deutschland¹⁾
Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Berlin, Deutschland²⁾*

B. KOLLBACH¹⁾, K. SCHULTE²⁾

Verkehrspsychologen und Verkehrspädagogen gemeinsam auf neuen Wegen – Das Fahreignungsseminar in der Praxis –

Mit Wirkung zum 1. Mai 2014 wurde in Deutschland das Verkehrszentralregister in das neue Fahreignungsregister überführt. Der Ordnungsgeber geht davon aus, dass Fahrer/innen mit Auffälligkeiten ihre Eignung in Frage stellen.

Gleichzeitig wurden die (bei hohem Punktestand obligatorischen) Aufbau Seminare und die Verkehrspsychologische Beratung für Mehrfachpunktetäter/innen abgeschafft. Bei den Aufbau Seminaren war dem Ordnungsgeber eine Nichtwiederauffälligkeit von mehr als 50 % nicht ausreichend. Nur im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe haben beide Maßnahmen weiterhin Bestand. Der Ordnungsgeber hat das Fahreignungsseminar ausschließlich zur freiwilligen Teilnahme eingeführt, mit einem Bonus von einem Punkt bis zu einem Punktestand von fünf Punkten. Fahrer/innen sollen ihre Verhaltensweisen aufgrund von z.B. Regelwissenszuwachs und einem Überdenken von auslösenden inneren und äußeren Faktoren dauerhaft ändern. Als Novum in der deutschen Geschichte besteht das Fahreignungsseminar aus einem verkehrspädagogischen und einem verkehrspsychologischen Teil. Dass nun zwei Professionen gemeinsam mit einem Verkehrsauffälligen daran arbeiten, gezeigtes Fehlverhalten abzustellen, ist eine zielführende Chance, die jeweiligen Stärken zu nutzen und gezielt einzusetzen.

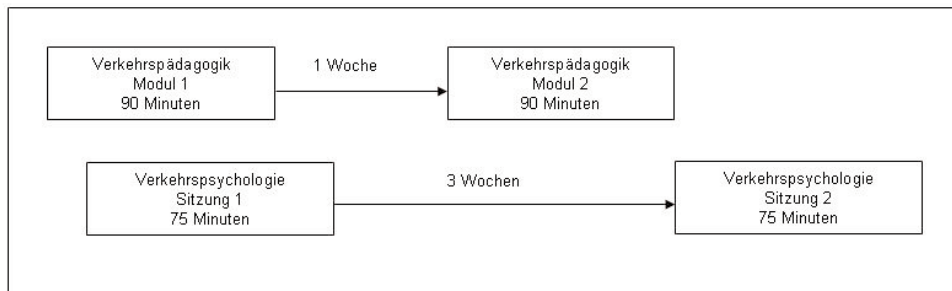


Abb.: Möglicher Seminarablauf.

Verkehrspädagogik und Verkehrspsychologie sollen aufeinander aufbauen, die beiden Akteure sollen sich abstimmen. Der Gesetzgeber ließ jedoch offen, wann und wie dies zu erfolgen hat. Heute kann erst der verkehrspsychologische oder erst der verkehrspädagogische Teil besucht werden. Die Abstimmung kann auf eine kurze Information beschränkt sein. Das Ziel des Vortrags ist, das verkehrspsychologische Konzept von DEKRA und das verkehrspädagogische Konzept vom DVR und deren Verzahnung vorzustellen. Schließlich wird das Ergebnis der Evaluation über die Zukunft des Fahreignungsseminars entscheiden. Die gesetzliche Anforderung zur Evaluation bietet die Möglichkeit, sowohl den Erfolg der Maßnahme anhand der Legalbewährung als auch deren Wirksamkeit anhand von Wissenszuwachs, Einstellungs- und Verhaltensänderung und weiteren Kriterien darzustellen und damit Maßstäbe für die Evaluation von verkehrspsychologischen und von verkehrspädagogischen Interventionen zu setzen.

Email: birgit.kollbach@dekra.com

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Forensische Toxikologie, Heidelberg, Deutschland

G. SKOPP, G. SCHMITT

Haben Diuretika Auswirkungen auf die Atemalkoholkonzentration?

Obwohl der größte Teil der Bußgeldbescheide bei Atemalkoholkonzentrationen im Rahmen des § 24a StVG ohne Einspruch bestandskräftig wird, gibt es auch heute noch Einwände gegen Messergebnisse. Vorliegend führte der Verteidiger an, der Alkoholgehalt im Blut und daher auch in der Atemluft seines Mandanten sei durch Einnahme der Diuretika Torasemid und Spironolacton 4 Stunden vor dem Test so verändert gewesen, dass für ihn ein Überschreiten des Grenzwertes von 0,25 mg/l nicht vorhersehbar gewesen sei. Mit dem Dräger Alcotest 7110® Evidential war eine Atemalkoholkonzentration von 0,35 mg/l bestimmt worden. Nach Auswertung von Literaturdaten können nach 10 mg Torasemid bei gesunden Probanden innerhalb der ersten 4 Stunden bis zu 1450 ml Urin ausgeschieden werden; bei herzinsuffizienten Patienten wurden 2,5 bis 3fach geringere Volumina und bei länger andauernder Einnahme überhaupt keine Unterschiede mehr im Vergleich zu Placebo beobachtet. Spironolacton entfaltet seine Wirkung im spätdestalen Tubulus und führt zu einer äußerst geringen Mehrausscheidung. Werden im vorliegenden Fall maximale Ausscheidungswerte unterstellt und darüber hinaus angenommen, dass nach der Medikamenteneinnahme keine Zufuhr von Flüssigkeit erfolgte, dann ergibt sich durch den kleineren Verteilungsraum eine theoretisch abschätzbare Erhöhung der Atemalkoholkonzentration von keinesfalls mehr als 0,007 mg/l. Eine negative Wasserbilanz, die vorliegend maximal ca. 1,5 Liter betragen haben kann, ist ihrerseits auch allein geeignet, die Fahrsicherheit negativ zu beeinflussen.

Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de

Inselspital, Universitätsspital Bern, Neurologie, Schlaf-Wach-Zentrum, Bern, Schweiz

D. R. SCHREIER, J. MATHIS

Comparison of Objective and Subjective Sleepiness Measurements

Objective: We recently described that spontaneously perceived sleepiness (SPS) is accurate (early SPS) in a driving simulator (DSim) but not in one third of the trials (late SPS) in the maintenance of wakefulness test (MWT) [1]. This study investigates whether SPS could be an even more accurate than other subjective or objective parameters, in both the MWT and the DSim. *Methods:* Twenty-four healthy individuals (20-26 y) underwent a MWT for 40 minutes and a DSim for 1 hour, both before and after one night of sleep deprivation. The Karolinska Sleepiness Scale (KSS) was assessed before and retrospectively, corresponding to the test period, after every trial. To objectively quantify sleepiness, we measured the latency to the first sleep fragment, defined as > 3 sec theta-dominance in the electroencephalography with closed eyes. To evaluate driving performance, the latency to the first off-road event (Foff), the standard deviation of the lateral position, and off-road events per hour were measured (OFF/h). *Results:* After sleep deprivation, excluding MWT trials with late SPS, the latency to SPS correlated better with the latency to the first sleep fragment (MWT: $\rho = 0.742$, $p < 0.001$; DSim: $\rho = 0.823$, $p < 0.001$) than the pre-trial KSS (MWT: $\rho = -0.324$, $p > 0.2$; DSim: $\rho = -0.661$, $p < 0.001$) or post-trial KSS (MWT: $\rho = -0.110$, $p > 0.6$; DSim: $\rho = -0.472$, $p < 0.05$). Similarly to SPS, the driving parameters measured correlated strongly with the latency to the first sleep fragment ($\rho = +/ - 0.873$ to 0.908 , $p < 0.001$). In the DSim, after sleep deprivation, SPS (Median = 5min 42 sec) and Foff (Median = 9min 48 sec) always preceded the first sleep fragment (Median = 47min 29 sec), and SPS always preceded the Foff series. *Conclusions:* It can be deduced from these results that early SPS is the most precise parameter to measure the first signs of sleepiness on a second-by-second basis. Even though the strongest correlation is between the number of OFF/h and the latency

to the first sleep fragment, it is a retro- and not prospective judgment. It may be more accurate to monitor the Foff on a second-by-second basis in order to predict the imminent driving impairment and onset of a first sleep fragment.

Literatur

Schreier et al. Subjective perception of sleepiness in a driving simulator is different from perception in the maintenance of wakefulness test, accepted for publication, *Sleep Medicine* 2015.

Email: david.schreier@insel.ch

*Institut für Rechtsmedizin, St. Gallen, Schweiz¹⁾
Straßenverkehrsamt, St. Gallen, Schweiz²⁾
Straßenverkehrsamt, Frauenfeld, Schweiz³⁾
DEKRA, Dresden, Deutschland⁴⁾*

J. GELBKE¹⁾, U. GRIMM¹⁾, K. HÄNE²⁾, E. FRÖHLICH³⁾, T. WAGNER⁴⁾, R. HAUSMANN¹⁾

Rückfallverhalten in den ersten 3 Jahren nach positiver verkehrsmedizinischer Fahreignungs-Begutachtung

Es wurden 3 Gruppen gebildet und ausgewertet: a) Alkohol, b) Drogen, c) Alkohol und Drogen. Publikationen zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungs-begutachtung zeigen eine Rückfallhäufigkeit zwischen 6,5-8,3 % (HILGER et al. 2012). In der vorliegenden Studie wurde das Rückfallverhalten von Personen mit einer Suchtmittelproblematik sowohl bezüglich Suchtmitteln als auch im Straßenverkehr untersucht. Die Betroffenen wurden nach einer verkehrsmedizinischen Untersuchung zum Verkehr zugelassen. Viele haben nach einer ersten Ablehnung eine Phase der Suchtberatung oder der Therapie durchlaufen. Die Straßenverkehrsämter Thurgau und St. Gallen haben von den untersuchten Fällen aus dem Jahr 2008 und 2009 (n = 127 Fälle) das entsprechende Verkehrsverhalten in den drei folgenden Jahren ab Zulassung überprüft. Dabei wurden 3 Gruppen erstellt: Auffällige mit Alkohol (n = 52), Auffällige mit Drogen (n = 59), Auffällige mit Alkohol und Drogen (n = 16). Eine erste Analyse der Daten hat ergeben, dass einige der untersuchten Personen in den drei beobachteten Jahren wieder rückfällig geworden sind. In der genaueren Analyse interessiert, welche verkehrsmedizinischen Aspekte, wie z.B. Höhe der BAK vor und evtl. nach Begutachtung bzw. Drogenkonsummuster, als Faktoren isoliert werden können, um die Personengruppen der Rückfälligen zu beschreiben. Ein weiterer Parameter ist die Anzahl der Straßenverkehrsergebnisse vor der Abklärung. Ferner wird untersucht, in welchem Zeitraum nach Befürwortung ein Rückfall (Verstoß gegen die Auflagenmaßnahme und/oder Straßenverkehrsergebnis) auftritt.

Literatur

Hilger N., Ziegler H., Rudinger G., DeVol D., Jansen J., Laub G., Müller K., Schubert W. (2012), EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungs-begutachtung (MPU). *Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Sonderdruck* 2012, Seite 1-6.

Email: jan.gelbke@kssg.ch

MZG Bad Lippspringe, Schlafmedizinisches Zentrum, Bad Lippspringe, Deutschland

W. BÖHNING

Tagesschläfrigkeit als eigenständiges Merkmal für Fahreignung – notwendige differenzierte Tests zur Bewertung der differentiellen Aufmerksamkeitskomponenten

Einleitung: Tagesschläfrigkeit stellt eine Reduktion der zentral nervösen Aktivierung dar. Es bestehen Schwierigkeiten, tagsüber wach und aufmerksam zu bleiben. Kennzeichen einer erhöhten Tagesschläfrigkeit sind u.a. ungewolltes Einschlafen, Sekundenschlaf und/oder Einschlafneigung in alltäglichen Anforderungssituationen. Eine unbehandelte oder therapierefraktäre schwere Tagesschläfrigkeit schließt die Fahreignung generell aus (Begutachtungs-Leitlinien über Kraftfahreignung der BASt). 44 % aller schweren (tödlichen) Lkw-Unfälle auf deutschen Bundesautobahnen sind Folge von Sekundenschlaf (BASt 2005). Aufmerksamkeit ist nicht ein einheitliches Konstrukt, sondern unterschiedliche Komponenten der Aufmerksamkeit werden angenommen (POSNER et al. 1971). Die Analyse von Aufmerksamkeitskomponenten fördert die Entwicklung integrativer Aufmerksamkeitsmodelle mit notwendiger differenzierter Bewertung (GOLDHAMMER 2006). *Methodik:* 20 Berufs-Lkw-Fahrer mit obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom wurden mit einer Testbatterie von „Vigilanztesten“ auf ihre Fahreignung hinsichtlich Tagesschläfrigkeit untersucht. Vergleichlich wurden der multiple Wachhaltetest (MWT), der pupillographische Schläfrigkeitstest (PST), der psychomotorische Vigilanztest (PVT), der Reaktionstest (Wiener Testsystem) und der Vigiltest nach QUATEMBER-MALY. *Ergebnisse:* Dargestellt wird die unterschiedliche Aussagefähigkeit der verschiedenen Testverfahren. Zur Beurteilung sind Komponenten aus dem Bereich zentral nervöse Aktivierung und Aufmerksamkeitsfunktionen erforderlich. *Schlussfolgerung:* In der Fahreignungsbegutachtung müssen hinsichtlich des Merkmals Tagesschläfrigkeit unterschiedliche Aufmerksamkeitskomponenten berücksichtigt werden, die auf der Basis der Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung der BASt (März 2012) ein dementsprechendes Vorgehen erfordern. Bezüglich Lkw-Berufskraftfahrern sind strengere Maßstäbe anzulegen bei der Interpretation der Befunde.

Email: w.boehning@medizinisches-zentrum.de

Institut für Rechtsmedizin Universität Zürich, Verkehrsmedizin & Forensische Psychiatrie, Zürich, Schweiz

K. HÖHN, R. WICK, M. MENN

Via sicura: Änderung des Straßenverkehrsgesetzes – Auswirkungen auf die Verkehrsmedizin in der Schweiz

Fragestellung: Das Maßnahmenpaket Via sicura, das Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, wurde im Juni 2012 vom Parlament verabschiedet. Eine von der Umsetzung betroffene Änderung im schweizerischen Straßenverkehrsgesetz (SVG) ist Art. 15d Abs. 1 lit. a SVG, wonach sich Personen ab 01.07.2014 bei einer Ersttrunkenheitsfahrt ab 1,60 Gewichtspro mille und nicht wie bisher ab 2,50 Gewichtspro mille einer Fahreignungsabklärung unterziehen müssen. Mit dieser Änderung fand unter anderem eine Angleichung der Gesetzgebung an die Nachbarländer statt. Die Gesetzesänderung wurde bereits im Vorfeld in Fachkreisen diskutiert. Es stellte sich die Frage nach der Zunahme der Zuweisungen und ob die Änderungen Anpassungen im verkehrsmedizinischen Untersuchungsablauf zur Folge hätten. In dieser Arbeit wurde eine Bestandsaufnahme der Ersttrunkenheitstäter ab dem 01.07.2014 erstellt, die sich am Institut für Rechtsmedizin an der Universität Zürich (IRM UZH) einer verkehrsmedizinischen Untersuchung stellen mussten, mit dem Ziel, einen Überblick über das „neue“ Untersuchungskollektiv zu schaffen, um mögliche notwendige Anpassungen an den Untersuchungsabläufen abzuleiten. *Methoden:* Zwischen dem 01.07.2014 und dem 01.07.2015 wurden sämtliche Fälle erfasst, welche sich wegen Verdachts auf das Vorliegen einer Alkoholproblematik einer verkehrsmedizinischen Untersuchung am IRM UZH stellen mussten. Ins Untersuchungskollektiv wurden diejenigen Fälle eingeschlossen, bei denen die Zuweisung wegen einer Trunkenheitsfahrt erfolgte. Ausschlusskriterien

waren eine frühere verkehrsmedizinische Begutachtung sowie das Vorliegen einer gleichzeitigen Drogen- oder verkehrsmedizinisch relevanten somatischen Problematik. Die zur Beantwortung der Fragestellung notwendigen Kriterien wurden in der Datenerhebung erfasst. *Ergebnisse:* Datenaufnahme und somit Datenanalyse sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Der Ergebnisteil wird entsprechend der Fragestellung gestaltet. *Schlussfolgerung:* Ziel dieser Arbeit ist es, die Einführung dieses neuen Gesetzesartikels aus verkehrsmedizinischer Sicht wissenschaftlich zu begleiten. Es wird eine Zunahme des Untersuchungskollektivs und eine Anpassung in der Bewertung des neuen Untersuchungskollektivs angenommen.

Email: kathleen.e.hoehn@gmail.com

Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Biomechanik, München, Deutschland¹)
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, Deutschland²)
DYNAmore GmbH, München, Deutschland³)
Hochschulcampus Tuttingen der Hochschule Furtwangen, Tuttingen, Deutschland⁴)

A. WAGNER¹), A. EGGERS²), D. FRESSMANN³), M. GRAW¹), S. PELDSCHUS^{1,4})

Wie verändert sich das Thorax-Verletzungsrisiko mit zunehmendem Alter?

Einleitung: Der knöcherne Thorax spielt bei der Untersuchung von Verletzungen älterer Insassen bei Verkehrsunfällen eine wesentliche Rolle. Epidemiologische Fallstudien aus den USA verdeutlichen eine geringere Verletzungstoleranz des alten Brustkorbs im Vergleich zum jungen (KENT, PATRIE 2004). Finite-Elemente-Menschenmodelle, wie das von Toyota entwickelte Modell THUMS 3 (Total Human Model for Safety) bieten ein großes Potential, die für diese verminderte Verletzungstoleranz verantwortlichen Faktoren zu identifizieren. Aktuelle Modelle basieren bislang allerdings nur auf CT-Daten einzelner Individuen. Inwiefern diese jedoch auch die Geometrie und somit das Verletzungsrisiko alter Menschen ausreichend wiedergeben, ist unklar. *Ziele:* Ziel dieser Studie war es, an Hand von CT-Datensätzen eine Datengrundlage zur Erstellung eines spezifisch die Bevölkerung der über 64-Jährigen widergebenden Modells des knöchernen Thorax zu schaffen. An Hand der Ergebnisse sollte ein Finite-Elemente-Modell erstellt werden, welches die Verletzungsmechanik dieser Bevölkerungsgruppe abbilden kann. *Material/Method:* Auf Basis von 137 postmortalen und 40 klinischen CT-Aufnahmen (Frauen und Männer) wurden Thoraxtiefe, Thoraxbreite und elf Rippenwinkel vermessen. Die Vermessung erfolgte direkt an den CT-Aufnahmen mit Hilfe des Programms OsiriX (Pixmeo). Die Rippenwinkel wurden an Hand von 114 anatomischen Landmarks entlang der Rippen 1 bis 10 ermittelt. Das Original THUMS-3-Modell wurde mittels Morphing-Methoden an die veränderten Geometrien angepasst. Die Finite Elemente Simulationen erfolgten in LS DYNA (DYNAmore GmbH). *Ergebnisse:* Die Thoraxtiefe nimmt im Alter zu. Auch einige Winkel der Rippen im Raum und entlang des Rippenbogens ändern sich hin zu in der Sagittalebene und in der Frontalebene senkrechter stehenden Rippen. Die an Nachbildungen dieser Ergebnisse durchgeführten Finite-Elemente-Simulationen von Frontalbelastungen zeigen eine deutlich größere biomechanische Relevanz der Thoraxtiefe im Vergleich zu den anderen Parametern inklusive der von KENT et al. (2005) als risikosteigernd beschriebenen Rotation des Rippenwinkels in der Sagittalebene. *Zusammenfassung:* Nach der Vermessung der Thoraxtiefe, Thoraxbreite und einiger Winkel der Rippen im Raum und entlang des knöchernen Rippenbogens an 137 postmortalen und 40 klinischen CT-Aufnahmen konnte die Thoraxtiefe als ausschlaggebender Faktor für das durch geometrische Faktoren veränderte Verletzungsrisiko bei älteren Verkehrsteilnehmern in Finite-Elemente-Simulationen identifiziert werden. Sie kompensiert die negativen Einflüsse des von KENT et al. (2005) beschriebenen Rippenwinkels in der Sagittalebene und hat einen eher protektiven Einfluss. Die ermittelten Daten flossen in die Erstellung eines Finite-Elemente-Modells der über 64-Jährigen mit ein.

Literatur

- Kent et al. Structural and Material Changes in the Aging Thorax and Their Role in Crash Protection for Older Occupants. Stapp Car Crash Journal, Vol 49, pp. 231-249 (2005).
 Kent P. Chest deflection tolerance to blunt anterior loading is sensitive to age but not load distribution, Forensic Science International, Volume 149, Issues 2-3 (2004).

Email: anja.wagner@med.uni-muenchen.de

Ev. Krankenhaus Bielefeld, Klinik f. Psychiatrie und Psychotherapie Bethel, Abteilung Gerontopsychiatrie, Bielefeld, Deutschland¹)
Universität Bielefeld, Psychologie, Bielefeld, Deutschland²)
Klinik f. Psychiatrie und Psychotherapie Bethel, Neuropsychologie, Bielefeld, Deutschland³)
Klinik f. Psychiatrie und Psychotherapie Bethel, Gerontopsychiatrie, Bielefeld, Deutschland⁴)

S. SPANNHORST¹), P. SCHULZ²), M. TOEPFER³), S. KREISEL⁴)

Beratung zur Fahreignung in der Gedächtnissprechstunde – Erfahrungen mit strukturiertem, individualisiertem Konsensusprozess

In der Gedächtnissprechstunde unserer Psychiatrischen Institutsambulanz Bielefeld-Bethel wurde in einer multiprofessionellen Arbeitsgruppe ein strukturiertes, individualisiertes Verfahren zur Beurteilung der Fahreignung bei kognitiven Einschränkungen erarbeitet. Dieses verbindet die Objektivität einer Risikofaktorenliste mit der Individualität eines einzelfallbezogenen Konsensusverfahrens vor der Beratung der Patienten. In diesem wird berufsgruppenübergreifend eine klare Beratungsempfehlung erarbeitet – nicht nur wie bisher bzgl. der Ursache der kognitiven Einschränkungen, sondern zusätzlich neu speziell zum Thema Fahreignung. Die Risikofaktorenliste lehnt sich an eine Publikation der Schweizer Memory Clinics aus 2012 an (MOSIMANN et al. Konsensusempfehlungen zur Beurteilung der medizinischen Mindestanforderungen für Fahreignung bei kognitiver Beeinträchtigung, Praxis 2012; 101[7]: 451-464). Sie wurde nach aktueller Literatur und eigenen Erfahrungen modifiziert. Risiken für die Verkehrsteilnahme lassen sich somit objektivieren und visualisieren. Um darüber hinaus dem Einzelfall vor entsprechender Beratung Rechnung zu tragen, setzt sich die multiprofessionelle Konsensusrunde zum Ziel, die Befunde aus Risikofaktorenliste, umfassender neuropsychologischer Testung, (Fahr-)Anamnese, Psychopathologischem Befund und ggf. zerebraler Bildgebung einzubeziehen. Auf diesem Wege erfolgt eine Beratungsempfehlung nach mehrstufiger Skala zwischen den Empfehlungen „Fahreignung gegeben“ und „Fahreignung nicht gegeben“. Die Empfehlungen der Konsensusrunde werden derzeit im Rahmen einer psychologischen Bachelorarbeit anhand des „Corporal Test“ validiert, der in Verkehrsinstituten als gesetzlich zugelassener Fahreignungs-Computertest Anwendung findet. Erste Ergebnisse weisen auf eine hohe Spezifität und Sensitivität des Konsensusverfahrens hin. Im Vortrag werden die alltagspraktischen Aspekte bei der Anwendung des Beratungsverfahrens dargestellt, das mit aktuellen Modifikationen seit 2013 genutzt wird und aus unserer Sicht für Gedächtnissprechstunden insgesamt zeitökonomisch und effektiv ist. Es besteht Interesse an einer offenen Diskussion über die Vor- und Nachteile unseres Vorgehens, das weiter optimiert werden soll.

Email: stefan.spannhorst@evkb.de

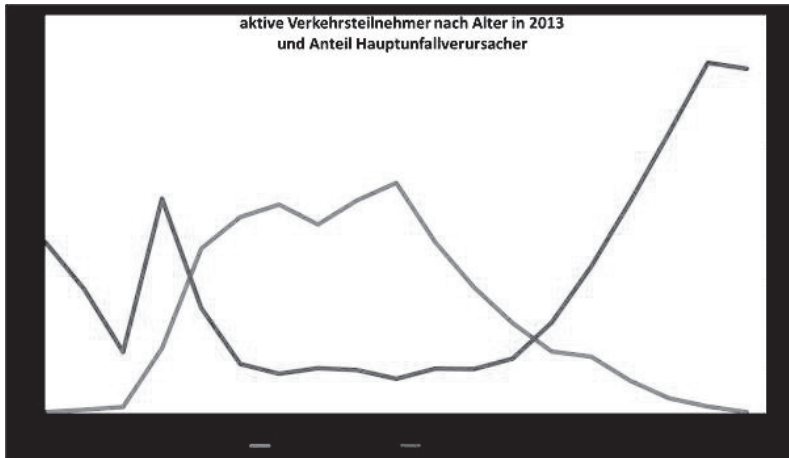
Staatsanwaltschaft Hamburg, Hamburg, Deutschland¹)
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Institut für Rechtsmedizin, Hamburg, Deutschland²)
Polizei Hamburg, Fachstab Verkehr, Hamburg, Deutschland³)

M. FOCKEN¹), K. PÜSCHEL²), H.- H. GRÜSCHOW³)

Sind Senioren ein Verkehrsrisiko?

Eine regelmäßige Fahreignungsüberprüfung für Fahrerlaubnisinhaber findet in Deutschland, anders als in zahlreichen europäischen Staaten, nicht statt. Mit der 3. EU-Führerschein-Richtlinie vom 30.12.2006, die am 19.01.2009 in Kraft getreten ist, wurde festgelegt, dass die ab dem 19.01.2013 ausgestellten Führerscheine nur noch befristet (max. 15 Jahre) erteilt werden. Bis zum 19.01.2033 müssen auch alle davor ausgestellten Führerscheine umgetauscht werden. Die Ausstellung eines neuen Führerscheins wird bei einer Fahrerlaubnis der A- und B-Klasse nicht von einer (erneuten) Eignungsprüfung abhängig gemacht. Vielmehr handelt es sich um einen rein formellen Vorgang, ähnlich der Verlängerung eines Reisepasses. Den Vertragsstaaten der Europäischen Union war freigestellt worden, die Verlängerung von Bedingungen, wie z.B. einer gesundheitlichen Prüfung, abhängig zu machen. Deutschland hat davon – im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern – keinen Gebrauch gemacht. Die in Hamburg im Jahr 2014 bekanntgegebene Verkehrsunfallstatistik für 2013 ist bemerkenswert (in

Expertenkreisen allerdings nicht unerwartet). Danach steigt ab Vollendung des 75. Lebensjahres das Risiko, als Hauptverursacher für einen Verkehrsunfall verantwortlich zu sein, erheblich an und ist mit zunehmendem Alter deutlich höher als bei der bisher als Hauptrisikogruppe eingeordneten Gruppe von jungen Fahranfängern.



Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsunfälle von erkrankten älteren Menschen und der zu erwartenden demografischen Entwicklung muss die in Deutschland praktizierte Regelung in Frage gestellt werden.

Email: maria.focken@t-online.de

Salzburg, Österreich

W.-D. ZUZAN

Self-explaining road und self-driving vehicles sowie deren Folgen für die Verkehrspsychologie

Die selbst erklärende Straße ist sicher die für den Lenker angenehmste und sicherste Fahrumgebung. Sie liefert ihm die richtigen Erwartungen und Einstellungen für den aktuellen Ort. Unter „self-explaining“ ist zu verstehen, dass es von Seiten des Verkehrsteilnehmers keiner Anstrengungen bedarf um festzustellen, wie er sich verhalten soll. Er versteht sofort, was er tun soll und wie er sich richtig verhalten muss. Die Straße führt den Verkehrsteilnehmer durch ihre optische Gestalt. Dieser Einfluss muss dem Verkehrsteilnehmer dabei keineswegs bewusst sein, wie eine Studie über die Auswirkungen einer Lärmschutzwand in den Niederlanden zeigte: Sie versetzt die Fahrspur um einen signifikanten Betrag weg von der Wand, ohne dass die untersuchten Lenker dies bemerkten. Man kann Bäume so an einem Ortseingang positionieren, dass sie ein Tor bilden und die Illusion von Enge und Behinderung erzeugen. Der Lenker reduziert unwillkürlich seine Geschwindigkeit. Eine analoge Illusion kann man mit Hilfe der optischen Bremse erzeugen wie ALOIS SCHÜTZENHÖFER sie beschrieben hat. Auf der Fahrbahn werden quer zur Fahrtrichtung von rechts und links hereinragend weiße Balken aufgemalt, die immer mehr in die Fahrbahn hereinragen bis sie sich schließen. Während dieses Vorgangs werden die Abstände immer geringer. Auf diese Weise meint der Lenker in einen Trichter zu fahren. Durch die immer raschere Abfolge der Balken entsteht der Eindruck einer Beschleunigung. Mit dieser Maßnahme wurde auf der nachfolgenden Kreuzung die Fahrgeschwindigkeit reduziert und die Unfallanzahl fast halbiert. Das Konzept der „self-driving vehicles“ geht nun ganz andere Wege. Es erspart dem Lenker die Arbeit und macht ihn zum Passagier. Man braucht

weder Verkehrsüberwachung noch die selbst erklärende Straße, sondern nur gute Bausteine für das Funktionieren der Automatik. Nachschulung und Diagnostik, aber auch überlange Lenkzeiten würden obsolet.

Email: wdzuzan@aon.at

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Forschung, Bern, Schweiz

M. CAVEGN, E. WALTER, G. SCARAMUZZA, C. AMSTAD, U. EWERT, Y. BOCHUD

Impact und Outcome Evaluation der Zweiphasenausbildung in der Schweiz

In der Schweiz ist Ende 2005 die Zweiphasenausbildung in Kraft getreten. Damit wurde die damals bestehende Fahrausbildung um eine dreijährige Probephase erweitert. Alle Neulenkende müssen während der Probezeit zwei ganztägige Weiterausbildungskurse (WAB) absolvieren. Zudem gilt im Falle von Widerhandlungen ein verschärftes Sanktionsregime.

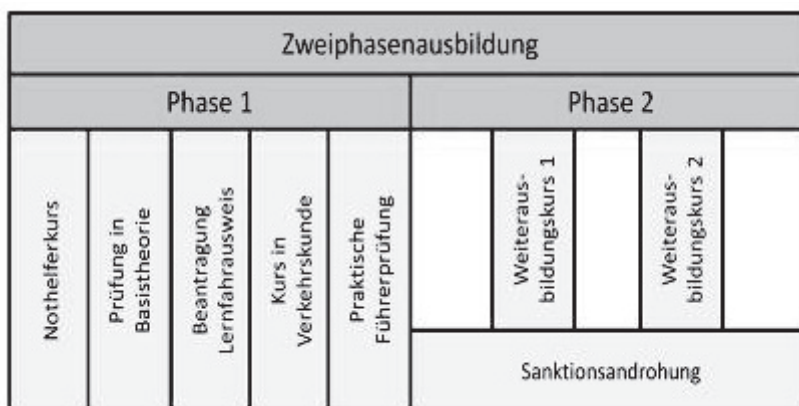


Abb. 1: Ausbildungselemente der Zweiphasenausbildung.

Um die Auswirkungen der Fahrerlaubnis auf Probe zu überprüfen, wurden die polizeilich registrierten Straßenverkehrsunfälle statistisch ausgewertet. Anhand von Poisson-Regressionen wurde geprüft, ob die spezifische Unfallentwicklung bei jungen Neulenkenden nach der Einführung der Zweiphasenausbildung nicht nur durch den allgemeinen Unfallentwicklungstrend bestimmt wird, sondern auch in einem Zusammenhang mit der zunehmenden Anzahl ausgestellter Führerausweise auf Probe steht.

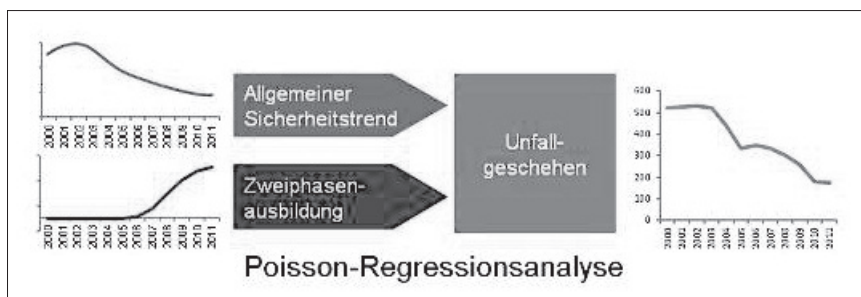


Abb. 2: Basisform der statistischen Analysen zur Prädiktion des Unfallgeschehens.

Ergänzend zur Unfallanalyse wurden postalische und Online-Befragungen sowie Fokusgruppengespräche durchgeführt. Hierbei wurde überprüft, ob die Sanktionsandrohung von den Neulenkenden wahrgenommen wird und die Lernziele der WAB-Kurse erreicht werden. Die durchgeführten Unfallanalysen konnten die erwarteten Unfallreduktionen nachweisen: Junge Neulenkende in der Probephase verursachen weniger Unfälle mit schweren Verletzungsfolgen als aufgrund des allgemeinen Unfallentwicklungstrends zu erwarten wären. Die Reduktion beträgt über 10 Prozent. In Anbetracht der schwierigen Datenlage, vorliegender Datenlücken und einer unstilligen Unfallentwicklung unmittelbar vor der Einführung empfiehlt sich jedoch eine zurückhaltende Interpretation der berechneten Unfallreduktionen. Die Befragungsdaten belegen die positiven Auswirkungen der Sanktionsandrohung auf das Fahrverhalten. Indessen konnten die Sicherheitseffekte der Weiterausbildungskurse nicht im erhofften Ausmaß nachgewiesen werden. Aus diesem Grund werden verschiedene Ansätze zur Optimierung der WAB-Kurse empfohlen. Insgesamt leistet die Probephase bereits jetzt einen nachweislichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, der durch verschiedene Anpassungen weiter gesteigert werden könnte.

Email: m.cavegn@bfu.ch

Friedrich-Schiller-Universität Jena, Lehrstuhl ABO-Psychologie, Jena, Deutschland

J. BRACHWITZ, T. RUTKE, R. TRIMPOF

Risikokompensationseffekte unter Nutzung eines adaptiven Frühwarnsystems zur Mensch-Fahrzeug-Erkennung

Fragstellung: Ein wenig betrachtetes Problem bei der Einführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen stellen Risikokompensationseffekte dar, welche den sicherheitsförderlichen Nutzen reduzieren oder umkehren können. Das Auftreten und die Reduzierung dieser Effekte bei einem Kollisionswarnsystem ist das Thema des Forschungsprojektes FRAMES. *Untersuchungsdesign:* In einem Fahrexperiment wurde die Funktionsweise eines Kollisionsvermeidungssystems untersucht. Dabei wurde in sieben verschiedenen Experimental-Szenarien überprüft, welche Veränderungen zwischen den Systembedingungen auftreten und welchen Einfluss verschiedene Rahmenbedingungen (u. a. Stress, Ablenkung etc.) haben. In die Analysen gingen die Daten von über 200 Personen ein, die jeweils zwischen 80 und 100 Durchgänge pro Experiment absolvierten. *Ergebnisse:* Die Ergebnisse zeigen zunächst, dass unter dem Einsatz des Systems weniger Kollisionen verursacht werden als ohne Assistenz, sodass von einem Systemnutzen ausgegangen werden kann. Weiterhin zeigen sich jedoch auch deutlich negative Verhaltensanpassungen. Diese sind u. a. weniger Bremsvorgänge, eine geringere Bremsstärke, stärkere Beschleunigungswerte, höhere Geschwindigkeiten sowie eine geringere Risikowahrnehmung und eine erhöhte Risikobereitschaft unter Systemnutzung. Verstärkt werden diese durch Ablenkung, Zeitdruck und sehr hohes Systemvertrauen. *Limitationen:* Die bisher ausschließlich experimentell nachweisbaren Effekte werden aktuell im Rahmen von Simulationen und im realen Fahrkontext überprüft. *Theoretische/Praktische Implikationen und Relevanz:* Im Hinblick auf die fortschreitenden Entwicklungen im Bereich Fahrerassistenz und Automatisierung, kommt der Berücksichtigung negativer Folgeeffekte eine hohe Bedeutung zu. Die Ergebnisse liefern wichtige Implikationen, wie in Forschung, Entwicklung und Praxis auf technischer, situationaler und personaler Ebene das Phänomen der Risikokompensation minimiert und somit das Potenzial von Fahrerassistenzsystemen besser genutzt werden kann.

Email: juliane.brachwitz@uni-jena.de

Friedrich-Schiller-Universität Jena, Lehrstuhl ABO-Psychologie, Jena, Deutschland

T. RUTTKE, J. BRACHWITZ, R. TRIMPOP

Verkehrssicherheit und Transporteffizienz – Ein multimethodales Vorgehen zur Verkehrsgestaltung im Betrieb

Fragestellung: Im Rahmen eines Verkehrssicherheitsprojekts wurde wiederholt die Frage aufgeworfen, wie die Ziele eines lastflexiblen, effizienten Betriebsverkehrs und einer hohen betrieblichen Verkehrssicherheit gemeinsam erreicht werden können. Ausgehend von der Prämisse, dass beide Themenfelder eng verzahnt sind, wurde auf Basis des TOP-S Ansatzes der Gefährdungsbeurteilung (TRIMPOP & GERICKE, 2010) ein Konzept für eine umfassende Verkehrsfluss- und Verkehrssicherheitsanalyse (VerFluSA) entwickelt. *Vorgehen:* Die einzelnen Elemente des Instruments (Archivdaten, Fragebögen, Beobachtungen, Interviews) wurden aus eigenen Überlegungen und bereits bestehenden Konzeptionen (z.B. Verkehrskonflikttechnik nach ERKE & GSTALTER, 1985) entwickelt. Das Ziel ist die umfassende Analyse des Ist-Standes der Verkehrssituation im Betrieb (Verhalten, Strukturen, Prozesse) und die Ableitung von aufeinander abgestimmten und partizipativ geplanten Veränderungen. *Ergebnisse:* Die Analyse wurde in fünf Unternehmen unterschiedlicher Branchen durchgeführt. Dabei konnten jeweils technische, verkehrsstrukturelle, personelle bzw. organisationale Problembereiche identifiziert und korrektive sowie präventive Maßnahmen unterschiedlicher Reichweite abgeleitet und z.T. umgesetzt werden. Im Rahmen von Vorher-Nachher-Evaluationen wurde der Nachweis erbracht, dass das gewählte Vorgehen geeignet ist, beide Problemfelder zu optimieren. *Limitationen:* Eine Überprüfung der Eignung des Instruments für weitere Branchen steht noch aus. *Relevanz:* Die Sicherheit und Effizienz des innerbetrieblichen Verkehrs sind in vielen Unternehmen elementare, doch selten systematisch bearbeitete Themen. Die Anwendung systemtheoretischer Erkenntnisse für die betriebliche Sicherheitsarbeit und Ablaufeffizienz birgt ein hohes Optimierungspotential.

Email: tobias.ruttke@uni-jena.de

TU Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften, Professur für Verkehrspsychologie, Dresden, Deutschland¹⁾
iDrive Verkehrspsychologie GmbH & Co KG, Linz, Österreich²⁾

N. STRAUZENBERG¹⁾, M. HERLE²⁾, G. WELLER¹⁾

65+ und mobil – Konklusionen aus dem EU-Projekt SaMERU (Safer Mobility for Elderly Road Users)

Einleitung: Es ist bekannt, dass der Anteil an Senioren, die noch aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, in den Industrienationen über die Jahre hinweg ansteigen wird. Schätzungen zufolge werden im Jahr 2050 ein Viertel aller Autofahrer über 65 Jahre alt sein (OECD, 2012). SCHLAG (2008) formulierte treffend, dass derzeit die erste Generation altert, die ihr Leben lang Auto gefahren ist, und die ihr Leben darauf eingestellt hat. Autoindustrie, Straßenverkehrstechnik, Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie stehen somit vor der Aufgabe, die sichere Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer in einem interdisziplinären Ansatz so lange wie möglich aufrecht zu erhalten, und auf deren Bedürfnisse einzugehen. *Ziele:* Ziel des Beitrages ist ein Überblick über das EU-Projekt SaMERU. Schwerpunkte werden neben der Unfalldatenanalyse auch auf der Darstellung von altersbedingten Veränderungen liegen und den daraus resultierenden Implikationen für Autoindustrie, Straßenverkehrstechnik, Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie. *Material/Methoden:* Elektronische Posterpräsentation. *Ergebnisse:* Eine überblicksartige Analyse von aktuellen Unfalldaten zeigt, dass im Alter von 75 Jahren das statistische Unfallrisiko zunimmt. Ab einem Alter von 85 Jahren steigt dieses noch stärker an. Die Analyse der Unfalldaten älterer Verkehrsteilnehmer zeigt eine Häufung von bestimmten Unfalltypen, sodass sich tatsächlich ein spezifisches Unfallmuster für Senioren ergibt. Zudem zeigen Senioren bestimmte alterstypische Abbauprozesse, welche sich auf das Führen eines Kraftfahrzeuges auswirken. Mit diesem Wissen können Lösungen erarbeitet werden,

um eine sichere Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer möglichst lange zu gewährleisten. *Zusammenfassung*: Der Beitrag gibt eine Zusammenfassung der Forschungsergebnisse des EU-Projektes SaMERU.

Literatur

- OECD (2012). OECD Environmental outlook to 2050. The consequences of inaction. Paris: OECD.
- Schlag B. (2008). Einleitung: Wie sicher sind die Älteren im Straßenverkehr? [Introduction: How safe are the older in road traffic]. In B. Schlag (Ed.), *Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter [Capability and mobility in old age?]* (pp. 19-36). Köln: TÜV Media & Eugen-Otto-Butz Stiftung.

Email: strauzenberg@verkehrspsychologie-dresden.de

DEKRA Akademie GmbH, MPD, Berlin, Deutschland¹)
Universität, Psychologisches Institut II, Leipzig, Deutschland²)

T. LIEMANDT¹), P. SCHARIFT¹), B. KOLLBACH¹), K. RESCHKE²)

Empirische Ressourcenanalyse in verkehrspsychologischen Interventionen (am Beispiel IFT-Kurs, DEKRA MPD) – Eine Pilotstudie

Einleitung: Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Frage, ob der IFT-Kurs (Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV) bei verkehrsauffälligen Menschen gleichzeitig auch die psychische Gesundheit der Teilnehmer unterstützt oder fördert. *Ziele*: Es soll untersucht werden, ob der IFT-Kurs, nachdem der Druck vor einer medizinisch-psychologischen Begutachtung (MPU) und die damit verbundene Beanspruchung vorüber sind, dazu beitragen kann, den Klienten in protektiven Faktoren und Ressourcen zu stärken. *Material/Methode*: Um diese Frage zu beantworten, hatten bundesweit 33 Teilnehmer vom IFT-Kurs DEKRA an einer Prä-Post-Studie teilgenommen, um eine klinisch signifikante Veränderung bei den folgenden Dimensionen der psychischen Resilienz und Ressourcen mittels einer Testbatterie (Paper-Pencil-Befragung) messen zu lassen: Persönliche Einschätzungen und Gefühle (PCI) (58 Fragen), Ressourcen (BR) (131 Fragen), Fragen zur Lebensorientierung (SOC) (29 Fragen), Psychische Widerstandsfähigkeit (RS) (25 Fragen), Beschreibung ihrer eigenen Person (NEO-Fünf) (60 Fragen). Im Zentrum der Untersuchung stehen die Konzepte „Ressourcen“ und „Resilienz“, die im Hinblick auf ihre Zusammenhangsstruktur untersucht wurden. Unter Verwendung der vier Verfahren zur Messung von Resilienz und Ressourcen und dem NEO-Fünf-Faktoren-Inventar von BORKENAU & OSTENDORF (1993) wurde geprüft, ob und wie stark die erhobenen Variablen miteinander korrelieren. *Ergebnisse*: Es zeichnet sich ab, dass die Teilnahme am IFT-Kurs dazu beitragen kann, dass die Teilnehmer ihre Kompetenzen im Umgang mit Beanspruchungen erweitern. Die Ergebnisse der aktuellen Pilot-Studie werden auf der Basis von Grundlagenstudien diskutiert.

Literatur

- Borkenau P. & Ostendorf, F. (1993). NEO-Fünf-Faktoren-Inventar (NEO-FFI) nach Costa und McCrae. Göttingen: Hogrefe.
- Kollbach B. (2013). Evaluation in der verkehrspsychologischen Intervention. Bonn: Kirschbaum.

Email: parichehr@gmx.de

Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin, Deutschland¹⁾
Vistec AG, Olching, Deutschland²⁾

M. BERG¹⁾, J. NÄDTGE²⁾, D. WINTER²⁾

Zur Bedeutung des Arbeitsgedächtnisses für die Mobilität im Alter

Fragestellung: Der demografische Wandel stellt eine Herausforderung auch für die Verkehrssicherheit dar. Die Erhaltung der Mobilität im Alter setzt eine präzise Fahreignungsdiagnostik voraus. Welche kognitiven Funktionen im Bereich Aufmerksamkeit und Arbeitsgedächtnis sind es, die mit dem Alter stärker als andere nachlassen und demzufolge für die Beurteilung der Fahreignung im Alter relevant sind? *Methoden:* Es wurden Recall-Aufgaben (Arbeitsgedächtnis), Dual tasks (verteilte Aufmerksamkeit) sowie MR-Aufgaben (mental rotation – visuelle Raumvorstellung) mit einfacheren Wahlreaktions-Aufgaben (elementare Funktionen der Aufmerksamkeit) aus dem Testsystem Corporal verglichen. Zu reagieren war auf die Merkmale oben, unten, links und rechts, einmal als Lokations- bzw. Positions- zum anderen als Orientierungs- bzw. Richtungsmerkmale. Erhoben wurde die allgemeine Veränderung der kognitiven Leistungsfähigkeit mit dem Alter als lineare Regression. *Ergebnisse:* Zunächst ist der Anstieg der Reaktionszeit mit dem Alter vom Aufgabentyp abhängig. Er ist am stärksten bei den MR-Aufgaben, gefolgt von den Doppelaufgaben und ebenfalls (gegenüber den einfachen Wahlreaktionen) deutlich stärker bei der freien Reproduktion. Im Unterschied zur Reaktionszeit steigen die Fehler nicht mit dem Alter an, denn das SAT (Speed Accuracy Trade-off) ändert sich zum reflexiven Arbeitsstil hin: Man versucht vor allem, Fehler zu vermeiden. *Schlussfolgerungen:* Der Anstieg der Reaktionszeit mit dem Alter ist somit gerade bei solchen kognitiven Funktionen stärker, die eine Beteiligung des Arbeitsgedächtnisses erfordern. Das betrifft die Speicherfunktion in Form des „räumlich-visuellen Notizblocks“ (sketch pad, BADDELEY, 2000) und die supervisorische Funktion (SHALLICE, 1988b), bei der verteilten Aufmerksamkeit. Auch der Altersanstieg im MR-Paradigma kann als Wirkung einer nachlassenden Funktion des Arbeitsgedächtnisses betrachtet werden, nämlich einer proaktive Funktion. Aus den erhaltenen Resultaten lässt sich ein Anforderungsprofil für einen Alters-Mobilitäts-Check ableiten.

Literatur

- Baddeley A. D. (2000). The episodic buffer: A new component of working memory? *Trends in Cognitive Sciences*, 4, 417-423.
Shallice T. (1988b). *From Neuropsychology to mental structure*. Cambridge: University Press.

Email: iteat@t-online.de

Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund (IfAdo), Dortmund, Deutschland

M. KARTHAUS, S. GETZMANN, E. WASCHER

Ermüdung, Langeweile und Ablenkbarkeit: Junge und ältere Autofahrer auf monotonen Strecken

Einleitung: Die Aufrechterhaltung von Aufmerksamkeit in monotonen Aufgaben erfordert die Mobilisierung kognitiver Ressourcen. Diese Ressourcen sind neurophysiologisch v. a. in frontalen und frontozentralen Hirnarealen angesiedelt. Sie spiegeln sich in physiologischen Maßen wie der mit dem EEG erfassten frontalen Theta-Aktivität, die bei der Durchführung monotoner Aufgaben kontinuierlich ansteigt (WASCHER et al. 2014), und der sogenannten Phasen-Synchronizität dieser Signale wider, die mit kognitiver Informationsverarbeitung und Kontrolle assoziiert wird (GÜNTEKIN & BASAR, 2010). Da altersbedingte Beeinträchtigungen der – für das Autofahren so wichtigen – exekutiven kognitiven Funktionen auch frontale kognitive Ressourcen betreffen, könnten ältere Autofahrer anfälliger für irrelevante Reize und für Ermüdung/Langeweile sein. *Ziele:* Ziel der Studie war es, zu überprüfen, ob ältere Autofahrer auf monotonen Strecken eine erhöhte Anfälligkeit für Ermüdung/Langeweile

und ablenkende Reize zeigen als Jüngere. *Material/Methode:* In einem kontrollierten Experiment im Fahrsimulator fuhren 16 junge (19-30 Jahre, $M = 23.8$) und 16 ältere (57-69 Jahre, $M = 64.0$) Autofahrer eine monotone Strecke. Sie sollten dabei ihr Fahrzeug möglichst gut auf der Fahrspur halten und unterschiedlich stark auftretenden Seitenwind durch Gegenlenken kompensieren. Währenddessen wurden gleichmäßig ablenkende, für die Fahraufgabe irrelevante Töne präsentiert und das EEG abgeleitet. *Ergebnisse:* Beide Altersgruppen zeigten unabhängig von der Dauer eine umso größere Abweichung von der Ideallinie, je stärker der Seitenwind war. Die Älteren wiesen vor allem bei mittlerem und starkem Seitenwind eine signifikant größere Lenkvarianz auf als die jungen Autofahrer. Unabhängig von der Zeit wurde bei älteren Probanden eine Reduktion der frontalen Theta-Aktivität festgestellt. Darüber hinaus zeigte sich bei ihnen eine signifikant höhere Phasen-Synchronizität auf die irrelevanten Töne, die allerdings (wie auch bei den jüngeren Probanden) über die Zeit hinweg deutlich abnahm. *Zusammenfassung:* Bei der Spurhaltung zeigten beide Altersgruppen eine vergleichbare Leistung. Auffällig ist jedoch, dass die Leistung der Älteren mit einer deutlich höheren Lenkvarianz einhergeht. Eine mögliche Erklärung hierfür ist in den neurophysiologischen Daten, speziell der größeren Phasen-Synchronizität, die auf die irrelevanten Töne im Theta-Band beobachtet wurden, zu finden: Sie deutet darauf hin, dass Ältere eine stärkere kognitive Kontrolle ausüben müssen als Jüngere, um die ablenkenden Töne zu ignorieren (vgl. WASCHER et al. 2010). Diese verstärkte Inhibition verbraucht kognitive Ressourcen, die eigentlich zur Spurhaltung verwendet werden sollten. Eine derartige Verringerung der Ressourcen scheinen Ältere hier durch verstärkte Motorik (d. h. stärkeres Lenken) zu kompensieren, so dass ihnen trotz erhöhter Ablenkung eine gute Spurhaltungs-Leistung gelingt.

Literatur

- Güntekin B., Basar E. (2010) A new interpretation of P300 responses upon analysis of coherences. *Cogn Neurodyn* 4:107-118.
- Wascher E., Falkenstein M., Wild-Wall N. (2010) Age related strategic differences in processing irrelevant information. *Neurosci Lett* 487: 66-9.
- Wascher E., Rasch B., Sängler J., Hoffmann S., Schneider D., Rinkenauer G., Heuer H., Gutberlet J. (2014) Frontal theta activity reflects distinct aspects of mental fatigue. *Biol Psychol* 96:57-65.

Email: karthaus@ifado.de

WIVW GmbH, Veitshöchheim, Deutschland

R. KENNTNER-MABIALA, Y. KAUSSNER, S. HOFFMANN, M. VOLK

Fahrleistung von Senioren im Vergleich zu einer jüngeren Vergleichsgruppe während einer repräsentativen, standardisierten Fahrprobe im Realverkehr

Einleitung: Mit zunehmendem Alter können Leistungsveränderungen und Einschränkungen einhergehen, die sich nachteilig auf die Fahrleistung auswirken können (HARGUTT et al. 2012). Im Rahmen des BMBF-geförderten Projekts MobilTrain erhielten ältere Autofahrer das Angebot zu einer standardisierten Fahrprobe mit Fahrlehrer im Realverkehr. Fragestellung war, ob im Vergleich zu einer jüngeren Gruppe Einschränkungen der Fahrleistung zu beobachten sind und ob die Senioren selbst diese wahrnehmen können. *Methoden:* 20 ältere Autofahrer (62-79 Jahre) und 10 Kontrollpersonen (40-50 Jahre) durchfuhren eine 1-stündige standardisierte, repräsentative Fahrprobe. Die Fahrten wurden von einem Fahrlehrer und einem Verkehrspsychologen, der Fahrfehler mit der Anwendung S.A.F.E. real für Tablet-PCs teilautomatisiert registrierte, begleitet. Nach der Fahrt wurde die Fahrleistung von den Fahrern selbst, dem Fahrlehrer und dem Verkehrspsychologen auf einer 11-stufigen Skala (0-3 normal, 4-5 auffällig, 7-10 kritisch) beurteilt. *Ergebnisse:* Die jüngeren Fahrer wurden vom Fahrlehrer im Mittel besser ($m = 3.00$, $sd = 1.2$) eingeschätzt als die älteren ($m = 5.23$, $sd = 2.4$) und es gelang den jüngeren Fahrern besser, sich selbst einzuschätzen (siehe Abb. 1).

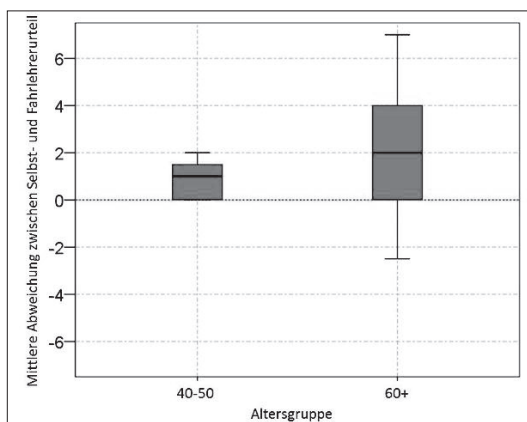


Abb. 1: Mittlere Abweichung zwischen Selbster- und Fahrlehrerurteil auf der 11-stufigen Fitness to Drive Skala.

Häufigste Fahrfehler der älteren Fahrer waren unzureichendes Sicherungsverhalten beim Abbiegen und beim Spurwechsel sowie zu seltenes Blinken (siehe Abb. 2).

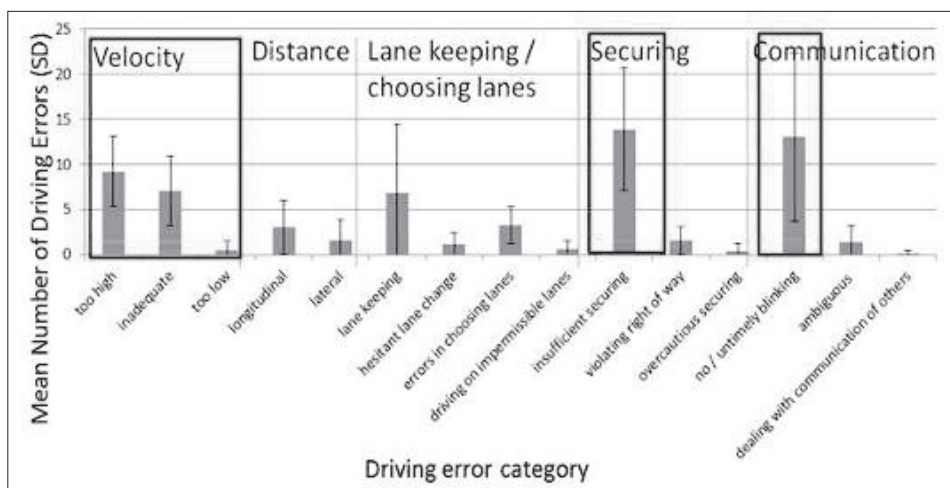


Abb. 2: Fahrfehlerarten, die bei den Senioren während der Realfahrproben beobachtet wurden. Zur Beschreibung der Fehlerkategorisierung siehe KENNTNER-MABIALA et al. (2015).

Ältere und jüngere Fahrer fahren eher zu schnell als zu langsam. Schulter- und Spiegelblicke sowie Blinken war bei den jüngeren Fahrern deutlich öfter zu beobachten als bei den älteren. Dagegen neigten jüngere Fahrer eher zum Drängeln. *Schlussfolgerungen:* Die meisten der untersuchten Senioren waren routinierte Fahrer und in der Lage, ein Fahrzeug sicher zu steuern. Dennoch waren im Vergleich zu jüngeren Fahrern gewisse Einschränkungen zu beobachten, welche den Betroffenen oft nicht bewusst waren. Dies zeigt, dass es wichtig ist, Senioren auf das Thema Fahren aufmerksam zu machen. Die Möglichkeiten eines speziellen Fahrsimulatortrainings werden in weiteren Arbeitspaketen des Projekts MobilTrain evaluiert.

Literatur

Hargutt V., Körner Y., Krüger H.-P. & Maag C. (2012). Nicht krankheitsbedingte psychologische Determinanten der Fahreignung und Fahrsicherheit. In B. Madea, F. Mußhoff & G. Berghaus (Hrsg.), Verkehrsmedizin. Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion (S. 624-647). Köln: Deutscher Ärzte Verlag.

Kenntner-Mabiala R., Kaussner Y., Jagiellowicz-Kaufmann M., Hoffmann S. & Krüger H.-P. (2015). Driving Performance Under Alcohol in Simulated Representative Driving Tasks: An Alcohol Calibration Study for Impairments Related to Medicinal Drugs. *Journal of Clinical Psychopharmacology* 35: 134-142.

Email: kenntner@wivw.de

*Schuhfried GmbH, Abteilung Psychologie, Mödling, Österreich¹
Neurotraffic KG, Steinbrunn, Österreich²
Universität Salzburg, Fachbereich Psychologie, Salzburg, Österreich³*

A. L. SCHÜNEMANN¹), M. GATSCHA²), M. HERLE¹), G. MANDLER¹),
T. M. ORTNER³), M. VETTER¹)

Theoriegeleitete Validierung von Leistungs- und Persönlichkeitstests für die Vorhersage sicherheitsrelevanten Fahrverhaltens von Berufskraftfahrern

Einleitung: Internationale und nationale Standards streichen in den letzten Jahren die besondere Bedeutung der Kriteriumsvalidität für Eignungsuntersuchungen immer stärker hervor. Jedoch zeigt sich insbesondere bei der Beurteilung der Fahreignung, dass es nur wenige Studien zur prognostischen Validität von psychologischen Testverfahren gibt. Zusätzlich mangelt es diesen Studien häufig an einer theoretischen Fundierung. *Ziele:* Die vorliegende Studie schließt diese Lücke, indem für die Konzeption die GDE-Matrix (GDE = „Goals for Driver Education“, HATAKKA et al. 2002) als theoretisches Rahmenmodell herangezogen wurde. Anhand der GDE-Matrix wurden drei externe kritische Situationscluster für Berufskraftfahrer operationalisiert: eine Fahrprobe, ein Gefahrenparcours und eine Rangierübung. *Material/Methode:* Insgesamt 128 professionelle Busfahrer wurden vorab mit Leistungs- und Persönlichkeitstests getestet. Anschließend wurden im realen Straßenverkehr sowie auf einer Teststrecke Fahrproben durchgeführt. Dabei erfolgte neben der Erfassung von objektiv feststellbaren Fahrfehlern auch eine Bewertung des Fahrverhaltens durch geschultes Fahrsicherheitspersonal. Zusätzlich wurde bei diesen Fahrtests das Fahrverhalten bezüglich Geschwindigkeitswahl und Beschleunigungsverhalten durch elektronische Datenlogger miterhoben. *Ergebnisse und Zusammenfassung:* In dieser umfassenden Validierung zeigt sich, dass unterschiedliche Leistungs- und Persönlichkeitseigenschaften in unterschiedlichen Fahrsituationen relevant sind. So konnten die Erfolgskriterien auf Basis der Ergebnisse von Strukturgleichungsmodellen den Ebenen der GDE-Matrix entsprechend zugeordnet werden. Mittels linearer und additiver Regressionsanalysen untersucht, ergeben sich signifikante Ergebnisse für die Vorhersage der Fahrprobe durch Persönlichkeit und Konzentration, für die Leistung im Gefahrenparcours durch die reaktive Belastbarkeit und Überblicksgewinnung sowie für die Rangierübung durch die allgemeine Intelligenz. Praktische Implikationen und Grenzen der Studienergebnisse werden diskutiert.

Literatur

Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N. P., Glad A. & Hernetkoski K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research, Part F*, 201-215.

Email: schuenemann@schuhfried.at

WIVW, Veitshöchheim, Deutschland

Y. KAUBNER, R. KENNTNER-MABIALA, S. HOFFMANN, M. VOLK

Entwicklung und Evaluation eines Fahr Simulator-Trainings zur Erhaltung der Fahrtauglichkeit von Senioren

Zielsetzung: Bislang thematisieren nur wenige Studien Maßnahmen zum Erhalt der Fahrtauglichkeit im höheren Lebensalter. Jüngst konnte gezeigt werden, dass die Fahrsimulation ein vielversprechendes Werkzeug zur Verbesserung der Fahrleistung von Senioren darstellt (CASUTT et al. 2014). Im Rahmen des vom BMBF geförderten Projekts MobilTrain wurde ein modulares Fahr Simulator-Training entwickelt, das spezifisch neue technische Entwicklungen einsetzt, die jüngst im Bereich der Fahrsimulation erzielt wurden. Als alterskritisch geltende Fahraufgaben können gezielt, hochstandardisiert und gefahrlos geübt werden. *Methoden:* Basierend auf Befunden der Literatur, aber auch anhand von vorangegangenen Arbeitspaketen des Projekts MobilTrain (Fokus-Gruppendiskussionen, standardisierten Fahrverhaltensproben im Realverkehr) wurden drei Trainingspakete abgeleitet und in entsprechende Fahr Szenarien mit der Software SILAB umgesetzt. Das Training wird im statischen Fahr Simulator des WIVW durchgeführt (siehe Abb. 1).



Abb. 1: Statischer Fahr Simulator des WIVW.

Trainingspaket 1 adressiert unterschiedliche Vorfahrtsregeln und das Sicherungsverhalten beim Abbiegen an Kreuzungen. Fahrfehler können videobasiert aus der Vogelperspektive rückgemeldet werden. Trainingspaket 2 widmet sich dem Fahren auf der Autobahn (Auf-/Abfahren, Spurwechsel, Sicherheitsabstand). Die Lernziele werden durch interaktive Enhanced Reality Elemente, die während der Trainingsfahrten eingeblendet werden,

verdeutlicht. Schwerpunkt von Trainingspaket 3 bilden komplexe Knotenpunkte. Grundlage hierfür waren reale Kreuzungen, von denen bekannt ist, dass es sich um Unfallschwerpunkte von Senioren handelt (siehe POSCHADEL et al. 2012 und Abb. 2).



Abb. 2: Beispiel für einen Unfallschwerpunkt aus der Realität (links) sowie dessen Umsetzung in die Simulation mit der Software SILAB (rechts).

Für jedes Fahrzenario wurden drei Schwierigkeitsstufen spezifiziert, die adaptiv dargeboten werden. Die Wirksamkeit des Trainings wird derzeit anhand einer Kontroll- (KG) und einer Trainingsgruppe (TG) von jeweils $n = 10$ Fahrern im Alter 65+ evaluiert. Die TG erhält dazu das Simulatortraining in Blockform und absolviert vor- und nachher eine standardisierte Fahrprobe im Realverkehr. Die KG absolviert die beiden Fahrproben im gleichen zeitlichen Abstand. Die Fahrleistung wird durch einen Fahrlehrer und einen Verkehrspsychologen beurteilt. *Nächste Schritte:* Die Datenerhebung zur Evaluationsstudie wird in Kürze abgeschlossen sein, so dass erste Ergebnisse auf dem Kongress vorgestellt werden können. Neben deskriptiven Statistiken zu den einzelnen Trainingspaketen soll vor allem die Leistungsveränderung in der realen Fahrverhaltensprobe zwischen TG und KG verglichen werden. Erweist sich die Durchführung des Trainings als effektiv, soll dieses basierend auf den gewonnenen Erfahrungen in Anschlussprojekten weiter optimiert werden.

Literatur

- Casutt G., Theill N., Martin M., Keller M. & Jäncke L. (2014). The drive-wise project: driving simulator training increases real driving performance in healthy older drivers. *Front. Aging Neurosci.*, 6, doi: 10.3389/fnagi.2014.00085.
- Poschadel S., Boenke D., Blöbaum A. & Rabczynski S. (2012). Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Eine Evaluation im Realverkehr. *Mobilität und Alter*, Band 06. Eine Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung.

Email: yvonne.kaussner@wivw.de

Städtisches Klinikum München GmbH, Klinik für Neuropsychologie, München, Deutschland

J. M. HUFNAGL

Krafftahrendes Individuum und Umwelt in Interaktion – Das Wie und Wann von Aktion und Reaktion

Die Selbststeuerung des Individuums erfolgt vom Gehirn aus und führt über die Gesamtheit der Gehirnfunktionen zum Verhalten. Dieses wirkt auf die Umwelt ein und erzeugt gleichzeitig eine Selbstwahrnehmung mit unterschiedlichen Bewusstseinsgraden. Die Umwelt ihrerseits wirkt auf die Wahrnehmungskanäle in den verschiedenen Modalitäten ein. Erreichen diese das Zentralorgan, so schließt sich der Kreis der Informationsverarbeitung, der sich als Regelkreis mit zahlreichen Stellgliedern darstellen lässt. Die nach solchen grundsätzlichen

Überlegungen vom Autor in seinem Buchbeitrag „Verhaltensneurologie und Neuropsychologie, Muskeln und Sport“ [1] exemplifizierten Illustrationen werden auf dem Hintergrund der Kraftfahreignung und Fahrtüchtigkeit in besonders anschaulichen Darstellungen tiefer elaboriert. Der Zuhörer (und Zuschauer) gewinnt so einen klaren Blick auf die Zusammenhänge der verschiedenen Einflussfaktoren auf seiten des handelnden Individuums wie der Umwelt, die alle zusammen letztlich das in der Zeit stets sich ändernde Leistungsniveau bestimmen [2].

Literatur

- [1] Hufnagl J. M. in: Müller-Wohlfahrt H.-W., Uebliacker P., Hänsel L. (Hrsg.) Muskelverletzungen im Sport Stuttgart; Thieme; 2. Auflage 2014, S. 275-299.
- [2] Hufnagl J. M. Der Mensch angesichts der Anforderungen des heutigen Verkehrs In: Bundesanstalt für das Straßenwesen, Hrsg. Kongressbericht der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin 2007, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft; 2008; M 195:186-189.

Email: dr.hufnagl@web.de

*Institut für Rechtsmedizin Bern, Forensische Toxikologie und Chemie, Bern, Schweiz¹⁾
Albert-Ludwigs-Universität, Klinik für Zahnerhaltungskunde und Parodontologie, Freiburg, Deutschland²⁾*

W. WEINMANN¹⁾, A. AL-AHMAD²⁾, A. LÄNGIN¹⁾, A. SCHRÖCK¹⁾

Einführung von Urinprobenröhrchen mit Natriumazid als Stabilisator für Ethylglucuronid

Einleitung: Bakterieller Abbau von Ethylglucuronid (EtG) in Urin und EtG-Neubildung aus durch Gärung entstandenem Ethanol wurden berichtet, wenn die Proben Bakterien enthielten. Weltweit werden bislang keine Stabilisatoren eingesetzt, um diese präanalytischen Phänomene z.B. während des Versands zu verhindern. Wir haben verschiedene Stabilisatoren gegen mikrobiellen Abbau getestet. Die Verwendung von Borsäure-Röhrchen wurde bei LC-MS/MS-Analyse empfohlen. Diese sind jedoch nicht kompatibel mit dem DRI Immunoassay. Natriumazid ist ein weiterer gut untersuchter Stabilisator, der in der Mikrobiologie eingesetzt wird, um die Aktivität von Mikroorganismen zu hemmen. *Ziele:* Die Einführung von Natriumazid als Stabilisator für EtG in Urin in der prä-analytischen Phase. *Methoden:* Natriumazid wird in kommerziell erhältlichen Entnahmesystemen für Oral Fluid als Stabilisator eingesetzt (Greiner-Bio-One GmbH) und diese können mit dem entsprechenden Urinentnahmebecher kombiniert werden. Die Probe (2,8 bis 3,5 mL) wird aus dem Urinsammelbecher durch Vakuum in das Röhrchen gezogen, welches 4 mg Natriumazid enthält. Urinproben dotiert mit 250 bis 1250 ng/mL EtG wurden mit Immunoassay (DRI) und parallel mit LC-MS/MS analysiert: negative ESI mit einem Sciex API 3200 QTrap in MRM-Modus, Säule: 150 x 2mm, 4 µm, Synergi Polar-RP (Phenomenex), Gradient: 0,1 % Ameisensäure (Solvent A) und 0,1 % Ameisensäure in Acetonitril (Solvent B) (2 bis 90 % Solvent B in 3 min, 0,3 mL/min Flussrate) mit D₅-EtG (und D₅-EtS) als interne Standards. *Ergebnisse:* Ein Methodenvergleich wurde durchgeführt. Dabei wurde eine Genauigkeit von 96-102 % mit LC-MS/MS und 80,8-92,5 % mit Immunoassay erzielt. Bei LC-MS/MS wurden keine Matrixeffekte festgestellt, die von der Zugabe von Natriumazid herrührten. *Schlussfolgerung:* Die präanalytische Stabilität ist ein wichtiger Aspekt bei der Analyse von Urin auf Ethylglucuronid, insbesondere bei ungekühltem Versand von Proben. Mikrobiologische Kontamination von Urin kann innerhalb weniger Tage zum Abbau führen; dieser kann durch Verwendung von Proberöhrchen mit Natriumazid verhindert werden. Ebenso wird durch Natriumazid eine Neubildung aus durch Gärung entstandenem Ethanol und Bakterien-Aktivität gehindert, was bei der Urinanalytik bei Diabetes in Betracht gezogen werden muss.

Email: wolfgang.weinmann@irm.unibe.ch

Institut für Rechtsmedizin Bern, Bern, Schweiz

A. SCHRÖCK, M. PFÄFFLI, W. WEINMANN

Application of the alcohol biomarker phosphatidylethanol (PEth) in driving aptitude assessment

Introduction: The analysis of alcohol consumption markers is essential for the detection of excessive alcohol intake. For driving ability assessment direct (ethyl glucuronide EtG, ethyl sulfate EtS, fatty acid ethyl esters FAEE) and indirect markers (carbohydrate deficient transferrin CDT, γ -glutamyl transferase GGT, mean corpuscular volume MCV) are used. In Switzerland, EtG in hair (hEtG) often is the only direct marker for abstinence monitoring and driving aptitude testing besides psycho-medical exploration. A new direct marker in this field is phosphatidylethanol (PEth). PEth is an ethyl ester of phosphatidic acid, and thus highly specific for the detection of alcohol intake. In previous studies it has been shown to be advantageous compared to traditional markers such as CDT, GGT and MCV. **Aim:** Investigation of PEth as additional diagnostic marker for assessment of drinking behavior and driving aptitude. **Methods:** The homologues PEth 16:0/18:1 and PEth 16:0/18:2 were analyzed by online-SPE-LC-MS/MS with the corresponding deuterated internal standards. PEth and hEtG were determined in 46 blood and hair samples from persons undergoing driving aptitude assessment. Results of corresponding samples for hEtG, PEth, CDT, GGT and MCV were compared. **Results:** A threshold of 210 ng/mL for PEth 16:0/18:1 and a limit of detection (LOD) of 10 ng/mL was used.

- 11 persons with PEth \geq 210 ng/mL also had hEtG \geq 30 pg/mg.
- 4 persons had PEth values $<$ 210 ng/mL (0 ng/mL, 151 ng/mL, 0 ng/mL, 160 ng/mL) and hEtG \geq 30 pg/mg.
- In 2 cases PEth was $<$ 210 ng/mL (73 and 150 ng/mL), hEtG was between 7 and 30 pg/mg.
- In 2 cases with low PEth (21 ng/mL, 81 ng/mL), hEtG was $<$ 7 pg/mg.
- In 7 cases PEth was below LOD ($<$ 10 ng/mL) and hEtG was between 7 and 30 pg/mg.
- In 20 cases neither PEth nor hEtG was detected.

No correlation between PEth 16:0/18:1 results and CDT, GGT and MCV values was found, and no correlation between hEtG results and CDT, GGT and MCV was found either. **Conclusions:** PEth analysis helps to improve diagnostic information during driving aptitude assessment. As PEth has a shorter detection window (~ 2-4 weeks) than hEtG (several months), changes in drinking behavior can be detected earlier by PEth than by hEtG analysis alone. The results demonstrate that PEth is a valuable additional marker for driving aptitude assessment.

Literatur

Schröck et al. Progress in monitoring alcohol consumption and alcohol abuse by phosphatidylethanol. *Bioanalysis*, 6, 2285-94, (2014).

Email: alexandra.schroeck@irm.unibe.ch

*Institut für Rechtsmedizin St.Gallen, Fachbereich Forensische Toxikologie, St.Gallen, Schweiz¹⁾
Institut für Rechtsmedizin St.Gallen, Fachbereich Verkehrsmedizin, St.Gallen, Schweiz²⁾*

E. HERMANN¹⁾, A. CRONIN¹⁾, M. VOGT²⁾, U. GRIMM²⁾, J. BEYER¹⁾

Ethylglucuronid in Haarproben, die im Rahmen der Ermittlung einer Drogenproblematik entnommen wurden

Einleitung: Im Rahmen dieser Studie wurde der Alkoholkonsum von Probanden untersucht, die sich aufgrund eines Straßenverkehrsdelikts (namentlich Fahren unter Drogeneinfluss) in einer verkehrsmedizinischen Abklärung befanden. Während einer auferlegten Abstinenzphase wird die vom Probanden geltend gemachte Abstinenz mittels Haarprobenentnahme und -analyse alle 6 Monate überprüft und ein weiteres Vorgehen seitens der Straßenverkehrskontrollbehörden entschieden. Personen mit einer Drogenproblematik und Drogenabstinenzauflage

werden jedoch nicht mittels Haaranalyse auf ihren Alkoholkonsum getestet; lediglich Blutwerte (wie z.B. MCV, CDT, GOT GPT, γ GT) werden routinemäßig angefordert. *Ziel:* Ziel der Studie war die Ermittlung des Alkoholkonsums von Probanden mit einer Drogenabstinenzauflage sowie die Ermittlung einer möglichen Suchtverlagerung von Drogen auf Alkohol während der Zeitdauer der auferlegten Abstinenz. *Methode:* Drei aufeinanderfolgend entnommene Haarproben von je 70 Probanden mit einer Drogenabstinenzauflage wurden nachträglich auf Ethylglucuronid (EtG) untersucht. Nach Pulverisierung der Haarproben wurden die Analysen mit einer validierten Methode mittels LC-MS/MS durchgeführt. *Ergebnisse:* In 64 % der Fälle wurde kein EtG oder EtG in einer Konzentration unter 7 pg/mg nachgewiesen; Ergebnisse, die einer geltend gemachten Abstinenz nicht widersprechen. In 18 % der Fälle wurde EtG in einer Konzentration zwischen 7 und 30 pg/mg nachgewiesen, welches einen Hinweis auf einen regelmäßigen Alkoholkonsum gibt. In weiteren 18 % der Fälle wurde eine EtG-Konzentration von über 30 pg/mg nachgewiesen, welches einen starken Hinweis auf einen chronischen und übermäßigen Alkoholkonsum gibt. Hinweise aus den Ergebnissen der aufeinanderfolgend entnommenen Haarproben, die mögliche Änderungen eines Konsumverhaltens während der Abstinenzphase widerspiegeln, werden im Detail präsentiert. *Zusammenfassung:* Haarproben von Probanden mit einer Drogenabstinenzauflage werden nicht routinemäßig auf das Vorhandensein von EtG untersucht. Unsere vorläufigen Daten zeigen, dass in 18 % dieser Proben eine Konzentration von mehr als 30 pg/mg im Haar nachgewiesen wurde. Diese Hinweise auf ein möglicherweise verkehrsrelevantes Trinkverhalten werden in den derzeitigen Routineuntersuchungen zur Drogenabstinenzkontrolle nicht erfasst.

Email: jochen.beyer@kssg.ch

Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC), München, Deutschland

F. MUBHOFF, S. STEINMETZ, T. DAME, H. SACHS, G. SCHWARZ, T. FRANZ

Hydroxy-Metabolite von Cocain in Haaren zum Beweis eines tatsächlichen Konsums

Positive Haarbefunde zum Nachweis eines Cocainkonsums sind immer zurückhaltend zu interpretieren. Cocain (COC) ist feinstaubig und kann ohne weiteres aus kontaminierter Raumluft auf und in die Haare gelangen. Der Hauptmetabolit Benzoylcegonin (BE) entsteht durch Hydrolyse und kommt zudem ebenso schon in Straßencocain vor, wie in seltenen Fällen auch Norcocain (NorCOC). Coaethylen (CE) entsteht bei der Körperpassage, allerdings nur bei gleichzeitigem Konsum von Cocain und Alkohol. Der Beweis eines Cocainkonsums kann also nur über CE oder aber über weitere Cocainmetabolite erbracht werden, die nur bei Körperpassage gebildet werden können. Haarproben mit positiven Befunden für Cocain und die oben genannten Metabolite wurden mittels Flüssigkeitschromatographie und hochauflösender Massenspektrometrie (LC-QTOF; ABSciex 5600) auf die Anwesenheit weiterer möglicher Metabolite analysiert. Nachgewiesen werden konnten p-/m-Hydroxycocain, p-/m-Hydroxybenzoylcegonin und p-/m-Hydroxynorcocain. Die charakteristischen Massenfragmente dieser weiteren Metabolite wurden in ein Multitarget-LC-MS/MS-Screening auf gängige Drogen mittels sensitiver MRM-Analyse (ABSciex 6500) aufgenommen. Es wurden 37 Haarproben, welche einen positive Befund für COC aufwiesen (0,05-51,17 ng/mg), auf die Anwesenheit weiterer Metabolite getestet. In 32 Fällen (86 %) fand sich BE (> 0,05 ng/mg), in 18 Fällen (48 %) NorCOC (> 0,05 ng/mg), aber sogar in 34 Fällen (91 %) mindestens einer der neu mit getesteten Hydroxymetabolite. Die ersten Ergebnisse weisen darauf hin, dass eine Einbeziehung dieser Hydroxymetabolite zum eindeutigen Beweis eines Cocainkonsums führen kann, wohingegen in anderen Fällen ggf. nur auf einen Umgang mit der Droge geschlossen werden kann.

Email: f.musshoff@ftc-muenchen.de

Städtisches Klinikum Karlsruhe, Karlsruhe, Deutschland

K. KOCH, W. BECKER, G. KREICHGAUER

Fragen zum Umgang mit Substitutionspatienten im Rahmen von Abstinenzkontrollprogrammen

Ein Substitutionspatient, der Dihydrocodein als Substitutionsmittel erhält, fällt im Rahmen eines Abstinenzkontrollprogramms für die MPU mit Methadon und EDDP im Urin auf. Vermutlich wurden in der Apotheke die Ampullen für das Dihydrocodein mit Methadon verunreinigt. Ein Labor, das Abstinenzkontrollprogramme auf der Grundlage der Beurteilungskriterien [1] durchführt, ist in einem solchen Fall mit verschiedensten Schwierigkeiten konfrontiert, welche hier kurz erläutert werden sollen. In den Beurteilungskriterien zur Urteilsbildung in der Fahreignungsdiagnostik [1] ist der Umgang mit Substitutionspatienten prinzipiell im Kriterium D 1.4 N geregelt. Insbesondere darf der Patient keine anderen Drogen als das Substitutionsmittel konsumieren. Der Umgang des Labors mit Substitutionspatienten ist lediglich in den Erläuterungen zum Kriterium CTU 1 unter Punkt 14 geregelt. Hier geht es ganz allgemein um Medikamenteneinnahme im Zeitraum der Kontrolle. Die Schwierigkeiten in Bezug auf die Anwendbarkeit der Beurteilungskriterien im konkreten Fall sind nun:

- Das von der Substitutionsärztin für den Patienten gewählte Substitutionsmittel ist Dihydrocodein, dieses ist gemäß Erläuterung 6 zum Kriterium D 1.4 N aber normalerweise nicht vorgesehen, die Substitution „wird entweder mit Methadon oder Buprenorphin ... durchgeführt“.
- Die Einnahme von Methadon ist vermutlich auf einen Apothekenfehler zurückzuführen, dies stellte sich aber erst nach und nach heraus. Gemäß Erläuterung 8 zum Kriterium CTU 1 ist aber die Einlassung einer unwissentlichen Aufnahme berauschender Mittel nach Bekanntwerden eines positiven Befundes kontraindiziert.
- Inwieweit ist die Toxikologin des am Kontrollprogramm beteiligten Labors dazu berechtigt, in Form eines Gutachtens die Abstinenz über einen bestimmten Zeitraum hinweg zu bescheinigen, wenn einzelne Anforderungen aus den Beurteilungskriterien nicht erfüllt sind?

Methodisch erfolgte die Bestimmung der Drogen mit Hilfe eines für forensische Zwecke validierten Verfahrens. Sowohl Vorscreening als auch Bestätigungsanalyse erfolgten mittels LC-MS/MS. Da die Verwendung eines chromatographischen Verfahrens als Vorscreening ungewöhnlich ist, mussten für seine Validation die entsprechenden GTFCh-Richtlinien [2, 3] variiert werden. Es konnte gezeigt werden, dass dieses Verfahren erfolgreich und mit einigen Vorteilen gegenüber einem immunologischen Verfahren eingesetzt werden kann. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die wortgenaue Anwendung der Beurteilungskriterien dazu führt, dass Patienten ohne eigenes Verschulden viel Zeit und Geld in der Vorbereitung auf eine MPU verlieren. Eine unabhängige Schiedsstelle, die bei strittigen Fragen zu Rate gezogen werden kann, wäre wünschenswert.

Literatur

- [1] Schubert W., Dittmann V., Brenner-Hartmann J. (Hrsg.). „Urteilsbildung in der Fahreignungsbeurteilung – Beurteilungskriterien“, 3. Auflage 2013, Kirschbaum Verlag Bonn.
- [2] Paul L. D., Mußhoff F. et al. „Richtlinie der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen“, Toxichem-Krimtech (2009) 76 (3), 142-176.
- [3] Peters F. T., Hartung M., Herbold M., Schmitt G., Daldrup T., Mußhoff F. et al. „Anhang B zur Richtlinie der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen – Anforderungen an die Validierung von Analysemethoden“, Toxichem-Krimtech (2009) 76 (3), 185-208.

Email: katharina.koch@klinikum-karlsruhe.de

*Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin Mainz¹⁾
Institute of Forensic Sciences, UiTM, Kuala Lumpur, Malaysia²⁾*

ELIAS EZLAN²⁾, KATJA LUCHMANN¹⁾, DOROTHEA HATZ¹⁾, REINHARD URBAN¹⁾

Experimentelle Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit und zu Leistungsdefiziten alkoholisierter Fahrradfahrer

Experimental Investigation of the Performance and Deficit of Performance of Drunk Driving Cyclists

Einleitung

Die zunehmenden Anforderungen an die Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, aber auch unmittelbare Anforderungen an die Mobilität an Arbeitsplätzen bedingen 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, nicht nur in Entwicklungsländern, sondern auch und insbesondere bei innerstädtischem, randstädtischem oder stadtnahem Wohnen in Deutschland und Europa 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, ökologischen und zeitlich-strategischen Gründen zum Fahrrad als Personentransportmittel greifen, nutzen Personen aller Altersgruppen und vor allem auch Menschen im höheren Lebensalter immer häufiger das Fahrrad vor allem aus Gesundheits- und insbesondere gesundheitspräventiven Überlegungen.

Da mit diesem geradezu Boom der Fahrradnutzung das Angebot an gesonderten Fahrradwegen nicht Schritt halten kann, sind Fahrradfahrer auch bei konzentriertester Verkehrsteilnahme in der heutigen Verkehrsverdichtung naturgemäß durch das Fehlen von „Knautschzonen“ besonderen Gefahren ausgesetzt und gefährden sich damit primär zunächst selbst. Sie stellen aber 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, wie alle anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmern, so dass zu diesen systemimmanenten Gefahren auch die typischen Gefahren von Alkohol- oder anderweitiger zentraler Beeinflussung, entsprechend dem Konsumverhalten in der Gesamtbevölkerung und den Verkehrsunfalldaten und Feststellungen zu entsprechenden Beeinflussungen von mo-

torisierten Verkehrsteilnehmern, im Rahmen gesetzgeberischer, versicherungsrechtlicher oder anderer Überlegungen berücksichtigt werden müssen, auch wenn man von einem nicht unerheblichen Anteil von Kindern in der Gruppe der Verkehrsteilnehmer mittels Fahrrad ausgeht.

Der Gesetzgeber und die Rechtsprechung haben dabei seit der Anregung von DUCHO 1963/1964 und den Anmerkungen zu DUCHO von GERCHOW 1964 auf der Basis ausgehnter, vorwiegend im Bereich der Rechtsmedizin durchgeführter Untersuchungen einen Grenzwert für eine aus juristischer und verkehrsmedizinischer Sicht noch hinreichend sichere Teilnahme am Straßenverkehr auf der Basis experimenteller Untersuchungen von SCHEWE et al. aus den Jahren 1980 und 1984 entwickelt und trotz der Argumentation von GAISBAUER 1967 nicht gleich dem damaligen Grenzwert für Alkoholfahrten von Kraftfahrzeugführern auf 1,6 ‰ festgelegt. Berücksichtigt man dabei die inzwischen vervielfachte Verkehrsdichte sowohl des motorisierten als auch des nicht motorisierten Straßenverkehrs, wie oben ausgeführt, so stellt sich die Frage, ob dieser Grenzwert für Fahrradfahrer nicht mehr oder weniger deutlich abgesenkt werden sollte.

Material und Methode

Auf der Basis der Untersuchungen von SCHEWE et al. (1980) wurden mit Blick auf die inzwischen deutlich höheren Anforderungen an Verkehrsteilnehmer aktuelle Untersuchungen der Leistungsfähigkeit und möglicher Leistungsminderungen bei alkoholisierten Fahrradfahrern in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Trainings- und Bewegungswissenschaft des Instituts für Sportmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz Tests zur Erfassung des Koordinationsvermögens, der kognitiven Flexibilität, der Reaktionsschnelligkeit und allgemeinen Motorik, des Distanzgefühls und vor allem auch der Konzentrationsfähigkeit und der „Multitaskingfähigkeit“ mit freiwilligen, nicht alkoholkranken Probanden unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Alkoholtoleranz konzipiert und sowohl in Mainz als auch an der Universiti Teknologi Mara in Kuala Lumpur, Malaysia durchgeführt. Bei den Probanden in Malaysia handelte es sich um Personen der dort lebenden Bevölkerung indischen Ursprungs, da der überwiegende Teil der Gesamtbevölkerung glaubensbedingt keinen Alkohol zu sich nimmt. In einem ersten Versuchsansatz handelte es sich um sog. Fahrtests mit unterschiedlichen Aufgaben in festgelegten Parcours. 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. (1980), die jeweils genutzte Zeit für den Einzelversuch erfasst und bewertet. Es wurden nach individuell gestalteter Einführung zum Kennenlernen der bevorstehenden Aufgaben die Versuche sowohl im nüchternen Zustand als auch im alkoholisierten Zustand bei ca. 0,5 ‰, ca. 1,0 ‰ und ca. 1,5 ‰ durchgeführt. Dabei wurden die in Abbildungen 1-3 dargestellten Versuchsanordnungen gewählt:

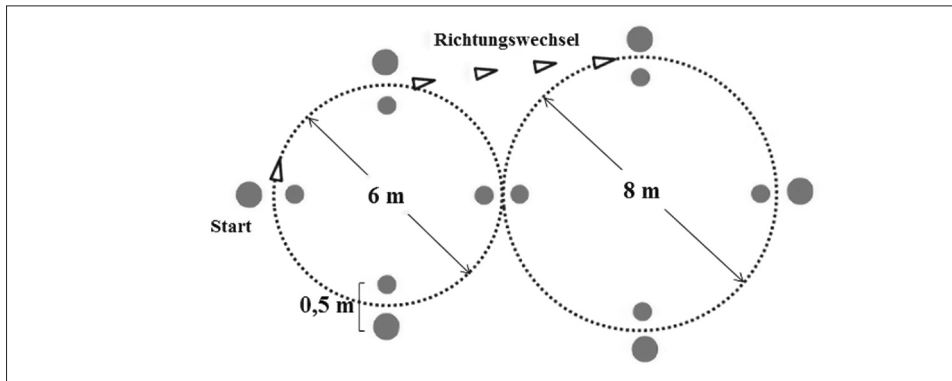


Abb. 1: Ungleiche Acht.

Der Kreisdurchmesser I betrug 6 m, der Kreisdurchmesser II 8 m. Der Hütchenabstand betrug 50 cm. Der Parcours sollte jeweils dreimal in beiden Richtungen selbständig, ohne Eingriff oder Ansage von außen, durchfahren werden. Die Linien und Pfeile standen als Orientierungshilfen nicht zur Verfügung. Eine Zeitvorgabe wurde nicht gegeben. Dieser Parcours war im Wesentlichen für die Leistungsanforderungen von „Koordination“, „Flexibilität“, „Distanzempfinden“ und „Allgemeine Motorik“ gewählt worden.

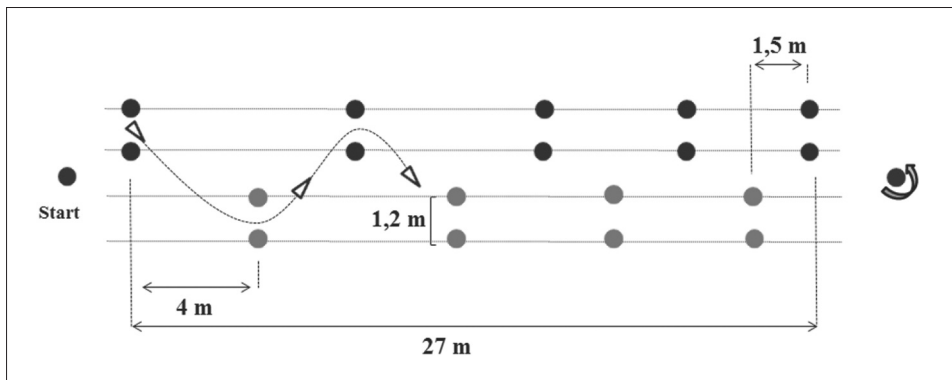


Abb. 2: Schlangenlinie.

Der Durchfahrabstand der Hütchen betrug 1,2 m. Der Abstand der blauen und roten Hütchen betrug beim Start 4 m, er verringerte sich zunehmend bis auf den Endabstand 1,5 m. Der Parcours sollte dreimal in jeder Richtung durchfahren werden. Eine Zeitvorgabe wurde nicht gegeben. Dieser Parcours war im Wesentlichen für die bereits für die „ungleiche Acht“ angegebenen Leistungsanforderungen gewählt worden.

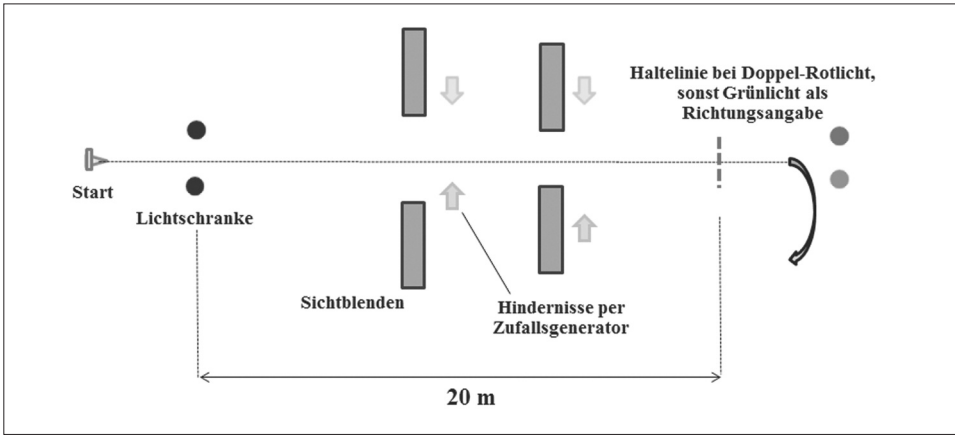


Abb. 3: Multitasking, plötzliche Hindernisse.

Das Durchfahren der Lichtschanke aktivierte den Zufallsgenerator für die Hindernisse und die Ampelschaltung. Die Lichtzeichenanlage war dabei nur jeweils für 15 Sekunden sichtbar. Die Hindernisse (Medizinbälle) waren für die Teilnehmer während der Anfahrt nicht sichtbar hinter den Sichtblenden platziert. Auch dieser Parcours musste dreimal durchfahren werden. Eine Zeitvorgabe war nicht gegeben. Dieser Parcours war im Wesentlichen für die Leistungsanforderungen „Koordination“, „Flexibilität“, „Reaktions-schnelligkeit“, „Multitasking“ und „Konzentrationsfähigkeit“ vorgesehen.

Es wurden Fehler als abgestufte Fehlerwerte entsprechend einer Fehlerwichtung bewertet. Die Fehlerwerte für die einzelnen Alkoholisierungsstufen „Nüchtern“, 0,5 ‰, 1,0 ‰ und 1,5 ‰ wurden für jeden Probanden/jede Probandin unmittelbar und anhand der erfolgten Videodokumentation nachträglich bestimmt. (Tab. 1).

Fehlerart	Fehlerpunkte
Berührung von Hütchen oder and. Begrenzungen	1
Falsche Wiederholungen	1
Unsichere Fahrt	1
Absteigen durch Unsicherheit / beinahe Stürze	2
Verlassen der Strecke	2
Umstoßen der Hütchen	2
Zusammenstoß mit Hindernissen	5
Sturz	5

Tab. 1: Fehlergewichtung.

Die freiwilligen Probanden erhielten vor Durchführung der Versuche Aufklärungs- und Einwilligungsbögen entsprechend den Vorgaben der Ethikkommission der Landesärztekammer Rheinland-Pfalz. Die Fahrversuche wurden in der Mehrzweckhalle für Sport der

Johannes Gutenberg-Universität Mainz und dem Sportzentrum der Universiti Teknologi Mara durchgeführt, da dort aufgrund des Tartan-Bodenbelags eine größtmögliche Sicherheit zur Vermeidung von schweren Verletzungen bei Stürzen gegeben war, so dass ein aufwändiges Protektorensystem für die TeilnehmerInnen, welches nicht den realen Gegebenheiten im täglichen Fahrradgebrauch entsprochen hätte, nicht erforderlich war. Es war dennoch das Tragen von Schutzhelmen und Protektoren für die Ellenbogenregion vorgeschrieben. Es wurde in der Regel Bier oder Wein und in seltenen Fällen auch hochprozentige Getränke konsumiert. Die Getränkemengen wurden individuell berechnet und die erreichten Alkoholkonzentrationen anhand von Blutproben zusammen mit Atemalkoholkonzentrationsmessungen entsprechend dem Procedere bei authentischen Polizeiprobe bestimmt. Gleichzeitig erfolgte mit der sog. Nullprobe ein Screening auf andere zentralwirksame Substanzen.

Ergebnisse und Diskussion

Das Probandenkollektiv setzte sich aus 69 weiblichen und 128 männlichen Probanden zusammen mit einem Alter von 18 bis 53 Jahren bei den weiblichen Probanden und 18 bis 67 Jahren bei den männlichen Probanden. Bei beiden Gruppen waren die 21-40 jährigen ProbandInnen mit jeweils einem Anteil von knapp 77 % bei den Frauen und 64 % bei den Männern überrepräsentiert.

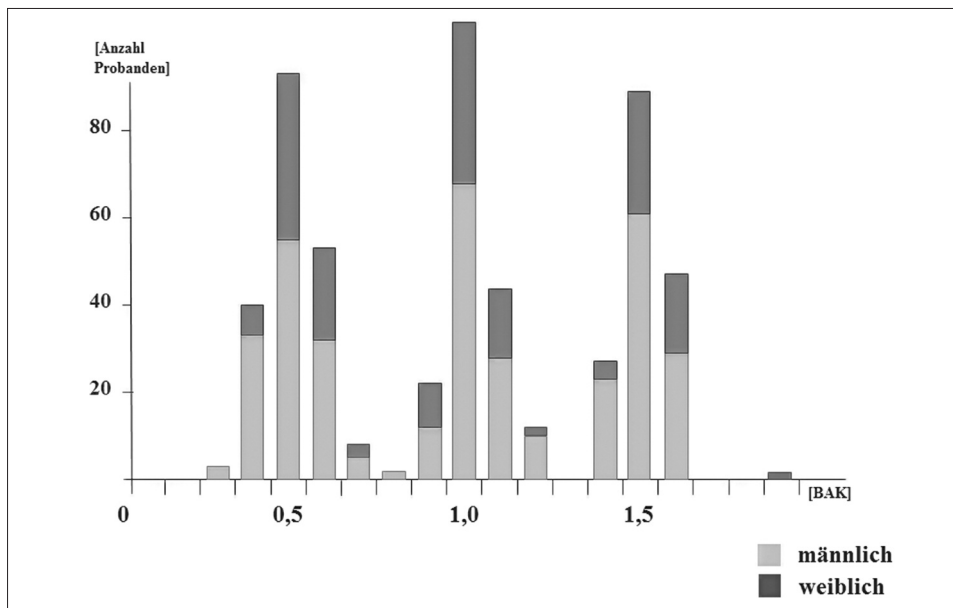


Abb. 4: Erreichte BAK-Werte.

Die erreichten BAK-Werte schwankten beim Ziellevel von 0,5 ‰ zwischen 0,4 ‰ bis 0,6 ‰. In zwei Fällen konnte trotz zusätzlichem und über den Widmark-Berechnungswert hinausgehenden Alkoholkonsum kein höherer BAK-Wert als 0,3 ‰ erreicht werden, so dass diese Versuchspersonen ausschließlich mit dieser BAK die Fahrübungen absolvieren konnten. Sie sind nicht in die statistische Auswertung einbezogen. Beim Ziellevel von 1,0 ‰ schwankten die BAK-Werte zwischen 0,9 ‰ und 1,2 ‰ mit einem „Ausreißer“, der

1,3 ‰ erreichte. Beim Ziellevel von 1,5 ‰ schwankten die Werte der Probanden ebenfalls um maximal $\pm 0,1$ ‰. Die weibliche Versuchsperson, die höchstwahrscheinlich durch eigenmächtigen zusätzlichen Alkoholkonsum 1,78 ‰ erreichte, war nicht mehr in der Lage den Kurs zu durchfahren und wurde aus der Auswertung genommen.

Zur Auswertung kamen somit maximal 197 Fahrversuche, die von den Probanden jeweils unter Tageslichtbedingungen und unter Nachtbeleuchtungsbedingungen durchgeführt wurden. Eine Differenzierung nach Tageszeiten und damit eine unmittelbare Korrelation zum typischen Tag-Nacht-Rhythmus und der circadianen Leistungsbereitschaft konnte dabei aus organisatorischen Gründen nicht sichergestellt werden. Es zeigte sich zunächst, dass, naturgemäß abhängig von der individuellen Alkoholtoleranz, „Nachtfahrten“ trotz der bei diesen Versuchen eingeschränkten Lichtverhältnisse (Fahrlicht des Fahrrades, Laternenbeleuchtung der Fahrstrecke) nicht grundsätzlich schlechter absolviert wurden, als Tagfahrten bei gleichem Alkoholisierungsgrad (Abb. 5).

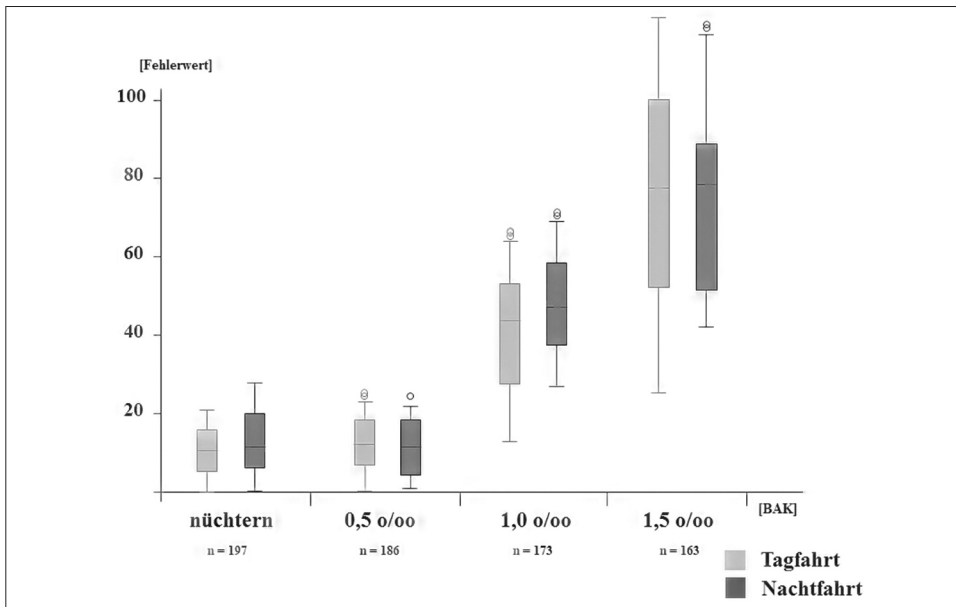


Abb. 5: Gesamtfehlerzahl aller Aufgaben, „Tag/Nacht“-Vergleich.

Betrachtet man zunächst die für die einzelnen Versuchsfahrten benötigten Zeiten (Abb. 6, 7, 8) – es bestand keine Zeitvorgabe, so dass die Zeit auch nicht in die Fehlerzahl einberechnet ist –, so zeigt sich eine jeweils im Mittel aller Fahrversuche deutliche Fahrzeitverkürzung beim primären Alkoholisierungsgrad von ca. 0,5 ‰ (82 % der Probanden). Diese Beobachtung eines möglicherweise alkoholbedingten Selbstüberschätzung und allgemeinen Antriebssteigerung geschuldeten Verhaltens im niedrigen BAK-Bereich wurde auch bereits von SCHEWE et al. (1984) zumindest in zahlreichen Fällen für entsprechende BAK-Werte beschrieben. Auch in den hier vorgestellten Fahrversuchen war dieses Phänomen nicht durchgehend gegeben, dennoch war auch bei offensichtlich bewusst oder unbewusst vorsichtigerer Fahrweise die Fehlerzahl bei den 18 % gegenüber dem Nüchternwert verlängerten Fahrzeiten in jedem Fall höher als bei Nüchternfahrten. Die Fahrzeiten blieben

im Mittel nahezu auf dem gleichen Zeitniveau bei den Fahrversuchen mit ca. 1,0 ‰ und verdoppelten sich bei ca. 1,5 ‰ bei 92 % der Teilnehmer. Diese erhebliche Fahrzeitverlängerung war teilweise unfreiwilligen Stopps mit Verlassen des Fahrrades, teilweise auch Stürzen der Versuchspersonen und nicht allein der allgemeinen Fahrunsicherheit geschuldet. Ein Versuchsabbruch wegen offensichtlicher Fahrunfähigkeit wurde in 12 Fällen nach Sturzereignissen erforderlich, da die betroffenen Teilnehmer offensichtlich nicht in der Lage waren, das Fahrrad erneut zu besteigen und die Fahrt fortzusetzen.

Betrachtet man die einzelnen Parcoursteile isoliert, so zeigen sich bei zunehmender Komplexität der Anforderungen zunehmende Fehlerwerte.

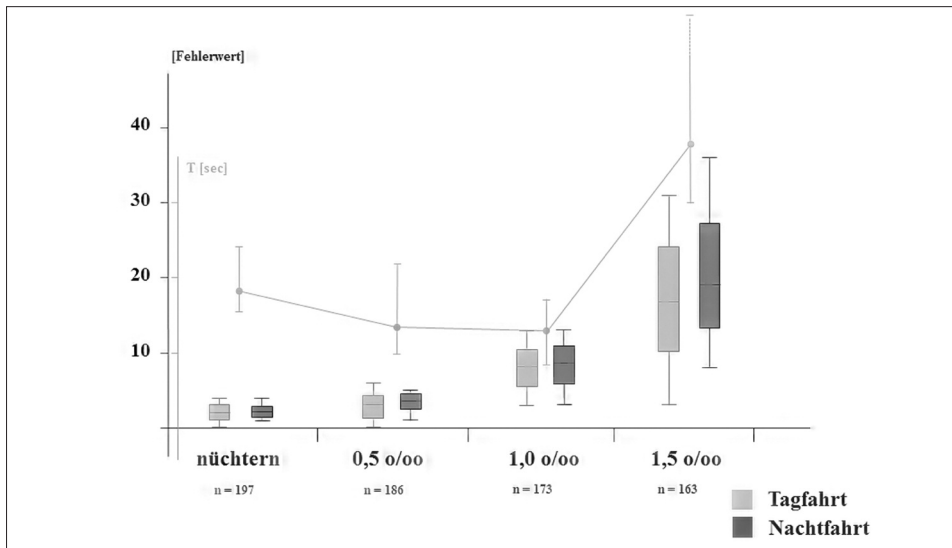


Abb. 6: Fehlerwerte „Ungleiche Art“.

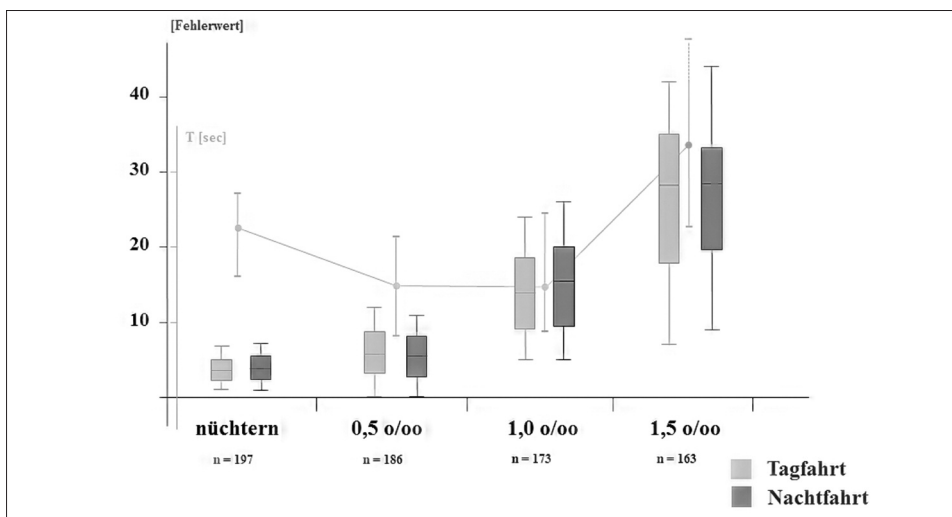


Abb. 7: Fehlerwerte „Schlangenlinie“.

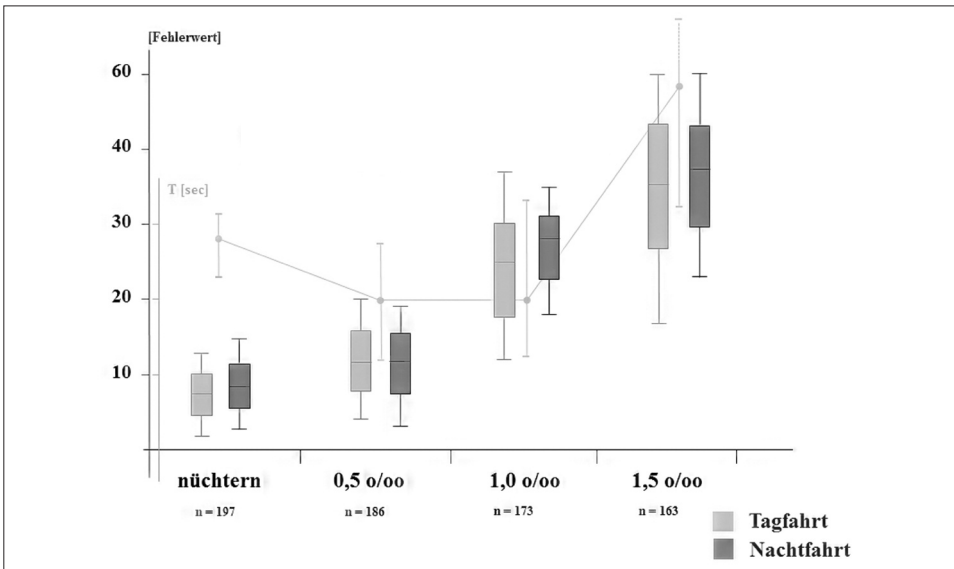


Abb. 8: Fehlerwerte „Multitasking, plötzliche Hindernisse“.

Es ist, wie schon in der Betrachtung der Gesamtfahrleistung im Tag-Nacht-Vergleich, eine deutliche Zunahme der Fehlerwertestreuung auch bei den Teilabschnitten des Parcours bei zunehmender Alkoholisierung erkennbar, wobei diese Zunahme tendenziell bei zunehmender Komplexität der Anforderungen ausgeprägter ist, so dass der individuellen Alkoholtoleranz eine erhebliche Bedeutung für die Auswirkung eines BAK-Level auf die Fahrsicherheit zukommt. Bei den einzelnen Fahrstrecken konnte die in Tabelle 2 dargestellten Mittelwerte und Standardabweichungen der erreichten Fehlerwerte ermittelt werden.

	BAK-Level	Mittelwert (Fehlerwerte „Tag“)	Mittelwert (Fehlerwerte „Nacht“)	s(Tag)	s(Nacht)
Fahrstrecke „ungleiche Acht“	0,0 ‰	2,05	2,18	1,22	1,02
	0,4-0,5 ‰	3,09	3,64	1,64	1,20
	0,9-1,1 ‰	8,18	8,64	3,40	3,21
	1,4-1,6 ‰	16,82	19,09	7,71	8,08
Fahrstrecke „Schlangenlinie“	0,0 ‰	3,64	3,95	1,99	2,93
	0,4-0,6 ‰	5,82	5,82	3,42	3,33
	0,9-1,1 ‰	14,05	15,46	5,43	6,43
	1,4-1,6 ‰	27,95	28,41	9,51	8,73
Fahrstrecke „Hindernisse“	0,0 ‰	7,5	8,41	3,06	3,27
	0,4-0,6 ‰	11,59	11,73	4,05	4,00
	0,9-1,1 ‰	25,0	28,14	8,13	5,99
	1,4-1,6 ‰	35,45	37,36	9,13	8,17

Tab. 2: Mittelwerte und Standardabweichungen der erreichten Fehlerwerte.

Bei allen drei Teilabschnitten des Parcours waren die mittleren Fehlerwerte der Alkoholisierungsgrade 0,9-1,1 ‰ und 1,4-1,6 ‰ signifikant gegenüber dem Nüchternwert angestiegen. Beim BAK-Level 0,4-0,6 ‰ ergab sich dagegen auch im anspruchsvollsten Teilabschnitt des Parcours kein signifikanter Fehlerzuwachs.

Bei Analyse der individuellen Fahrleistung bzw. der individuellen Fehlerwertezunahmen wird der Einfluss der individuellen Alkoholtoleranz am deutlichsten. Während in der überwiegenden Mehrzahl der willkürlich ausgewählten VersuchsteilnehmerInnen eine sprunghafte Fehlerwertezunahme vom 0,4-0,6 ‰ Level auf 0,9-1,1 ‰ Level um durchschnittlich den Faktor 2, d. h. um im Mittel 100 % vorlag und danach auf das 1,4-1,6 ‰ Level erneut eine Fehlerwertezunahme zwischen 34 % und 113 % zu verzeichnen war, zeigten 43, d. h. 24,9 % der Versuchspersonen (n = 173) eine individuelle Fehlerwertezunahme, die dem Bereich der Fehlerwerte von 50 % aller nüchternen Versuchspersonen entsprach. 17, d. h. 10,4 % der bei diesem BAK-Level noch fahrfähigen Versuchspersonen (n = 163) zeigten beim 1,4-1,6 ‰ Level, auch unter Einbeziehung der komplexen Aufgabe mit unvorhersehbaren Hindernissen und Ampelschaltung Fehlerwerte, die zumindest noch im oberen Quartil der Nüchternfahrten aller Versuchspersonen lagen.

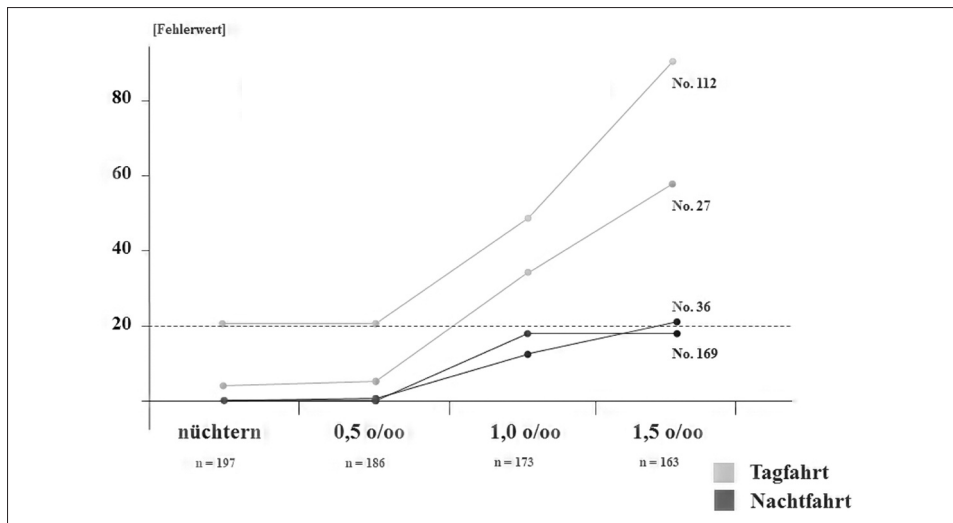


Abb. 9: Individuelle Fehlerwerte-Entwicklung „Gesamtparcours“.

In der zusammenfassenden Betrachtung aller durchgeführten Versuchsfahrten unterscheiden sich die aufsummierten Fehlerwerte bei den BAK-Werten von 0,9-1,1 ‰ und 1,4-1,6 ‰ gegenüber den Fehlerwerten, die im Nüchternzustand auftraten im gepaarten t-Test für abhängige Stichproben signifikant auf dem 0,1 %-Niveau. Entsprechende Beobachtungen finden sich auch bei SCHEWE et al. (1980), hier allerdings nur für die Fehlerdifferenz zwischen 0,0 ‰ und 1,5 ‰ untersucht. Während nach SCHEWE et al. ein sprunghafter Anstieg der Fehlerhäufigkeit erst ab Werten mehr oder weniger ausgeprägt im BAK-Intervall zwischen 1,4 ‰ und 1,5 ‰ auftraten und davor ein eher linearer Anstieg der Fehlerhäufung zu beobachten war, konnte in der aktuellen Untersuchung ein sprunghafter Fehleranstieg bereits ab ca. 1,0 ‰ nachgewiesen werden. Gleichwohl zeigten diese Versuchspersonen bei offensichtlicher, wenngleich nicht in jedem Fall subjektiv ein-

geräumter erheblicher Alkoholtoleranz sowohl beim 0,9-1,1 ‰ Level, als auch beim 1,4-1,6 ‰ Level deutliche Fehlerwertezunahmen gegenüber ihrer eigenen Fahrleistung im Nüchternzustand bzw. bei einer Alkoholisierung von 0,4-0,6 ‰. Die im Hinblick auf eine Grenzwertfestlegung wesentlich bedeutsamere Mindestfehlerwertezahl bei den jeweilig erreichten BAK-Werten zeigt, dass zumindest eine endliche Gruppe von Versuchspersonen nicht allein aufgrund des erreichten BAK-Wertes als hinreichend sicher fahrunsicher eingeschätzt werden kann, so dass im Einzelfall eine sichere Aussage zu einer nicht mehr akzeptablen Fehlerzunahme und damit sog. absoluten Fahrunsicherheit eines Betroffenen durch die Rechtsprechung mit dem Anspruch, keinen Betroffenen zu benachteiligen (BGH 1963, BGH 1986), problematisch erscheint.

Die sprunghaften Fehlerwertanstiege des weitaus überwiegenden Teils der Versuchsteilnehmer belegen einen signifikanten „Grenzbereich“ für eine im Hinblick auf eine sichere Verkehrsteilnahme nicht gegebenenfalls mehr akzeptable Alkoholisierung zwischen 0,9 und 1,1 ‰ und sollten Anlass geben, den bestehenden Fahrunsicherheits-Grenzwert von 1,6 ‰ zu diskutieren.

Zusammenfassung

In der vorliegenden Studie wurde die Leistungsfähigkeit und die Leistungsdefizite von alkoholisierten Fahrradfahrern anhand konkreter Fahrversuche in Anlehnung zu den Untersuchungen von SCHEWE et al. 1980 u. 1984 untersucht. Die einzelnen Parcoursteile wurden dabei so gewählt, dass eine Überprüfung der allgemeinen Motorik und Bewegungskoordination, der Flexibilität, des Distanzempfindens, der Reaktionsschnelligkeit sowie der Konzentrationsfähigkeit und der geteilten Aufmerksamkeit (Multitasking) möglich war. Die auftretenden Fahrfehler, Unsicherheiten oder „Unfälle“ wurden im Hinblick auf die Wertigkeit für die Verkehrssicherheit gewichtet bewertet. Es wurden die BAK-Niveaus „nüchtern“, 0,5 ‰, 1,0 ‰ und 1,5 ‰ bei insgesamt 197 ProbandInnen untersucht. Neben typischen alkoholbedingten Wirkungen wie Antriebssteigerung und Sorglosigkeit im niedrigen BAK-Bereich (deutliche Verkürzung der Fahrzeiten) konnte beim BAK-Level von 1,0 ‰ (real 0,9-1,1 ‰) eine sprunghafte Fehlerwertezunahme um durchschnittlich den Faktor 2, d. h. um im Mittel 100 % nachgewiesen werden. Beim Erreichen des Ziellevels 1,5 ‰ (real 1,4-1,6 ‰) trat eine weitere Fehlerwertezunahme zwischen 34 % und 113 % auf. Offensichtlich als Folge einer überdurchschnittlichen Alkoholtoleranz zeigten aber auch 43, d. h. 24,9 % der Versuchspersonen (n = 173) eine individuelle Fehlerwertezunahme, die dem Bereich der Fehlerwerte von 50 % aller nüchternen Versuchspersonen entsprach. 17, d. h. 10,4 % der bei diesem BAK-Level noch fähigen Versuchspersonen (n = 163) zeigten beim 1,4-1,6 ‰ Level, auch unter Einbeziehung der komplexen Aufgabe mit unvorhersehbaren Hindernissen und Ampelschaltung Fehlerwerte, die im oberen Quartil der Nüchternfahrten aller Versuchspersonen lagen.

Damit erscheint die Festlegung einer sog. absoluten Fahrunsicherheit eines Betroffenen durch die Rechtsprechung mit dem Anspruch, keinen Betroffenen zu benachteiligen (BGH 1963, BGH 1986), im Einzelfall problematisch. Die sprunghaften Fehlerwertanstiege des weitaus überwiegenden Teils der Versuchsteilnehmer belegen jedoch einen signifikanten „Grenzbereich“ für eine im Hinblick auf eine sichere Verkehrsteilnahme gegebenenfalls nicht mehr akzeptable Alkoholisierung zwischen 0,9 und 1,1 ‰ und sollten Anlass geben, den bestehenden Fahrunsicherheits-Grenzwert von 1,6 ‰ zu diskutieren.

Schlüsselwörter

Alkoholgrenzwert – Fahrsicherheit – Fahrrad

Summary

In the presented study was examined the performance and the deficits of performance of drunk driving cyclists with concrete driving experiments similar to the investigations of SCHEWE et al. 1980 and 1984. The parcours parts were chosen to give evidence of the motoric coordination and flexibility, the sense of distances, the reaction time, and the ability to maintain concentration on different tasks at the same time (multitasking). The driving mistakes, the uncertainty, and “accidents” were assessed under the aspect of their importance for traffic safety. The

BAC levels "sober", 0,5 ‰, 1,0 ‰ und 1,5 ‰ were investigated with in total 197 test persons. Beside typical alcohol-induced effects as loss of impuls control and carelessness at low BAC levels (significant decrease of driving time) there was an abrupt rise of error values – around 100 % increase – at BAC level of 1,0 ‰ (in reality 0,9-1,1 ‰). At the goal BAC level 1,5 ‰ (in reality 1,4-1,6 ‰) there was an additional increase of error values between 34 % and 113 %. Obviously due to an very much higher-than-average alcohol tolerance 43 test persons, that means 24,9 % (n = 173) showed an individual increase of error value which were at the level of the error values of 50 % of the sober test persons. At BAC level 1,5 ‰ (in reality 1,4-1,6 ‰) still 17, which means 10,4 % of the test persons who were at this level able to drive through the parcours showed a driving performance with error values within the values of the upper quartile of the sober test persons. These results were monitored even in the most complex challenge of unexpected obstacles and traffic light circuit.

Therefore the conclusion of an inability of driving by the judge with the standard to do not disadvantage anyone (BGH 1963, BGH 1986) in every possible case will be a problematic task. The abrupt increase of error value in the predominant part of the test persons prove a limit range for a no more acceptable alcohol related impairment to maintain traffic safety around 0,9 – 1,1 ‰, and should give reason to discuss the actual legal limit of driving ability of 1,6 ‰.

Keywords

alcohol – critical alcohol value – driving safety – cyclist

Literatur

- BGH: (Absolute) Fahruntüchtigkeit eines Radfahrers; Bestimmung eines Alkoholgrenzwerts nach naturwissenschaftlichen Erkenntnissen. Beschluss vom 07.08.1963 – 4 StR 270/63. Blutalkohol Vol. 3: 30
- BGH: Zur absoluten alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern. Beschluss vom 17.07.1986 – 4 StR 543/85. Blutalkohol Vol. 19: 341-344
- Ducho E.-G: (1963/1964) Grenzwert bei Radfahrern. Blutalkohol Vol. 2: 356-364
- Gaisbauer G (1967) Zur alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Radfahrern. Blutalkohol Vol. 4: 204-207
- Gerchow J (1963/1964) Anmerkungen zur Publikation Ducho. Blutalkohol, Vol. 2: 264
- Grüner O (1973) Die Tat und ihr Nachweis. In Handwörterbuch der Rechtsmedizin, Eisen G (Hrsg.) Handwörterbuch der Rechtsmedizin, Enke-Verlag Stuttgart Bd. I, S. 18-38
- Schewe G, Schuster R, Englert L, Ludwig O, Stertmann W A (1980) Experimentelle Untersuchungen zur Frage der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit von Fahrrad- und Mofafahrern. Blutalkohol Vol. 17: 298-328
- Schewe G, Knöss H-P, Ludwig O, Schäufele A, Schuster R (1984) Experimentelle Untersuchungen zur Frage des Grenzwertes der alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern. Blutalkohol Vol. 21/2: 97-109

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban
Direktor Institut für Rechtsmedizin
an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz
Am Pulverturm 3
55131 Mainz
Email: ruban@uni-mainz.de

Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg

BIRGIT KÖNIG, MARITTA ZENTGRAF

Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV

Wirksamkeit des weiterentwickelten Kursprogramms IFT für alkoholauffällige Kraftfahrer

Rehabilitation Program “Fitness to Drive” according to section 70 FeV

Effectiveness to the developed Rehabilitation Program IFT for DWI-Offenders

Einleitung

Das Kursprogramm IFT ist ein anerkannter Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer nach § 70 FeV. Es wurde auf lerntheoretischer und verhaltenstherapeutischer Basis ursprünglich vom Institut für Therapieforschung in München entworfen. IFT wurde seit 1979 entsprechend den definierten Anforderungen an diese Kursprogramme fortlaufend weiterentwickelt [2] und bereits zweimal evaluiert ([11]; [3]). Die aktuell vorliegende Re-Evaluierung wurde im Jahr 2013 im Auftrag des Instituts für Schulungsmaßnahmen (IfS) durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ausgeführt.

Die Fahreignung ist abzugrenzen von der Fahrbefähigung [10]. Daher geht es in den Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung auch nicht um einen (Wieder-)Erwerb der Fahrerkompetenz, sondern um eine Veränderung von Werten, Einstellungen und Verhaltensweisen im Straßenverkehr hin zu einem sichereren Verkehrsverhalten. Dies bedeutet im Zusammenhang von alkoholbedingten Auffälligkeiten, dass die Kursteilnehmer nicht nur sicherstellen, dass sie zukünftig Trinken und Fahren zuverlässig voneinander trennen, sondern zu diesem Zweck auch ihr Trinkverhalten insgesamt ändern. Dies wird in der Regel mindestens bedeuten, dass der Alkoholkonsum in Frequenz und Menge deutlich eingeschränkt, eventuell auch vollständig eingestellt wird. In den Kursen sollen Teilnehmer über die Voraussetzungen einer zukünftig regelkonformen Verkehrsteilnahme aufgeklärt werden und individuelle Beratung für ihre Entscheidungen in Bezug auf ihren Alkoholkonsum erhalten.

Die für Kurse nach § 70 FeV vorgeschriebene regelmäßige Wirksamkeitsüberprüfung soll sicherstellen, dass die gesetzlich verankerte Maßnahme ihre Berechtigung hat, insofern als sie durch Reduktion der Rückfallwahrscheinlichkeit der Kursteilnehmer zu einer Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit beiträgt. Dies ist letztlich auch die Begründung dafür, dass sie den Bürgern als Möglichkeit empfohlen werden darf, da sie dem Schutz der Allgemeinheit vor durch Rauschmittelkonsum beeinträchtigten Kraftfahrern dient.

Für die Anerkennung von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung sind in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und deren Anlagen die folgenden Regelungen festgelegt:

- Der Kurs beruht auf einer wissenschaftlich begründeten Konzeption.
- Ein unabhängiges Gutachten bestätigt die Eignung des Kursprogramms für die Zwecke des § 11 FeV.
- Der Träger des Kurses verfügt über ein Qualitätssicherungssystem. Dieses wird von der Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) überprüft.
- Die Kursleiter erfüllen die Qualifikationsvoraussetzungen.
- Die Wirksamkeit des Kurses wird durch (wiederholte) Evaluation nachgewiesen.

Das Kursprogramm IFT mit seiner verhaltenstherapeutischen Ausrichtung ist bestrebt, Verhaltensweisen der Vergangenheit inklusive bisheriger Änderungsbemühungen seitens der Teilnehmer zu erheben, in ihrer Effektivität zu bewerten und bei Bedarf zu erweitern bzw. zu verändern. Alkoholauffällige Kraftfahrer weisen typischerweise Defizite, ein mangelndes Problembewusstsein, fehlende Kenntnisse bezüglich der Alkoholwirkung, Verharmlosung und Verdrängung der Konsummotive und der alkoholisierten Verkehrsteilnahme sowie eine mangelnde Impulskontrolle auf [6]. Neben der Auswertung individueller Erfahrungen der Teilnehmer wird auch die Gruppe für Diskussionen, Austausch und Veränderungsprozesse genutzt. Zur Unterstützung dieser Ziele wird im Kurs Wissen zu verschiedenen Themen vermittelt, wie:

- Gesetzmäßigkeiten menschlichen Verhaltens und Lernens,
- kurz- und langfristige Alkoholwirkungen,
- Auf- und Abbauraten der Blutalkoholkonzentration,
- gesundheitliche Auswirkungen.

Die Vorgehensweise im Kurs mit der ausbalancierten Mischung von Informationsvermittlung, personenzentriertem Arbeiten, konstruktiver Nutzung gruppenspezifischer Prozesse und Anleitung von Verhaltenstrainings ist dazu geeignet, alle in der vorangestellten Fahreignungsbegutachtung festgestellten Defizite zu beseitigen.

Der Kurs wird durchgeführt in vier Sitzungen, in der Regel im Wochenabstand. Damit liegen zwischen erstem und letztem Kurstag mindestens 21 Tage, die den Teilnehmern die Gelegenheit zur Bearbeitung häuslicher Aufgaben und einen Zeitraum für die individuelle Auseinandersetzung mit den Kursthemen bieten. Der Stundenumfang der Maßnahme variiert mit der Anzahl der Kursteilnehmer (4-10 Personen) und beträgt mindestens 12 und maximal 18 Stunden. Die Arbeit in kleinen Gruppen erleichtert es, individuell auf die Anliegen der Teilnehmer einzugehen.

Um den Erfolg dieser Vorgehensweise zu messen, wird geprüft, wie viele Kursteilnehmer nach Ablauf einer festgelegten Frist ab Teilnahme an der Kursmaßnahme (= 3 Jahre) wieder mit Alkohol im Straßenverkehr aufgefallen sind (= Rückfallquote). Damit die Maßnahme als wirksam angesehen wird, muss die Rückfallquote unterhalb des festgelegten Prüfkriteriums von 18,8 % erneut auffälligen Kraftfahrern liegen. Diese Bewährungsquote entstammt einer Studie zur Wiederauffallenswahrscheinlichkeit nach einer mit positivem Urteil abgeschlossenen MPU [11] und wurde für den Leitfaden zur Anerkennung von Kursen nach § 70 FeV übernommen [9]. Nach der Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung sind definitionsgemäß die Bedenken an der Kraftfahreignung ausgeräumt, ebenso wie nach einer positiven Begutachtung. Damit kann nach erfolgreichem Abschluss eines Kurses dem Teilnehmer in der Regel die Fahrerlaub-

nis neu erteilt werden und sinnvollerweise sollte die Rückfallquote nach der Kursteilnahme diejenige nach positiver Begutachtung nicht signifikant übersteigen.

Methode

Für die Datenerhebung zur aktuellen Evaluation des Kursprogramms IFT wählte das KBA aus 463 Teilnehmern von Kursen, die bundesweit im Zeitraum 01.10.2008 bis 31.05.2009 durch das IfS geschult wurden, per Zufallsauswahl eine Stichprobe von $N = 350$ Personen. Um auch im Falle einer bei einzelnen Kursteilnehmern möglichen verzögerten Neuerteilung der Fahrerlaubnis den Bewährungszeitraum von drei Jahren sicherzustellen, wurde die Abfrage im VZR (Verkehrszentralregister) am 01.09.2013 durchgeführt. „Dieser Zeitpunkt garantiert für alle Personen einen vierjährigen Brutto-Beobachtungszeitraum (...)“ ([5], S. 4). Nach der Abfrage im VZR und im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) verblieben für die eigentliche Datenverarbeitung $N = 269$ Personen mit einer nachgewiesenen Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach der Kursteilnahme. Bei 81 Datensätzen konnte keine Neuerteilung ermittelt werden; hierbei ließ sich nicht klären, ob die Fahrerlaubnis jemals entzogen worden war (z. B. wiederholte Alkoholfahrt im Ordnungswidrigkeitenbereich) oder nie eine Neuerteilung erfolgte; da die Untersuchung die Bewährung im Straßenverkehr nach Neuerteilung zum Inhalt hatte, fielen diese aus der Analyse heraus.

Einbezogen in die Evaluation wurden alle Verkehrsverstöße und behördlichen Entscheidungen, die maximal drei Jahre nach der Neuerteilung der Fahrerlaubnis begangen und spätestens vier Jahre nach der Neuerteilung im VZR eingetragen wurden [5]. Wurde die Fahrerlaubnis im Beobachtungszeitraum erneut entzogen, endete dieser damit vorzeitig. Im Falle eines Alkoholvergehens wurde dieser Fahrerlaubnisentzug als für die Evaluation wesentliches Ereignis gezählt; eventuelle weitere nachfolgende Eintragungen im VZR wurden in die Auswertung nicht mit einbezogen. Als kritische Ereignisse mit Bezug auf die Legalbewährung wurden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit Alkohol ebenso erfasst wie behördliche Maßnahmen der Fahrerlaubnisentziehung aufgrund einer Suchterkrankung.

Ergebnisse

Nach der oben beschriebenen Bereinigung der Stichprobe (Ausschluss von Personen, die im VZR nicht aufgefunden werden konnten und von Personen, für die keine Neuerteilung nachweisbar war) verblieben 269 Personen für die Auswertung im Rahmen der Evaluation.

Von diesen 269 Personen fielen 20 in der Beobachtungsphase erneut mit einem alkoholbezogenen Verkehrsverstoß auf. Dabei begingen sieben dieser Personen eine Ordnungswidrigkeit, 12 Personen eine Straftat und eine Person sogar zwei Straftaten mit Alkohol in dieser Zeit. Dies entspricht einer Rückfallquote von 7,4 % [5].

Für den Vergleich mit der Rückfallquote nach dem BASt-Richtwert (= 18,8%) wurden die obere Grenze des 99 %igen Konfidenzintervalls und die Teststärke („Power“) berechnet. Die Ergebnisse zeigen, dass die Rückfallquote der IFT-Teilnehmer signifikant unter der Quote des BASt-Richtwertes liegt (siehe Tab. 1 und 2).

Anzahl der Personen insgesamt	Anzahl der Personen mit Rückfall	Rückfallquote (in %)	Obere Grenze des Konfidenzintervalls für die IFT-Rückfallquote ($\alpha = 0,01$)
269	20	7,4	11,5

Tab. 1: Obere Grenze des Konfidenzintervalls der Alkohol-Rückfallquote aller in die Evaluation einzubeziehender IFT-Kursteilnehmer (n = 269) ([5], S. 8).

Untersuchungsgruppe	n	p*	α	Power	β
Alle IFT-Teilnehmer	269	7,4	0,01	0,99	0,01
Alle BAST-Teilnehmer	1344	18,8			

Tab. 2: VZR-Auffälligkeit der IFT-Kursteilnehmer im Vergleich zum BAST-Referenzwert (Power-Analyse) ([5], S. 8); *p = Rückfallquote mit Alkoholverstößen.

Die Teststärke („Power“) gibt an, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein Untersuchungsergebnis bei einer richtigen H1 (hier: das Kursprogramm IFT senkt bei einer dreijährigen Bewährungsfrist die Rückfallwahrscheinlichkeit wenigstens so sehr wie der Referenzwert der BAST = 18,8 %) signifikant wird [1]. Mit einem Wert von 0,99 belegt die ermittelte Teststärke eine sehr hohe Aussagekraft der IFT-Rückfallquote, d.h. eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Zustimmung zu der Hypothese, dass das Kursprogramm IFT der Rückfallquote im Vergleich zum Referenzwert zumindest standhält, richtig ist.

In einer weiteren Analyse der Stichprobendaten wurde überprüft, ob das Alter der Kursteilnehmer einen signifikanten Einfluss auf die Rückfallwahrscheinlichkeit hat; dies war nicht der Fall [5].

Diskussion

Anhand der ermittelten Ergebnisse konnte gezeigt werden, dass das Kursprogramm IFT die gestellte Anforderung an einen Wirksamkeitsnachweis erfüllt. Mit einer Rückfallquote von lediglich 7,4 % (In der vorliegenden Studie wurde nicht zwischen erstmals und wiederholt Auffälligen unterschieden.) nach einem dreijährigen Bewährungszeitraum ab Neuerteilung bleibt es deutlich unter der geforderten Rückfallquote von 18,8 %. Zudem blieb das weiter entwickelte Kursprogramm IFT auch unter der Rückfallquote von 10 % der letzten vorliegenden Evaluationsstudie [3], so dass die inhaltliche Optimierung sowie die veränderten Rahmenbedingungen als wirksam bezeichnet werden können. Die Rückfallquote im 3-Jahres-Zeitraum entspricht interessanterweise derjenigen nach einer positiven Begutachtung, die durchschnittlich ebenfalls 7,4 % umfasst (Erstauffällige 6,5 %, wiederholt Auffällige 8,3 %) wie HILGER et al. [4] in einer Studie an Begutachtungsfällen aus dem Zeitraum November 2005 bis Oktober 2006 ermitteln konnten. Auch KLIPP [7] hat für 43.228 alkoholauffällige Kraftfahrer, denen die Fahrerlaubnis im Jahr 2006 neu erteilt worden ist, nach einem dreijährigen Beobachtungszeitraum eine vergleichbare Rückfallquote mit einem Alkoholdelikt von 8,0 % ermittelt. Die Kurse nach § 70 FeV ermöglichen es somit Personen, die in der Begutachtung noch als fahrungsunfähig eingestuft wurden, wieder an individueller Mobilität teilzuhaben. Dies ist dadurch gerechtfertigt, dass nach Teilnahme an einem anerkannten Kursprogramm wie IFT die Rückfallquote derjenigen der Kraftfahrer, die in der Begutachtung als fahrungsunfähig eingestuft werden, vergleichbar

ist. Diese Chancen sollten gutachterlicherseits gerade auch für denjenigen Personenkreis verstärkt in Betracht gezogen werden, der bereits nach einer richterlichen Fahrerlaubnisentziehung ab 1,1 % vor einer Neuerteilung eine medizinisch-psychologische Fahreignungsbegutachtung durchlaufen muss [8].

Zusammenfassung

Der Kurs IFT ist eines der anerkannten Kursprogramme für eine Wiederherstellung der Fahreignung im Rahmen des § 70 FeV. Dieser Kurs wird nach entsprechender Empfehlung und Zustimmung durch die Behörde im Anschluss an eine Medizinisch-Psychologische Begutachtung (MPU) durchgeführt. Wie alle Kursprogramme in diesem rechtlichen Zusammenhang ist auch der Kurs IFT entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen regelmäßig zu evaluieren, um so seine Wirksamkeit nachzuweisen. Diese Wirksamkeit wird geprüft über eine Ermittlung der Rückfallquote nach einem dreijährigen Bewährungszeitraum der Kursteilnehmer. Als wirksam und damit nützlich im Sinne einer Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit gilt das Kursprogramm dann, wenn es einen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelten Referenzwert zumindest nicht signifikant überschreitet. Dieses Erfordernis konnte für das Kursprogramm IFT erfolgreich nachgewiesen werden.

Schlüsselwörter

Kraftfahreignung – Kurse – alkoholauffällige Kraftfahrer – Evaluation – Rückfallquote

Summary

The rehabilitation program IFT as one of the recognized programs according to Section 70 FeV has to prove its usefulness and effect for a restoration of „fitness to drive“ on a regular basis. This was done again end of 2013. To prove the desired effect of reducing the number of subsequent offenders after completion of the program, data of participants was checked against the proportion of recidivists as defined by the Federal Highway Research Institute (BASt). The rehabilitation program IFT proved to produce a smaller number of recidivists than the defined proportion and in that, to be effective.

Keywords

fitness to drive – rehabilitation programs – DWI – evaluation – relapse rate

Literatur

- [1] Bortz J, Döring N (2009) Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Berlin: Springer
- [2] Brieler P, Grunow H-P, Zentgraf M (2008) Alkoholtrinken und Fahren: Verfahren zur Verhaltensänderung – Modell IFT, Moderatoren-Manual. Hamburg: Institut für Schulungsmaßnahmen, Unveröffentl. Ms.
- [3] Brieler P, Zentgraf M (2010) Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer: Programm IFT – Teilnehmerstruktur und Wirksamkeit. Blutalkohol, 47: 383-393
- [4] Hilger N, Ziegler H, Rudinger G, DeVol D, Jansen J, Laub G, Müller K, Schubert W (2012) EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU). Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 58: Sonderdruck zum VGT 2012
- [5] Kraftfahrt-Bundesamt (2013) Evaluation des Kursprogramms IFT. Unveröffentl. Forschungsbericht
- [6] Keller M, Häne K, Burger G, Jäncke L (2010) Selbsteinschätzung alkoholauffälliger Kraftfahrer – Eine Pilotstudie? In: Schubert W, Dittmann V (Hrsg.) Faktor Mensch – Zwischen Eignung, Befähigung und Technik. 5. Gemeinsames Symposium der DGVP und DGVM am 23.-24. Oktober 2009 in Weimar. Bonn: Kirschbaum, S. 73-78
- [7] Klipp S (2013) The road traffic risk of different offender groups after licence reinstatement. Proceedings 19th_T2013_Brisbane (unter: www.icadtsinternational.com/file/documents/2013_067.pdf vom 27.01.2015)
- [8] Mattern R, Schubert W, Kaufmann T, Schmitt G, Skopp G, Stewin C & Weinmann W (2010). Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. In: Schubert W, Dittmann V (Hrsg.) Faktor

- Mensch – Zwischen Eignung, Befähigung und Technik. 5. Gemeinsames Symposium der DGVP und DGVM am 23.-24. Oktober 2009 in Weimar. Bonn: Kirschbaum, S. 65-72
- [9] Schmidt S, Pfafferott I (2002) Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48: 134-135
- [10] Sturzbecher D, Hoffman L (2009) Die Fahrerlaubnisprüfung an der Schnittstelle zwischen Befähigungsprüfung und Eignungstest. In: Schubert W, Dittmann V (Hrsg.) Faktor Mensch – Zwischen Eignung, Befähigung und Technik. 5. Gemeinsames Symposium der DGVP und DGVM am 23.-24. Oktober 2009 in Weimar. Bonn: Kirschbaum, S. 33-41
- [11] Winkler W, Jacobshagen W, Nickel W (1988) Wirksamkeit von Kursen für wiederholt auffällige Kraftfahrer. BASt (Hrsg.), Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 64. Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag

Anschrift für die Verfasserinnen

Birgit König
Institut für Schulungsmaßnahmen
Baumeisterstraße 11
20099 Hamburg
Email: koenig@ifs-seminare.de

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

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

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

DETLEF OTTO BÖNKE

Sanktionen bei Trunkenheitsfahrten in Zeiten des mobilen Wandels^{*)}

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr verehrte Damen und Herren,
zunächst danke ich Ihnen, Herr Dr. GERHARDT, für die Einladung und die freundliche Einführung.

Es kommt Bewegung in den Straßenverkehr: Der **Radverkehr** nimmt Fahrt auf. Die **Alterung der Bevölkerung** ist ungebremst und macht sich im Straßenverkehr bemerkbar. **Carsharing**-Systeme bewegen sich auf Erfolgskurs. Vor allem aber ein Thema beschäftigt Medien, Fachleute und Autofahrer: Die Digitalisierung des Autoverkehrs. Das **automatisierte Fahren** ist auf der Überholspur.

Mit der **ersten digitalisierten Autobahnstrecke** in Deutschland, der A9, die zwischen München und Nürnberg entstehen soll, stehen wir vor einer „historischen Mobilitätsrevolution“¹⁾, wie es bei der Eröffnungsveranstaltung im Verkehrsministerium hieß. Diese Entwicklungen werfen technische, infrastrukturelle und zum Teil auch ethisch-moralische Fragen auf, aber insbesondere auch Fragen an unser Rechtssystem.

I. Automatisiertes Fahren

Automobilhersteller und Zulieferunternehmen investieren derzeit überall auf der Welt Milliarden in die Fortentwicklung von Assistenzsystemen. Schon heute beherrschen Premiumfahrzeuge aktive Längs- und Querverführung bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Luxuswagen können bereits auf Knopfdruck zum Vordermann den passenden Abstand halten und das Lenken übernehmen. Das hochautomatisierte Fahren auf Autobahnen – der sogenannte „Autobahn-Chauffeur“ – steht nach Aussage der Fachleute wenige Jahre vor der Marktreife²⁾. Und der „AutobahnpiLOT“, der vollautomatisierte Fahrten auf der Autobahn ermöglicht, soll schon in zehn Jahren einsatzfähig sein. Die zunehmende Digitalisierung des Automobils bietet zweifellos Chancen, den Verkehrsfluss zu verbessern, die Umwelt zu schonen und den Fahrkomfort zu steigern. Vor allem wird sie als Möglichkeit gesehen, den Straßenverkehr sicherer zu machen. Dies wird sich allerdings erst noch in der Praxis erweisen müssen. Es wird wohl nur dann geschehen, wenn die Technik fehlerfrei arbeitet und wir uns auch die Freude am Fahren von Logarithmen abnehmen lassen wollen. Zugegeben, man geht nach den Ergebnissen der Unfallforschung davon aus, dass menschliches Fehlverhalten im Straßenverkehr für den Löwenanteil aller Unfälle ursächlich ist. Indes ist es ein Irrglaube, automatisiertes Fahren führte in eine Welt ohne Unglücke. Jede neue Technologie fordert vielmehr eine neue Art von Unfällen³⁾. Wer hätte etwa vor Jahrzehnten gedacht, welche Schäden Atomkraftwerke verursachen können (Stichwort: Fukushima) oder dass Windkraftträder Scharen von Zugvögeln zerfetzen. Ich bin also etwas skeptisch, denn über die **Sicherheit** dieser Systeme ist heute noch wenig be-

^{*)} Der Beitrag beruht auf dem für den Festvortrag anlässlich des Festaktes des B.A.D.S. zur Verleihung der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold am 09. Oktober 2015 vorbereiteten Manuskript und gibt ausschließlich die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

kannt und die Herausforderungen für die Datensicherheit sind groß, wenn man hört, dass in modernen Serienwagen bis zu 70 Computer stündlich Daten von über 25 Gigabyte verarbeiten⁴).

Es wird also unumgänglich sein, die rechtlichen Rahmenbedingungen an automatisiertes und vernetztes Fahren anzupassen. Dieses Projekt wird ganz verschiedene Rechtsgebiete berühren: Das Völkerrecht (Stichwort: Änderung des Wiener Übereinkommens), das Zulassungsrecht, das Verhaltensrecht, das zivilrechtliche Haftungsrecht, das Datenschutzrecht und auch das Strafrecht.

Der diesjährige Verkehrsgerichtstag hat dem „Automatisierten Fahren“ einen Arbeitskreis gewidmet und empfohlen, den Fahrer ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Sanktionen und der Fahrerhaftung freizustellen⁵). Allerdings dürfe, so der Verkehrsgerichtstag, der Opferschutz darunter nicht leiden. Die praktische Umsetzung dieses Vorschlags erscheint mir zumindest problematisch.

(1.) Bekanntlich sind Grundlagen jeder straf- und bußgeldrechtlichen Verfolgung und Ahndung wegen Verkehrsverstößen das Strafgesetzbuch und das Straßenverkehrsgesetz mit seinen ausfüllenden Vorschriften in der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrszulassungsordnung. Sie enthalten Straf- und Bußgeldvorschriften, die der Abwehr der typischen vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren und vor allem dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer dienen (Stichwort: Opferschutz).

(2.) Die zentrale Vorschrift im Bereich der Trunkenheitsdelikte ist § 316 StGB. Sie verbietet **das Führen** eines Fahrzeugs im fahrunsicheren Zustand. Zu den Fahrzeugen zählen alle Gefährte, ob motorisiert oder nicht, und damit auch ein solches, das im automatisierten Modus fährt. Problematisch könnte sein, ob „autonomes Fahren“ auch das Führen eines Fahrzeugs darstellt, denn die Verkehrsteilnahme allein reicht für ein „Führen“ bekanntlich nicht aus – sonst wäre jeder Insasse Fahrzeugführer. Nach der Rechtsprechung⁶) führt ein Fahrzeug, wer es „selbst unmittelbar unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt“ oder es „unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil leitet“. Dass derjenige, der den Startknopf für automatisiertes Fahren betätigt und dann auf öffentlichen Straßen fährt, die Antriebskräfte des Fahrzeugs in Bewegung setzt, ist unzweifelhaft. Ob damit automatisiertes Fahren, bei dem Fahraufgaben ganz oder zum Teil an die Maschine abgegeben werden können, auch stets **das Führen** eines Fahrzeuges darstellt, ist nicht ohne weiteres festzustellen⁷). Die Antwort hängt zunächst davon ab, welche Aufgaben der Gefahrene beim Zurücklegen der Fahrtstrecke (überhaupt noch) hat. Hierbei ist entscheidend, welchen Automatisierungsgrad der Fahrer konkret nutzt.⁸) Für unsere Frage sind insbesondere die höheren Grade der Automatisierung zu betrachten, weil bei reiner Fahrerassistenz und der Teilautomatisierung stets vorausgesetzt wird, dass der Fahrer die Maschine weiterhin dauerhaft überwacht und auf entsprechende Aufforderung die Fahraufgaben wieder übernimmt. Hier kann unschwer davon ausgegangen werden, dass der Fahrer das Fahrzeug führt. Beim hochautomatisierten Fahren, bei dem der Fahrer sich auch anderen Tätigkeiten widmen kann, wird angenommen, dass der Fahrer zwar nicht dauerhaft das Verkehrsgeschehen überwachen muss, aber doch stets in der Lage sein muss, die Fahraufgaben wieder zu übernehmen. Der Fahrer befindet sich hier sozusagen teils in einem „Standby-Modus“ und teils fährt er selber. Insoweit besteht auch hier m. E. wenig Anlass, an seiner Fahrzeugföhreigenschaft zu zweifeln.

Anders sieht es möglicherweise beim „vollautomatisierten Fahren“ aus. Hierbei handelt es sich um einen Vorgang, bei dem das System die Führung vollständig übernimmt und der Fahrer das System dabei auch nicht ständig überwachen muss. Allerdings fordert auch hier die Maschine den Fahrer bei komplexeren Verkehrssituationen gegebenenfalls zur Übernahme der Fahraufgaben auf und schaltet – falls dies nicht geschieht – in einen risikominimalen Zustand. Hier kann es durchaus berechtigte Zweifel geben, weil der Fahrer faktisch die Fahraufgabe für eine bestimmte Strecke und einen bestimmten Zeitraum vollständig an die Maschine abgeben kann. Nach dem BGH wäre er allerdings auch hier „Fahrzeugführer“ i. S. des § 316 StGB, weil er das Auto „unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung“ gesetzt hat.

Aber, meine Damen und Herren, ein Vorbehalt sei „in Zeiten des mobilen Wandels“ gestattet: Wir befinden uns auf schwankendem Boden, denn einerseits sind die Grenzen zwischen den einzelnen Stufen der Automatisierung fließend, und sie stellen vor allem keine rechtlich verbindliche Einordnung dar. Zum anderen ist auch der rechtliche Hintergrund im Fluss. Und das gilt erst recht, wenn der Begriff des Fahrzeugführers zukünftig so erweitert wird, dass ihm automatisierte Systeme gleichgestellt werden. Genau dies ist im Wiener Übereinkommen beabsichtigt, wie sich aus einem Strategiepapier des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ergibt, und wird in seiner Folge auch zu weiteren Änderungen unseres Verkehrsrechts führen⁹⁾. Dann werden wir sehen müssen, welche Ausstrahlungen das auch auf das Strafrecht haben wird.

(3.) Zurück zur Forderung des Verkehrsgerichtstages nach einer gesetzlichen Haftungs-freistellung von Sanktionen. Was genau damit gemeint ist, insbesondere wie weit sie gehen soll, bleibt unklar: Denkbar wäre es, dass nur die Nutzung der Automatisierung selbst gemeint ist - das wäre wohl unproblematisch, soweit hierbei sämtliche Bedienungsanforderungen ordnungsgemäß erfüllt werden. Wenn es in dem Strategiepapier des Verkehrsministers heißt, die ordnungsgemäße Nutzung automatisierter Fahrzeuge dürfe „für sich gesehen gegenüber dem Fahrer den Vorwurf einer Sorgfaltspflichtverletzung nicht begründen“¹⁰⁾, so geht das in diese Richtung. Denkbar wäre aber auch, dass ein gesetzlicher Haftungsausschluss für sämtliche während der automatisierten Fahrt erfolgten Verstöße gemeint ist, vom Geschwindigkeitsverstoß bis zur fahrlässigen Körperverletzung und Tötung. Das hielte ich für problematisch. Dazu ist zunächst festzustellen, dass etliche Fragen beim automatisierten Fahren noch ungeklärt sind: Sind technische Systeme zukünftig in der Lage, fehlerfrei zu arbeiten? Nach welchen international einheitlichen Standards erfolgt ihre Zulassung? Wie wird sich das Fahrzeug in sog. Dilemma-Situationen verhalten, wenn es darum geht, unterschiedliche Risiken und Gefährdungen gegeneinander abzuwägen? Was macht das Fahrzeug etwa, wenn es die Wahl hat, auf den Geisterfahrer oder auf die Menschen neben der Fahrbahn aufzuprallen?

Es ist doch an dieser Stelle festzustellen, dass unser geltendes Strafrecht mit den angesprochenen Haftungsfragen – auch ohne eine Privilegierung – gut zurecht kommt: Die Schaltstellen des strafrechtlichen Handlungsbegriffs und des Fahrlässigkeitsbegriffs können das Straflöse vom Strafbaren, also die Spreu vom Weizen trennen. Vorausgesetzt der Nutzer hat alle technischen und sonstigen Voraussetzungen zum Betrieb des hochautomatisierten Fahrens erfüllt (das Fahrzeug wurde ordnungsgemäß gewartet und in Betrieb genommen), muss der Täter nicht mit völlig unwahrscheinlichen Abläufen bei ordnungsgemäßem Betrieb rechnen und haften. Dafür brauchen wir keine Privilegierung oder neue

gesetzliche Haftungsregelung. Es kann vielmehr dabei bleiben: Was im Einzelfall rechtlich an Sorgfalt gefordert wird, entscheidet das zuständige Gericht¹¹).

Die Bundesregierung hat auf eine Kleine Anfrage vom Juli dieses Jahres¹²) zu diesem Problemkreis wie folgt Stellung genommen: „Eine Zulassung von Systemen, die automatisiertes Fahren ermöglichen, kommt nur dann in Betracht, wenn die Hersteller deren Sicherheit nachweisen könnten. Eine umfassende gesetzliche Befreiung des Fahrzeugführers von der Verantwortung kann es nicht geben, solange der Fahrzeugführer nicht nach der Lebenserfahrung davon ausgehen darf, dass die Systeme die Fahraufgaben ebenso zuverlässig oder sogar zuverlässiger als ein Mensch erledigen.“ Auf dieser Grundlage wird es wohl tatsächlich einen abgestuften, längeren Anpassungszeitraum geben, in dem die Sorgfaltsanforderungen allmählich herabgesetzt werden¹³). Aber das schließt selbstverständlich nicht aus, dass wir über die Befreiung von einzelnen Handlungsgeboten oder Verboten im Straßenverkehrsrecht nachdenken, wenn das Fahrzeug selbstständig fährt, etwa das strikte Handyverbot im § 23 StVO. Aber das sind Einzelregelungen.

Als Fazit bleibt heute festzuhalten, dass Abstriche vom Sanktionsrecht für automatisiertes Fahren nicht erforderlich sind. Das gilt insbesondere für die hier angesprochenen Sanktionen bei Trunkenheitsfahrten.

II. Radfahrerpromille

Für Fahrradfahrer liegt derzeit die Grenze der strafbewerten, sogenannten „absoluten Fahrunsicherheit“ nach höchstrichterlicher Rechtsprechung bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille. Ein bußgeldbewehrter Gefahrgrenzwert, wie er in § 24a Straßenverkehrsgesetz vorhanden ist, existiert für Radfahrer bislang nicht. Vor diesem Hintergrund hat sich der diesjährige Verkehrsgerichtstag in einem Arbeitskreis mit der Frage befasst, ob neue Promillegrenzen für Radfahrer geschaffen werden sollten¹⁴).

Meine Damen und Herren, ich möchte hier nicht wiederholen, was dazu beim letzten VGT gesagt wurde, aber dieses Thema bietet mir willkommenen Anlass, einige allgemeine Anmerkungen zum gesetzlichen Instrumentarium loszuwerden: Kürzlich wurden experimentelle Untersuchungen zum Thema am Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf von Herrn Prof. DALDRUP und der Universitätsmedizin Mainz unter der Leitung von Herrn Prof. URBAN durchgeführt. Hierbei zeigte sich, dass insgesamt bereits eine geringe Alkoholisierung zu einer Verschlechterung der Fahrleistung führt. Andererseits waren einige Teilnehmer auch bei Blutalkoholkonzentrationen von 1,4 Promille oder einige wenige Probanden sogar bei 1,6 Promille noch in der Lage, das Niveau ihrer Leistung im nüchternen Zustand zu halten. Dies ist das eigentlich Überraschende beider Untersuchungen und hat die Frage aufgeworfen, ob die 1,6 Promillegrenze für die absolute Fahrunsicherheit in § 316 StGB noch haltbar ist und der Gesetzgeber einen konkreten Grenzwert in die Strafvorschrift aufnehmen sollte. Auch wenn eine solche normative Maßnahme ohne Zweifel ein klares Signal setzen würde und den Normbefehl möglicherweise auch verstärken könnte, führte ein gesetzgeberisches Tätigwerden durch Einführung eines Grenzwertes für Radfahrer in § 316 StGB zu erheblichen Problemen: Der Gesetzgeber müsste für sämtliche von der Strafvorschrift erfasste Fahrzeugarten Grenzwerte festlegen, zuvörderst für den praktisch besonders relevanten Bereich der Kraftfahrzeugführer. Dass der Gesetzgeber eine derart krasse Abkehr von der bisherigen Systematik vornehmen wird, ist angesichts des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums, bestehend

aus Straftatbeständen, die an das unbestimmte Tatbestandsmerkmal der Fahrunsicherheit anknüpfen, und einem Bußgeldtatbestand, der einen konkreten Gefahrengrenzwert nennt, indes kaum zu erwarten. Dies liegt entscheidend auch daran, dass der Rückgang der Alkoholunfälle im Straßenverkehr in den letzten Jahren hierfür keinerlei Anlass bietet. Dementsprechend hat auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag von einer derartigen Empfehlung abgesehen¹⁵).

Ich habe bereits bei anderen Veranstaltungen des B.A.D.S. darauf hingewiesen, dass ich den Weg, konkrete Grenzwerte in die Strafvorschriften des StGB einzuführen, für keine gute Idee halte – sei es für Cannabis oder für den Atemalkohol. Vielmehr beseitigt dies die Flexibilität, das unbestimmte Tatbestandsmerkmal der Fahrunsicherheit auszufüllen. Der Gesetzgeber müsste zudem bei neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen oder geänderten tatsächlichen Bedingungen im Straßenverkehr jeweils den langwierigen Prozess des Gesetzgebungsverfahrens beschreiten, um Grenzwerte nach zu justieren. Das halte ich nicht für praktikabel.

Wenn schon keine Änderung in den Strafvorschriften erfolgt, stellt sich aber die Frage, ob es nicht zumindest einen neuen Bußgeldtatbestand als Auffangtatbestand geben sollte. Es liegen dafür bereits unterschiedliche Vorschläge auf dem Tisch. Der B.A.D.S. hat im letzten Jahr auf seiner Jahrestagung gefordert, der „vom Gesetzgeber einzuführende Grenzwert dürfte keinesfalls über 1 Promille liegen“¹⁶). Sie kennen vielleicht meine kritische Haltung dazu, denn ich frage mich: Besteht wirklich ein Bedürfnis für die Bußgeldbewehrung? Und ist die Entwicklung wirklich so dramatisch, dass hier dringend eine Sanktionslücke geschlossen werden müsste? Diese Fragen hat Prof. SCHEFFLER beim VGT überzeugend verneint¹⁷). Ich bin ebenfalls sehr skeptisch, ob wir den Radfahrer letztlich wirklich mit repressiven Mitteln vor sich selbst schützen müssen¹⁸), denn die entscheidenden Unfälle, nämlich solche mit Drittbeteiligung, werden mit dem vorhandenen strafrechtlichen Instrumentarium, insbesondere der relativen Fahrunsicherheit, bereits erfasst. Und Sorge bereiten seit jeher nicht die Radfahrer mit einer Alkoholisierung unter 1,1 Promille. Das sollen nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes im Jahre 2014 gerade mal 250 gewesen sein. Sondern diejenigen mit hoher Alkoholisierung: Auch 2014 waren wieder zehnmal so viele Radfahrer (ca. 2.580) mit Alkoholwerten über 1,4 Promille an Unfällen im Straßenverkehr beteiligt. Schließlich ist auch zweifelhaft, ob eine niedrige Grenze überhaupt durchgesetzt, sprich kontrolliert werden könnte. Ich fürchte nein, angesichts der ohnehin knappen Personalressourcen bei der Polizei. Und Vorschriften, die nur auf dem Papier des Bundesgesetzblattes stehen, sind nach meiner Überzeugung kontraproduktiv. Die vielzitierte „Signalwirkung“, die auch gerne im Zusammenhang mit Forderungen nach einer Nullpromillegrenze genannt wird, verpufft nach kurzer Zeit, wenn die Betroffenen feststellen, dass sie ohnehin nichts zu befürchten haben. Ich möchte hier die Ausführungen von Professor HERZOG beim 30. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Erinnerung rufen: „Man sollte die Warnung vor Gesetzen, die keiner einhält und keiner durchsetzt, um alles in der Welt nicht auf die leichte Schulter nehmen. Die ganze Rechtsordnung leidet Schaden...“¹⁹).

Die Justizministerinnen und Justizminister haben auf Ihrer Herbstkonferenz vor einem Jahr „gerade unter Berücksichtigung neuester rechtsmedizinischer Erkenntnisse“ keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf gesehen, da „nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt“²⁰). Das ist eine klare Ansage, was § 316 StGB

angeht, und es sei dahin gestellt, ob sie dabei auch den Bußgeldtatbestand vor Augen hatten.

Es ist jedenfalls heute zum aktuellen Sachstand festzuhalten, dass der Gesetzgeber den Forderungen nach einer bußgeldbewehrten Promillegrenze für Radfahrer bisher nicht nachgekommen ist. Es sieht auch nicht danach aus, dass in dieser Legislaturperiode eine Änderung erfolgen wird. Weder im Bundesrat noch im Bundestag ist eine Gesetzesinitiative eingebracht worden und die Wahlperiode ist schon zur Hälfte herum. Es ist daher eher wahrscheinlich, dass es vorerst bei der geltenden Rechtslage bleibt.

III. Aktuelle Fragen

Herr Dr. GERHARDT, Sie hatten mich aus aktuellem Anlass gebeten, zu einigen Stichworten noch ein paar Worte zu sagen:

1. Atemalkoholkontrolle

Im Koalitionsvertrag heißt es: „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.“ Will die Regierung also die Blutalkoholuntersuchung abschaffen, wie „Die Zeit“ am 17. August titelte? Wohl kaum, denn die Blutprobe braucht man auch zukünftig auf jeden Fall für die Verweigerer der Atemalkoholkontrolle und für den Nachweis von „anderen berauschenden Mitteln“, also von Drogen und Medikamenten. Im Hinblick auf das Symposium, das der B.A.D.S. im November zu dieser Problematik durchführen wird, möchte ich es bei folgenden Bemerkungen belassen: Die Vorteile der Atemalkoholmessung liegen auf der Hand: Ihre einfache und zeitsparende Durchführung, die Entbehrlichkeit eines Eingriffs in die körperliche Unversehrtheit und die Kostenersparnis sprechen für eine weitgehende Nutzung dieses Beweismittels. Wesentliche Einwände der gerichtlichen Praxis sind allerdings die fehlende Reproduzierbarkeit, die Unzulänglichkeit bei Drogen- und Medikamentenmissbrauch und der qualitative Unterschied zwischen Straftat und Ordnungswidrigkeit. Es stellt sich nämlich die Frage, ob angesichts des gewichtigen Vorwurfs einer Straftat (die neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe in der Regel auch zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt) der Blutprobe nicht weiterhin im Strafrecht der Vorzug zu geben ist.

2. Richtervorbehalt

Eine seit Jahren diskutierte Frage ist die Behandlung des Richtervorbehalts bei Blutentnahmen wegen Trunkenheit im Verkehr. Es ist schade, dass unsere Veranstaltung nicht eine Woche später stattfindet, denn eine Expertenkommission zur StPO-Reform wird nächste Woche ihren Abschlussbericht und damit eine Empfehlung zu § 81a StPO abgeben. Die Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, das allgemeine Strafverfahren und das Jugendstrafverfahren unter Wahrung rechtsstaatlicher Grundsätze effektiver und praxistauglicher auszugestalten. Der Deutsche Richterbund hat an der Kommission mitgewirkt und sich wiederholt für eine Abschaffung des Richtervorbehalts bei Verkehrsdelikten ausgesprochen und stattdessen angeregt, einen Staatsanwaltsvorbehalt zu schaffen²¹). Der B.A.D.S. findet sich also in guter Gesellschaft in dieser Frage. Der Koalitionsvertrag enthält zwar keine Aussage zu § 81a StPO, ich kann mir aber kaum vorstellen, dass die Empfehlungen

der Experten keinen Widerhall beim Bundesjustizminister haben werden. Warten wir also den Bericht ab und die Diskussionen des nächsten Verkehrsgerichtstages, der diese Frage in einem Arbeitskreis ebenfalls eingehend diskutieren wird.

3. Neue Psychoaktive Stoffe (NPS)

Zum „mobilen Wandel“ gehören leider auch veränderte Konsumgewohnheiten der insbesondere jüngeren Verkehrsteilnehmer, die vermehrt synthetische Substanzen konsumieren, die zu Rauschzuständen führen und mit erheblichen Risiken verbunden sind²²). Das Auftreten und die Verbreitung immer neuer chemischer Varianten bekannter Betäubungsmittel und psychoaktiver Stoffe stellen eine erhebliche Herausforderung auch für den Gesetzgeber dar angesichts der Anlagenlösung im BtMG, die die verbotenen Substanzen enumerativ konkret aufführt. Es entwickelt sich daher eine Art Hase-und-Igel-Wettlauf zwischen Herstellern und Gesetzgeber. Die Lösung soll eine Regelung darstellen, die ganze Stoffgruppen erfasst. Ein entsprechender Gesetzentwurf wird derzeit auf Fachebene zwischen den beteiligten Bundesministerien abgestimmt. Eine Stoffgruppenregelung muss den verfassungsrechtlichen Grundsätzen der Bestimmtheit und Verhältnismäßigkeit genügen und zugleich einen Lösungsansatz darstellen, mit dem den Herausforderungen durch NPS rechtlich effektiver begegnet werden kann, als dies mit der enumerativen Lösung des BtMG bislang möglich ist. Einerseits sollen keine Schlupflöcher bleiben, andererseits dürfen nicht völlig harmlose Substanzen in die Strafbewehrung einbezogen werden. Zur Klarstellung ist hinzuzufügen, dass dieses Vorhaben nicht die strafrechtliche oder bußgeldrechtliche Behandlung von NPS im Straßenverkehr (beim Führen eines Fahrzeuges) erfasst. Hierüber wird vielmehr im Rahmen der Vorschriften des § 316 StGB und des § 24a Absatz 2 StVG zu diskutieren sein. Das ist vornehmlich das Aufgabenfeld der Grenzwertkommission, die die Anlage zu § 24a StVG aktuellen Entwicklungen anpasst.

Meine Damen und Herren, es ist abzusehen, dass der heutige Vortrag nach diversen Symposien und Veranstaltungen des B.A.D.S., zu denen ich zu Fragen der Bekämpfung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr etwas beitragen durfte, voraussichtlich der letzte sein wird. Gelegentlich habe ich mich kritisch mit Forderungen des B.A.D.S. auseinandergesetzt, gelegentlich zustimmend. Bei alledem bleibt meine unumwundene Anerkennung für Ihre wertvolle Arbeit. Mit Repression ist das Problem von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr nicht zu lösen, oder besser: Nur mit Repression ist es nicht zu lösen, denn ohne Überwachung, Aufklärung und Prävention konnte der kontinuierliche Rückgang der Alkoholdelikte nicht erzielt werden. Deswegen freue ich mich auch, dass mit der Preisverleihung, die nun stattfinden wird, eine Initiative gewürdigt wird, die wie kaum eine andere gezeigt hat, wie man effektiv verhindern kann, dass Trunkenheitsdelikte begangen werden.

In diesem Sinne verbinde ich meine Glückwünsche an die Preisträger mit dem Appell an den B.A.D.S., an der Steigerung der Verkehrssicherheit weiter so engagiert wie bisher mitzuwirken. Denn die mobile Welt steht vor einem elementaren Wandel. Er wird nach meiner Überzeugung viele Themen in den Schatten stellen, die wir in der Vergangenheit heiß diskutiert haben, und er wird Ihr Engagement nötig haben.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Fußnoten

- ¹⁾Innovationscharta „Digitales Testfeld Autobahn“.
- ²⁾Vgl. Hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen – industriepolitische Schlussfolgerungen, Fraunhofer Institut, S. 4.
- ³⁾Vgl. Both, Weber in Robotik und Recht Bd. 3, S. 182 f.
- ⁴⁾Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren, www.bmvi.de, S. 4.
- ⁵⁾53. VGT 2015, XII.
- ⁶⁾BGHSt 18, 6, 8: 35, 390.
- ⁷⁾Vgl. eingehend Hötitzsch, May, Rechtliche Problemfelder beim Einsatz automatisierter Systeme im Straßenverkehr, Robotik und Recht 3, S. 196.
- ⁸⁾Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat die unterschiedlichen Automatisierungsgrade definiert. Diese Einteilung wurde vom beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angesiedelten Runden Tisch übernommen. Dabei geht es im Wesentlichen um vier unterschiedliche Grade der Automatisierung.
- ⁹⁾Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren, www.bmvi.de, S. 13.
- ¹⁰⁾Wie Fußnote 9.
- ¹¹⁾So auch Hilgendorf 53.VGT 2015, 63.
- ¹²⁾BT-Drs 18/5660.
- ¹³⁾Vgl. Hilgendorf a. a. O.
- ¹⁴⁾53. VGT 2015, S. 103 ff.
- ¹⁵⁾53. VGT 2015, XII.
- ¹⁶⁾Pressemeldung des B.A.D.S.
- ¹⁷⁾53. VGT 2015, 125; Blutalkohol 2015, 72.
- ¹⁸⁾Bönke, NZV 2015, 16.
- ¹⁹⁾30.VGT 1992, 33.
- ²⁰⁾Vollständiger Beschluss abgedruckt bei Bönke, a. a. O., 17.
- ²¹⁾Zum Beispiel bereits im Jahr 2010: <http://www.drj.de/cms/index.php>.
- ²²⁾Zur Strafbarkeit von „Legal Highs“ eingehend: Weidig, Blutalkohol 2013, 57.

Anschrift des Verfassers

Ministerialrat Detlef Otto Bönke
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz
Mohrenstr. 37
10117 Berlin
Email: Boenke-De@bmjv.bund.de

Aus der Praxis

*Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf¹⁾
Staatsanwaltschaft Hamburg²⁾
Verwaltungsgericht München³⁾*

KLAUS PÜSCHEL¹⁾, MARIA FOCKEN²⁾, DIETMAR ZWERGER³⁾

„Wissenschaftlicher“ Trinktest in der Richterakademie

Einleitung

Im Rahmen des Tagungsprogramms der Deutschen Richterakademie fand im April 2015 eine Tagung „Drogen und Alkohol im Straßenverkehr“ in der Tagungsstätte Wustrau der Deutschen Richterakademie statt. Ziel der alle zwei Jahre stattfindenden Tagung ist es, Richtern bzw. Staatsanwälten die verwaltungsrechtlichen Aspekte von Drogen- und Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr zu erläutern und Verwaltungsrichtern die entsprechenden strafrechtlichen Aspekte. Neben juristischen Vorträgen werden juristisch relevante fachwissenschaftliche Gesichtspunkte des Drogen- und Alkoholkonsums beleuchtet. Rechtsmediziner und Toxikologen erklären verkehrsrelevante Erkrankungen.

Auch die medizinisch-psychologische Untersuchung wird den Teilnehmern in Theorie und Praxis näher dargestellt. Als Abrundung der Tagung findet ein (freiwilliger) Trinktest statt.

Ziele

Trinkversuche bzw. Trinktests haben in der rechtsmedizinischen Lehre und Praxis, in Kooperation mit Polizei und Justiz, bei Fortbildungsveranstaltungen des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) sowie im Hinblick auf die Bearbeitung wissenschaftlicher Fragestellungen einen festen Platz. Die Auswahl der Probanden und die Versuchsdurchführung hängen von der jeweiligen Frage-/Zielvorstellung ab, z. B.:

- Praktische Erfahrungen und praktisches Verständnis über die positiven sowie insbesondere auch negativen (schädlichen) Alkoholwirkungen;
- Erweiterung des Wissenshorizontes über die Eigenschaften, Wirkung, Folgen des Alkohol(-konsums), dies insbesondere im Kontext von Polizei und Justiz;
- Verständnis bezüglich Resorption, Distribution und Elimination des Alkohols im Körper;
- Kennenlernen der im Polizeieinsatz eingesetzten Messgeräte zur Bestimmung der Atemalkoholkonzentration und ihrer Bedienung sowie Kenntnis des praktischen Ablaufs bei der Blutabnahme zur Alkoholbestimmung und bezüglich der ärztlichen Untersuchung des Probanden;
- Vertiefung jeglicher Kenntnis über die körperlichen und psychischen Auswirkungen des Alkohols durch begleitende Vorträge, z. B. im Zusammenhang mit Getränkeart (Bier, Wein, Schnaps etc.), Trinkweise, Zeitablauf und sonstigen Begleitfaktoren;
- Grenzen und Fehlermöglichkeiten bei der Alkoholanalytik und Kalkulation der Blutalkoholkonzentration (Rückrechnung/Vorausberechnung aus Trinkmengen bzw. Messwerten unter Berücksichtigung von Konstitution und Trinkverhalten);

- Orientierung über Schilderungen zum Konsum, zum Geschehensablauf und zu Ausfallerscheinungen;
- Spezieller Erkenntnisgewinn zu wissenschaftlichen Fragestellungen durch entsprechenden Aufbau des Trinkexperiments.

Hingewiesen sei auf die Übersichtsarbeit von KOLLRA et al. (2015) in dieser Zeitschrift: „Standards für Trinktests – Review publizierter Trinkversuche in deutschsprachigen Zeitschriften unter besonderer Berücksichtigung der Versuchsbedingungen“. Im Hinblick auf eigene Erfahrungen mit Trinktests sowie spezielle Abläufe, die zu ungewöhnlichem Erkenntnisgewinn verhalfen, sei exemplarisch auf folgende Experimente hingewiesen:

- Untersuchungen von RÜDELL et al. (1981) zu einem ungeplanten Sturztrunkgeschehen (wobei die Versuchspersonen die vorgesehenen experimentellen Rahmenbedingungen extrem konvertiert haben);
- Darstellung realitätsnaher Trinkversuche (mit ungewöhnlichen Auswirkungen) zu unterschiedlichem Trinkverhalten (Vergleich Russisch/Deutsch, ZENTGRAF et al. 2012);
- Auswirkungen von erwärmtem/erhitztem Alkohol, z.B. in Form von Glühwein, zugleich mit Ausführungen über Alkohol-Abbau bei Zwillingen (JANSEN et al. 2012);
- Frage der Aufnahme von Alkohol über die intakte Haut, z.B. durch Baden in Sekt (SCHROT et al. 2010);
- Auswirkungen sogenannter Promille-Killer. Hierzu gibt es besonders viele wissenschaftliche Experimente.

Durchführung/Methoden

Besonders wichtig ist es, derartige als wissenschaftlich deklarierte Trinktests unter standardisierten Bedingungen abzuhalten und alle Begleit Aspekte sorgfältig zu definieren und zu protokollieren. Trinktests sind entsprechend sorgfältig vorzubereiten, auszuwerten und nachzubereiten. Als ein Beispiel soll ein kürzlich in der Deutschen Richterakademie in Wustrau durchgeführter wissenschaftlicher Trinktest dienen. Hierbei kam es (wie häufig bei derartigen Anlässen) zu einer bewährten Kooperation zwischen dem B.A.D.S., der Rechtsmedizin und der Justiz. Der B.A.D.S. (Landessektion Berlin, Koordinator: Thomas Wiese, Geschäftsführer) zeichnete verantwortlich für die Ausstattung der Versuchseinrichtung mit Atemalkohol-Messgeräten und für die technische Ausrüstung mit einfachen Testapparaturen (für entsprechende Tests betreffend Reaktion, Konzentration, Motorik). – Die Rechtsmediziner hielten begleitende Fortbildungsvorträge (GRAW/München, MÖLLER/Homburg, PÜSCHEL/Hamburg). Außerdem wurden die Blutentnahmen, körperlich/neurologischen Untersuchungen und die nachfolgenden Laboranalysen zur Blutalkoholbestimmung dargestellt. Die Rechtsmediziner haben die Protokollierungen der Probanden im Zusammenhang mit den Messergebnissen ausgewertet und den Teilnehmern am Trinktest zeitnah zur Verfügung gestellt.

Folgende Ergebnisse und Erfahrungen aus dieser Testreihe seien hervorgehoben:

Die Teilnehmerzahl war 30 (90 % der Teilnehmer eines Fortbildungslehrgangs), darunter 15 Frauen und 15 Männer. Die Altersverteilung lag zwischen 29 Jahren und 63 Jahren mit einem Median bei 50 Jahren. Der Trinktest erfolgte kurze Zeit nach einem gemeinsamen Abendessen zwischen 19.00 Uhr und 20.00 Uhr (beginnend mit einer Einführung durch die Versuchsleitung um 20.00 Uhr) und dauerte bis 23.00 Uhr. Die eigentliche Trinkzeit lag zwischen 20.30 Uhr und 21.30 Uhr (betrug also eine Stunde); nachgeschaltet

war eine Beobachtungsphase von einundeinhalb Stunden. Folgende Getränke wurden angeboten: Bier, Weißwein, Rotwein, Sekt, keine hochprozentigen Getränke. Dazu Wasser nach Wunsch. Als kleiner Begleit-Imbiss („Häppchen“) standen Käse, Schinken und Brot zur Verfügung. Innerhalb der Trinkzeit von einer Stunde wurde gleichmäßig verteilt Alkohol konsumiert. Vergleichsgruppen wurden nicht gebildet. Die zu erreichende „Zielkonzentration“ der Blutalkoholkonzentration lag bei 0,3 Promille, 0,5 Promille oder 1,1 Promille und konnte von jeder Versuchsperson frei gewählt werden. Die Berechnung der einzusetzenden Trinkmenge (je nach Getränk und Konstitution/Körpergewicht/Geschlecht) erfolgte gemäß der Widmark-Formel. Die jeweiligen Trinkmengen, gemessenen Atemalkoholkonzentrationen, später bestimmten Blutalkoholkonzentrationen, Trinkbeobachtungen und Selbstwahrnehmungen wurden protokolliert. Die Blutentnahmen erfolgten kurze Zeit nach Trinkende und wurden bewusst nicht zurückgerechnet.

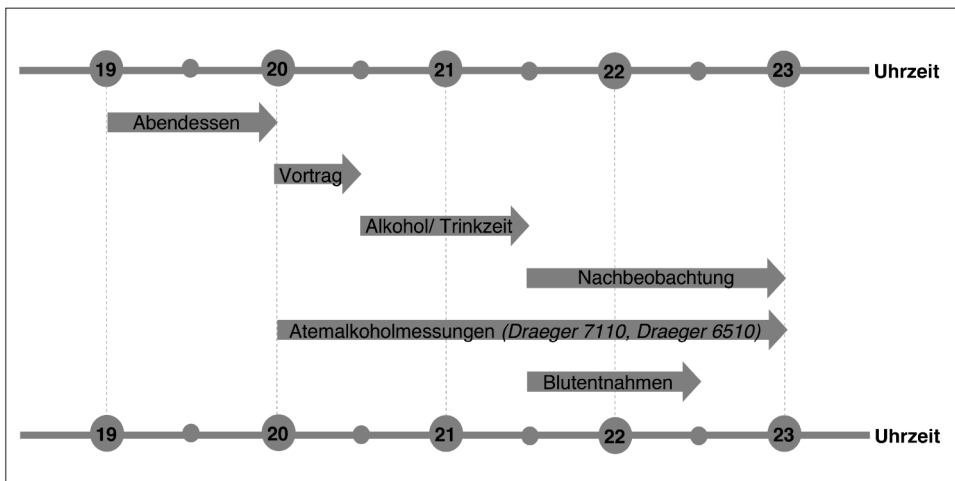


Abb. 1.: Ablauf des Trinktests (betreffend Zeitschema, Alkoholaufnahme, Atemalkoholmessung und Blutalkoholmessung).

Ergebnisse

Die Ergebnisse dieses Trinktests waren sehr einheitlich und erbrachten keine Überraschungen: Alle Testpersonen blieben mit ihrer Blutalkoholkonzentration unter 1,1 Promille, obwohl ausdrücklich auch höhere Blutalkoholkonzentrationen von den Versuchsleitern (bei entsprechendem persönlichen Wunsch der Testpersonen) zugestanden waren. Der Ablauf des Konsums blieb stets im verabredeten Rahmen. Letztlich blieben sämtliche Versuchsteilnehmer im Bereich einer normalen/sozial üblichen Trinkbelastung: Zwischen 0,3 bis 0,8 g Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht pro Stunde.

Die mitgeteilten Selbstbeobachtungen erbrachten zusammengefasst folgende Erkenntnis: Die an der Fortbildungsakademie in Wustrau teilnehmenden Juristen zeigten sich – erwartungsgemäß – als sozial adäquat trinkfreudig, und zwar nahezu lehrbuchmäßig. Keine Person erwies sich als besonders trinkfest. Alle Teilnehmer am Trinktest blieben unter 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration. In keinem Fall kam es zu übermäßigen Ausfallerscheinungen im Sinne von psychischen oder körperlichen Dekompensationen. Es gab auch keine auffälligen vegetativen Reaktionen; z. B. hat niemand erbrochen oder über grö-

bere Übelkeit geklagt. Feststellbar waren die üblichen Reaktionen speziell in der Anflutungsphase des ersten Alkoholkonsums: z. B. zunehmende Lautstärke der Unterhaltung, Rededrang, Heiterkeit, leichte Enthemmung, jedoch keinerlei spannungsgeladene Dispute, keine Aggressivität, kein Streit. Alle Versuchsteilnehmerinnen und -teilnehmer trafen die eindeutige Aussage, dass die unter dieser an sich selbst festgestellten Alkoholwirkung nicht mehr Auto fahren würden. Dies galt auch für die drei Personen, die unter 0,3 Promille Blutalkoholkonzentration entwickelten. Alle diese Juristen wollten auf keinen Fall am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Bei Werten zwischen 0,5 und 1,0 Promille Blutalkoholkonzentration fühlten sich alle Testpersonen relevant angetrunken und eindeutig nicht fahrtüchtig. Andererseits wurde von einigen Versuchspersonen mit einer gewissen Überraschung kommentiert, sie hätten eher nicht damit gerechnet, dass bei derartig „hohem“ Alkoholkonsum als relativ gering empfundene Atemalkoholkonzentrationen bzw. Blutalkoholkonzentrationen resultierten.

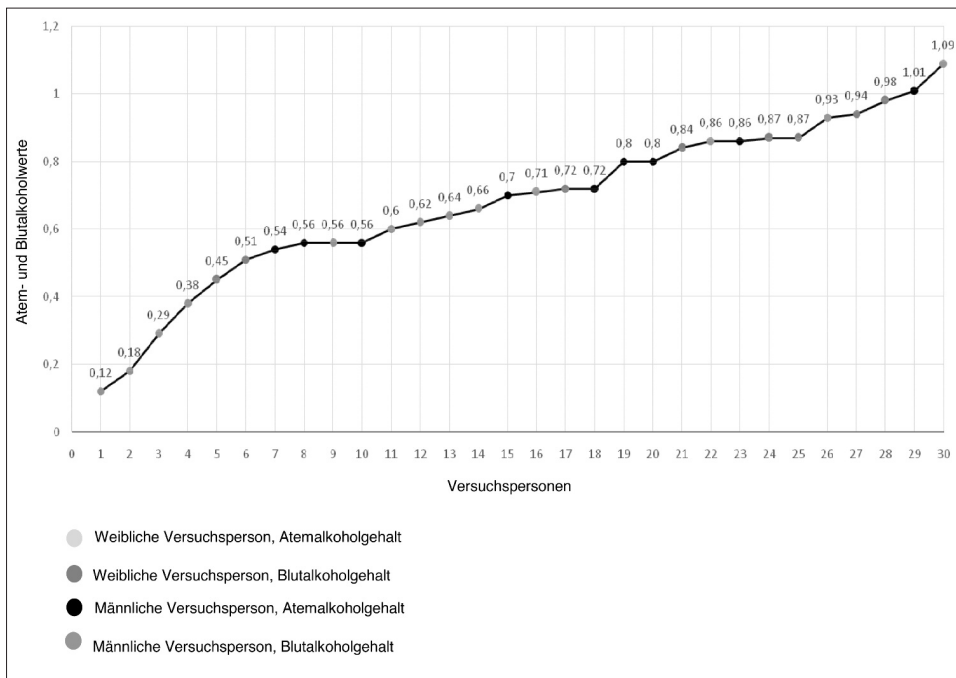


Abb. 2: Verteilung der festgestellten Blut- und Atemalkoholkonzentrationen (n = 30 Versuchspersonen).

Die positiven Erkenntnisse und wichtigen Erfahrungen aus einem derartigen Trinktest (mit Alkoholmessungen, Auswertung, Rückmeldung und Besprechung) wurden von allen Teilnehmern gleichermaßen betont.

Literatur

Jansen, K., Püschel, K., Andresen, H., Edler, C. (2012) Macht heißer Alkohol schneller betrunken? Blutalkohol 49: 125-132

- Kollra, H.G., Kaufmann, T., Seifert, G., Brieler, P. (2015) Standards für „Trinktests“ – Review publizierter Trinkversuche in deutschsprachigen Zeitschriften unter besonderer Berücksichtigung der Versuchsbedingungen. *Blutalkohol* (im Druck)
- Rüdel, E., Bonte, W., Sprung, R., Frauenrath, C. (1981) Anflutungssymptomatik nach exzessivem Trinken. *BA* 18: 326-330
- Schrot, M., Püschel, K., Edler, C. (2010) Berauscht vom Champagnerbad? – Fehlanzeige: Keine Alkoholresorption durch die intakte Haut. *Blutalkohol* 47: 275-281
- Zentgraf, M., Kollra, H.G., Heinemann, A., Seifert, H., Püschel, K., Brieler, P. (2012) Blutalkoholkonzentration und Trinkkultur. – Ergebnisse eines deutsch-russischen Trinktests. *Blutalkohol* 49: 7-19

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

Prof. Dr. Klaus Püschel
Direktor des Instituts für Rechtsmedizin
des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: pueschel@uke.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2014, Vol. 1–51), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 51/2014

und ebenso Vol. 1–50 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

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

Zur Information

94. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 15. bis 19. September 2015 in Leipzig

– Kurzbericht –

Dieses Jahr lud Prof. Dr. JAN DREBLER zur 94. Jahrestagung in die reizvolle Handelsmetropole ein. Anlass war unter anderem das 600-jährige Bestehen der Medizinischen Fakultät der Universität Leipzig; die erste urkundliche Erwähnung von Leipzig jährte sich zum tausendsten Mal, und vor 850 Jahren wurde der alte Grundstein zur Nikolaikirche gelegt, die im Jahre 1989 zum Symbol der friedlichen Revolution wurde. Die Tagung unter dem Leitthema „Rechtsmedizin im Spannungsfeld zwischen Versorgung und Wissenschaft“ fand im architektonisch beeindruckenden, neuen Uni-Campus im Herzen der Stadt statt. Die Eröffnungssitzung im wohlgefüllten Hörsaal begann mit der Prelude No. 5 von Johann Bach. Unmittelbar danach schloss sich das wissenschaftliche Programm mit einer beeindruckenden Anzahl an 102 Vorträgen und 115 Postern an. Wie im letzten Jahr in Greifswald fanden vor der Tagungseröffnung verschiedene Workshops statt, die sich folgenden Themen widmeten: Update der morphologischen und der molekularen Diagnostik; Methamphetamin, dessen Missbrauch in Sachsen eine neue Dimension erreicht hat; Forensic Nursing-Weiterbildung von Pflegefachpersonal, um Gewalt zu erkennen, zu dokumentieren und zu versorgen; Besonderheiten bei der Obduktion von Föten und Neugeborenen; Computergestützte Weichteilrekonstruktion. Sehr gut besucht war die 1,5-stündige Weiterbildungsveranstaltung „Grundlagen der forensischen Toxikologie: rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit“ für angehende Rechtsmediziner/innen, die erstmalig in Leipzig stattfand und aufgrund des außerordentlichen Interesses auf den zukünftigen Tagungen erneut angeboten werden soll. Besondere Höhepunkte des Rahmenprogramms waren der Ausflug ins Leipziger Neuseenland und der sich anschließende Gesellschaftsabend im Barocksaal des Parkschlusses Leipzig mit einem exzellenten Büffet, wunderbarer Jazzmusik und einer funkensprühenden Showeinlage. Das wissenschaftliche Programm umfasste das gesamte Spektrum der Rechtsmedizin mit Beiträgen zur molekularen und forensischen Pathologie, Katastrophenmedizin, Anthropologie, Entomologie, Toxikologie, Bildgebung, Altersdiagnostik und zum Medizinrecht. Besonders ergreifend war der Kurzbericht über strafrechtliche Untersuchungen der Opfer im Rahmen der MH17-Flugzeugkatastrophe durch niederländische Kollegen.

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 25, Heft 4, 2015, auf den Seiten 345 bis 421 nachgelesen werden.

Allein 2014 wurden 101 neue synthetische Drogen auf dem Markt registriert. Es erstaunt daher nicht, dass sich die forensische Toxikologie diesem brennenden Problem zunehmend stellt. HUPPERTZ et al. stellten Designerbenzodiazepine und ihre Stoffwechselpro-

dukte sowie die Detektion über Immunoassays und chromatographische Verfahren vor. FRANZ et al. berichteten über 24 Vergiftungsfälle seit dem Jahr 2014, bei denen hochpotente, synthetische Cannabinoide einer neuen Substanzklasse („Valin-Derivate“) eine Rolle spielten. Der riskante Konsum synthetischer Cannabinoide ist insbesondere unter Jugendlichen verbreitet. Die Arbeitsgruppe um AUWÄRTER befasste sich auch mit dem Nachweis synthetischer Cannabinoide im Haar nach Rauchkonsum. Eine zeitliche Zuordnung der Befunde zum jeweiligen Konsumverhalten war nicht möglich; neben einer Auf-/Einlagerung durch den Rauch wurde auch eine Aufnahme über Hautausscheidungsprodukte angenommen. Ein wesentliches Ergebnis war, dass bei instabilen Drogen der Nachweis von Metaboliten eine Körperpassage nicht zuverlässig belegen kann. Weitere Studien dieser Arbeitsgruppe befassten sich mit dem Metabolismus und der Analyse von MDMB-CHMICA im Urin sowie mit der Erfassung aktuell auf dem Markt befindlicher synthetischer Cannabinoide durch kommerziell erhältliche Immunoassays. Hierbei zeigten sich nicht ausreichende Kreuzreaktivitäten der Antikörper mit der „neuen“ Generation dieser Substanzen. Angesichts der strukturellen Heterogenität synthetischer Cannabinoide können die Ausgangssubstanzen bzw. wesentliche Stoffwechselprodukte nur durch eindeutig identifizierende Analysemethoden wie z.B. LC-MS/MS mit ausreichender Sensitivität erfasst werden. Der Gebrauch des synthetischen Opioids AH-7921 (3,4-Dichlor-N-[(1-dimethylamino)cyclohexyl]benzamid) führte nach BLAAS et al. zu schweren Vergiftungen und teilweise auch zum Tod; die EU hat im September 2014 daher beschlossen, Herstellung und Vertrieb von AH-7921 unter Strafe zu stellen.

Dass auch „alte“ Substanzen in den letzten Jahren wieder häufiger unter den Drogentodesfällen auftauchen, zeigten TRAUER et al. anhand einer Auswertung Methamphetamin-assoziiierter Sektionsfälle in Leipzig und Chemnitz. WÖLLNER et al. fanden bei einer retrospektiven Analyse von Todesfällen nach Amphetamin- oder Ecstasykonsum heraus, dass bei Vorerkrankungen des Herzens bereits geringere Konzentrationen an Psychostimulantien den letalen Verlauf einer Intoxikation begünstigen; Ergebnisse chemisch-toxikologischer Untersuchungen sollten daher nie isoliert, sondern immer unter Berücksichtigung von Obduktions- und histologischen Befunden interpretiert werden. KERNBACH-WIGHTON et al. präsentierten einen ungewöhnlichen Todesfall; die an einer generalisierten Dystonie leidende Patientin beendete nach mehr als 10 Jahren ihre Dauerinfusion mit Pancuroniumbromid, einem Muskelrelaxanz. Dieses erfordert in der Regel eine künstliche Beatmung, gewährte im vorliegenden Fall jedoch ein Höchstmaß an Autonomie und Selbstbestimmung; die Frage nach der Todesursache blieb zwangsläufig offen. SIDLO et al. berichteten über eine Intoxikation mit reinem Coffein. Coffeinvergiftungen sind zwar sehr selten, da Coffein jedoch regelmäßig in postmortalen, biologischen Proben nachweisbar ist, könnte eine Vergiftung leicht „übersehen“ werden. Nach SCHULZ et al. steigt die Zahl der Expositionsfälle an propanolhaltigen Händedesinfektionsmitteln stetig an; in speziellen Einrichtungen wie z.B. Altenpflegeheimen und psychiatrischen Einrichtungen ist das Verhältnis von Nutzen – im Hinblick auf die Hygiene – und Risiko – bei leichter Zugänglichkeit für gefährdete Personen – besonders sorgfältig abzuwägen. WEBER et al. präsentierten einen eher selteneren Fall des Body-Packings von Methamphetamin; die Serumkonzentrationen der beiden Männer erreichten Werte, die ohne medizinische Intervention zwanglos mit einem letalen Intoxikationsverlauf vereinbar gewesen wären. Interessant war auch das Poster von HESS et al. über die berufliche Exposition gegenüber Pflanzenschutzmitteln durch ethnologische Objekte im Museum.

HARTUNG et al. präsentierten die Ergebnisse experimenteller Untersuchungen zur Fahr-sicherheit von Fahrradfahrern unter Cannabiseinfluss unter weitgehend realistischen Fahrbedingungen und begleitenden medizinischen Untersuchungen. Eher grundlagenorientiert war der Vortrag von SCHÄFER et al. zur pharmakokinetischen Modellierung des Serumkonzentrations-Zeit-Verlaufs von Tetrahydrocannabinol (THC) und den beiden synthetischen Cannabinoiden JWH-210 und RCS-4 im Schwein nach intravenöser Applikation. Wesentliche, neue Erkenntnisse ergeben sich aus den toxiko-genetischen Untersuchungen von GASSE et al., die einen wesentlichen Einfluss auf Cannabinoid-Plasmakonzentrationen durch den CYP2C9*3-Polymorphismus zeigen konnten. Damit hat die Genvariation Einfluss auf die Interpretation toxikologischer Ergebnisse. UEBBING et al. fanden bei einer Untersuchung mithilfe der Positronen-Emissions-Tomographie heraus, dass Dronabinol (Tetrahydrocannabinol) in Dosen ab 0,5 mg/kg den Glukosestoffwechsel im Rattenhirn aktiviert; es ergab sich eine Korrelation zwischen der Radioaktivität und den Konzentrationen im Blut. Bisher gibt es nur eine neuere Studie am Menschen, in der ebenfalls ein erhöhter Stoffwechsel gezeigt werden konnte, und zwar in den Hirnregionen, die mit der Bewegungskoordination und der Aufmerksamkeit assoziiert sind.

MÜLLER & MORTSIEFER hielten einen ebenso informativen wie spannenden Vortrag über Blutdoping unter besonderer Berücksichtigung physiologischer Aberrationen körpereigener Parameter und von Nachweisproblemen. Cocainbefunde in Haaren sind aufgrund einer hohen Kontaminationsgefahr zurückhaltend zu interpretieren; hier kann nach MUBHOFF et al. der Nachweis von Hydroxymetaboliten helfen, eine Körperpassage zu belegen. Die Probenaufarbeitung stellt nach wie vor ein Problem bei der Analyse von Haaren dar. FRANZ et al. empfehlen für die Bestimmung von THC, 11-Hydroxy-THC und THC-Carbonsäure im Haar eine alkalische Hydrolyse, die jedoch durch Decarboxylierung von THC-A Säure zu fälschlich erhöhten Werten für THC führen kann. TEMME & DALDRUP stellten Gewebepresssaft für postmortale Untersuchungen als alternatives Material mit geringer Matrixlast und einer Einsatzmöglichkeit wie Urin vor. Zahnhartsubstanz wurde von KLIMA et al. als weiteres, alternatives Material für postmortale Untersuchungen zur Bestimmung von Arzneistoffen und Drogen mit einem vermutlich zwischen Blut und Haar liegenden Nachweisfenster präsentiert. KEGLER et al. untersuchten, warum bestimmte Antidepressiva nach unterschiedlichen Festphasenmikroextraktionen nicht mehr oder nur noch zu einem geringen Anteil nachweisbar waren. Die Bestimmung von Blut/Serum- oder Blut/Plasma-Konzentrationsverteilungsverhältnissen liefert grundlegende Daten für die Beurteilung von Arzneistoffkonzentrationen; KEGLER et al. ermittelten diese für Antidepressiva und Neuroleptika an authentischen Proben.

„Alkohol“ ist ein auf jeder Tagung wiederkehrendes Thema. KEGLER et al. stellten Ergebnisse kontrollierter Trinkversuche vor, einschließlich der Durchführung computergestützter Reaktionstests. Die Beobachtungen aus solchen Trinkversuchen stellen für alle Beteiligten eine wertvolle Erfahrungsbasis hinsichtlich Verhaltensänderungen und objektivierbaren Funktionseinbußen dar. VERHOFF et al. hinterfragten Berechnungen zur Trinkmengenüberprüfung nach der Widmark-Formel durch Auswertung kontrollierter Trinkversuche. Bei Überschreiten eines Zeitraums von 2,5 Stunden kann danach die maximale Trinkmenge, wie üblich, ab Trinkbeginn berechnet werden; für die Berechnung der minimalen Trinkmenge sollte diese die erste Stunde nach Trinkbeginn aussparen. JOKIEL & SKOPP stellten die Synthese und Analyse sowie erste Untersuchungen zum potentiellen Alkoholkonsummarker N-Acetyltaurin im Urin vor. STACHEL & SKOPP untersuchten, ob und

in welchem Ausmaß die enzymatische Bildung der seit vielen Jahren etablierten Marker Ethylglucuronid und Ethylsulfat durch Polyphenole, die in vielen Nahrungsmitteln, aber auch z.B. in Wein und Bier vorkommen, inhibiert wird. Die Auswertung von Trunkenheitsfällen im Seniorenalter durch KIRSCH et al. ergab niedrigere Alkoholkonzentrationen bei auffälligen Fahrern ab 70 Jahren im Vergleich zu denjenigen unter 70 Jahren; Störungen des Gangbildes, des Gleichgewichts und der Koordination standen im Vordergrund.

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
Voßstr. 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de

EU: Straßenverkehrssicherheit 2014

Die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union (EU) nahm 2014 gegenüber 2013 um ca. 1 % ab. Diese Entwicklung folgt auf einen Rückgang um 8 % in den Jahren 2012 und 2013. In allen 28 Mitgliedstaaten der EU sind im Jahr 2014 insgesamt 25.700 Menschen im Straßenverkehr gestorben. Das sind 5.700 weniger als 2010, die angestrebte Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstoten wird damit jedoch nicht erreicht.

In den einzelnen Ländern der EU bestehen immer noch große Unterschiede bei der Zahl tödlicher Verkehrsunfälle. Die durchschnittliche Zahl der Straßenverkehrstoten in der EU für 2014 wird voraussichtlich 51 auf eine Million Einwohner betragen. Die wenigsten Todesopfer im Straßenverkehr weisen mit ca. 30 Verkehrstoten auf eine Million Einwohner die Länder Malta, Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich auf. In Bulgarien, Lettland, Litauen und Rumänien sterben im Straßenverkehr dagegen mehr als 90 Menschen auf eine Million Einwohner.

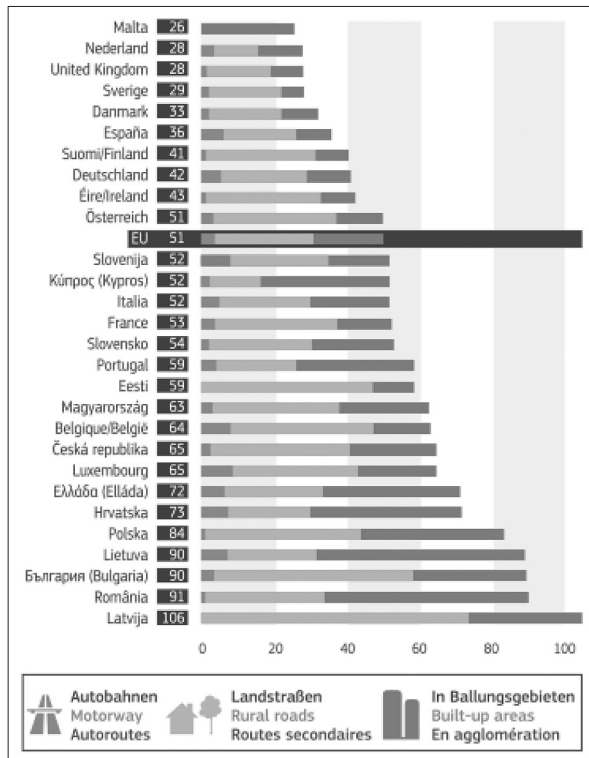


Abb. 1: Anzahl der Verkehrstoten pro Mio. Einwohner (2014).

Dennoch ist in der EU die Zahl der Straßenverkehrstoten seit 2010 um 18,2 % zurückgegangen. In einigen europäischen Staaten hat sich im Laufe der Jahre die Straßenverkehrssicherheit überdurchschnittlich verbessert, insbesondere in Griechenland, Portugal und Spanien. Auch Dänemark, Kroatien, Malta, Zypern, Rumänien, Italien, Slowenien und die Tschechische Republik konnten im Zeitraum 2010-2014 einen über dem EU-Durchschnitt liegenden Rückgang der Straßenverkehrstoten verzeichnen.

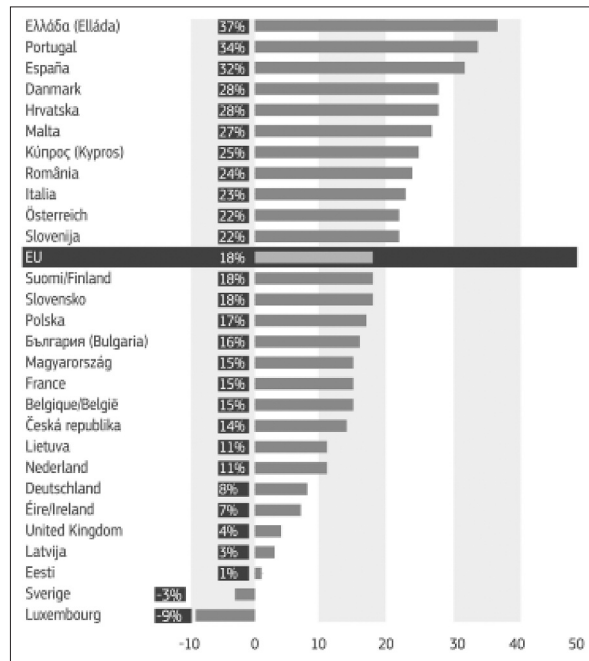


Abb. 2: Rückgang der Straßenverkehrstoten pro Land zwischen 2014 und 2010.

Ziele und Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Um das strategische Ziel einer Halbierung der Zahl der Straßenverkehrstoten im Zeitraum 2010-2020 erreichen zu können, sind weitere Maßnahmen notwendig. Diese erfolgen zumeist auf lokaler oder nationaler Ebene, z. B. durch die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften, Aufklärungskampagnen sowie den Ausbau und die Instandhaltung von Infrastruktur. Rechtsvorschriften und Empfehlungen zu Fragen von gemeinsamem Interesse, z. B. zu den Mindestanforderungen an die technische Fahrzeugüberwachung und zur Harmonisierung technischer Normen, erfolgen auf EU-Ebene.

Die EU-Kommission wird im Herbst 2015 eine Studie zur Bewertung möglicher Maßnahmen zur Verringerung schwerer Verletzungen im Straßenverkehr in Auftrag geben. Ferner wird sie die Vorschriften für die Schulung und Qualifikation von Berufskraftfahrern überprüfen. Ein entsprechender Vorschlag wird voraussichtlich vor Ende 2016 angenommen werden. Schließlich wird die Kommission den EU-Rahmen für das Sicherheitsmanagement für die Infrastruktur überprüfen. Ein entsprechender Vorschlag dürfte bis Ende 2016 verabschiedet werden.

(Aus „Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020“, European Commission, DG MOVE, Unit C4: Road safety, May 2015 und „Straßenverkehrssicherheit 2014“, Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, vom 10. Juni 2015)

Anmerkung der Schriftleitung: Im September 2015 haben sich die Abgeordneten des Europäischen Parlamentes erneut für ein gesamteuropäisches Ziel in der Ver-

kehrssicherheit ausgesprochen. Sie forderten eine langfristige Politik für eine deutliche Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten bis zum Jahr 2020. In einer Pressemitteilung des European Transport Safety Council, ETSC, vom 9. September 2015, heißt es dazu:

The European Parliament has reiterated calls for a pan-European target to cut serious road injuries. In a vote today on a review of European transport policy since 2011, MEPs called for, “the swift adoption of a 2020 target of a 40 % reduction in the number of people seriously injured, accompanied by a fully fledged EU strategy.”

Since 2010 the number of people seriously injured on EU roads has been reduced by just 1.6 %, compared to an 18 % decrease in the number of road deaths. Last year the numbers actually went up, by more than 3 % compared to the previous year, with at least 203,500 people suffering life-changing injuries. ETSC has long argued for the need for a separate pan-European target to reduce serious road injuries, to complement the targets that have been in place since 2001 to reduce deaths.

The European Commission has been committed to introducing such a target since 2010. Two years ago, the crucial common definition of the types of injuries to be recorded and tracked was approved. A target was finally expected to be set in the first half of 2015, having been promised ‘shortly’ in a Commission press release of 24 March 2015.

But the European Commission backtracked, and it is now unclear when the target will be set. ETSC has joined with more than 70 experts and representatives of road safety organisations and victims groups from across Europe together with 12 members of the European Parliament in a letter to President Jean-Claude Juncker urging him to adopt the overdue target.

Later this month, the United Nations will adopt a set of sustainable development goals including a target to cut road deaths and injuries by half by 2020. The target will also apply to all member states of the EU.

Antonio Avenoso, Executive Director of ETSC said:

“Today’s vote, combined with the bold new targets to be agreed by the UN at the end of September should give new impetus to the Commission to come forward with an EU serious road injury target and measures to meet it by the end of this year.

“Serious injuries in road collisions are a terrible burden on more than 200,000 people every year, and must be addressed. Setting a target will send the political signal needed to start getting the numbers down significantly.”

Fahrerlaubnismaßnahmen 2014 – Deutschland, Schweiz –

Deutschland*)

Im Jahr 2014 wurden rund 578.000 Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen ausgesprochen. Darin enthalten sind rund 25.000 Verzichte auf die Fahrerlaubnis, auch gewählt zur Strafminderung im Rahmen eines Entziehungsverfahrens. In fast 100.000 Fällen wurden Fahrerlaubnisse entzogen, über 400.000 Fahrverbote wurden verhängt. Das Fahrverbot, mit einer Dauer von einem bis zu drei Monaten, betraf somit 70 Prozent aller Maßnahmen.

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2014						
Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
99.782	10.874	23.795	401.785	16.502	25.242	577.980

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2014 und 2013 nach entscheidender Stelle und Veränderung gegenüber 2013 in Prozent			
Entscheidende Stelle	Jahr 2014	Jahr 2013	Veränderung in %
Entscheidungen durch Gerichte	129.461	133.948	-3,3
Entscheidungen durch Bußgeldbehörden	358.753	361.218	-0,7
Entscheidungen durch Fahrerlaubnisbehörden	64.524	67.185	-4,0

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Gerichte und Bußgeldbehörden im Jahr 2014 nach ausgewählten Gründen der Maßnahme und Unfallbeteiligung				
Entscheidende Stelle und ausgewählte Gründe der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote
Gerichte und Bußgeldbehörden insgesamt	59.149	7.664	23.795	397.606
und zwar Verkehrsverstöße in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen	52.528	6.748	9.342	72.404

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Fahrerlaubnisbehörden im Jahr 2014 nach Grund der Maßnahme				
Grund der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Verbote, Fahrzeuge oder Tiere zu führen	Versagungen
Charakterliche Mängel aufgrund Neigung zu Trunk-, Arzneimittel- oder Rauschgiftsucht	20.502	2.212	2.835	3.673
Charakterliche Mängel aufgrund schwerer oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	721	35	16	999
Körperliche Mängel	1.020	10	25	139
Geistige Mängel	634	7	20	81
Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Punktsystem nicht nachgekommen	1.498	76	X	18
Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Fahrerlaubnis auf Probe nicht nachgekommen	3.850	15	X	60

*) Auszug aus Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) vom 22. Mai 2015.

Eignungsgutachten nicht beigebracht	6.326	456	1.915	9.325
Zum Vergleich: Insgesamt	40.633	3.210	4.179	16.502

Schweiz)**

Das schweizerische Bundesamt für Straßen (ASTRA) hat seine jährliche Statistik über Administrativmaßnahmen (ADMAS) für 2014 veröffentlicht.

Gesamtübersicht der registrierten Maßnahmen						
Total	Verwarnungen	Entzüge	Verweigerungen	Aberkennungen	Fahrverbote	Aufhebung
193.825	62.918	84.127	3.670	19.872	233	17.255

Maßnahmen nach Gründen			
Grund	Entzüge	Verwarnungen	Aberkennungen
Angetrunkenheit	15.781	6.287	2.127
Nichteignung (Charakter)	1.334	15	78
Nichteignung (psychisch/Leistungsmäßig)	418	2	17
Nichteignung (Krankheit/Gebrechen)	4.794	5	74
Alkoholabhängigkeit/-missbrauch	1.958	5	139
Vereitelung der Blutprobe	653	2	66
Fahrnfähigkeit (Drogeneinfluss)	4.019	3	472
Drogensucht	3.171	7	699
Vereitelung der Atemprobe	193	1	31
Vereitelung des Drogenschnelltests	14	0	7
Fahrnfähigkeit (Medikamenteneinfluss)	370	1	22

**) Auszug aus dem ASTRA DWH ADMAS Gesamtbericht, D. Version, vom 02.01.2015, aktualisiert am 19.02.2015.

Expertenkommission fordert Abschaffung des Richtervorbehaltes im Bereich der Straßenverkehrsdelikte^{*)}

Die Expertenkommission zur Reform des Strafprozessrechts hat am 13. Oktober 2015 im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz ihren Abschlussbericht an Bundesminister HEIKO MAAS übergeben. Innerhalb eines Jahres erarbeitete die Expertenkommission aus Vertretern der Wissenschaft, der juristischen Praxis sowie aus den Landesjustizverwaltungen, dem Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) ihren Abschlussbericht.

Im Rahmen der Übergabe dankte Bundesjustizminister HEIKO MAAS den Experten für ihre überaus engagierte Arbeit und den nun vorgelegten Abschlussbericht. „Der Bericht enthält eine Reihe von guten und hilfreichen Empfehlungen für unsere weitere Arbeit. Wir werden uns die unterschiedlichen Vorschläge zu den einzelnen Themenfelder sehr sorgsam ansehen und prüfen, in welcher Form wir den Empfehlungen nachkommen werden“, sagte MAAS.

„Klar ist“, so MAAS weiter, „Effektivität und Praxistauglichkeit bedeutet etwas anderes als „Verfahrensbeschleunigung um jeden Preis“ oder gar „Abbau von Verfahrensrechten“. Es ist gut, dass die Kommission ein besonderes Augenmerk auch auf die Verbesserung der Kommunikation, Dokumentation und Transparenz im Strafverfahren gelegt hat. Denn Kommunikation und Transparenz sind wichtige Bausteine für eine moderne Verfahrensordnung. Eine offene, kommunikative und zeitgemäß dokumentierte Verhandlung kann Konflikte und Missverständnisse in der Hauptverhandlung verringern. Sie kann darüber hinaus eine bessere Strukturierung und eine Konzentration der Hauptverhandlung ermöglichen. Das beschleunigt nicht nur das Verfahren, sondern setzt die Verfahrensbeteiligten in den Stand, ihre Rechte gezielter wahrzunehmen. Unser Ziel ist es, zeitnah einen Gesetzentwurf zur Reform der Strafprozessordnung in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen.“

Hintergrund

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode war vereinbart worden, das „allgemeine Strafverfahren und das Jugendstrafverfahren unter Wahrung rechtsstaatlicher Grundsätze effektiver und praxistauglicher auszugestalten. Dazu wird eine Expertenkommission bis zur Mitte dieser Wahlperiode Vorschläge erarbeiten.“

Vor diesem Hintergrund hat Bundesminister HEIKO MAAS im Juli 2014 die Expertenkommission zur effektiveren und praxistauglicheren Ausgestaltung des allgemeinen Strafverfahrens und des Jugendstrafverfahrens einberufen. Der Expertenkommission gehörten Vertreter der Wissenschaft und der juristischen Praxis sowie Experten aus den Landesjustizverwaltungen, dem Bundesministerium des Innern und dem BMJV an.

Von Juli 2014 bis September 2015 ist die Expertenkommission zu acht Sitzungen im BMJV zusammengetroffen. Die Expertenkommission hat selbstbestimmt und im Rahmen ihres Auftrags frei von inhaltlichen Vorgaben gearbeitet.

^{*)} Bericht der Expertenkommission zur effektiveren und praxistauglicheren Ausgestaltung des allgemeinen Strafverfahrens und des jugendgerichtlichen Verfahrens, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV), Oktober 2015.

Auf der Grundlage ihrer Beratungen hat die Expertenkommission in ihrem nunmehr vorgelegten Abschlussbericht 50 Empfehlungen formuliert und begründet, die das Strafverfahren effektiver und praxistauglicher machen sollen. Den Empfehlungen der Expertenkommission liegt die Überzeugung zugrunde, dass eine Effektivierung und Steigerung der Praxistauglichkeit des Verfahrens durch Beschleunigungen und Verfahrensvereinfachungen erfolgen muss. Dabei sind stets die Rechte aller Verfahrensbeteiligten zu wahren. Und sie müssen dem Ziel des Strafverfahrens dienen, nämlich der bestmöglichen Wahrheitsfindung.

Bei den Empfehlungen handelt es sich – getrennt nach Verfahrensabschnitten – u. a. um folgende:

Ermittlungsverfahren

- Abschaffung des Richtervorbehalts für Blutprobenentnahmen im Bereich der Straßenverkehrsdelikte; Übergang der regelmäßige Anordnungsbefugnis auf die Staatsanwaltschaft

(Aus einer Mitteilung des Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, BMJV, vom 13. Oktober 2015)

Auszug aus dem Bericht der Expertenkommission:

3.3 Abschaffung des Richtervorbehalts für Blutprobenentnahmen in § 81a Absatz 2 StPO

Der Richtervorbehalt bei Blutprobenentnahmen sollte im Bereich der Straßenverkehrsdelikte abgeschafft werden. Die regelmäßige Anordnungsbefugnis sollte auf die Staatsanwaltschaft übergehen.

Begründung

§ 81a StPO regelt die Voraussetzungen einer körperlichen Untersuchung des Beschuldigten. Die Vorschrift erlaubt insbesondere Eingriffe in das durch Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG geschützte Recht auf körperliche Unversehrtheit und verpflichtet den Beschuldigten zur Duldung von Untersuchungen, die der Aufklärung der Tat oder der Auffindung von Beweismitteln dienen. Gemäß § 81a Absatz 2 StPO steht die Anordnung dem Richter, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen zu. Die Entnahme einer Blutprobe zur Ermittlung des Blutalkoholgehalts oder der Konzentration anderer berauschender Mittel zur Ermittlung der Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr stellt in der Praxis den Hauptanwendungsfall des § 81a StPO dar. Auch hier steht die Anordnung der Maßnahme grundsätzlich dem Richter zu. Die Annahme einer Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung unterliegt strengen Anforderungen. Nach einer (Kammer-) Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts sind die für die Annahme von Gefahr im Verzug bei Durchsuchungen entwickelten Grundsätze auf § 81a Absatz 2 StPO zu übertragen. Um ein faktisches Leerlaufen des Richtervorbehalts zu vermeiden, haben die Strafverfolgungsbehörden auch in Eilfällen daher zunächst zu versuchen, die Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen. Eine Gefährdung des Untersuchungserfolges muss mit einzelfallbezogenen Tatsachen begründet werden, die in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist (vgl. BVerfGK 10, 270 ff.).

Die Expertenkommission empfiehlt, den Richtervorbehalt bei Blutprobenentnahmen im Bereich der Straßenverkehrsdelikte abzuschaffen und die regelmäßige Anordnungsbefugnis auf die Staatsanwaltschaft zu übertragen.

Gegen eine Abschaffung des Richtervorbehalts wird zwar angeführt, dass der Sinn und Zweck eines Richtervorbehalts gerade darin bestehe, vorbeugenden Rechtsschutz zu gewährleisten. Bei beweisichernden Grundrechtseingriffen sei ein vorbeugender Rechtsschutz notwendig, weil der Betroffene durch diese Maßnahmen in doppelter Hinsicht belastet werde. Einerseits sei er dem Eingriff an sich ausgesetzt und zum anderen riskiere er Konsequenzen, insbesondere die auf das Beweismittel gestützte Verurteilung. Die aus dieser Doppelbelastung resultierende besondere Schutzbedürftigkeit führe dazu, dass der Gesetzgeber aufgrund des im Grundgesetz veran-

kerten Fairnessprinzips grundsätzlich verpflichtet sei, Beweis sichernde strafprozessuale Eingriffsbefugnisse mit Richtervorbehalten auszugestalten. Nur auf diese Weise könne die im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren bestehende strukturelle Überlegenheit der Strafverfolgungsbehörden gegenüber dem Beschuldigten kompensiert werden. Auch werde dem Beschuldigten oder Betroffenen regelmäßig vor dem Eingriff kein rechtliches Gehör gewährt. Der Ermittlungsrichter sei vor diesem Hintergrund als „neutraler Wächter“ zur präventiven Kontrolle berufen. Unabhängig davon, ob diese Wächterfunktion in der Praxis effektiv umgesetzt werden könne, stelle ihre Existenz bei zahlreichen Eingriffen, die in die Rechte und Lebensverhältnisse der Betroffenen hineinwirken, ihre rechtliche Legitimation dar. Auch die Eilbedürftigkeit könne kein entscheidendes Kriterium für die Abschaffung eines Richtervorbehaltes sein, weil es nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts Aufgabe der Gerichte sei, ihre Erreichbarkeit im Regelfall auch außerhalb der Dienstzeiten zu gewährleisten.

Demgegenüber ist zu berücksichtigen, dass eine vorherige richterliche Kontrolle nur bei besonders schweren Grundrechtseingriffen im Grundgesetz vorgeschrieben und verfassungsrechtlich geboten ist. Die körperliche Untersuchung des Beschuldigten erreicht diese Eingriffstiefe – anders als etwa die Freiheitsentziehung oder die Durchsuchung von Wohnungen – regelmäßig nicht. Der Richtervorbehalt für Blutprobenentnahmen ist folglich nach dem Grundgesetz nicht zwingend geboten. Die sachgerecht durch einen Arzt vorgenommene Entnahme einer Blutprobe ist weitgehend schmerzfrei und stellt nur einen geringfügigen Eingriff dar. Mit der durch die Einholung einer richterlichen Entscheidung verbundenen zeitlichen Verzögerung kann häufig sogar ein weitergehender Grundrechtseingriff als durch den eigentlichen körperlichen Eingriff verbunden sein, weil der Beschuldigte in diesem Zeitraum regelmäßig festgehalten werden muss. Die Blutprobenentnahme wird auch nicht jeder richterlichen Kontrolle vollständig entzogen. Der Betroffene hat wie bei jeder anderen Ermittlungsmaßnahme die Möglichkeit, nachträglichen Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen. Im Zweifel kann der Beschuldigte eine etwaige Rechtsbeeinträchtigung durch eine nachträgliche richterliche Überprüfung ebenso effektiv oder aufgrund der wegfallenden Eilbedürftigkeit und der verbesserten Tatsachengrundlage sogar besser durchsetzen als durch eine vorgeschaltete Überprüfung im Rahmen eines Richtervorbehalts.

Eine effektive Strafverfolgung erfordert insbesondere von alkoholisierten oder unter Betäubungsmittel einfluss stehenden Fahrzeugführern eine möglichst umgehende Entscheidung über die Entnahme einer Blutprobe, ansonsten droht ein Verlust des Beweismittels durch den Abbau der berauschenden Substanzen im Blut. Der Richter ist somit regelmäßig auf die Feststellungen des Staatsanwalts oder Polizeibeamten vor Ort angewiesen. Eine Vorlage der Ermittlungsakten, die im Zeitpunkt der Maßnahme häufig noch nicht erstellt sind, ist in diesen Fällen in aller Regel nicht möglich. Die richterliche Anordnung ergeht daher allein aufgrund telefonisch mitgeteilter Informationen, ohne dass der für die Anordnung zuständige Richter die Angaben der Polizeibeamten vor Ort, die sich häufig auf das Vorliegen von Alkoholgeruch, Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern beziehen, verlässlich nachprüfen kann. Mangels hinreichender eigenständiger Informationsgrundlage stellt der Richtervorbehalt in § 81a StPO bei Blutprobenentnahmen zum Zwecke des Nachweises von Alkohol oder anderen berauschenden Substanzen im Bereich der Straßenverkehrsdelikte kein „Mehr“ an Rechtsstaatlichkeit für den Betroffenen dar.

Überdies wird eine vorbeugende Kontrolle durch eine neutrale Instanz auch durch die Staatsanwaltschaft gewährleistet, auf die nach dem Vorschlag der Expertenkommission die Anordnungscompetenz übertragen werden soll. Für Konstellationen, in denen die Staatsanwaltschaft nicht sofort erreicht werden kann, soll daneben die Eilkompetenz der Polizei bestehen bleiben. Diese hat die Gefährdung des Untersuchungszwecks und die Nichterreichbarkeit der Staatsanwaltschaft nach den bisher in der Rechtsprechung aufgestellten Maßstäben zu dokumentieren. Die Anordnung durch die Polizei wegen der Gefährdung des Untersuchungszwecks wird danach auf sehr wenige Ausnahmefälle beschränkt bleiben, weil die Staatsanwaltschaften in der Praxis durchgängige Bereitschaftsdienste eingerichtet haben.

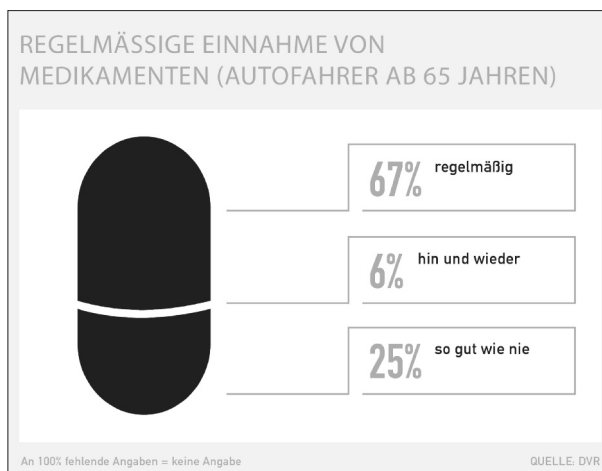
Gegenstand der Erörterungen war auch der Vorschlag, bei einer Streichung des Richtervorbehalts statt einer Übertragung der vorrangigen Anordnungsbefugnis vom Gericht auf die Staatsanwaltschaft eine gleichrangige Anordnungscompetenz der Staatsanwaltschaft und ihrer Ermittlungspersonen vorzusehen. Dafür spreche, dass der befaste Staatsanwalt in aller Regel ebenso wenig vor Ort sein werde wie bislang der Richter und dementsprechend gleichermaßen über keine eigenständige Informationsgrundlage verfüge. Zudem drohten durch die zusätzliche Einschaltung der Staatsanwaltschaft vermeidbare Verzögerungen, die im Einzelfall zu einem Beweismittelverlust führen könnten. Schließlich gelte es, das Verhältnis zum Bußgeldverfahren im Blick zu behalten, in dem sich eine Anordnungscompetenz der Staatsanwaltschaft als Fremdkörper erweise und eine eigenständige Anordnungscompetenz der Polizei zu einem Wertungswiderspruch gegenüber der Strafprozessordnung führen würde.

Die Expertenkommission spricht sich gegen diesen Alternativvorschlag aus, weil durch die Einschaltung der Staatsanwaltschaft eine zusätzliche Kontrollinstanz erhalten bleibt und die Sachleitungsbefugnis der Staatsanwaltschaft gestärkt wird.

Zudem wurde erörtert, den Entfall der Richtervorbehalte für eine Blutprobenentnahme nicht nur auf Straßenverkehrsdelikte zu beschränken. Die Argumente der geringen Eingriffstiefe und der Sachverhaltsferne des Ermittlungsrichters gelten auch für andere Tatvorwürfe, in denen dem Beschuldigten eine tatzzeitnahe Blutprobe zur späteren Feststellung der Schuldbeeinträchtigung entnommen wird. Der Bereich der Straßenverkehrsdelikte stellt jedoch den praktisch häufigsten Anwendungsbereich der Blutprobenentnahme dar.

forsa-Umfrage: Medikamentenkonsument bei älteren Autofahrern

Eine aktuelle forsa-Umfrage*) im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) im Rahmen der neuen Kampagne „Aktion Schulterblick“ zeigt: 67 Prozent aller Autofahrerinnen und Autofahrer ab 65 Jahre nehmen regelmäßig Medikamente ein. Bei den über 75-Jährigen sind es sogar 77 Prozent.

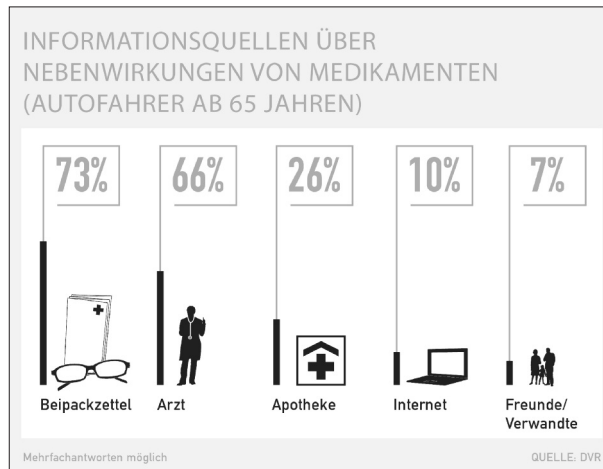


Grafik 1: Regelmäßige Einnahmen von Medikamenten.

Nach eigenen Angaben ist ein Großteil der älteren Autofahrerinnen und Autofahrer, die Medikamente einnehmen, über mögliche Nebenwirkungen gut informiert. 89 Prozent informieren sich darüber, ob ihre Arzneien die eigene Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, nur jeder Zehnte (11 Prozent) tut dies nicht.

Der Arzt ist dabei jedoch nicht Informationsquelle Nummer eins. Fast drei Viertel (73 Prozent) der betroffenen Autofahrerinnen und Autofahrer lesen den Beipackzettel. Mit ihrer Ärztin oder Arzt sprechen zwei Drittel (66 Prozent). Und jeder Vierte fragt den Apotheker (26 Prozent). „Den Beipackzettel zu studieren, reicht in vielen Fällen nicht aus“, sagt BURKHARD GERKENS, Referent für Ältere Verkehrsteilnehmer beim DVR. „Gerade bei älteren Patienten, die mehrere Arzneimittel gleichzeitig einnehmen, ist unbedingt Vorsicht geboten. Der Medikamentencocktail kann unberechenbare Nebenwirkungen entfalten. Ohne ärztliche Beratung sollte man sich in diesem Fall nicht ans Steuer setzen.“ Passiere ein Unfall, riskierten die Betroffenen ihren Versicherungsschutz.

*) forsa-Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, 1.001 Autofahrerinnen und Autofahrer ab 65 Jahre, August 2015.



Grafik 2: Informationsquellen über Nebenwirkungen.

Nur 19 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer ab 65 Jahre haben ihre Hausärztin oder ihren Hausarzt bereits einmal darauf angesprochen, ob sich ihr Gesundheitszustand auf ihre Fahrtüchtigkeit auswirkt. Kein Wunder, denn knapp zwei Drittel der Befragten sind von den eigenen Fähigkeiten am Steuer überzeugt. So bewerten elf Prozent ihre persönlichen Fahrkünste mit einer Eins, 54 Prozent geben sich die Note Zwei.

Drei Viertel (74 Prozent) der Autofahrerinnen und Autofahrer wären jedoch bereit, ihre persönliche Fahrfitness auf den Prüfstand zu stellen, falls sie selbst merken, dass sie ihr Auto nicht mehr sicher beherrschen. 64 Prozent würden darüber nachdenken, wenn Familie oder Freunde sie auf Probleme beim Fahren hinweisen – und für 63 Prozent wäre ein schwerer Autounfall ein Grund, das zu tun.

„Noch bevor Probleme auftreten, sollten ältere Autofahrerinnen und Autofahrer regelmäßig ihre Fahrtüchtigkeit prüfen lassen. Langjährige Erfahrung am Steuer kommt der Sicherheit im Straßenverkehr zwar zugute. Im Alter steigt jedoch das Unfallrisiko deutlich an – nicht zuletzt durch Krankheiten“, sagt DVR-Präsident Dr. WALTER EICHENDORF. Der allgemeine Check bei der Hausärztin oder beim Hausarzt, den jeder ab 35 alle zwei Jahre durchführen lassen kann, sei ein guter Anlass, um das Thema Fahrtüchtigkeit anzusprechen. Um die Fahrfitness zu beurteilen, sollten Hör- und Sehvermögen, Reaktionsgeschwindigkeit, Beweglichkeit sowie Herz, Leber und Nervensystem untersucht werden.

Um so lange wie möglich sicher mobil zu sein, empfiehlt es sich, die persönlichen Fahrfähigkeiten von Zeit zu Zeit aufzufrischen und zu trainieren – etwa durch einige Fahrstunden oder ein Fahrsicherheitstraining – und sein Verhalten entsprechend anzupassen. „Mobil zu sein, bedeutet gerade im Alter ein Stück Lebensqualität. Wer sicher unterwegs sein will, sollte darüber nachdenken, zumindest in bestimmten Situationen den Wagen stehen zu lassen“, so Prof. Dr. Dr. h. c. URSULA LEHR, Geschäftsführender Vorstand der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO).

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 13. Oktober 2015 und der forsa-Umfrage)

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

– Ankündigung –

Der Verein „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.“ veranstaltet vom 27. bis 29. Januar 2016 den 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Dazu sind alle eingeladen, die dem Verkehrsrecht und den angrenzenden Wissenschaften verbunden sind.

Zum 54. Male steht der Kongress als inzwischen bedeutendste Veranstaltung seiner Art im Dienste des Verkehrsrechts. Er hat sich kontinuierlich zu einem national und international anerkannten Forum für Fragen des Verkehrsrechts, der Verkehrspolitik, der Verkehrsmedizin, der Verkehrspsychologie und der Verkehrstechnik entwickelt.

Es werden wiederum Themen von aktueller Bedeutung für Gesetzgebung, Rechtsprechung, Rechtsberatung, Verwaltung und Versicherungswirtschaft sowie für die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer diskutiert. Die hochkarätige Besetzung der acht Arbeitskreise verspricht interessante und ertragreiche Diskussionen.

Die Arbeitskreise

AK I (Leitung: CIERNIAK): „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsrecht

- Ist die Atemalkoholanalyse reif für das Verkehrsstrafrecht?
- Neue wissenschaftliche Erkenntnisse?
- Richtervorbehalt

Referenten: DE VRIES, MÜBHOFF, WENDT

AK II (Leitung: DALDRUP): MPU unter 1,6 Promille?

- Stand der Wissenschaft?
- Eignungsbegründung und Eignungszweifel aus Praxissicht
- Alkohol Interlock als milderes Mittel?

Referenten: DEVOL, DRONKOVIC, KALUS

AK III (Leitung: FREYMANN): Schadensersatz und Steuer

- Besteuerung von Erwerbsschadensersatz bei Personenschäden
- Reformbedarf bei der Besteuerung von Verdienstaufalleistungen des Schädigers?

Referenten: DABITZ, JAHNKE, SCHAH SEDI

AK IV (Leitung: HEBLER): Die Beschleunigung des Verkehrsprozess

- Organisatorische Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Verfahrensbeschleunigung (Spezialisierung, Aus- und Fortbildung)
- Verfahrensbeschleunigung aus richterlicher Sicht
- Verfahrensbeschleunigung aus anwaltlicher Sicht

Referenten: DÖTSCH, SCHOBEL, WALTER

-
- AK V (Leitung: LÜHMANN):** **Neues Mess- und Eichwesen: Ausverkauf der Messsicherheit?**
- Konformität, Eichung und Zulassung von Messgeräten nach neuem Recht
 - Auswirkungen auf die Rechtsprechung zum „Standardisierten Messverfahren“
 - Nachvollziehbarkeit und Sicherheit der Messergebnisse
- Referenten: KÄRGER, MÄRTENS, ROTHFUß
- AK VI (Leitung: GREGER):** **Dashcam**
- (Un)zulässiges Beweismittel im Zivil- und Strafverfahren
 - Wahrheitsfindung contra Persönlichkeitsrecht
 - Täter- oder Opferschutz?
- Referenten: HEBERLEIN, LOHSE, NIEHAUS, NUGEL
- AK VII (Leitung: DAUER):** **Reform des Fahrlehrerrechts**
- Modernisierung, Entbürokratisierung, Deregulierung ohne Qualitätsverlust?
 - Ein Gewinn für Ausbildung und Verkehrssicherheit?
 - Kooperationsmöglichkeiten für Fahrschulen
- Referenten: JASER, KIRSCHNER, LEUTNER
- AK VIII (Leitung: EHLERS):** **Mega-Containerschiffe: Immer größer – aber auch sicher?**
- Entwicklung der Schiffsgrößen, Ladungssicherung
 - Sicherheit im Verkehr, speziell in der Revierfahrt
 - Unfallmanagement
- Referenten: HOFFMANN, LÜCKERT, MONSEES
- Anfragen an:** Deutscher Verkehrsgerichtstag
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.
Baron-Voght-Straße 106a
22607 Hamburg
 - Mo. bis Fr.: 09:00 bis 12:00 Uhr
 - Tel.: 040/89 38 89
 - Fax: 040/89 32 92
 - E-Mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de
- Anmeldung und weitere Informationen unter:** <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de>

Laudatio

Laudatio für die Aktion „BOB“



anlässlich der Verleihung der „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold am 9. Oktober 2015

– Auszug –

Sehr geehrte BOB-Aktivistinnen,
der Vorstand des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) hat beschlossen, in diesem Jahr Neuland zu betreten und keine Einzelperson, sondern eine Initiative für ihre erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit mit der „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold auszuzeichnen, die Aktion BOB.

Was ist BOB? Die Grundidee der Aktion ist schon ca. 90 Jahre alt. Ausgehend von ihrer Entstehung in Skandinavien hat sie in den USA unter dem Begriff „Designated Driver“, also im übertragenen Sinn des ausgewählten Fahrers, starke Verbreitung erfahren. Belgien hat 1995 diesem ausgewählten Fahrer den Namen „BOB“ gegeben und ihm damit ein sympathisches Gesicht verliehen. BOB ist diejenige Person einer Gruppe junger Menschen, die nach Absprache keinen Alkohol trinkt und sich sowie seine Beifahrer sicher nach Hause bringt. Er oder sie übernimmt Verantwortung, nach außen dokumentiert durch einen gelben Schlüsselanhänger und erhält in den an der Initiative teilnehmenden Gaststätten, Kneipen oder Diskotheken dafür ein alkoholfreies Getränk gratis. BOB ist also keine Abkürzung, sondern ein Synonym für bewusst praktizierte Verantwortungsübernahme beim

Autofahren und Feiern mit Freunden. BOB ist jede Person, die beim Zusammentreffen von Fahren und Alkohol Konsumverzicht übt, Verantwortung für alle Mitfahrer übernimmt und sie sicher nach Hause bringt. Wer BOB-Sein praktiziert, zeigt damit auch eine ausgeprägte soziale Kompetenz.

Wirkungsvolle Prävention muss nachhaltig sein und auf eine dauerhafte positive Änderung der Einstellung ausgerichtet sein. Zudem sollten sicherheitsorientierte Alternativen zu unfallgeneigten Verhaltensweisen angeboten werden. Im Gegensatz zu vielen anderen Präventionskampagnen gegen Alkohol im Straßenverkehr erfüllt die Aktion BOB diese Bedingungen voll und ganz. Der erhobene Zeigefinger, Crashvideos oder Schockfotos, Sanktionsdrohungen u. ä. sind bei BOB tabu. BOB ermöglicht für alle Beteiligten eine einfache und akzeptable Lösung für den Interessenkonflikt zwischen Fahren und Trinken bei der Freizeitmobilität.

Besondere Bedeutung wird bei der Aktion BOB auf die Ansprache der primären Zielgruppe „Junge Fahrer“ gelegt. Diese erfolgt auf der Werteebene, d. h. unter Berücksichtigung der Fragestellung „Was ist jungen Menschen wichtig?“ Die Antwort hierauf gibt uns die Shell-Studie „Jugend 2010“. „Gute Freunde haben“ und „verantwortlich handeln“ belegen mit 97 bzw. 90 Prozent die vorderen Plätze. Eine Ansprache, die diese Einstellungen der jungen Menschen mit der Sicherheitsbotschaft verknüpft, garantiert hohe Akzeptanz und vermeidet Ausweichreaktionen. Denn: Für die Freunde übernimmt man auch gerne Verantwortung. Beim gemeinsamen Feiern und Fahren kann dies dadurch erfolgen, dass man sich als BOB erklärt, alkoholfrei bleibt und die Freunde sicher nach Hause fährt.

In Belgien und den angrenzenden Staaten ist BOB in den folgenden Jahren außerordentlich populär, auf belgisch „bobulär“, geworden.

Nach Deutschland kam BOB im Jahre 2007 auf Initiative des Polizeipräsidiiums Mittelhessen. Eine dort durchgeführte Evaluation ergab einen eindeutigen Rückgang der Unfälle unter Alkoholeinfluss bei den jungen Kraftfahrern, die an der Aktion teilnahmen, gegenüber Nichtteilnehmern. Inzwischen existieren sieben BOB-Initiativen in Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Die beiden thüringischen BOB-Initiativen in Eichsfeld und Eisenach bestehen leider nicht mehr. Aber die heutige Verleihung könnte unseres Erachtens ein Anstoß für die Wiederaufnahme des BOB-Gedankens hier in Thüringen und natürlich auch in allen anderen Bundesländern sein.

Die Initiative ist auf eine umfassende gesamtgesellschaftliche Aufmerksamkeit angewiesen. BOB rekrutiert daher möglichst viele Institutionen, Unternehmen und Einzelpersonen für die ideelle und materielle Unterstützung der lokalen und regionalen BOB-Aktionen. Besonders wichtige Akteure sind Polizeibeamte, Gastronomen, Fahrschulen, Ausbildungsbetriebe, weiterführende Schulen, Verkehrssicherheitsinstitutionen, Jugendzentren, Sportvereine, Sponsor-Partner und andere mehr. Der B.A.D.S. gehört seit vielen Jahren zu den Unterstützern und Förderern dieser Initiative.

Viele BOB-Aktivistinnen aus allen BOB-Regionen sind heute unter den Gästen. Ihnen gilt schon an dieser Stelle mein besonderer Dank für Ihr herausragendes Engagement zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Bevor wir die BOB-Initiative für ihr vorbildliches Engagement auszeichnen, stellen wir Ihnen in einer Talkrunde vier Protagonisten vor, die exemplarisch für den Einsatz als „Bob“ im Dienste der Verkehrssicherheit gelten können.

Der Pressesprecher des B.A.D.S., NORBERT RADZANOWSKI, führte in der Veranstaltung dann ein Gespräch mit dem hessischen Polizeidirektor MANFRED KALETSCH, der

Erziehungswissenschaftlerin und einst jüngsten Fahrlehrerin NADINE NAGEL aus dem Saarland, dem Polizeikommissar und Motorsportler MARIJAN GRIEBEL aus Rheinland-Pfalz und dem Diskothekenbetreiber JOACHIM WOHLFART aus Bayern.

Die vier Gesprächspartner schilderten aus ihrem jeweiligen Wirkungskreis eindrucksvoll, wie mit der Aktion BOB junge Menschen erreicht werden. MANFRED KALETSCH, der als „Vater“ von BOB in Deutschland gilt, weil er maßgeblich an der Implantierung der Initiative in Mittelhessen beteiligt war, verwies unter anderem auf eine wissenschaftliche Studie der Justus-Liebig-Universität in Gießen. Dabei wurde festgestellt, dass in der Region Mittelhessen nach der Einführung von BOB signifikant weniger junge Fahrer bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen verunglückten als im übrigen Hessen.

Der 26-jährige Polizeikommissar MARIJAN GRIEBEL berichtete, wie er in Schulen bzw. durch eine Schulpartnerschaft junge Leute für BOB interessiert. Dabei werde ihm von den Schülerinnen und Schülern besonderer Respekt durch seine berufliche Funktion, aber auch durch seine Erfolge als Motorsportler entgegengebracht. So ergebe sich die Chance für eine nachhaltige Akzeptanz von BOB.

Die Erziehungswissenschaftlerin NADINE NAGEL untermauerte die Haltung der jungen Leute unter anderem durch die Ergebnisse ihrer Diplomarbeit zur Optimierung des Ausbildungskonzeptes für Fahrschüler. Mit ihrer Evaluation konnte sie signifikant nachweisen, dass bei jüngeren Verkehrsteilnehmern in hohem Maße auf Verantwortungsbewusstsein und Vertrauen Wert gelegt werde. Keinesfalls fühle sich der BOB-Teilnehmer als ein „Loser“, vielmehr empfänden junge Menschen in dieser Rolle Stolz.

Entscheidend für die erfolgreiche Prävention durch BOB ist die Teilnahme der Diskothekenbetreiber. Ihr Protagonist in dem Festakt, JOACHIM WOHLFART, zeigte deutlich pädagogisches Gespür für das Lebensgefühl junger Menschen, in dem er wirtschaftliche Interessen als nachrangig erachtete. In seiner Diskothek werde offensiv für BOB geworben, der kostenlose Ausschank nichtalkoholischer Getränke beeinträchtige dabei das Geschäft in keiner Weise. Vielmehr gebe er mit der Teilnahme an der Aktion nicht zuletzt sich selbst ein sicheres Gefühl, wenn junge Leute nach einem Abend in seiner Diskothek den Heimweg antreten.

B.A.D.S.-Präsident PETER GERHARDT setzte nach dieser Interviewrunde mit den Medaillenträgern seine Laudatio wie folgt fort: Herzlichen Dank für den umfassenden Einblick in die Tätigkeit der Initiative BOB, der wir in diesem Jahr die „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold verleihen.

Gedanklich stehen natürlich alle Personen, die sich als Bob verstehen und an der Aktion beteiligen, hier auf der Bühne. Ich bitte um Verständnis, dass wir uns aus organisatorischen Gründen dafür entscheiden mussten, stellvertretend für alle BOB-Aktiven vier Personen aus vier verschiedenen Bundesländern auszuzeichnen. Und das sind die vier Teilnehmer, die uns eben aus ihrem Engagement berichtet haben.

Sehr geehrte Frau NADINE NAGEL, sehr geehrter Herr MANFRED KALETSCH, sehr geehrter Herr MARIJAN GRIEBEL, sehr geehrter Herr JOACHIM WOHLFAHRT, es ist mir eine große Freude und Ehre, Ihnen im Namen des B.A.D.S. stellvertretend für die Initiative BOB die „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für Ihre besonderen Verdienste um die Verkehrssicherheit überreichen zu dürfen.

Dr. Peter Gerhardt, Präsident des B.A.D.S.
Norbert Radzanowski, Pressesprecher des B.A.D.S.

Fundstücke

Alkoholisierter Autofahrerin befragt Polizei nach dem Weg

Eine betrunkene Autofahrerin hat in der Nacht vom 18. September 2015 die Hilfe der Polizei gesucht und dabei erst auf ihre Fahruntüchtigkeit aufmerksam gemacht. Wie die Polizei am Wochenende berichtete, wurden am Samstag die Polizeibeamten kurz vor 4 Uhr auf der Marienstraße in Plauen von einer Skoda-Fahrerin aus Glauchau nach dem Weg gefragt. Dabei war den Beamten Alkoholgeruch und eine undeutliche Aussprache bei der 35-Jährigen aufgefallen. Der Grund stand rasch fest. Der Alkoholtest ergab einen Wert von 1,34 Promille.

(Aus einer Mitteilung der Freien Presse vom 21. September 2015)

Wenn das Fahrrad nicht im Weg gewesen wäre ...

Anfang Mai 2015 verlässt ein 60-jähriger Kunde einen Supermarkt. Draußen will er auf sein Fahrrad steigen, fällt aber infolge eines Alkoholkonsums von 2,25 Promille sofort wieder herunter, verletzt sich an der Stirn. Eine Mitarbeiterin des Marktes und der Geschäftsführer eilen herbei, um zu helfen. Doch der Verletzte will nicht zum Arzt. Der Marktleiter bemerkt aber, wie der Mann ständig an seinem Hosenbund herumfummelt, die Hose verzweifelt festhält. An der Hose erscheint plötzlich eine Beule, die je nach Bewegung immer größer wird. Und es knistert verdächtig im Beinkleid des 60-Jährigen, ein Geräusch, das nach einer Plastiktüte klingt. Nach einigem Hin und Her wird das Rätsel um das Innenleben der Hose gelöst. Zum Vorschein kommen etliche verpackte Weißwürste und eine Flasche Getriebeöl. Gesamtwert: 19,15 Euro. Die urbayerischen Wurstspezialitäten und das wenig dazu passende Schmiermittel hatte der Kunde ohne zu zahlen an den Kassen vorbeigeschmuggelt. Pech, dass er dann vom Fahrrad fiel.

Nun im Prozess sagt der Ladendieb, er könne sich an das Geschehen überhaupt nicht mehr erinnern. „Ich weiß gar nicht, wie ich da überhaupt hingekommen bin“, beteuert er. Das Gericht, dem ein Strafregister von immerhin sechs Einträgen vorliegt, hält eine Bewährungsstrafe von drei Monaten für angemessen. Der Weißwurstliebhaber muss als Auflage 60 Stunden Hilfsdienste leisten.

(Aus einer Mitteilung der Augsburger Allgemeinen vom 06. Oktober 2015)

Gefährliches Ausparkmanöver

Am 10. Oktober 2015, gegen 5:35 Uhr, kam es auf dem Parkplatz einer Diskothek in Waldbröl zu einem Verkehrsunfall zwischen einem PKW und drei Fußgängern. Ein

27-jähriger PKW-Fahrer erfasste zunächst beim Rückwärtsfahren einen 23-Jährigen und verletzte diesen leicht.

Anstatt sich um den Verletzten zu kümmern, flüchtete er im Anschluss und fuhr dabei einen ebenfalls 23 Jahre alten Fußgänger an, der hierdurch schwere Verletzungen erlitt.

Weiterhin kam es noch zur Kollision mit einem 21-Jährigen, der sich hierbei ebenfalls leichte Verletzungen zuzog.

Der Fahrer konnte von der Polizei schnell ermittelt und zu Hause angetroffen werden. Da er erheblich unter Alkoholeinfluss stand, wurde ihm eine Blutprobe entnommen und der Führerschein sichergestellt.

(Aus einer Pressemitteilung der Kreispolizeibehörde Oberbergischer Kreis vom 10. Oktober 2015)

Echte Schnapsidee

Einer betrunkenen Amerikanerin ist im US-Bundesstaat Florida eine Livestreaming-App auf ihrem Smartphone zum Verhängnis geworden. Die 23-Jährige habe sich in der Stadt Lakeland stark alkoholisiert hinter das Steuer ihres Autos gesetzt, ihre illegale Fahrt gefilmt und ins Internet übertragen. Besorgte Zuschauer des wackeligen Videos hätten die Polizei verständigt, die die junge Frau kurz darauf angehalten und festgenommen habe.

In dem Video gibt die Frau selbst zu, betrunken und desorientiert zu sein. „Wo bin ich gerade, Leute?“, fragt sie. „Ich muss nach Hause.“ Zudem sei sie nicht sicher, ob einer ihrer Reifen platt sei, fügt sie hinzu. „Sie stand völlig neben sich“, sagte ein Polizist. Jedoch hatte sie laut Polizeimitteilung tatsächlich einen platten Reifen.

Nachdem die Frau sich geweigert habe, einen Alkoholttest zu machen, sei sie in Gewahrsam genommen worden, hieß es. Nun müsse sie sich wegen des Vorwurfs der Trunkenheit am Steuer vor Gericht verantworten. Die Polizei betonte, es sei ein Riesenglück, dass bei der illegalen Spritztour niemand verletzt worden sei.

(Aus einer Mitteilung der Rheinischen Post online vom 15. Oktober 2015)

Alkoholisierte Verfolgerin direkt zur Polizei gelenkt

Scurriler Anruf bei der Polizei: Ein 34-jähriger hat sich am Abend des 23. Oktobers 2015 gemeldet und erklärt, dass er von einer Frau auf der B 173 verfolgt worden sei. Die Beamten stießen tatsächlich auf die Frau. Sie war mit ihrem Hyundai auf der B 173 ungewöhnlich langsam unterwegs, weshalb der 34-Jährige sie überholte. Das ärgerte die Frau wohl, sie nötigte den Mann unter anderem durch ständiges Aufblenden. Kurz entschlossen fuhr der Mann direkt zur Polizei in Hohenstein-Ernstthal, mit der Fahrerin im Nacken. Wie sich zeigte, hatte die Frau 2,1 Promille Alkohol intus. Sie muss nun mit einer Anzeige wegen der Trunkenheit im Verkehr und Nötigung rechnen. Ihr Führerschein wurde eingezogen.

(Aus einer Mitteilung der Freien Presse online vom 26. Oktober 2015)

Rechtsprechung

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

65. *) Der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahrsicherheit kann nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden. Es bedarf vielmehr neben dem positiven Blutwirkstoffbefund noch weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen, die im konkreten Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des betreffenden Kraftfahrzeugführers soweit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig gewesen ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 2. Juni 2015 – 4 StR 111/15 –

Aus den Gründen:

Das Landgericht hat die Angeklagte K. wegen unerlaubten Handelns mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in zwei Fällen, wegen unerlaubten Besizes von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge sowie wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von drei Jahren und sechs Monaten verurteilt und Maßnahmen nach §§ 69, 69a StGB angeordnet. Den Angeklagten S. hat es wegen unerlaubten Besizes von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in Tateinheit mit Beihilfe zum Handelns mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge zu einer Freiheitsstrafe von drei Jahren und sechs Monaten verurteilt.

Die dagegen gerichteten Revisionen der Angeklagten, die auf die Verletzung formellen und materiellen Rechts gestützt sind, bleiben erfolglos (§ 349 Abs. 2 StPO). Das Rechtsmittel der Angeklagten K. führt lediglich zur Nachholung der Festsetzung der Tagessatzhöhe für die in den Fällen II. 3 und II. 4 der Urteilsgründe verhängten Einzelgeldstrafen. Der Erörterungsbedarf - in Ergänzung der Ausführungen des Generalbundesanwalts in seinen Antragsschriften vom 29. April 2015 - lediglich Folgendes:

1. Zur Revision der Angeklagten K. [...]

2. Soweit das Landgericht die Angeklagte wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr verurteilt hat, weist der Senat auf seine ständige Rechtsprechung hin, wonach der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahrsicherheit nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden kann (vgl. nur Senatsbeschlüsse vom 3. November 1998 – 4 StR 395/98, BGHSt 44, 219, 222 [= BA 1999, 61] und vom 21. Dezember 2011 – 4 StR 477/11, NStZ 2012, 324 [= BA 2012, 163]). Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben würden, bei Blutwirkstoffkonzentrationen oberhalb eines bestimmten Grenzwertes ohne weiteres auf eine rauschmittelbedingte Fahrsicherheit zu

schließen, bestehen nach wie vor nicht (Senatsbeschlüsse vom 3. November 1998 und vom 21. Dezember 2011, jeweils a. a. O.; vgl. auch SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 316 Rn. 30). Es bedarf daher neben dem positiven Blutwirkstoffbefund noch weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen, die im konkreten Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des betreffenden Kraftfahrzeugführers soweit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig gewesen ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern (Senatsurteil vom 15. April 2008 – 4 StR 639/07, NZV 2008, 528, 529 [= BA 2008, 309]).

Zwar hat das Landgericht konkrete Feststellungen zu einem Fahrfehler nicht getroffen. Über die – nicht unerheblichen – Blutwirkstoffkonzentrationen hinaus entnimmt der Senat den Urteilsgründen aber weitere gewichtige Anzeichen für die Fahrunfähigkeit der Angeklagten. Danach litt die Angeklagte bei der polizeilichen Kontrolle insbesondere unter Konzentrationsstörungen, verlangsamter Koordination und verwaschener Sprache; sie befand sich in einem schläfrigen Zustand. In Zusammenschau mit dem bei der anschließenden ärztlichen Untersuchung festgestellten auffällig stark gestörten Zeitempfinden ist die rauschmittelbedingte Fahrunfähigkeit daher noch hinreichend dargelegt.

II. Zur Revision des Angeklagten S. [...]

66. Die Nichteinhaltung der Kontrollzeit bei einer Atemalkoholmessung führt zu keinem Verwertungsverbot, wenn der Grenzwert nicht nur gerade erreicht oder nur geringfügig überschritten wurde.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 15. Oktober 2015
– 2 (7) SsBs 499/15-AK 151/15 –

Zum Sachverhalt:

Mit Bußgeldbescheid der Stadt W. vom 11.03.2015 wurde gegen den Betroffenen wegen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr eine Geldbuße von 525,00 € sowie ein Fahrverbot von einem Monat – unter Anwendung der Vier-Monats-Regelung des § 25 Abs. 2a StVG – festgesetzt. Ihm wurde vorgeworfen, am 07.03.2015 in der ... Straße in W. ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,27 mg/l geführt zu haben.

Auf den Einspruch des Betroffenen sprach ihn das Amtsgericht Waldkirch mit dem angefochtenen Urteil von dem ihm zur Last gelegten Vorwurf aus Rechts-

gründen frei. Das Amtsgericht Waldkirch hat zusammengefasst folgende Feststellungen getroffen:

Der Betroffene fuhr am 07.03.2015 mit seinem PKW zum Polizeirevier in W., das er um 13:35 Uhr betrat, um eine Anzeige zu erstatten. Gegen 13:50 Uhr verließ er das Polizeirevier und rauchte eine Zigarette. Der die Anzeige aufnehmende Polizeibeamte, der anlässlich der Anzeigerstattung Alkoholgeruch wahrgenommen hatte, bemerkte, dass der Betroffene sich zu seinem Kraftfahrzeug begab, um damit wegzufahren. Er rief den Betroffenen zurück, um eine Atemalkoholmessung durchzuführen. Der Betroffene begab sich dann – unbeaufsichtigt – auf die Toilette und trank dort Wasser. Anschließend wurden mit dem Messgerät Dräger Evidential 7110 um 13:57 Uhr und 13:59 Uhr Atemalkoholmessungen durchgeführt, die eine Atemalkoholkonzentration von 0,27 mg/l im Mittel erbrachten.

Das Amtsgericht Waldkirch hält die Messung unter Berufung auf die Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg (Beschluss vom 27.11.2007, 2 Ss OWi 1489/07, BA 45, 197) vorliegend nicht für verwertbar, da die zehnminütige Kontrollzeit nicht eingehalten worden sei. Deren Einhaltung sei unabdingbar. Nur bei Einhaltung der Kontrollzeit könne ein verwertbares Messergebnis vorliegen. Daran änderten auch die Ausführungen des rechtsmedizinischen Sachverständigen, dass das Rauchen der Zigarette und das Trinken des Wassers das Ergebnis der Messung nicht verfälscht haben können, nichts. Die Zuziehung des Sachverständigen könne nicht geeignet sein, das unter Verstoß gegen die zwingende Gebrauchsanweisung erlangte Messergebnis verwertbar zu machen.

Gegen diese Entscheidung legte die Staatsanwaltschaft Freiburg Rechtsbeschwerde ein.

Mit Beschluss vom 14.10.2015 wurde die Sache dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen, weil es geboten ist, das Urteil zur Fortbildung des Rechts nachzuprüfen, § 80a Abs. 3 OWiG.

Aus den Gründen:

Das gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsmittel hat – jedenfalls vorläufig – Erfolg. Der Freispruch hält sachlich-rechtlicher Prüfung nicht stand. Die festgestellte Nichteinhaltung der zehn Minuten dauernden Kontrollzeit, die dazu dient die Gefahr der Verfälschung der Messwerte durch eine kurz vor der Messung erfolgte Einnahme von möglicherweise die Messung beeinflussenden Substanzen auszuschließen (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 19.04.2004, 1 Ss 30/04, NZV 2004, 426 [= BA 2004, 467]; Schoknecht, Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse, Gutachten des Bundesgesundheitsamtes, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 86, S. 12), führt entgegen der Ansicht des Amtsgerichts nicht generell zu einer Unverwertbarkeit des Messergebnisses (so auch OLG Stuttgart, Beschluss vom 02.07.2010, 4 Ss 369/10, BA 47, 360; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 04.02.2011, 3 (4) SsBs 803/10).

Die Nichteinhaltung der zehnminütigen Kontrollzeit stellt nur in den Fällen, in denen der Grenzwert gerade erreicht (OLG Bamberg, Beschluss vom 27.11.2007, 2 Ss OWi 1489/07, BA 45, 197) oder nur geringfügig – um 0,01 mg/l – überschritten wurde (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 19.04.2004, 1 Ss 30/04, NZV 2004, 426), einer Verwertbarkeit grundsätzlich entgegen, weil der gewonnene Messwert nur dann ohne Sicherheitsabschlag verwertbar ist, wenn die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt sind (vgl. BGH, Beschluss vom 03.04.2001, 4 StR 507/00, BGHSt 46, 358 [= BA 2001, 280]; OLG Stuttgart, Beschluss vom 02.07.2010, 4 Ss 369/10, BA 47, 360).

Angesichts dessen, dass vorliegend der Grenzwert – worauf die Revisionsführerin zutreffend hinweist – nicht geringfügig, sondern um 8 % bzw. 0,02 mg/l überschritten wurde und die in der Kontrollzeit eingenommenen Substanzen festgestellt werden konnten, kommt eine Verwertbarkeit der Messung auch unter Berücksichtigung eines Sicherheitsabschlags in Betracht. Ob und ggfs. in welcher Art und Weise das festgestellte Rauchen einer Zigarette und das Trinken von Wasser während der Kontrollzeit die Messung beeinträchtigt haben könnte und in welcher Höhe ggfs. ein Sicherheitsabschlag vorzunehmen ist, lässt sich mit sachverständiger Hilfe aufklären (OLG Stuttgart, Beschluss vom 02.07.2010, 4 Ss 369/10, BA 47, 360; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 04.02.2011, 3 (4) SsBs 803/10). Ein allgemeiner Grundsatz, dass Bedienungsfehler bei standardisierten Messverfahren – hierzu gehört auch die Verwendung eines Atemalkoholgeräts, das die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten hat (BGH, Beschluss vom 03.04.2001, 4 StR 507/00, BGHSt 46, 358) – generell zu deren Unverwertbarkeit führen (so OLG Hamm Beschluss vom 24.01.2008, 2 Ss OWi 37/08, NZV 2008, 260 [= BA 2008, 198]), existiert nicht. Vielmehr hat der Tatrichter bei konkreten Anhaltspunkten für Messfehler, die Zuverlässigkeit der Messung – ggfs. mit sachverständiger Hilfe – zu prüfen (vgl. für standardisierte Messverfahren der Geschwindigkeitsmessung, BGH, Beschluss vom 19.08.1993, 4 StR 627/92, BGHSt 39, 291 und Beschluss vom 30.10.1997, 4 StR 24/97, BGHSt 43, 277).

Hierzu wird vorliegend neben einem rechtsmedizinischen Sachverständigen auch ein technischer Sachverständiger zu hören sein, um Art und Ausmaß möglicher Beeinträchtigungen des Messergebnisses durch den Konsum von Wasser und Zigaretten feststellen zu können, da ein rechtsmedizinischer Sachverständiger regelmäßig nicht in der Lage ist, die technische Zuverlässigkeit der Messung zu beurteilen (OLG Bamberg, Beschluss vom 27.11.2007, 2 Ss OWi 1489/07, BA 45, 197). Messfehler können sich neben dem Auftreten von Mund- oder Mundrestalkohol auch durch eine Beeinflussung der Messsensoren des Messgeräts ergeben, beispielsweise aufgrund einer Quersensitivität des Messgeräts gegenüber Fremdgasen, etwa dem beim Rauchen entstehenden Kohlenmonoxid (vgl. Schoknecht, a. a. O., S. 12f).

Einer Vorlage der Sache an den Bundesgerichtshof gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG in Verbindung mit § 121 Abs. 2 GVG bedarf es nicht, da die Ausführungen in der Entscheidung des OLG Hamm (Beschluss vom 24.01.2008, 2 Ss OWi 37/08, NZV 2008, 260), nicht tragend sind. Die vom Amtsgericht zitierte Entscheidung des OLG Bamberg (Beschluss vom 27.11.2007, 2 Ss OWi 1489/08, BA 45, 197) betrifft ausdrücklich nur den Fall, bei welchem der Grenzwert gerade erreicht wurde (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 02.07.2010, 4 Ss 369/10, BA 47, 360).

67. 1. Fehlen in einem Strafurteil jegliche Angaben darüber, wie der Angeklagte sich zur Sache eingelassen hat, liegt grundsätzlich ein sachlich rechtlicher Mangel vor, der zur Aufhebung des Urteils führt, denn ein so unvollständiges und lückenhaftes Urteil ermöglicht keine Überprüfung, ob in ihm das Recht in fehlerfreier Weise angewandt worden ist.

2. Die falsche Einschätzung einer Verkehrssituation ist für sich allein keine Ausfallerscheinung, die als Indiz für eine alkoholbedingte Fahruntauglichkeit genügt.

Oberlandesgericht Naumburg,
Beschluss vom 24. August 2015 – 2 RV 104/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die Angeklagte wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung zur Geldstrafe von 70 Tagessätzen zu je 45,00 Euro verurteilt und ihr die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und eine Sperre für die Fahrerlaubnis von einem Jahr und zwei Monaten verhängt.

Dagegen richtet sich die Revision der Angeklagten, mit der sie die Verletzung sachlichen Rechts rügt und das Verfahren beanstandet.

Aus den Gründen:

Die Revision dringt bereits mit der Sachrüge durch, eines Eingehens auf die – das angefochtene Urteil ebenfalls mit beachtlichen Gründen beanstandende – Verfahrensrüge bedarf es daher nicht.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat ihrer Zuschrift an den Senat ausgeführt:

„Das angefochtene Urteil kann keinen Bestand haben, weil es materiell-rechtlich unvollständig ist. Insbesondere kann nicht festgestellt werden, das die Überzeugungsbildung des Amtsgerichts in jeder Hinsicht auf einer rechtsfehlerfreien Grundlage beruht und andererseits kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass die Entscheidung in diesem Bereich von rechtsfehlerhaften Erwägungen beeinflusst ist (§ 337 StPO).

1. So teilt das Amtsgericht in seinem Urteil weder mit, ob und wie sich die Angeklagte zu der Sache eingelassen hat, noch wie und mit welchen erhobenen Beweisen diese Einlassung gewürdigt worden ist. Fehlen in einem Strafurteil jedoch jegli-

che Angaben darüber, liegt grundsätzlich ein sachlich rechtlicher Mangel vor, der zur Aufhebung des Urteils führt, denn ein so unvollständiges und lückenhaftes Urteil ermöglicht keine Überprüfung, ob in ihm das Recht in fehlerfreier Weise angewandt worden ist <vgl. KG Berlin, Beschluss vom 09.07.1997 – (4) 1 Ss 158/97 (66/97)>.

2. Auch die Feststellungen des Amtsgerichts zu der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit der Angeklagten i. S. d. § 315c StGB sind unzureichend und halten der rechtlichen Überprüfung nicht stand.

Die nachträglichen Ausfallerscheinungen, die im ärztlichen Untersuchungsbericht der ... vom 22.01.2015 festgestellt wurden (Gang der Angeklagten unsicher, plötzliche Kehrtwendung nach vorherigem Gehen unsicher und Finger-Finger-Probe unsicher) sind zwar Indizien für die relative Fahruntüchtigkeit. Auch die Feststellung des Gerichts, dass bei der Durchführung der Atemalkoholprobe die Angeklagte mehrfach nicht in der Lage gewesen sei, das Gerät lange genug zu beatmen, spricht für eine alkoholbedingte körperliche Beeinträchtigung.

Allerdings hätte es für die Annahme alkoholbedingter Ausfallerscheinungen einer Gesamtwürdigung sämtlicher Tatumstände unter Einbeziehung des Unfallhergangs und von Darlegungen zu der Kausalität zwischen der festgestellten Alkoholisierung und dem Unfallereignis bedurft.

Zwar teilt das Gericht mit, dass die Angeklagte beim Abbiegevorgang in eine vorfahrtsberechtigten Straße den aus ihrer Fahrtrichtung gesehen von links kommenden Pkw des Zeugen aufgrund ihrer hohen Alkoholisierung und der damit einhergehenden Einschränkung ihrer Reaktions- und Wahrnehmungsfähigkeit übersehen habe, obgleich die Straße für die Angeklagte nach links zum Tatzeitpunkt etwa 30 m frei einsehbar gewesen sei, zum Tatzeitpunkt um 7:35 Uhr Berufsverkehr geherrscht habe und es dunkel gewesen sei. Allerdings stellt das Amtsgericht auch fest, dass das Übersehen eines Vorfahrtsberechtigten, der für die Angeklagte auf der vorfahrtsberechtigten Straße von links käme, einen typischen bedingten Fahrfehler darstelle.

Hierbei verkennt das Gericht, dass eine falsche Einschätzung einer Verkehrssituation für sich alleine keine Ausfallerscheinung ist, die als Indiz für eine alkoholbedingte Fahruntauglichkeit genügt. Selbst ein verkehrswidriges Fahrverhalten stellt nur dann ein Untauglichkeitsindiz dar, wenn es sich dabei um typische Fahrweisen alkoholisierte Kraftfahrer im Straßenverkehr handelt (vgl. BGH, 20.03.1959, 4 StR 306/58). Es ist jedoch allgemein bekannt und entspricht der Verkehrserfahrung, dass es auch einem nüchternen Kraftfahrer passieren kann, beim Linksabbiegen in eine bevorrechtigte Straße ein entgegenkommendes Fahrzeug zu übersehen. Bei dem Fahrfehler der Angeklagten, wie es sich im Urteil darstellt, handelt es sich daher nicht um einen der „klassischen“ Ausfälle unter Alkoholeinfluss, wie etwa Schlangenlinienfahren, grundloses Abkommen von der Fahrbahn oder auffallend

überevorsichtiges Fahrverhalten. Vielmehr könnte der Unfall auch durch alkoholunabhängige Unachtsamkeit, wie z. B. eine den morgendlichen Beleuchtungsverhältnissen geschuldete Fehleinschätzung wie z. B. eine den morgendlichen Beleuchtungsverhältnissen geschuldete Fehleinschätzung der Verkehrssituation, der Entfernung sowie der Geschwindigkeit des entgegenkommenden Fahrzeugs, verursacht worden sein. Einen Erfahrungsgrundsatz, dass ein Übersehen eines Vorfahrtsberechtigten, der für die Angeklagte auf der vorfahrtsberechtigten Straße von links kam, ein typisch alkoholbedingter Fahrfehler sei, besteht jedenfalls nicht. Vor diesem Hintergrund ist es daher rechtsfehlerhaft, wenn das Tatgericht von einem nichtbestehenden Erfahrungssatz ausgeht (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 58. Aufl. 2015, § 337 Rn. 31 m. w. N.).

Aus den oben genannten Gründen lässt sich die Besorgnis nicht ausräumen, das Amtsgericht könne von einem fehlsamen Prüfungsansatz und einem nicht bestehenden Erfahrungssatz ausgegangen sein.

3. Auch können allein aus nachträglichen Ausfallerscheinungen noch keine Rückschlüsse auf das Bewusstsein der Angeklagten gezogen werden, dass ihre Gesamtleistungsfähigkeit so beeinträchtigt sei, dass diese den Schluss auf eine fahrlässige Verwirklichung der Straßenverkehrsgefährdung rechtfertigen.

Im vorliegenden Fall wird die Indizwirkung, die das Amtsgericht der hohen Blutalkoholkonzentration zumisst, zwar durch die Feststellungen im ärztlichen Untersuchungsbericht vom 22.01.2015 sowie den Angaben der aufnehmenden Polizeibeamtin am Unfallort bestärkt.

Allerdings ergibt sich aus dem Urteil nicht, ob und wenn ja, welche Beobachtungen der Zeuge im Hinblick auf das Verhalten der Angeklagten nach dem Verkehrsunfall bis zum Eintreffen der Polizei gemacht hat. Solche zeugenschaftlich festgestellten Auffälligkeiten bzw. Unauffälligkeiten der Angeklagten am Unfallort könnten jedoch gleichfalls von Bedeutung sein, zumal im Urteil festgestellt wird, dass der Ablauf des Verkehrsunfalls auf den Angaben des Zeugen beruhen. Ohne die Wiedergabe der Aussage des unmittelbar betroffenen geschädigten Zeugen und ihrer Würdigung kann jedoch nicht geprüft werden, ob der Tatrichter die Bedeutung der Erklärung zutreffend erkannt und bewertet hat, so dass unklar bleibt, ob den Feststellungen eine erschöpfende Würdigung des Sachverhaltes zugrunde liegt (BGH StV 1984, S. 64; Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O., § 267 Rn. 12) ...“

Diesen Ausführungen tritt der Senat — mit Ausnahme des Passus, dass die mehrfachen Fehlversuche bei der Durchführung der Atemalkoholprobe für eine alkoholbedingte Beeinträchtigung sprächen — bei.

68. Die Sache wird gemäß § 121 Abs. 2 GVG – analog – dem Bundesgerichtshof zur Beantwortung folgender Frage vorgelegt:

Ist auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß bezüglich des Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel zu schließen, wenn der analytische Grenzwert von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) bei der Fahrt erreicht ist, solange nicht reale Anhaltspunkte vorliegen, die den Rückschluss vom Überschreiten des analytischen Grenzwertes auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß entkräften, und das Tatgericht veranlassen müssen, sich mit der Möglichkeit eines abweichenden Tatverlaufs auseinanderzusetzen?

Oberlandesgericht Oldenburg,

Beschluss vom 4. August 2015 – 2 Ss OWi 142/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Lingen (Ems) hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel zu einer Geldbuße von 500,00 Euro verurteilt und ein einmonatiges Fahrverbot verhängt.

Nach den durch das Amtsgericht Lingen getroffenen Feststellungen befuhr der Betroffene, für den das Verkehrszentralregister eine verwertbare Eintragung aufweist, am 20.02.2014 um 15.35 Uhr mit einem PKW in L. In seinem Blut befand sich eine Menge von 1,5 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC). Nach der in dem Urteil vertretenen Rechtsansicht stünde wegen des gemessenen Wirkstoffgehalts fest, dass der Betroffene sich bei Fahrtantritt nicht über die Wirkungsdauer des Rauschmittels erkundigte, woran der Fahrlässigkeitsvorwurf anknüpfe. Gegen diesen Rückschluss sprechende Anhaltspunkte wie die mangelnde Fähigkeit zur Einholung von Erkundungen bestünden angesichts des Schweigens des Betroffenen nicht.

Gegen das Urteil legte der Verteidiger Rechtsbeschwerde ein. In seiner [...] Rechtsbeschwerdebeurteilung erhebt der Betroffene die Sachrüge und wendet sich gegen das Urteil insgesamt. Das Amtsgericht habe den Grundsatz verletzt, dass der Betroffene nicht gegen sich selbst aussagen müsse. Ferner habe es zu geringe Anforderungen an die Annahme des Fahrlässigkeitsvorwurfes gestellt.

Die Generalstaatsanwaltschaft Oldenburg hat die Akten auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gemäß § 347 Abs. 2 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Senat zur Entscheidung vorgelegt und in ihrer Stellungnahme beantragt, die Rechtsbeschwerde als offensichtlich unbegründet zu verwerfen.

Der Einzelrichter des Bußgeldsenats hat die Sache gem. § 80 a Abs. 2 S. 1 OWiG zur Fortbildung des Rechts auf den Senat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen.

Aus den Gründen:

Der Senat beabsichtigt, die Rechtsbeschwerde gegen das Urteil des Amtsgerichts Lingen (Ems) zurückzuweisen.

Nach Ansicht des Senats enthält dieses Urteil ausreichende Feststellungen zu der dem Betroffenen an-

gelasteten Ordnungswidrigkeit des fahrlässigen Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel.

Rechtsfehlerfrei stellte das Amtsgericht auf Grundlage des Gutachtens der Medizinischen Hochschule H. fest, dass der Betroffene am 20.02.2014 um 15.35 Uhr ein Kraftfahrzeug geführt hat, obwohl er unter der Wirkung von Cannabis stand. Auf ihn wirkten zur Tatzeit 1,5 ng/ml Tetrahydrocannabinol. Dieser Wirkstoff der Cannabispflanze steht auf der Liste der berauschenden Mittel und Substanzen (Anlage zu § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG). Der festgestellte Wert liegt auch über dem im Anschluss an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) von der „Grenzwertkommission“ (vgl. Blutalkohol 2007, 311) entwickelten sog. analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml und belegt sicher, dass der Betroffene tatsächlich unter der Einwirkung von Cannabis stand (vgl. OLG Saarbrücken NJW 2007, 309). Irrelevant ist das tatsächliche Eintreten eines wahrnehmungs- oder verhaltensbeeinflussenden bzw. eines die Fahrtüchtigkeit mindernden Effekts (OLG Bremen NZV 2006, 276 [= BA 2007, 179]). Auf den Zeitpunkt der Rauschmittelaufnahme kommt es insoweit ebenfalls nicht an (vgl. König, NSiZ 2009, 425). Genauso wenig ist ein Toleranzabzug für Messungenauigkeiten erforderlich, was sich aus dem Wesen des analytischen Grenzwerts ergibt (vgl. OLG Karlsruhe [NZV] 2007, 24[8] [= BA 2007, 101]; Eisenmenger, NZV 2006, 24). Die Feststellungen füllen mithin den objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 OWiG aus.

Über den objektiven Tatbestand hinaus bedarf es einer zumindest unbewusst fahrlässigen Tatbegehung des Betroffenen (§ 24a Abs. 3 StVG). Auch hinsichtlich der damit geforderten Sorgfaltspflichtverletzung und des subjektiven Sorgfaltsverstoßes des Betroffenen sind die Feststellungen des Amtsgerichts ausreichend. Denn im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass an der Sorgfaltspflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß des Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) bei der Fahrt erreicht ist. Ein solcher Regelfall liegt vor, solange nicht reale Anhaltspunkte vorliegen, die den Rückschluss vom Überschreiten des analytischen Grenzwertes auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß entkräften, und das Tatgericht veranlassen müssen, sich mit dieser Möglichkeit dieses abweichenden Tatverlaufs auseinanderzusetzen. Dies kann beispielsweise aus einer durch Indizien gestützten Einlassung des Betroffenen folgen. Diese kann sich zu einer unbewussten Drogeneinnahme oder dazu verhalten, dass und wie der Betroffene sich Kenntnis darüber verschafft hat, dass die Wirkung des von ihm eingenommenen Cannabis nicht mehr andauern, er das Erreichen des Grenzwertes bei Fahrtantritt ausschließen und so Gewissheit von seiner Fahrtüchtigkeit erlangen konnte. Eine derartige Einlassung des Betroffenen liegt hingegen genau so wenig vor, wie sonstige reale Anhaltspunkte, die den Rückschluss von der Grenzwertüber-

schreitung auf den Fahrlässigkeitsvorwurf entkräften könnten.

In der Konsequenz greift auch der gerügte Verstoß der Rechtsbeschwerdebegründung gegen den Selbstbeichtigungsgrundsatz nicht durch. Anknüpfungspunkt des Fahrlässigkeitsvorwurfes im konkreten Fall ist die nicht durchgeführte Selbstprüfung der Drogenbeeinflussung vor Fahrtantritt. Diese kann aus dem Überschreiten des analytischen Grenzwertes gefolgert werden. Es hätte dem Betroffenen freigestanden, sich mit einer durch Indizien gestützten Einlassung gegen die Richtigkeit dieser Folgerung zu erklären. Fehlt eine solche Einlassung, muss ein solcher Sachverhalt nicht zu Gunsten des Betroffenen unterstellt werden (vgl. OLG Koblenz, Beschluss vom 13.06.2014 – 2 SsBs 30/14 – juris Rn. 6 [= BA 2014, 351]; OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 26. Oktober 2012 – 2 Ss-OWi 672/12, 2 Ss OWi 672/12 –, juris Rn. 12 [= BA 2013, 28]). Dementsprechend wird der Schuldpruch nicht durch sein Schweigen getragen, sondern durch den Rückschluss vom Überschreiten des Grenzwertes auf das Unterlassen der Selbstprüfung vor Fahrtantritt.

Verfahrensrügen sind nicht erhoben.

An der beabsichtigten Zurückweisung der Rechtsbeschwerde sieht sich der Senat jedoch durch die Beschlüsse der Oberlandesgerichte Celle vom 29.12.2014 – Aktenzeichen 321 SsBs 37/14 – [BA 2015, 150], Karlsruhe vom 10.05.2014 – Aktenzeichen 1 (3) SsBs 131/13 –, Saarbrücken vom 29.10.2006 – Aktenzeichen SS (B) 44/2006 – [BA 2007, 176] und Stuttgart vom 10.02.20011 – Aktenzeichen 1 Ss 616/10 – gehindert.

In den besagten Beschlüssen haben die Oberlandesgerichte entschieden, die Feststellung einer über dem Grenzwert der jeweiligen Substanz im Blut liegenden Wirkstoffkonzentration allein reiche für die Annahme von Fahrlässigkeit nicht aus, sondern die Vorstellung des Betroffenen sei unter Würdigung sämtlicher zur Verfügung stehender Beweismittel vom Tatgericht festzustellen, was die Aufklärung der Zeitspanne zwischen Drogenkonsum und Fahrt erforderlich mache (sog. „Längere-Zeit-Rechtsprechung“).

Auf der Grundlage dieser Rechtsauffassung wäre das Urteil des Amtsgerichts Lingen (Ems) aufzuheben und an das Amtsgericht zurückzuverweisen, damit dort ergänzende Feststellungen zu der Zeitspanne zwischen Drogenkonsum und Fahrt getroffen werden.

Dieser Rechtsmeinung vermag sich der Senat nicht anzuschließen. Er folgt vielmehr der Auffassung des KG Berlin aus dem Beschluss vom 14.10.2014 – Aktenzeichen 3 Ws (B) 375/14 – [BA 2015, 32]. Dieses hat zur Frage der fahrlässigen Tatbegehung ausgeführt:

„a) Im Sinne des § 10 OWiG fahrlässig handelt, wer die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und im Stande ist, außer Acht lässt. Erkennt der Täter die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung nicht, handelt er unbewusst fahrlässig; erkennt er diese Möglichkeit, ist mit ihr aber nicht einverstanden

und vertraut ernsthaft darauf, sie werde nicht eintreten, so handelt er bewusst fahrlässig (vgl. Göhler/Gürtler, OWiG 16. Aufl., § 10 Rn. 6; Rengier in Karlsruher Kommentar, OWiG 4. Aufl., § 10 Rn. 15; Bohnert, OWiG 3. Aufl., § 10 Rn. 17).

b) Bezogen auf die hier in Rede stehende Tatbestandsverwirklichung des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Cannabiskonsums entweder erkannt haben muss (bewusste Fahrlässigkeit) oder zumindest hätte erkennen können und müssen (unbewusste Fahrlässigkeit) (vgl. OLG Hamm NJW 2005, 3298; Blutalkohol 48, 288; OLG Brandenburg Blutalkohol 45, 135; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309). Dabei reicht es nicht aus, dass der Betroffene nur hinsichtlich des Konsumvorgangs schuldhaft gehandelt hat; der Fahrlässigkeitsvorwurf muss sich auch darauf beziehen, dass das Rauschmittel noch im Tatzeitpunkt wirken kann (vgl. OLG Saarbrücken NJW 2007, 309). Nicht erforderlich ist hingegen, dass der Betroffene die leistungsbeeinträchtigende Wirkung verspürt oder auch nur für möglich hält (vgl. OLG Zweibrücken NSStZ 2002, 95; König, NSStZ 2009, 425). Vielmehr genügt es, wenn er mit der Möglichkeit rechnen muss, dass sich das Rauschmittel bei Antritt der Fahrt noch nicht vollständig abgebaut hat und dementsprechend noch wirken kann (vgl. OLG Frankfurt NZV 2010, 530; König in Hentschel/König/Dauer, 42. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b; König, NZV 2009, 425; Stein, NZV 1999, 441). Einen ‚spürbaren‘ oder auch nur ‚messbaren‘ Wirkungseffekt muss sich der Betroffene nicht vorstellen, zumal ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit des Abbaus von Rauschmitteln ebenso wie atypische Rauschverläufe in Rechnung stellen muss (vgl. OLG Bremen NZV 2006, 276; Blutalkohol 51, 26; OLG Frankfurt NZV 2010, 530; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309; OLG Zweibrücken NSStZ 2002, 95; LK-König, StGB 11. Aufl., § 316 Rn. 225). Erst recht nicht erforderlich ist, dass er zu einer exakten physiologischen und biochemischen Einordnung in der Lage ist oder dass er Leistungsbeeinträchtigungen oder sogar Fahrunsicherheit bei sich wahrnimmt (vgl. König, NSStZ 2009, 425; Stein, NZV 2003, 251).

c) Nach der Einführung des § 24a StVG ist der Fahrlässigkeitsvorwurf zunächst lediglich in ‚extremen Ausnahmefällen‘ (vgl. OLG Zweibrücken NZV 2001, 483) problematisiert und verneint worden. Seit dem Jahr 2005 wurde in der obergerichtlichen Rechtsprechung jedoch – soweit ersichtlich auf einen Beschluss des OLG Hamm (NZV 2005, 428) zurückgehend – zunehmend und zuletzt nahezu einheitlich entschieden, dass der Vorwurf der (auch unbewussten) Fahrlässigkeit nicht erhoben werden könne, wenn zwischen dem Drogenkonsum und der Fahrt ‚längere Zeit‘ vergangen sei. Hier könne es an der Erkennbarkeit fehlen (vgl. Senat NZV 2009, 572; DAR 2010, 274; VRS 126, 109; OLG Bremen NZV 2006, 276; OLG Celle NZV 2009, 89; OLG Frankfurt NSStZ-RR 2007, 249;

NZV 2010, 530; OLG Hamm NJW 2005, 3298; OLG Karlsruhe Blutalkohol 49, 108; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309 und 1373; OLG Stuttgart DAR 2011, 218; OLG Zweibrücken Blutalkohol 46, 99), weil mit zunehmendem Zeitablauf das Bewusstsein dafür schwinde, dass der zurückliegende Drogenkonsum noch Auswirkungen in der Gegenwart haben könne (vgl. Senat DAR 2010, 274; VRS 126, 109; OLG Bremen Blutalkohol 51, 26; OLG Stuttgart DAR 2011, 218). Hiervon sind indes wiederum Ausnahmen gemacht worden, wenn ‚höhere‘ THC-Konzentrationen gemessen worden sind (vgl. Senat DAR 2010, 274 mwN; OLG Bremen NZV 2006, 276) oder wenn besondere Umstände dem Betroffenen Anlass geben mussten, sich bewusst zu machen, dass der zurückliegende Cannabiskonsum noch Auswirkungen haben konnte (vgl. OLG Celle NZV 2009, 89). In letzterem Fall müsse der Tatrichter nähere Ausführungen dazu machen, aufgrund welcher Umstände es sich dem Betroffenen aufdrängen musste, dass der Rauschmittelkonsum noch nachweisbar sein konnte (vgl. OLG Frankfurt NZV 2010, 530; OLG Karlsruhe Blutalkohol 49, 108).

Die Anwendung dieser Grundsätze veranlasste die Oberlandesgerichte zwar nicht dazu, die Betroffenen freizusprechen. Vielmehr hoben sie Verurteilungen – wohl zumeist wegen eines Darstellungsmangels – auf, verwiesen die Sachen zurück und erlegten den Amtsgerichten auf, ergänzende Feststellungen insbesondere zur Erkennbarkeit der fortdauernden Drogenwirkung oder zum Zeitpunkt der Rauschmittelaufnahme zu treffen (vgl. König, NSStZ 2009, 425 m. N.). Es kann jedoch als sicher gelten, dass diese Feststellungen von den Tatgerichten fast nie getroffen werden konnten und somit letztlich zu Freisprechungen führten. Dies dürfte der Grund sein, warum im Schrifttum gerügt wurde, § 24a StVG drohe unter dem Regime der ‚Längere-Zeit-Rechtsprechung‘ ‚faktisch leer zu laufen‘, und es werde im sachwidrig privilegierten Umgang mit Drogen ‚vielleicht einfach ein wenig wirklichkeitsfremd am schlechten Gewissen des Betroffenen vorbeijudiziert‘ (vgl. Tolksdorf, DAR 2010, 686).

Zu einer übereinstimmenden Bestimmung des Zeitraums, ab dem ein Kraftfahrer nicht mehr mit der Einwirkung von Cannabis rechnen muss, ist es nicht gekommen. In einer überschlägigen Gesamtchau ergibt sich allerdings, dass einige Obergerichte bei etwa 20 Stunden von einer ‚längeren Zeit‘ ausgehen, nach deren Ablauf mit dem THC-Abbau gerechnet werden kann (vgl. König, NSStZ 2009, 425). So hat etwa das OLG Bremen (NZV 2006, 277) entschieden, an der Fahrlässigkeit könne es zwar bei einem ‚mehrere Tage zurückliegenden Konsum‘ fehlen, nicht aber bei einer THC-Konzentration von 44 ng/ml und (nur) einer Nacht zwischen Konsum und Rauschfahrt. Lagen zwischen Konsum und Fahrt 24 bis 28 Stunden, könne bei einem THC-Gehalt von 1,4 ng/ml zur Tatzeit nicht ohne weiteres auf Fahrlässigkeit geschlossen wer-

den (vgl. OLG Bremen Blutalkohol 51, 26). Ebenso hat das OLG Celle (NZV 2009, 89) entschieden, als bei einem THC-Gehalt von 2,7 ng/ml zwischen Konsum und Fahrtantritt 23 Stunden lagen. Das OLG Hamm (Blutalkohol 49, 270) hat den Rückschluss auf fahrlässige Tatbegehung versagt, wenn nach dem Konsum ‚knapp ein Tag‘ vergangen sei und bei der Fahrt der THC-Gehalt im Blutserum 1,8 ng/ml betrage. Ebenso hat der Senat – durch den Einzelrichter – jüngst bei einem THC-Gehalt von 4,7 ng/ml und einem zwischen Konsum und Fahrt liegenden Zeitraum von ‚weniger als 24 Stunden‘ entschieden (VRS 126, 109), bei 1,5 ng/ml THC und einer Wirkzeit von 14 bis 18 Stunden (DAR 2010, 274) sowie in einem weiteren Fall mit einem THC-Gehalt von 1,8 ng/ml und einem Konsum ‚am Vortag‘, ohne dass hier die Tatzeit der Drogenfahrt bezeichnet worden wäre (Senat NZV 2009, 572). Desgleichen hat das OLG Karlsruhe (Blutalkohol 49, 108) den vom Tatrichter bei einem THC-Wert von 6 ng/ml und einem zwei Tage vor dem Fahrtantritt liegenden Konsum gezogenen Rückschluss auf Fahrlässigkeit beanstandet. Schließlich hat das OLG Stuttgart in einem obiter dictum bekundet, bei einer Tatzeit um 16.50 Uhr und einem THC-Wert von 1,1 ng/ml dürfe auf Fahrlässigkeit geschlossen werden, wenn das Rauschmittel ‚am Abend oder in der Nacht‘ zuvor konsumiert worden sei.

In vielen der den OLG-Judikaten zugrunde liegenden Fällen konnte das Amtsgericht keine Feststellungen zum Konsumzeitpunkt treffen. Hier hat etwa das OLG Frankfurt (NZV 2010, 530) entschieden, dass bei einem THC-Messwert von 4,6 ng/ml nicht auf Fahrlässigkeit geschlossen werden könne. Dieselben Bedenken hatten das OLG Karlsruhe (VRR 2014, 313 <Volltext bei juris>) bei einem THC-Wert von 1,5 ng/ml und das OLG Saarbrücken (NJW 2007, 309) bei einem Wert von 1,0 ng/ml.

d) Demgegenüber sind zuletzt obergerichtliche Entscheidungen ergangen, welche in Übereinstimmung mit P. ... K. ... (in Hentschel/König/Dauer, 42. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b; DAR 2007, 626; 2010, 277 <Anm. zu KG DAR 2010, 274>; NStZ 2009, 425; vgl. auch Janker in Burmann/Hess/Jahnke/Janker, 22. Aufl., § 24a StVG Rn. 7; NK-GVR/Krumm, § 24a StVG Rn. 26, 28; Tolksdorf, DAR 2010, 686) die faktische Beschränkung des Fahrlässigkeitsvorwurfs auf die drei Fallgruppen ‚Zeitnahe Konsum‘, ‚Hoher THC-Wert‘ und ‚Erkennbarkeit aufgrund besonderer Umstände‘ als zu eng ansehen (vgl. OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257; OLG Frankfurt NStZ-RR 2013, 47; OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; mit Einschränkung auch OLG Stuttgart DAR 2011, 218). In diesen Judikaten sind die sich aus der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs und dem Erfordernis effektiven Rechtsgüterschutzes ergebenden besonders hohen Sorgfaltsanforderungen betont worden, die jedem Rauschmittelkonsumenten eine Pflicht auferlegen, sich gewissenhaft und gründlich über die Wirkdauer von Drogen zu

informieren und bei verbleibenden Unklarheiten die Fahrt zu unterlassen.

e) Dem folgt der Senat. An seiner Rechtsprechung, einem Betroffenen, dessen Cannabiskonsum ‚längere Zeit‘ (DAR 2010, 274: 14 bis 18 Stunden) zurückliegt, könne ohne Hinzutreten besonderer Umstände kein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden, hält er nicht fest. Im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass, an der Sorgfaltspflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert bei der Fahrt erreicht wird. Denn nach § 24a Abs. 3 StVG handelt bereits fahrlässig, wer nach dem Konsum berauschender Mittel ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich sicher sein zu können, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist (Anschluss an OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257). Kann der Konsument die Sicherheit nicht gewinnen, so darf er kein Kraftfahrzeug führen.

aa) Die sich aus §§ 10, 11 Abs. 2 OWiG ergebenden Sorgfaltsanforderungen leiten sich aus dem allgemeinen und in § 1 Abs. 2 StVG lediglich klarstellend normierten Verbot ab, andere zu schädigen (neminem laede). Je größer das Risiko einer Gefährdung und je schützenswerter das Rechtsgut ist, desto höher sind die Sorgfaltsanforderungen (vgl. BGH NJW 1991, 501; OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257). Da § 24a StVG als abstrakte Gefährdungsordnungswidrigkeit wichtige Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer schützt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349) und die Gefahren im Straßenverkehr, wo Nachlässigkeiten und Irrtümer zu folgenschweren Unfällen führen, besonders hoch sind, sind auch die Sorgfaltsanforderungen besonders streng (LK-König, StGB 11. Aufl., § 315c Rn. 66). Folgerichtig muss sich ein Kraftfahrer vor Fahrtantritt nicht nur über die Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs (§ 23 StVO) und seiner Ladung (§ 22 StVO), sondern auch über seine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit (§ 2 Abs. 1 FeV; § 31 Abs. 1 StVZO; auch §§ 315c, 316 StGB) sicher sein. Hat er diese Sicherheit nicht, weil er zum Beispiel die Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs (vgl. BGH NJW 1967, 211) oder die Wirkdauer eines Medikaments oder einer Droge (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 4. November 1975 – 2 Ss 493/75 – <Red. Leitsatz: VM 1976, Nr. 19>; OLG Hamm Blutalkohol 48, 288) nicht beurteilen kann, so muss er sich erkundigen. Wie weit in Bezug auf die technische Verkehrssicherheit von Kraftfahrzeugen die Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr gehen, zeigt eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs, in der von einer allgemeinen Verpflichtung ausgegangen wird, ‚vor Antritt der Fahrt die Sicherheit des Fahrzeugs und damit die Wirksamkeit der Bremsanlage zu überprüfen‘; selbst bei einem entliehenen Fahrzeug müssen zumindest noch dahingehende Erkundigungen beim Halter eingeholt werden (vgl. BGH NJW 1967, 211). In Bezug auf die körperliche und geistige Leistungsfä-

higkeit ist entschieden worden, dass eine Fahrt unterbleiben muss, wenn die Gefahr eines epileptischen Anfalls (vgl. BGH NJW 1995, 795) und wenn kurz nach einem Herzinfarkt die Gefahr eines Rückfalls besteht (vgl. LG Heilbronn VRS 52, 188). Entsprechendes ist für Ermüdung (BGH VersR 1959, 445 und 1967, 808) sowie für eingeschränktes Sehvermögen (vgl. BGH JZ 1968, 103; NJW 1974, 948) entschieden worden. Vor längerer Zeit ist sogar von Fahrlässigkeit ausgegangen worden, als ein Kraftfahrer trotz Heuschnupfens am Verkehr teilgenommen hat (vgl. AG Gießen NJW 1954, 612). Für altersbedingte Auffälligkeiten hat der Bundesgerichtshof (NJW 1988, 909) entschieden, ein Kraftfahrer sei verpflichtet, sich – gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines Arztes – zu vergewissern, ob er eine Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit noch durch Erfahrung, Routine und Fahrverhalten auszugleichen vermag. Für Medikamente gilt, dass ein Kraftfahrer die Gebrauchsanweisung des eingenommen Medikaments beachten muss (vgl. OLG Braunschweig DAR 1964, 170; OLG Köln VRS 32, 349). Kann er die Gewissheit der Unbedenklichkeit nicht herstellen, darf er am Straßenverkehr nicht teilnehmen (vgl. OLG Hamm Blutalkohol 48, 288). Tut er es dennoch, so macht er sich nach § 315c StGB strafbar, wenn sich die (konkrete) Gefahr realisiert; kommt es zu keiner konkreten Gefährdung, so kann er sich, wenn das Medikament Rauschmittel enthält, nach § 316 StGB strafbar machen oder nach § 24a StVG ordnungswidrig verhalten.

bb) Unter Berücksichtigung dieser an der Optimierung des Rechtsgüterschutzes ausgerichteten Grundsätze verhält sich nach § 24a Abs. 3 StVG fahrlässig, wer nach dem Konsum berauschender Mittel ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich sicher sein zu können, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist.

aaa) Ein Cannabiskonsument kann in der Regel nicht exakt beurteilen, welche Zeit vergehen muss bis der Wirkstoff THC in seinem Blutserum unter den analytischen Grenzwert sinkt. Im Gegensatz zum Alkohol verläuft der Abbau nicht linear, sondern komplex. Er ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die dem Konsumenten bekannt – z. B. in der Regel das äußere Drogenaufnahmegeschehen – oder unbekannt – z. B. meist die chemische Quantifizierung des Konsums – sein können. Eine zuverlässige Formel zur Berechnung des Abbaus existiert nicht (vgl. dazu ausführlich Senat DAR 2010, 274; 2013, 390; SVR 2012, 235 <Volltext bei juris>; OLG Bremen NStZ-RR 2014, 257). In den Fachkreisen wird demzufolge von unterschiedlich langen Nachweisdauern berichtet. So heißt es etwa in einer von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen und seit mindestens 2009 auf der Homepage des Bundesgesundheitsministeriums abrufbaren Studie: ‚Problematisch für die Festlegung von Abstinenzfristen zwischen Konsumente und der Teilnahme am Straßenverkehr (...) ist die ungeklärte Frage, wie

lange Nachwirkungen bei den Wahrnehmungs-, Reaktions- und Leistungseinschränkungen wirksam sind. Die Fristen liegen in der Regel bei 24 Stunden (nach einmaligem Konsum), können aber bei intensiven Konsumenten bis zu vier Wochen betragen‘ (vgl. Simon/Sonntag/Bühringer/Kraus, Cannabisbezogene Störungen, www.bundesgesundheitsministerium.de).

Kommt der Cannabiskonsument der ihm obliegenden allgemeinen Erkundigungspflicht nach, wird er daher zwar erfahren, dass – etwa bei mäßigem und einmaligem Konsum – der THC-Wert mit einiger Wahrscheinlichkeit binnen 24 Stunden nach Konsumende unter 1,0 ng/ml im Blutserum gesunken sein kann. Sicher sein kann er sich angesichts des beschriebenen komplexen Abbaugeschehens jedoch nicht. Bei dieser Sachlage, dass nämlich Zweifel daran bleiben, ob das beabsichtigte Tun gefährlich und rechtswidrig ist, kennt die strafrechtliche Dogmatik nur eine Rechtsfolge: Der Betroffene muss von dem Verhalten Abstand nehmen (vgl. nur Roxin, Strafrecht AT 4. Aufl., § 24 Rn. 36). Daraus folgt, dass sich ein Rauschmittelkonsument nur dann in den Straßenverkehr begeben darf, wenn er sich der Fahrlässigkeit seiner Fahrt gewiss sein kann. Vertraut er hingegen auf ungewisser Grundlage auf den Abbau der Droge und verwirklicht sich sein Einschätzungsrisiko, so handelt er objektiv und subjektiv fahrlässig (vgl. OLG Hamm Blutalkohol 48, 288; AG Nördlingen Blutalkohol 43, 47; König, NStZ 2009, 425; Göhler/Gürtler, OWiG 17. Aufl., § 11 Rn. 26).

bbb) Zu einer Abschwächung dieses strengen Sorgfaltsmaßstabs gibt § 24a Abs. 3 StVG keinen Anlass. Ein Cannabiskonsument muss damit rechnen, dass in seinem Blutserum auch noch längere Zeit nach der Einnahme eine über dem analytischen Grenzwert liegende THC-Konzentration nachweisbar ist. Er kann sich auch nach längerer Karenzzeit nicht darauf berufen, dies sei so unwahrscheinlich, dass ihm eine Sorgfaltspflichtverletzung nicht mehr vorgeworfen werden könne. Zwar ist anerkannt, dass nicht jede Gefahr Grundlage einer Fahrlässigkeitszurechnung sein kann, und es liegt auf der Hand, dass die Wahrscheinlichkeit, sich nach § 24a StVG ordnungswidrig zu verhalten, mit jeder nach dem Rauschmittelkonsum vergehenden Stunde sinkt. Ob auch bei solcherart zuletzt erheblich verminderter Wahrscheinlichkeit der Rechtsgutsverletzung ein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden kann, hängt in erster Linie von der sozialen Bedeutung des riskanten Verhaltens ab (vgl. Roxin, a. a. O., § 24 Rn. 39). Bei sozial anerkannten Handlungen werden geringe Risiken toleriert, bei sozial missbilligenswerten, unnützlichen Handlungen (etwa bei wilden Motorradfahrten) kann jedes messbare Risiko eine Fahrlässigkeitsahndung tragen (vgl. Roxin, a. a. O.).

Der Konsum von Cannabis, so verbreitet er auch sein mag, kann nicht als sozial gebilligt oder rechtlich anerkannt gelten. Der unerlaubte Erwerb

von Cannabis ist strafbewehrt (§ 29 Abs. 1 Nr. 1 BtMG). Das Bundesverfassungsgericht hat wegen der von der Droge und dem Drogenhandel ausgehenden Gefahren für den Einzelnen und die Allgemeinheit die ‚gesetzgeberische Konzeption‘, den gesamten Umgang mit Cannabisprodukten (mit Ausnahme des Konsums selbst) einer umfassenden staatlichen Kontrolle zu unterwerfen, verfassungsrechtlich gebilligt (vgl. BVerfG Blutalkohol 43, 37). Der Konsum von Cannabis erscheint damit keinesfalls als sozial akzeptiert und nicht einmal als sozial neutral, sondern auch und gerade wegen des hohen Potentials für psychische Abhängigkeit (vgl. Möller in Kalus/Uhle, Drogen und Straßenverkehr 2. Aufl., § 3 Rn. 126) als gesellschaftlich problematisch. Der Fahrtantritt kann somit auch ‚längere Zeit‘ nach dem Konsum nicht als ‚erlaubtes Risiko‘ (vgl. Binding, Die Normen und ihre Übertretung Band 4, 433; Roxin, Strafrecht AT 4. Aufl., § 11 Rn. 65; Kraatz, DAR 2011, 1) und schon gar nicht als sozialadäquat gelten.

Es kann offen bleiben, ob man im Hinblick auf die gesetzgeberische Konzeption der Reglementierung und weitgehenden Pönalisierung des Umgangs mit Cannabis den Rechtsgedanken der Ingerenz für eine Verschärfung des Sorgfaltsmaßstabs heranziehen müsste. Bereits im Ansatz entfällt jedenfalls jeder aner kennenswerte Grund, den Drogen konsumierenden Verkehrsteilnehmer bei der Bestimmung des von ihm zu beachtenden Sorgfaltsmaßstabs zu privilegieren (vgl. auch OLG Bremen NSTZ-RR 2014, 257; Tolksdorf DAR 2010, 686).

ccc) Eine Einschränkung des strengen Sorgfaltsmaßstabs ergibt sich auch nicht aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz oder dem Gesichtspunkt der Unzumutbarkeit normgemäßen Verhaltens. Zwar verlangt § 24a StVG nach den hier vertretenen Grundsätzen von dem Drogenkonsumenten, dass er kein Kraftfahrzeug führen darf, solange er nicht ganz sicher sein kann, dass der Wirkstoff unter den analytischen Grenzwert gesunken ist. Diese Sicherheit wird der einmalige Konsument – je nach Intensität des allenfalls ihm bekannten Konsums – erst nach mehreren Tagen haben können, der Gelegenheitskonsument wird noch länger zuwarten müssen, und der Dauer- und Langzeitkonsument wird diese Sicherheit angesichts der Eigenart, dass sich THC im Fettgewebe ablagert und erst bei Abstinenz wieder ausgeschieden wird (vgl. Skopp u. a., Archiv für Kriminologie 212, 83; 228, 46; Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehrsrecht, 2007, 122, 152), ohne Enthaltbarkeit nie gewinnen können. Schon wegen des durch § 24a StVG geschützten überragend wichtigen Rechtsguts der Sicherheit des Straßenverkehrs ist ihm dieses normgemäße Verhalten jedoch ohne weiteres zuzumuten (vgl. OLG Bremen NSTZ-RR 2014, 257; König, DAR 2010, 277 <Anm. zu KG DAR 2010, 274>).“

Diesen Ausführungen schließt der Senat sich vollumfänglich an. Er geht überdies mit den Oberlandesgerichten Koblenz (Beschluss vom 13. Juni 2014 – 2

SsBs 30/14 – juris Rn. 6) und Bremen (Beschluss vom 18. Juni 2014 – 1 SsBs 51/13, 1 Ss Bs 51/13 –, juris Rn. 35 [= BA 2014, 279]) davon aus, dass es realer Anhaltspunkte bedarf, die den Rückschluss vom Überschreiten des analytischen Grenzwertes auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß entkräften, damit das Tatgericht gehalten ist, sich mit der Möglichkeit eines abweichenden Tatverlaufs auseinanderzusetzen. Denn nach dem oben Gesagten ist im Falle der Feststellung einer Überschreitung des analytischen Grenzwertes die Schlussfolgerung auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß naheliegend. Damit ist es weder im Hinblick auf den Zweifelssatz noch sonst geboten, zu Gunsten des Betroffenen Tatvarianten zu unterstellen, für deren Vorliegen keine konkreten Anhaltspunkte erbracht sind (vgl. BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 – 1 StR 478/04 –, juris Rn. 8).

69. *) 1. Wenn der Rechtsmittelführer die Feststellungen, die der Maßregelanordnung (hier: nach §§ 69, 69a StGB) zugrunde liegen, nicht in Frage stellt, ist die Revision auf den Maßregelausspruch beschränkbar, weil es nur noch um die rechtliche Zulässigkeit der Anordnung der Maßregel geht.

2. Das Gericht hat in der Hauptverhandlung auf die Möglichkeit einer isolierten Sperrfrist hinzuweisen, wenn die Anklage oder der Eröffnungsbeschluss die dem Angeklagten zur Last gelegte Straftat nicht als Voraussetzung für die Anordnung einer Sperrfrist bezeichnet hat.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 14. Juli 2015
– (3) 121 Ss 96/15 (75/15) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Angeklagten wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe in Höhe von 120 Tagessätzen zu je 20,00 € verurteilt und angeordnet, dass ihm vor Ablauf von zwölf Monaten keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Gegen die Anordnung der Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis wendet sich der Angeklagte mit seiner (Sprung-) Revision, mit der er in erster Linie die Verletzung formellen Rechts rügt. Entgegen § 265 Abs. 2 StPO sei er nicht auf die Möglichkeit der Anordnung einer Sperre nach §§ 69, 69a StGB hingewiesen worden. Mit der Sachrüge macht er geltend, den Urteilsgründen lasse sich nicht entnehmen, weshalb die Sperre angeordnet worden sei. Die Revision hat in dem beantragten Umfang Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Der Angeklagte hat seine (Sprung-)Revision wirksam auf den Ausspruch über die Maßregel der Sperre nach §§ 69, 69a StGB beschränkt. Wenn der Rechtsmittelführer die Feststellungen, die der Maßre-

gelanordnung zugrunde liegen, nicht in Frage stellt, ist die Revision auf den Maßregelaußspruch beschränkbar, weil es nur noch um die rechtliche Zulässigkeit der Anordnung der Maßregel geht (vgl. OLG Stuttgart NZV 1997, 316, 317; OLG Dresden BeckRS 2005, 09105; MK-Athing, StGB, § 69, Rn. 115). Der Angeklagte hat in seiner Revisionsbegründung ausdrücklich klargestellt, dass er den Schuldspruch und die Strafe mit den sie tragenden Feststellungen nicht angreife.

2. Die Revision dringt mit der Verfahrensrüge durch, weil der Angeklagte in der Hauptverhandlung entgegen § 265 Abs. 1 und 2 StPO nicht auf die Möglichkeit der Anordnung einer isolierten Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis hingewiesen wurde. Auf die von dem Angeklagten zugleich erhobene Sachrüge kommt es daher nicht mehr an.

Nach § 265 Abs. 1 StPO bedarf es eines Hinweises, wenn der Angeklagte wegen eines nicht in der zugelassenen Anklage enthaltenen Straftatbestandes verurteilt werden soll; dies gilt nach § 265 Abs. 2 StPO auch, wenn die Anordnung einer Maßregel in Betracht kommt. Deshalb hat das Gericht in der Hauptverhandlung auf die Möglichkeit einer isolierten Sperrfrist hinzuweisen, wenn die Anklage oder der Eröffnungsbeschluss die dem Angeklagten zur Last gelegte Straftat nicht als Voraussetzung für die Anordnung einer Sperrfrist bezeichnet hat (vgl. BGH StraFo 2003, 276; LK/Geppert, StGB, 12. Aufl., § 69, Rn. 230).

Die Anklageschrift vom 26. November 2014 enthält keinen Hinweis auf die Möglichkeit der Anordnung einer Sperre nach §§ 69, 69a StGB. Dem Eröffnungsbeschluss vom 9. Februar 2015 ist ein solcher Hinweis ebenfalls nicht zu entnehmen. Indem das Amtsgericht im Urteil eine Maßregel verhängt hat, die weder in der Anklage noch im Eröffnungsbeschluss enthalten war, ohne zuvor in der Hauptverhandlung einen entsprechenden Hinweis zu erteilen, hat es gegen die Hinweispflicht aus § 265 Abs. 1 und 2 StPO verstoßen (vgl. BayObLG, Beschluss vom 8. April 2004 – 1 St RR 56/04 –, Rn 8, juris). Der Hinweis war auch nicht dadurch entbehrlich, dass die Sitzungsvertreterin der Staatsanwaltschaft in ihrem Schlussvortrag die Anordnung einer Sperrfrist beantragt hat. Der nach § 265 Abs. 1 und 2 StPO erforderliche Hinweis muss durch das Gericht selbst gegeben werden (vgl. BGH, Beschluss vom 6. April 1993 – 1 StR 152/93 –, Rn. 2, juris; BayObLG a. a. O., Rn. 13).

3. Die Anordnung der Maßregel beruht auf dem Verfahrensverstoß (§ 337 StPO). Da kein Regelfall nach § 69 Abs. 2 StGB für die Erteilung der Maßregel vorliegt, lässt sich nicht ausschließen, dass sich der Angeklagte im Falle der Erteilung eines Hinweises anders verteidigt hätte, insbesondere so, wie er dies in der Revisionsbegründungsschrift dargelegt hat.

4. Da der Verfahrensmangel nur den Maßregelaußspruch betrifft (vgl. BGH StraFo 2003, 276), hebt der Senat daher das angefochtene Urteil auf die Verfahrensrüge im Maßregelaußspruch mit den zugehörigen Feststellungen auf und verweist die Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurück.

70. Die Sache wird dem Bundesgerichtshof zur Entscheidung folgender Rechtsfrage vorgelegt: Kann bei zwei Ordnungswidrigkeiten, die in Tateinheit stehen, die jeweils mit einem Fahrverbot als Nebenfolge geahndet werden können und über die gleichzeitig zu urteilen ist, stets lediglich ein einheitliches Fahrverbot verhängt werden oder ist es möglich, hinsichtlich jeder Ordnungswidrigkeit gesondert ein Fahrverbot – mithin zwei Fahrverbote nebeneinander – zu verhängen?

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 30. April 2015 – 3 RBs 116/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen zweifacher fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu zwei Geldbußen in Höhe von 160 € und 240 € verurteilt, zwei Mal ein Fahrverbot jeweils für die Dauer eines Monats verhängt und jeweils bestimmt, dass das Fahrverbot erst wirksam werde, wenn der Führerschein nach Rechtskraft des Urteils in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch mit Ablauf von vier Monaten nach Eintritt der Rechtskraft. Dagegen wendet sich der Betroffene mit der Rechtsbeschwerde, die er vorrangig darauf stützt, dass die Ordnungswidrigkeiten verjährt seien.

Aus den Gründen:

I. Nach den Feststellungen und Wertungen des Amtsgerichts befuhr der Betroffene am 24. April 2014 und am 13. Juni 2014 jeweils mit einem Pkw die Bundesautobahn A 2 an einer Stelle, an der die – durch mehrere Verkehrszeichen angeordnete – zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h betrug, mit einer höheren Geschwindigkeit, nämlich mindestens mit 160 km/h am 24. April 2014 und mit 150 km/h am 13. Juni 2014. Bei Einhaltung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte er die für ihn geltende Höchstgeschwindigkeit erkennen sowie dementsprechend sein Fahrverhalten darauf einstellen können und müssen.

II. (Alleinentscheidung des Einzelrichters)

Der Einzelrichter überträgt die Sache nach § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern, weil es aus den nachfolgend dargelegten Gründen geboten ist, das angefochtene Urteil zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung nachzuprüfen (vgl. BGH, Beschluss vom 28. Juli 1998 – 4 StR 166/98, BGHSt 44, 144 f.).

III. Der Senat hat die Sache gemäß § 121 Abs. 2 GVG, § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Bundesgerichtshof vorzulegen, da er beabsichtigt, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen und insofern von Entscheidungen anderer Oberlandesgerichte abzuweichen.

1. Die Abweichung betrifft die (vom Bundesgerichtshof bisher nicht beantwortete) Rechtsfrage, ob bei mehreren Ordnungswidrigkeiten, die in Tateinheit stehen und über die gleichzeitig zu urteilen ist, stets nur ein einheitliches Fahrverbot angeordnet werden kann oder ob auch die Anordnung mehrerer Fahr-

verbote nebeneinander möglich ist. Soweit ersichtlich, ist bislang einhellige – weitgehend tragende – Rechtsprechung der Oberlandesgerichte, dass innerhalb derselben Entscheidung auch dann nicht mehrfach auf ein Fahrverbot erkannt werden kann, wenn mehrere Verkehrsordnungswidrigkeiten geahndet werden, von denen jede bereits für sich allein die Anordnung eines Fahrverbots rechtfertigen würde (vgl. BayObLG, Beschluss vom 21. November 1995 – 1 ObOWi 595/95, Rn. 15 m. w. N.; OLG Bamberg, Beschluss vom 16. September 2013 – 2 Ss OWi 743/13, Rn. 11; Brandenburgisches OLG, Beschlüsse vom 28. Mai 2002 – 2 Ss [OWi] 16 B/02, VRS 106, 212, 213; vom 5. März 2013 – [2 B] 53 Ss-OWi 74/13 [41/13], VRS 124, 346 f.; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 18. November 1997 – 5 Ss [OWi] 281/97, NZV 1998, 298, 299; Schleswig-Holsteinisches OLG, Beschluss vom 6. September 2001 – 2 SsOWi 222/01, SchIHA 2002, 177; OLG Stuttgart, Beschluss vom 18. Dezember 1995 – 1 Ss 541/95, NZV 1996, 159, 160; zum Zusammentreffen von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in demselben Verfahren OLG Celle, Urteil vom 13. Oktober 1992 – 1 Ss 266/92, NZV 1993, 157). Auch der Senat hat diese Ansicht vertreten (OLG Hamm, Beschluss vom 27. Oktober 2009 – 3 Ss OWi 451/09, NZV 2010, 159; s. zudem etwa OLG Hamm, Beschluss vom 21. September 2005 – 1 Ss OWi 402/05, NJW 2006, 245, 247).

2. Der Senat beabsichtigt, an dieser Rechtsauffassung nicht weiter festzuhalten.

a) Eine ausdrückliche gesetzliche Regelung dazu, ob bei der Verwirklichung mehrerer Ordnungswidrigkeiten durch verschiedene Handlungen als Rechtsfolge lediglich die Anordnung eines einheitlichen Fahrverbotes oder auch die Verhängung mehrerer Fahrverbote in Betracht kommt, besteht nicht. § 20 OWiG bestimmt für die Tatmehrheit bei Ordnungswidrigkeiten, dass jede Geldbuße gesondert festgesetzt wird, wenn mehrere Geldbußen verwirkt sind.

b) Für die herrschende Meinung werden vor allem folgende Argumente herangezogen (vgl. bereits BayObLG, Beschluss vom 21. Mai 1976 – 1 Ob OWi 116/76, BayObLGSt 26 [1976], 58, 60; Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159): Da bei mehreren zusammenstreichenden Straftaten regelmäßig gemäß § 53 Abs. 4, § 52 Abs. 4 Satz 2 StGB nur einmal auf ein Fahrverbot erkannt werden dürfe, müsse dies ebenfalls für ein Fahrverbot als Nebenfolge von Ordnungswidrigkeiten gelten. Zudem sei bei der Prüfung, ob ein Fahrverbot zu verhängen sei, die einzelne Tat nicht isoliert zu betrachten. Schließlich liefen die Fahrverbote bei gleichzeitig eintretender Rechtskraft parallel, so dass ihnen keine eigenständige Bedeutung zukäme.

c) Diese durchaus beachtlichen Gesichtspunkte rechtfertigen indes nach Beurteilung des Senats nicht, entgegen der gesetzlich vorgegebenen Systematik die Verhängung mehrerer Fahrverbote in derselben gerichtlichen Entscheidung stets auszuschließen (kritisch auch Karlsruher Kommentar/Mitsch, OWiG, 4. Aufl., § 20 Rn. 8).

aa) Der Gesetzgeber hat sich bewusst dafür entschieden, von der Einführung einer an die Bildung einer Gesamtstrafe angelehnten Gesamtgeldbuße abzusehen (vgl. BT-Drucks. V/1269 S. 54). Damit beruht die Ahndung von Rechtsverstößen bei Tatmehrheit im Strafrecht einerseits und im Ordnungswidrigkeitenrecht andererseits auf einer grundlegend anderen Konzeption.

Diese unterschiedliche, vom Gesetzgeber getroffene Rechtsfolgenlösung entkräftet wesentlich das Argument, der Betroffene stünde bei der Begehung zweier Straftaten besser als bei der Begehung zweier Ordnungswidrigkeiten; denn eine unterschiedliche Behandlung hat der Gesetzgeber bewusst vorgenommen (s. OLG Hamm, Beschluss vom 27. Oktober 2009 – 3 Ss OWi 451/09, NZV 2010, 159, 160). So hat die abweichende Rechtsfolgenregelung bei Tatmehrheit etwa zur Folge, dass bei Straftaten die Gesamtstrafe die Summe der Einzelstrafen nicht erreichen darf (§ 54 Abs. 2 Satz 1 StGB), während sich aus § 20 OWiG gerade ergibt, dass die einzelnen Geldbußen nebeneinander – ohne Absenkung ihrer Summe – bestehen ("Kumulationsprinzip").

bb) Es erscheint in sich wenig schlüssig, einerseits hinsichtlich der Hauptrechtsfolge von einem „Kumulationsprinzip“, hinsichtlich einer Nebenfolge dagegen von einer einheitlichen Rechtsfolge auszugehen („Asperationsprinzip“). Während bei der Gesamtstrafe erst durch deren Bildung die Strafe maßgeblich festgesetzt wird, die den Täter für sein gesamtes strafbares Tun einheitlich trifft, und daher Nebenstrafen sowie Nebenfolgen neben der Gesamtstrafe jeweils nur einmal auszusprechen sind (vgl. etwa BGH, Urteil vom 30. September 1958 – 1 StR 310/58, BGHSt 12, 85, 87), fehlt es nach der gesetzgeberischen Konzeption des § 20 OWiG an einer einheitlich bewerteten Hauptrechtsfolge, an die eine einheitliche Nebenfolge anknüpfen könnte (s. im Gegensatz dazu für die Gesamtstrafe RG, Urteil vom 6. Februar 1903 – Rep. 314/03, RGSt 36, 88, 89).

Damit ist letztlich ungewiss, was Bezugspunkt eines einheitlich verhängten Fahrverbotes sein soll: die beiden Geldbußen gemeinsam, jede einzelne Geldbuße für sich oder eine „fiktive“ Gesamtgeldbuße. Diese Frage wäre nicht allein für die Prüfung von Bedeutung, ob und gegebenenfalls von welcher Dauer ein Fahrverbot zu verhängen ist, sondern auch für die Frage einer etwaigen (Teil-) Rechtskraft. Wäre etwa bei zwei Ordnungswidrigkeiten an sich für jede der Taten ein Fahrverbot angezeigt, könnte indes nur ein einheitliches Fahrverbot verhängt werden, schied eine Teilrechtskraft hinsichtlich des Fahrverbotes augenscheinlich aus, auch wenn ein Rechtsmittel lediglich eine der Taten beträfe oder das Rechtsbeschwerdegericht eine Entscheidung nur bezüglich einer Geldbuße aufhobe. Eine vergleichbare vom Gesetzgeber als „mißlich“ eingeschätzte Verfahrenslage war unter anderem Grund dafür, keine Gesamtgeldbuße einzuführen (vgl. BT-Drucks. V/1269 S. 54, 53 unter Bezugnahme auf BT-Drucks. IV/650 S. 190).

cc) Nach dem Wortlaut des § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG kann ein Fahrverbot verhängt werden, wenn „gegen

den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24, die er unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, eine Geldbuße festgesetzt“ wird. Dies deutet darauf hin, dass Bezugspunkt für ein Fahrverbot jeweils eine bestimmte Geldbuße ist und es – wegen der bewussten Entscheidung des Gesetzgebers gegen eine Gesamtgeldbuße – auch im Fall der Tatmehrheit bleibt. Die Verhängung eines einheitlichen Fahrverbotes für mehrere, durch verschiedene Geldbußen geahndete Taten steht mit dieser Gesetzessystematik nicht in Einklang.

Augenscheinlich geht eine frühere Stellungnahme des Bundesrates zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze ebenfalls davon aus, dass mehrere Fahrverbote gleichzeitig angeordnet werden können (vgl. BT-Drucks. 13/6914 S. 104).

dd) Dass sich ein einheitliches Fahrverbot nicht in die gesetzlichen Regelungen einfügt, zeigt sich zudem daran, dass ein solches – auch nach der bisherigen Rechtsprechung – lediglich dann auszusprechen ist, wenn ein Gericht gleichzeitig über verschiedene Ordnungswidrigkeiten entscheidet. In Fällen, in denen entweder die Verwaltungsbehörde(n) oder das Gericht in gesonderten Verfahren jeweils einzeln eine Geldbuße festsetzt sowie daneben ein Fahrverbot verhängt, kann ein einheitliches Fahrverbot nicht ausgesprochen werden (s. dazu etwa Sandherr, NZV 2010, 160 f.; Karlsruher Kommentar/Mitsch, OWiG, 4. Aufl., § 20 Rn. 8; Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159; Hentschel, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 10. Aufl., Rn. 1023). Mithin hängt bei der bisherigen Rechtsprechung die mögliche Rechtsfolge von der – weitgehend zufälligen – Verfahrenslage ab und kann (oder muss sogar) unterschiedlich danach ausfallen, ob über mehrere Ordnungswidrigkeiten getrennt oder in einem Gerichtsverfahren gleichzeitig entschieden wird.

Dieses Ergebnis verdeutlicht zum einen die Widersprüchlichkeit des bislang vertretenen Lösungsansatzes und widerspricht dem Grundansatz der Gesamtstrafenbildung, dass hierfür die materiell-rechtliche, nicht die verfahrensrechtliche Lage ausschlaggebend ist (vgl. BGH, Beschluss vom 24. März 1988 – 1 StR 83/88, BGHSt 35, 243, 245 m. w. N.).

Zum anderen ist es generellen Bedenken mit Blick auf den sich aus Art. 3 Abs. 1 GG ergebenden Grundsatz der Rechtsanwendungsgleichheit ausgesetzt, der regelmäßig eine Gleichheit in der Rechtsanwendung als einer Grundforderung des Rechtsstaates gebietet (vgl. allgemein dazu BVerfG, Beschluss vom 4. August 2004 – 1 BvR 1557/01, NVwZ 2005, 81, 82). Demgegenüber werden solche Betroffene, deren Ordnungswidrigkeiten in verschiedenen Verfahren geprüft werden, aufgrund der bisherigen Rechtsprechung grundlegend anders behandelt als Betroffene, über deren Ordnungswidrigkeiten im selben Gerichtsverfahren entschieden wird (s. zur Gleichbehandlung der Betroffenen und dem Gebot der Gerechtigkeit bei der Verhängung von Fahrverboten auch BGH, Beschluss

vom 28. November 1991 – 4 StR 366/91, BGHSt 38, 125, 137). Es besteht, anders als bei Gesamtstrafen (§ 55 StGB, §§ 460, 462 StPO), auch keine Verfahrensregelung, die es ermöglichte, eine einheitliche Aburteilung herbeizuführen (s. Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159; Rebmann/Roth/Herrmann, OWiG, § 20 Rn. 5 [Stand: Mai 2006]). Selbst wenn der Betroffene gegen verschiedene Bußgeldbescheide jeweils Einspruch einlegte, hätte dies – insbesondere bei Taten in unterschiedlichen Bezirken (vgl. §§ 37, 68 OWiG, § 26 StVG) – regelmäßig nicht zur Folge, dass darüber in einem einheitlichen Gerichtsverfahren entschieden wird.

ee) Im Übrigen ist die Intention des Gesetzgebers zu berücksichtigen, dass das Fahrverbot im (auf eine rasche Erledigung angelegten) Bußgeldverfahren in der Regel von einer Verwaltungsbehörde und grundsätzlich in einem summarischen Verfahren verhängt wird (s. BT-Drucks. V/1319 S. 90). Hiermit lässt sich ein einheitliches Fahrverbot nur schwerlich vereinbaren, zumal verfahrensrechtliche Schwierigkeiten hinzukommen, wenn für die Ahndung der Ordnungswidrigkeiten verschiedene Verwaltungsbehörden zuständig sind (vgl. dazu BT-Drucks. V/1269 S. 54).

ff) Die Verhängung mehrerer Fahrverbote wegen verschiedener Ordnungswidrigkeiten läuft nicht ohne Weiteres ins Leere. Zwar werden unterschiedliche Fahrverbote, deren Anordnung zum selben Zeitpunkt rechtskräftig wird, grundsätzlich nebeneinander – und nicht nacheinander – vollstreckt (vgl. Umkehrschluss zu § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG; Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses des Bundestages dazu, BT-Drucks. 13/8655 S. 14; OLG Hamm, Beschluss vom 27. Oktober 2009 – 3 Ss OWi 451/09, NZV 2010, 159, 160; zu einem – letztlich nicht umgesetzten – gegenteiligen Regelungsvorschlag des Bundesrates BT-Drucks. 13/6914 S. 104). Allerdings ist für das Tatgericht regelmäßig nicht abzusehen, ob mehrere gleichzeitig verhängte Fahrverbote zum selben Zeitpunkt in Rechtskraft erwachsen. So kommt in Betracht, dass der Betroffene (oder die Staatsanwaltschaft) lediglich wegen einer Tat Rechtsmittel einlegt, dass das Rechtsbeschwerdegericht die angefochtene Entscheidung nur hinsichtlich einer Tat aufhebt und das Rechtsmittel im Übrigen verwirft oder dass später eine (Teil-) Aufhebung im Wiederaufnahmeverfahren erfolgt (vgl. insoweit etwa BGH, Urteil vom 24. Oktober 2013 – 4 StR 124/13, BGHSt 59, 56, 65). Wegen dieser Ungewissheit sowie der mit dem Fahrverbot verbundenen Denkkettel- und Besinnungsfunktion (vgl. BT-Drucks. V/1319 S. 90; BGH, Beschluss vom 11. September 1997 – 4 StR 638/96, BGHSt 43, 241, 246) kann es durchaus sinnvoll und geboten sein, mehrere Fahrverbote nebeneinander anzuordnen, damit im Falle der Teilrechtskraft jedenfalls ein Fahrverbot vollstreckt und seiner Funktion zeitnah gerecht werden kann.

gg) Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und das Übermaßverbot lassen die Anordnung eines einheitlichen Fahrverbotes ebenfalls nicht als unerlässlich erscheinen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kann

nämlich nicht nur bei Anordnung eines einheitlichen Fahrverbotes, sondern ebenso bei der Prüfung mehrerer Fahrverbote berücksichtigt werden; denn nach § 25 Abs. 1 StVG ist – sowohl von den Verwaltungsbehörden als auch von den Gerichten – jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob ein Fahrverbot anzuordnen ist (s. BGH, Beschluss vom 11. September 1997 – 4 StR 638/96, BGHSt 43, 241, 247; BVerfG, Beschluss vom 24. März 1996 – 2 BvR 616/91 u. a., NJW 1996, 1809, 1810 [BVerfG 24.03.1996 – 2 BvR 616/91]). Dabei kann ohne Weiteres einzubeziehen sein, dass wegen verschiedener Ordnungswidrigkeiten mehrere Fahrverbote in Betracht kommen, und zu erwägen sein, ob nach den jeweiligen Umständen die Anordnung eines – gegebenenfalls erhöhten – Fahrverbotes ausreichend oder mehrere Fahrverbote nebeneinander anzuordnen sind (vgl. ähnlich zur Erörterungspflicht des Gesamtstrafenübels bei der Bildung mehrerer Gesamtstrafen BGH, Urteil vom 12. Februar 2015 – 4 StR 408/14 Rn. 7 m. w. N.; zur wiederholten Anordnung der Unterbringung BGH, Beschluss vom 14. Juli 2005 – 3 StR 216/05, BGHSt 50, 199 ff.; s. im Ansatz bereits OLG Hamm, Beschluss vom 27. Oktober 2009 – 3 Ss OWi 451/09, NZV 2010, 159, 160). In diesem Zusammenhang lässt sich zudem eine etwaige Überschreitung der für ein einzelnes Fahrverbot nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG geltenden Höchstdauer von drei Monaten erwägen, die teilweise als Grund für ein einheitliches Fahrverbot herangezogen wird (s. etwa Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159; Sandherr, NZV 2010, 160; zur Maßregelhöchstdauer bei einer Gesamtstrafe BGH, Urteil vom 26. August 1971 – 4 StR 296/71, BGHSt 24, 205 ff.). Eine solche Prüfung im Einzelfall dürfte dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eher gerecht werden als eine gesetzlich nicht begründete, richterrechtlich hergeleitete einheitliche Fahrverbotsentscheidung, die nur unter bestimmten Verfahrensbedingungen greift.

Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber jederzeit eine andere (in sich stimmige) Regelung treffen kann, falls nach seiner Auffassung entgegen dem § 20 OWiG zugrunde liegenden Kumulationsprinzip bei Tatmehrheit über die Nebenfolge von Fahrverboten einheitlich entschieden werden soll.

3. Die aufgeworfene Rechtsfrage ist für die Entscheidung des Senats nach dessen Bewertung erheblich (vgl. zur grundsätzlich maßgeblichen Auffassung des vorlegenden Gerichts BGH, Beschlüsse vom 5. Mai 1994 – VGS 1/93 u. a., BGHZ 126, 63, 71 f.; vom 22. August 1984 – 3 StR 290/84, NStZ 1985, 217, 218 [BGH 22.08.1984 – 3 StR 209/84] mwN). Müsste der Senat der bisherigen Rechtsprechung folgen, müsste er das angefochtene Urteil im Rechtsfolgenauspruch abändern und ein Fahrverbot fortfallen lassen. Ansonsten könnte er die Rechtsbeschwerde insgesamt als unbegründet verwerfen. [...]

71. *) Kommt während eines anhängigen Bußgeldverfahrens eine vorläufige Entziehung der

Fahrerlaubnis nicht in Betracht, ist es im Hinblick auf die Verkehrssicherheit geboten, dass die Fahrerlaubnisbehörde diesbezüglich tätig werden kann. Folglich steht eine nach § 45 OWiG zugleich verfolgte Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG der Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde nicht entgegen. Erst wenn der Sachverhalt und die Schuldfrage im Rahmen des Bußgeldverfahrens rechtskräftig geklärt sind, erscheint es sinnvoll, dass die Fahrerlaubnisbehörde keine eigenen Ermittlungen mehr anstellen muss, sondern an die Feststellungen im Bußgeldverfahren gebunden ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 15. September 2015 – 11 CS 15.1682 –

Zum Sachverhalt:

Die Parteien streiten um die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des im Jahr 1995 geborenen Antragstellers gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, L, M und S.

Am 27. Januar 2015 gab der Antragsteller bei einer Verkehrskontrolle um 19.45 Uhr an, er habe um ca. 18.00 Uhr einen Joint geraucht. Die Blutuntersuchung ergab einen THC-Gehalt von 7,2 ng/ml sowie einen Gehalt an THC-COOH von 56,9 ng/ml. Des Weiteren fand die Polizei 1,04 Gramm Marihuana beim Antragsteller, die er nach eigenen Angaben kurz zuvor vom anderweitig verfolgten T. erworben hatte.

Die Staatsanwaltschaft S. leitete ein Strafverfahren ein und klagte den Antragsteller am 29. Mai 2015 wegen zweier selbständiger Handlungen an; zum einen wegen vorsätzlichen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG, zum anderen wegen einer Straftat des unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln nach § 29 BtMG. Eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO erfolgte nicht.

Mit Bescheid vom 30. Juni 2015 entzog die Fahrerlaubnisbehörde des Landratsamts S. (Fahrerlaubnisbehörde) dem Antragsteller die Fahrerlaubnis. Der Antragsteller habe unter Einfluss von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt. Es lägen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es sich um einen einmaligen Probierversuch gehandelt habe. Eine Sperrwirkung nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG bestehe nicht, weil in dem Strafverfahren wegen des Erwerbs von Betäubungsmitteln eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB nicht in Betracht komme und das Führen des Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss berauschender Mittel nur als Ordnungswidrigkeit verfolgt werde.

Am 9. Juli 2015 gab der Antragsteller seinen Führerschein ab und erklärte, er habe in der Vergangenheit etwa drei bis vier Mal monatlich Cannabis geraucht.

Über den gegen den Bescheid vom 30. Juni 2015 erhobenen Widerspruch hat die Regierung von U. noch nicht entschieden.

Das Verwaltungsgericht Würzburg hat die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs angeordnet bzw.

wiederhergestellt. Der Antragsteller sei zwar gelegentlicher Cannabiskonsument und habe ein Kraftfahrzeug unter Drogeneinfluss geführt, der Entziehung der Fahrerlaubnis stehe jedoch die Verfahrensregel der Vorrangigkeit des Strafverfahrens entgegen. In dem anhängigen Strafverfahren komme auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB in Betracht, da ein Sachverhalt zugrunde liege, der von seiner Art her eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechtfertigen vermöge.

Dagegen wendet sich der Antragsgegner mit seiner Beschwerde, der der Antragsteller entgegentritt.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO das form- und fristgerechte Beschwerdevorbringen berücksichtigt, ist begründet.

Das Beschwerdevorbringen führt zu einer Abänderung der Entscheidung des Verwaltungsgerichts, da der Widerspruch des Antragstellers gegen den Bescheid vom 30. Juni 2015 bei summarischer Prüfung voraussichtlich keinen Erfolg haben wird und die Interessenabwägung im Rahmen des § 80 Abs. 5 VwGO deshalb zu Ungunsten des Antragstellers ausfällt.

1. [...] Nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wer bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis den Konsum und das Fahren nicht trennen kann. Angesichts der Einlassungen des Antragstellers bei Abgabe seines Führerscheins am 9. Juli 2015 steht im vorliegenden Fall fest, dass er gelegentlich Cannabis konsumiert hat. Entsprechend seinen Angaben bei der Verkehrskontrolle und nach dem rechtsmedizinischen Gutachten des Universitätsklinikums Bonn vom 20. Februar 2015 steht ebenfalls fest, dass er mit einem Wert von 7,2 ng/ml THC im Blut ein Kraftfahrzeug geführt hat und damit nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist.

2. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wird auch nicht durch § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG gehindert. Danach darf die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand eines Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen, solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 des Strafgesetzbuchs (StGB) in Betracht kommt. Im vorliegenden Fall kommt aber für keine der beiden angeklagten selbstständigen Taten eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht.

Dabei ist zwar nicht nur auf die einzelnen gesetzlichen Tatbestände abzustellen, sondern der gesamte Vorgang i. S. d. § 264 StPO, der im Strafverfahren untersucht werden soll, in den Blick zu nehmen (Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 3 StVG Rn. 49; Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 3 StVG Rn. 10). Es liegen indes verschiedene prozessuale Taten vor, wenn die geschichtlichen Vorgänge lediglich zeitlich, nicht aber als Sach-

verhalte identisch sind (vgl. BVerfG, B.v. 16.02.2006 – 2 BvR 111/06 – juris). Im vorliegenden Fall ist Gegenstand des Strafverfahrens der speziellere Tatbestand des Erwerbs von Betäubungsmitteln nach § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG), hinter den das Dauerdelikt des Betäubungsmittelbesitzes nach § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BtMG zurücktritt (Weber, BtMG, 4. Aufl. 2013, § 29 Rn. 1369, 1376). Dabei handelt es sich in Bezug auf die Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG um eine eigenständige prozessuale Tat, die schon vor dem Konsum des Betäubungsmittels und dem nachfolgenden Antritt der Fahrt mit dem Kraftfahrzeug unter der Wirkung des Betäubungsmittels abgeschlossen war und daher weder zeitlich noch hinsichtlich des Sachverhalts identisch ist (ebenso von unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und dem Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von berauschenden Mitteln BVerfG, B.v. 16.02.2006 a. a. O.).

Nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis im Falle einer Verurteilung wegen einer rechtswidrigen Tat, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eine Kraftfahrzeugführers begangen wurde, wenn sich aus der Tat ergibt, dass der Betreffende zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Ob eine auf § 69 StGB gestützte Entziehung der Fahrerlaubnis im Strafverfahren in Betracht kommt, ist im Wege einer auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens abstellenden Prognose zu beurteilen (Dauer a. a. O. § 3 StVG Rn. 47). An einem Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs fehlt es, wenn ein Kraftfahrzeug nur bei Gelegenheit einer Straftat benutzt wird, ohne dass die Straftat vom Führen oder das Führen von der Straftat in irgendeiner Weise abhängt (Hentschel, Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, 8. Aufl. 2000, Rn. 580 ff.). Bei einem Verstoß gegen § 29 BtMG kommt eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht in Betracht, solange keine „Zusammenhangstat“ nach § 69 Abs. 1 StGB angenommen werden kann (Janker a. a. O. § 3 StVG Rn. 10). Ein solcher Fall liegt hier vor, denn der von der Staatsanwaltschaft als selbstständige Handlung und Straftat angeklagte Erwerb von Betäubungsmitteln hat keinen Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs. Weder diente die Fahrt dem Transport von Rauschgift noch der Vorbereitung, Durchführung, Ermöglichung, Verdeckung oder Ausnutzung der Betäubungsmittelstrafat oder erhöhte die Tat die Betriebsgefahr des Fahrzeugs (Hentschel a. a. O. Rn. 582).

Die nach § 45 OWiG zugleich verfolgte Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG kann ebenfalls nicht zur strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB führen und steht der Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde deshalb nicht entgegen (BayVGH, B. v. 07.09.2007 – 11 CS 07.898/11 C 07.1371 – juris Rn. 18; Dauer a. a. O. § 3 Rn. 45; Janker a. a. O. § 3 StVG Rn. 10). Zwar ist nach § 3 Abs. 4 Satz 2 2. Halbsatz StVG die Fahrerlaubnisbehörde hinsichtlich der

Feststellung des Sachverhalts und der Beurteilung der Schuldfrage auch an rechtskräftige Bußgeldentscheidungen gebunden. Eine entsprechende Bindung der Fahrerlaubnisbehörde während eines anhängigen Bußgeldverfahrens ist jedoch in § 3 Abs. 3 StVG nicht vorgesehen. Die Auslegung der Vorschriften ergibt auch keine solche Bindung über den Wortlaut hinaus, denn es handelt sich nicht um eine Regelungslücke (a. A. Fromm/Schmidt, Die Beschränkung der verwaltungsbehördlichen Zuständigkeit nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG – Der Vorrang des Strafverfahrens bei der Fahrerlaubnisentziehung, NZV 2007, 217). § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG normiert den Vorrang strafgerichtlicher Verfahren, in denen auch eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO in Betracht kommt. Deshalb besteht in solchen Fällen auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit kein Bedürfnis, dass die Fahrerlaubnisbehörde ungeeignete Fahrzeugführer von der Teilnahme am Straßenverkehr ausschließt. Nachdem jedoch während eines anhängigen Bußgeldverfahrens eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nicht in Betracht kommt, ist es im Hinblick auf die Verkehrssicherheit indes geboten, dass die Fahrerlaubnisbehörde diesbezüglich tätig werden kann. Erst wenn der Sachverhalt und die Schuldfrage im Rahmen des Bußgeldverfahrens rechtskräftig geklärt sind, erscheint es sinnvoll, dass die Fahrerlaubnisbehörde keine eigenen Ermittlungen mehr anstellen muss, sondern an die Feststellungen im Bußgeldverfahren gebunden ist.

Ein Hinweis nach § 81 Abs. 2 Satz 1 OWiG, § 265 Abs. 2 StPO, dass das Führen eines Fahrzeugs unter der Wirkung berauschender Mittel als Straftat verfolgt werden könne und eine Maßregel der Besserung und Sicherung in Betracht komme, ist nicht ergangen. Ein solcher Hinweis war weder zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens noch ist er im noch anhängigen Berufungsverfahren zu erwarten. Die bloße rechtliche Möglichkeit, dass ein solcher Hinweis ergehen könnte, reicht nicht aus, um anzunehmen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt.

3. In die Interessenabwägung ist auch einzustellen, dass im vorliegenden Fall eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO nicht in Betracht kommt, weil keine dringenden Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass die Fahrerlaubnis im Strafverfahren entzogen werden wird. Darüber hinaus steht fest, dass der Antragsteller ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Es kann aus Gründen der Verkehrssicherheit deshalb nicht hingenommen werden, dass er weiterhin mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt.

72. 1. Die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e 2. Alt. FeV kommt lediglich dann in Betracht, wenn durch die Begutachtung festgestellt werden soll, ob eine in der Vergangenheit alkoholabhängige Person die Fahreignung des-

halb wiedererlangt hat, weil sie (jedenfalls) jetzt nicht mehr alkoholabhängig ist.

2. Dient eine Fahreignungsbegutachtung demgegenüber dazu, abzuklären, ob eine Person überhaupt alkoholabhängig ist, kommt lediglich die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV in Betracht (Anschluss an VGH München, Beschluss vom 24.08.2010 – 11 CS 10.1139 – SVR 2011, 275).

3. Bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Sachverhaltsprüfung kommt die Entziehung der Fahrerlaubnis unabhängig von einer ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Begutachtung dann in Betracht, wenn mit hoher Evidenz Anknüpfungstatsachen für einen Rückfall des Betroffenen in die in der Vergangenheit diagnostizierte Alkoholabhängigkeit vorliegen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 8. September 2015 – 10 S 1667/15 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragsgegners ist zulässig (vgl. §§ 146, 147 VwGO) und begründet.

Zutreffend ist das Verwaltungsgericht zwar davon ausgegangen, dass die Gutachtensbebringungsanordnung vom 25.03.2015 rechtswidrig war, da in der vorliegenden Konstellation kein medizinisch-psychologisches Gutachten gefordert werden durfte und deswegen der Schluss auf die Nichteignung der Antragstellerin nicht gerechtfertigt ist (1.). Das Verwaltungsgericht hat jedoch übersehen, dass die Fahrerlaubnisbehörde aufgrund der besonderen Umstände des Falles auch ohne Gutachten von der Nichteignung der Antragstellerin ausgehen durfte (2.). Unabhängig hiervon gebietet eine von den Erfolgsaussichten der Hauptsache unabhängige Interessenabwägung die Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs der Fahrerlaubnisentziehungsverfügung (3.).

1. Nach § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 und 3 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zwingend und ohne Ermessensbetätigung zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen. Ermächtigt § 46 Abs. 1 FeV zur Entziehung der Fahrerlaubnis somit erst, wenn die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen ist, enthält § 46 Abs. 3 FeV im Vorfeld dieser Entscheidung und mit einer niedrigeren Eingriffsschwelle die Rechtsgrundlage für Maßnahmen zur weiteren Aufklärung des Bestehens dieser Eignung. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken an der Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs begründen, hat die Fahrerlaubnisbehörde unter den in §§ 11 bis 14 FeV genannten Voraussetzungen durch die Anordnung der Vorlage von ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachten die Eignungszweifel aufzuklären (§ 3 Abs. 1 Satz 3 StVG, § 46 Abs. 3 FeV). Wenn sich der

Betroffene weigert, sich untersuchen zu lassen, oder das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt, darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung schließen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV). Ein Schluss auf die Nichteignung ist indes nur zulässig, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 05.07.2001 – 3 C 13.01 – NJW 2002, 78 [= BA 2002, 133] und vom 09.06.2005 – 3 C 25.04 – NJW 2005, 3081 [= BA 2006, 49]; Senatsurteil vom 10.12.2013 – 10 S 2397/12 – VBIBW 2014, 337). Zwar begegnet die in der Gutachtensanordnung vom 25.03.2015 gesetzte Frist nicht den von der Antragstellerin geltend gemachten Bedenken (1.1); in der vorliegenden Fallgestaltung war jedoch kein medizinisch-psychologisches Gutachten auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV anzuordnen (1.2).

1.1 Fehl geht jedenfalls der Einwand der Antragstellerin, die Frist zur Vorlage des Gutachtens müsse so lange bemessen sein, dass ihr ermöglicht werde, die Eignungszweifel – gegebenenfalls auch durch einen Abstinenznachweis für die Dauer eines Jahres – auszuräumen. Dem steht bereits der primäre Zweck der Ermächtigung zu einer Gutachtensanordnung entgegen. Die Gutachtensanordnung gehört als Gefahrforschungseingriff zu den Gefahrenabwehrmaßnahmen, die von der Fahrerlaubnisbehörde zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten bzw. mangelnder Eignung verdächtigen Fahrerlaubnisinhabern zu ergreifen sind. Dieser Schutzauftrag ist im Hinblick auf die gegenwärtige 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 Fahreignung wiedererlangt haben mag. Auf einen derartigen Aufschub läuft aber die These der Antragstellerin hinaus, dass einem der Alkoholabhängigkeit verdächtigen Fahrerlaubnisinhaber eine Gutachtensbeibringung erst für einen Zeitpunkt abverlangt werden dürfe, für den er seine Abstinenz wahrscheinlich dartun könne. Die Frist des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV dient nicht dazu, dem Fahrerlaubnisinhaber die Möglichkeit einzuräumen, erst den Nachweis über einen hinreichend langen Abstinenzzeitraum zu führen, bevor die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen kann (vgl. zum Ganzen Senatsbeschluss vom 24.01.2012 – 10 S 3175/11 – NJW 2012, 3321 [= BA 2012, 174] und vom 24.11.2011 – 10 S 2405/11 –).

1.2 Zutreffend ist das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass die Gutachtensanordnung vom 25.03.2015 in materieller Hinsicht nicht auf die von der Fahrerlaubnisbehörde herangezogene Bestimmung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV gestützt werden konnte. Die hier allenfalls in Betracht kommende zweite Alternative des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV ist, wie bereits ihr Wortlaut nahelegt („wenn sonst zu klären ist, ob ... Alkoholabhängigkeit nicht mehr be-

steht“) nur dann einschlägig, wenn durch eine Begutachtung festgestellt werden soll, ob eine Person, die entweder die Fahreignung nachweislich wegen Alkoholabhängigkeit verloren hatte oder die sich einem dahingehenden Verdacht ausgesetzt sieht, die Fahreignung deshalb wiedererlangt hat, weil sie (jedenfalls) jetzt nicht mehr alkoholabhängig ist. Anzuwenden ist diese Vorschrift deshalb immer dann, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen der Nr. 8.4 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zu prüfen sind. Eine solche Prüfung ist zum einen in Verfahren erforderlich, in denen darüber zu befinden ist, ob einer Person, die derzeit über keine Fahrerlaubnis verfügt und bei der feststeht, dass sie jedenfalls früher alkoholabhängig war, eine solche Berechtigung (neu oder erstmals) erteilt werden darf. Zu prüfen sein können die Voraussetzungen der Nr. 8.4 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aber nicht nur in Neuerteilungs-, sondern auch in Verwaltungsverfahren, die die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholabhängigkeit zum Gegenstand haben. Eine dahingehende Notwendigkeit besteht jedoch lediglich dann, wenn in einem solchen Entziehungsverfahren mit der Möglichkeit gerechnet werden muss, der Betroffene könne die wegen Alkoholabhängigkeit möglicherweise oder tatsächlich verloren gegangene Fahreignung inzwischen deshalb wiedererlangt haben, weil er die Alkoholabhängigkeit überwunden hat. Der Rückgriff auf die Entstehungsgeschichte der heutigen Fassung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV und die bei der Neufassung dieser Norm angefallenen Materialien bestätigt, dass der Verordnungsgeber damit nur die Fälle erfassen wollte, in denen über die Frage der Wiedererlangung der Fahreignung nach vorangegangener Alkoholabhängigkeit zu befinden ist (vgl. zum Ganzen ausführlich BayVGH, Beschluss vom 24.08.2010 – 11 CS 10.1139 – SVR 2011, 275; Senatsbeschluss vom 13.08.2013 – 10 S 1135/13 –).

Dient eine Fahreignungsbegutachtung demgegenüber dazu, in Erfahrung zu bringen, ob eine Person überhaupt alkoholabhängig ist, so verbleibt es auch seit der am 30.10.2008 in Kraft getretenen Änderung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV dabei, dass zu diesem Zweck gemäß § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV lediglich die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens verlangt werden darf. Ihre sachliche Rechtfertigung findet diese normative Vorgabe in dem Umstand, dass die Diagnose von Alkoholabhängigkeit nur die Feststellung von in der Gegenwart bzw. in der Vergangenheit liegenden Tatsachen erfordert. Anders als in der von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV erfassten Fallkonstellation bedarf es hier keiner Prognose des künftigen Verhaltens des Probanden (vgl. hierzu BayVGH, Beschluss vom 09.12.2014 – 11 CS 14.1868 – juris).

Hier wollte die Fahrerlaubnisbehörde trotz der von ihr verwendeten andersartigen Fragestellung nicht geklärt wissen, ob die Antragstellerin ihre Alkoholabhängigkeit überwunden hat bzw. ob die notwendigen Voraussetzungen hierfür vorliegen, sondern ob sich die Alkoholabhängigkeit aufgrund der Ereignisse im Frühjahr 2015 wieder manifestiert hat oder die Alko-

holabhängigkeit trotz des vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 12.01.2012, das zur Bejahung der Fahreignung der Antragstellerin und zur Fahrerlaubniserteilung geführt hat, immer noch besteht. Hat jedoch der ehemals alkoholabhängige Fahrerlaubnisinhaber – wie hier – einmal die Hürde des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV genommen, ist er wieder als fähig geeignet anzusehen und verliert die Fahreignung wie jeder andere Fahrerlaubnisinhaber erst wieder, wenn erneut eine Alkoholabhängigkeit nach Nr. 8.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung festgestellt wird (vgl. hierzu näher BayVGH, Beschluss vom 09.12.2014 – 11 CS 14.1868 – a. a. O.).

2. Das Verwaltungsgericht hat indes verkannt, dass bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Sachverhaltsprüfung mit hoher Evidenz Anknüpfungstatsachen für einen Rückfall der Antragstellerin in die in der Vergangenheit diagnostizierte Alkoholabhängigkeit vorliegen, die unabhängig von einer Begutachtung gemäß § 11 Abs. 7 FeV den Schluss auf die Fahreignetheit der Antragstellerin rechtfertigen. Zu Recht weist die Fahrerlaubnisbehörde darauf hin, dass bei der Antragstellerin in der Vergangenheit eine Alkoholabhängigkeit diagnostiziert wurde (2.1) und sie jedenfalls bei summarischer Sachverhaltsprüfung die zur Wiedererlangung der Fahreignung notwendige vollständige Abstinenz zwischenzeitlich aufgegeben hat (2.2).

2.1 Gemäß Nr. 8.3. der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist bei Bestehen einer Alkoholabhängigkeit die Fähigkeit zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen generell aufgehoben, so dass es nicht auf die Fähigkeit zum Trennen von Alkoholgenuß und der Verkehrsteilnahme ankommt. Das Fahrerlaubnisrecht definiert den Begriff der Alkoholabhängigkeit nicht selbst, sondern setzt ihn voraus. Abzustellen ist deshalb auf das Verständnis dieses medizinischen Begriffs durch die maßgeblichen Fachkreise, das sich insbesondere in der Internationalen statistischen Klassifikation der Krankheiten und verwandter Gesundheitsprobleme (ICD-10) sowie in Kapitel 3.11.2 der Begutachtungs-Leitlinien zur Krafftahreignung niedergeschlagen hat. Maßgebend sind danach ein süchtiges Verlangen des Betroffenen nach Alkohol, eine eingeschränkte Fähigkeit, den Alkoholkonsum zu steuern, ein körperliches Entzugssyndrom bei Reduktion des Alkoholkonsums, eine Toleranzbildung, sowie eine Interesseneinengung und anhaltender Konsum trotz Folgeschäden. Nach Nr. 8.4 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung setzt die Wiedererlangung der Fahreignung nach Alkoholabhängigkeit voraus, dass die Abhängigkeit nach einer Entwöhnungsbehandlung nicht mehr besteht und in der Regel eine einjährige Abstinenz nachgewiesen ist. Dabei hat der Betroffene bei Alkoholabhängigkeit den Verzicht auf jeglichen Konsum von alkoholischen Getränken zu belegen, weil die Fähigkeit zu kontrolliertem Trinken gemindert ist (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Krafftahreignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, Rn. 3.11.2.3, S. 164).

Ausweislich des von der Antragstellerin im Wiedererteilungsverfahren vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachtens der P GmbH vom 12.01.2012 bestand bei der Antragstellerin in der Vergangenheit nicht lediglich eine Alkoholmissbrauchsproblematik, sondern Alkoholabhängigkeit im medizinischen Sinne. Die Gutachter haben sich bei der Diagnose einer Alkoholabhängigkeit neben ihren eigenen Erhebungen vor allem von der einschlägigen Vordiagnose durch ein Fachkrankenhaus leiten lassen, in welchem die Antragstellerin vom 03.03.2009 bis zum 06.03.2009 eine Entgiftungsbehandlung durchgeführt hat. Derartige externe Befundberichte sind im Rahmen der medizinisch-psychologischen Eignungsbegutachtung auch grundsätzlich berücksichtigungsfähig; gerade bei der Klärung der hier in Rede stehenden Frage einer Alkoholabhängigkeit kommt fremdanamnestic Angaben, insbesondere von behandelnden Ärzten und Entzugskliniken, ein erheblicher Erkenntniswert zu (vgl. hierzu näher Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O., Rn. 3.11.2.2, S. 158). So verfügen in einer spezialisierten Entziehungsklinik tätige Therapeuten regelmäßig nicht nur über besondere Fachkunde, sondern im Falle einer vorausgegangenen stationären Behandlung auch über vertiefte Kenntnisse hinsichtlich der Alkoholproblematik des Patienten und deren mögliche Überwindung, die im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung nicht in diesem Umfang gewonnen werden können. Im Übrigen haben die Gutachter die berücksichtigte Vordiagnose kritisch hinterfragt und aufgrund der von ihnen selbst erhobenen Befunde näher begründet, warum sie von Alkoholabhängigkeit ausgehen. Folgerichtig und im Einklang mit den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben hat der psychologische Gutachter schließlich näher untersucht, ob die fordernde vollständige Abstinenz stabil und motivational gefestigt ist. Übereinstimmend hiermit hat die Antragstellerin in der psychologischen Exploration angegeben, dass sie vorsichtshalber in Zukunft auf jeglichen Alkoholkonsum verzichten müsse.

2.2 Bei summarischer Sachverhaltsprüfung ist davon auszugehen, dass die Antragstellerin die nach dem oben Gesagten unabdingbare vollständige Abstinenz zwischenzeitlich wieder aufgeben hat. Dies belegt bereits der Vorfall am 08.02.2015, bei dem die Antragstellerin durch die Polizei stark betrunken aufgegriffen wurde und aufgrund vermuteter Eigengefährdung zur Behandlung in ein Fachkrankenhaus eingeliefert werden musste; der durch das dortige Personal um 12.40 Uhr durchgeführte Atemalkoholtest ergab einen (umgerechneten) Wert von 3,79 Promille. Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, ob die Messung der Alkoholkonzentration mit einem forensisch verwertbaren Gerät durchgeführt wurde. Ist es – wie hier – von Rechts wegen nicht erforderlich, die Höhe der Atemalkoholkonzentration zahlenmäßig exakt zu ermitteln, sondern kommt es entscheidungserheblich nur darauf an, ob eine Person Alkohol in einer gewissen – sei es auch nur der Spanne nach bestimmbaren – Größenordnung konsumiert hatte, so

können aus der Atemalkoholkonzentration auch dann die gebotenen Rückschlüsse gezogen werden, wenn die Messung lediglich mit einem nur zu Vortestzwecken geeichteten Gerät und nicht unter forensischen Bedingungen erfolgt ist. Bei einem weiteren Vorfall am 19.03.2015 wurde die Antragstellerin von der Polizei vor einer Bücherei liegend angetroffen, wobei sie alkoholbedingt nicht in der Lage war, sich zu artikulieren oder frei zu sitzen. Schon in der vorausgegangenen Nacht wurde die Antragstellerin ebenfalls betrunken aufgegriffen und von der Polizei nach Hause gebracht. Bereits aufgrund dieser Vorfälle steht bei summarischer Sachverhaltsprüfung fest, dass die Antragstellerin die von den Gutachtern als unabdingbar angesehene vollständige Alkoholabstinenz zwischenzeitlich aufgegeben hat. Angesichts der Vorgeschichte sprechen diese Vorfälle für einen erneuten Rückfall in die in der Vergangenheit diagnostizierte Krankheit der Alkoholabhängigkeit. Keiner abschließenden Klärung bedarf vor diesem Hintergrund, ob der Antragstellerin der Vorfall vom 16.07.2015 vorgehalten werden kann oder ob dem das Berücksichtigungsverbot gemäß § 3 Abs. 3 StVG entgegensteht, da das eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss noch anhängig ist.

3. Darüber hinaus räumt der Senat auch bei einer ergänzenden Interessenabwägung im engeren Sinne dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung den Vorrang vor dem privaten Interesse der Antragstellerin ein, einstweilen weiter am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Denn es bestehen zum maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Beschwerdeentscheidung erhebliche Zweifel an der Fahreignung der Antragstellerin. Diese werden – wie oben dargestellt – vor allem dadurch begründet, dass die Antragstellerin die im medizinisch-psychologischen Gutachten vom 12.01.2012 geforderte strikte und dauerhafte Alkoholabstinenz zwischenzeitlich aufgegeben hat. Im Übrigen belegt die bei der Antragstellerin am 08.02.2015 festgestellte Alkoholkonzentration bereits für sich genommen eine massive Alkoholproblematik. Es entspricht gesicherten naturwissenschaftlichen Erkenntnissen – die sich unter anderem in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV widerspiegeln –, dass das Erreichen von Blutalkoholkonzentrationen von 1,6 Promille und mehr ein Beleg dafür ist, dass der Betroffene an einer dauerhaften und ausgeprägten Alkoholproblematik leidet. Nach wissenschaftlich belegter Einschätzung ist es der durchschnittlich alkoholgewöhnten Bevölkerung nicht möglich, durch eigenes Handeln Blutalkoholkonzentrationen von 1,6 Promille und mehr zu erreichen (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O., Rn. 3.11.1, S. 132). Blutalkoholkonzentrationen ab 1,6 Promille sprechen nach dem derzeitigen Stand der Alkoholforschung für eine besonders ausgeprägte Alkoholgewohnung des Betroffenen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 – 3 C 32.07 – BVerwGE 131, 163 [= BA 2008, 410]). Liegen somit gravierende, derzeit nicht ausgeräumte Zweifel an der Eignung der Antragstellerin 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 seiner weiteren Teilnahme am Straßenverkehr. Die mit dieser Entscheidung für die Antragstellerin verbundenen Nachteile für ihre private Lebensführung und eine etwa noch ausgeübte berufliche Tätigkeit müssen von ihr im Hinblick auf die besondere Bedeutung der Verkehrssicherheit und der hier in Rede stehenden hochrangigen Rechtsgüter hingenommen werden.

73. 1. Die Einnahme von Cannabis kann im fahrlaubnisrechtlichen Sinn nur dann als regelmäßig angesehen werden, wenn sie täglich oder nahezu täglich erfolgt.

2. Von einem regelmäßigen Konsum kann hier nach nicht mehr die Rede sein, wenn er „nur“ alle zwei Tage, also „nur“ halb so oft wie täglich, stattfindet.

Verwaltungsgericht Freiburg,

Beschluss vom 14. September 2015 – 4 K 1937/15 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die im Bescheid der Antragsgegnerin vom 12.08.2015 ausgesprochene Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klasse B ist gemäß § 80 Abs. 5 VwGO zulässig und begründet. Denn das private Interesse des Antragstellers, vorläufig weiter im Besitz der Fahrerlaubnis zu bleiben und ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führen zu dürfen, überwiegt das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Fahrerlaubnisentziehung im angegriffenen Bescheid der Antragsgegnerin. Dies folgt daraus, dass nach der im Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage Überwiegendes dafür spricht, dass der Widerspruch des Antragstellers gegen die in dem genannten Bescheid ausgesprochene Fahrerlaubnisentziehung deshalb erfolgreich sein wird, weil nicht mit hinreichender Gewissheit feststeht, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

Die Fahrerlaubnisentziehung beruht auf den §§ 3 Abs. 1 und 6 Abs. 1 Nr. 1q StVG in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnisverordnung – FeV –. Nach diesen Vorschriften hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis diese zu entziehen, wenn er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlos-

sen ist. Nach Nr. 9.2.2 in Verbindung mit der Vorbemerkung Nr. 3 der genannten Anlage 4 ist hinsichtlich der Kraftfahreignung bei der Einnahme von Cannabis zu differenzieren. Bei regelmäßiger Einnahme ist die Kraftfahreignung ohne Hinzutreten weiterer Voraussetzungen zu verneinen, während ein Kraftfahrer, der (nur) gelegentlich Cannabis einnimmt, im Regelfall nur dann als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, wenn keine Trennung zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen von Fahrzeugen erfolgt oder wenn zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen oder eine Störung der Persönlichkeit oder ein Kontrollverlust vorliegen.

Wegen gelegentlicher Einnahme von Cannabis kann dem Antragsteller hiernach – was zwischen den Beteiligten wohl auch unstreitig ist – wohl in keinem Fall die Kraftfahreignung abgesprochen werden, weil es, nachdem die Polizeibeamten bei der Kontrolle des Antragstellers am 21.03.2015 insoweit keine Feststellungen getroffen haben, keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür gibt, dass er den Konsum von Cannabis und das Führen von Fahrzeugen unter Einfluss des Cannabiswirkstoffs nicht trennen könnte. Auch liefert der der Kammer bekannte Sachverhalt keine hinreichenden Erkenntnisse dafür, dass der Antragsteller einen so genannten Mischkonsum von Cannabis, Alkohol und/oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen praktiziert. Das gilt auch für den bloßen widerrechtlichen Besitz anderer psychoaktiv wirkender Stoffe, wie z. B. der in der Wohnung des Antragstellers aufgefunden Psilocybe (so genannte Magic Mushrooms), oder psychoaktiv wirkender Arzneimittel, zu denen möglicherweise auch die beim Antragsteller aufgefundenen Ritalinkapseln gehören. Dieser Besitz stellt zwar häufig ein Indiz für Eigengebrauch dar und begründet damit in der Regel Zweifel an der Kraftfahreignung, reicht aber allein nicht aus für die Feststellung der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 04.07.2003 – 10 S 2270/02 –, juris [= BA 2004, 285]; VG München, Beschluss vom 13.03.2015 – M 1 S 15.618 –, juris; VG Magdeburg, Beschluss vom 17.06.2014 – 1 B 629/14 –, vgl. hierzu auch die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV, wonach der widerrechtliche Besitz von Betäubungsmitteln lediglich ein Grund ist für die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens). Angesichts der ansonsten recht offenerherzigen und ehrlich wirkenden Angaben des Antragstellers gegenüber der Sachverständigen Dr. [...] spricht hier auch eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, dass der Antragsteller die Psilocybe und Ritalinkapseln tatsächlich nicht zum Eigenverbrauch besaß.

Dem Antragsteller kann aber auch der regelmäßige Konsum von Cannabis im Sinne der Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV nicht in dem erforderlichen Umfang nachgewiesen werden. Soweit die Antragsgegnerin dies aus der Aussage des Antragstellers gegenüber der sachverständigen Fachärztin für Psychiatrie und Psychotherapie Dr. [...] folgert, wo-

nach der Antragsteller gesagt haben soll, er habe von Herbst 2014 bis zum 21.03.2015 jeden zweiten Abend im Freundeskreis Haschisch geraucht, verkennt sie, dass ein alle zwei Tage stattfindender Cannabiskonsum in quantitativer Hinsicht voraussichtlich nicht die Anforderungen an einen regelmäßigen Cannabiskonsum im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn erfüllt. Nach gefestigter verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung liegt eine regelmäßige Einnahme von Cannabis nicht bereits dann vor, wenn die Einnahmen in gleichlangen zeitlichen Abständen erfolgen, sondern nur dann, wenn täglich oder nahezu täglich Cannabis konsumiert wird (so u. a. BVerwG, Urteile vom 23.10.2014, NJW 2015, 2439 [= BA 2015, 151] und vom 20.09.2009, NJW 2009, 2151 [= BA 2009, 289]). Nur dann, wenn der Cannabiskonsum in diesen engen Intervallen und in dieser Häufigkeit erfolgt, besteht unabhängig von einem aktuellen Konsum die Möglichkeit einer ständigen Beeinträchtigung der für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Fähigkeiten wie die Aufmerksamkeitsleistung, die Verarbeitungsgeschwindigkeit und das Kurzzeitgedächtnis (siehe hierzu ausführlich VGH Bad.-Württ., Urteil vom 13.12.2007 – 10 S 1272/07 –, juris [= BA 2008, 210]; Urteil der Kammer vom 10.02.2010 – 4 K 953/08 –). Im Ergebnis folgt daraus, dass die gewohnheitsmäßige Einnahme von Cannabis nur dann als regelmäßig im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne angesehen werden kann, wenn sie nicht deutlich seltener als täglich erfolgt (OVG NRW, Beschluss vom 01.06.2010 – 16 B 428/10 –, juris [= BA 2010, 371]). Von einem täglichen oder nahezu täglichen Konsum kann hiernach nicht mehr die Rede sein, wenn er „nur“ alle zwei Tage, also „nur“ halb so oft wie täglich, stattfindet (siehe OVG NRW, Beschluss vom 01.06.2010, a. a. O.; siehe vor allem auch BayVGH, Beschlüsse vom 04.05.2009 – 11 CS 09.262 –, vom 08.02.2008 – 11 CS 07.3017 – und vom 07.12.2006 – 11 CS 06.1350 –, jew. juris, wonach bis zu vier Konsumvorgänge pro Woche nicht als regelmäßiger Konsum gewertet wurden; vgl. hierzu auch Urteil der Kammer vom 10.02.2010, a. a. O., in dem 20 Konsumvorgänge pro Monat unter den besonderen Umständen des dortigen Falls so gerade noch als regelmäßiger Cannabiskonsum angesehen wurden). Danach lässt sich den Angaben des Antragstellers gegenüber der Sachverständigen nicht entnehmen, dass er regelmäßig (im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn) Cannabis konsumiert hat. Auch ansonsten fehlt es an Anhaltspunkten für einen noch intensiveren Cannabiskonsum des Antragstellers als von ihm angegeben. Dafür, dass der Antragsteller bei seinen Angaben gegenüber der Sachverständigen eher untertrieben und seinen Cannabiskonsum eher kleingeredet hätte, fehlt es ebenfalls an jeglichen Anhaltspunkten; davon ist bislang auch die Antragsgegnerin nicht ausgegangen.

Angesichts dieser Rechtslage kommt es auf die zwischen den Beteiligten vorwiegend erörterten Fragen über die Verwertbarkeit der Aussagen des Antragstellers gegenüber der Sachverständigen sowie auf evtl. sich weiter stellende Fragen, über welchen Zeitraum ein regelmäßiger Cannabiskonsum stattgefunden und

bis zu welchem Zeitpunkt vor dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage bei einer Fahrerlaubnisentziehung maßgeblichen Zeitpunkt dieser Konsum ange dauert haben muss, um als regelmäßig im Sinn von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung zu gelten, nicht mehr an.

Nach alledem liegen derzeit keine hinreichenden Gründe für die Feststellung der Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen vor. Das mag aus Sicht der Antragsgegnerin unbefriedigend sein angesichts der Gesamtumstände des vorliegenden Falls, die geprägt sind durch einen sehr laxen und offenkundig verantwortungslosen Umgang des Antragstellers mit Drogen und Drogenutensilien und die in keiner Weise zu dem Bild des angeblich soliden, sportlichen und verantwortungsbewussten Mannes passen, das in den Stellungnahmen des Prozessbevollmächtigten des Antragstellers zu zeichnen versucht wird. Doch ist das Ergebnis zum einen Folge des geltenden zwingenden Rechts und zum anderen fehlender weitergehender Feststellungen durch die Polizeibeamten, die den Antragsteller am 21.03.2015 kontrolliert hatten.

74. *) Bereits die einmalige Einnahme von sog. harten Drogen (hier: Kokain) schließt die Kraftfahreignung unabhängig davon aus, ob unter der Wirkung dieser Droge ein Kraftfahrzeug geführt worden ist oder nicht.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,
Beschluss vom 4. September 2015 – 7 L 1833/15 –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 15. Mai 2015 wiederherzustellen, ist gemäß § 80 Abs. 5 VwGO zulässig, aber unbegründet.

Die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung fällt zu Lasten des Antragstellers aus, weil die Ordnungsverfügung, mit der dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, bei summarischer Prüfung offensichtlich rechtmäßig ist.

Die Antragsgegnerin hat dem Antragsteller zu Recht die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung – FeV – entzogen. Danach ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Der Antragsteller hat sich als ungeeignet erwiesen, weil er nach eigenem Bekunden Kokain eingenommen hat.

Ungeeignet ist nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere, wer Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV aufweist, welche die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV schließt der Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungs-

mittelgesetzes die Kraftfahreignung aus. Kokain ist ein Betäubungsmittel in diesem Sinne. Die Einnahme von solchen sog. harten Drogen schließt die Kraftfahreignung unabhängig davon aus, ob unter der Wirkung dieser Droge ein Kraftfahrzeug geführt worden ist oder nicht (Nr. 9.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV; vgl. auch: Nr. 3.14.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, C.-H. . Mai 2014). Schon der einmalige Konsum sog. harter Drogen ist ausreichend, um die Kraftfahreignung zu verneinen, so auch OVG NRW, Beschluss vom 6. März 2007 – 16 B 332/07 – [BA 2007, 192]; OVG Lüneburg, Beschlüsse vom 16. Februar 2004 – 12 ME 60/04 – [BA 2004, 475] und 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f. [= BA 2003, 465]; OVG Brandenburg, Beschluss vom 22. Juli 2004 – 4 B 37/04 – [BA 2006, 60]; OVG Saarland, Beschluss vom 30. März 2006 – 1 W 8/06 –; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. November 2004 – 10 S 2182/04 –, VRS 108 (2005), 123 ff. [= BA 2006, 247]; HessVGH, Beschluss vom 31. März 2012 – 2 B 1570/11 –.

Der Kokainkonsum des Antragstellers, der durch die Blutprobe nicht belegt werden konnte, ergibt sich aus seinen in den Protokollen festgehaltenen Aussagen gegenüber den Polizeibeamten am Tag des Vorfalls, dem 24. September 2015. Der Antragsteller hat eingestanden, am 20. September 2014 sechs „lines“ Kokain konsumiert zu haben. An dieser Angabe muss er sich festhalten lassen. Anhaltspunkte dafür, dass die Angaben des Antragstellers von den Polizeibeamten falsch protokolliert wurden, bestehen nicht. Wenn er nunmehr pauschal behauptet, eine solche Äußerung nicht gemacht zu haben, ist dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Kläger – wie das Urteil des Amtsgerichts M. vom 18. September 2012 ... zeigt – im Umgang mit Drogen nicht unerfahren ist, als Schutzbehauptung zu werten. Auf den Drogenvorstest und die in dem Zusammenhang vorgetragene Problematik der Belehrung kommt es somit nicht an.

Da aufgrund der eigenen Angaben die fehlende Kraftfahreignung des Antragstellers feststeht, war die Fahrerlaubnis unmittelbar und ohne die vorherige Anordnung eines Drogenscreenings zu entziehen (vgl. § 11 Abs. 7 FeV).

Ein Ermessen steht der Antragsgegnerin bei feststehender Ungeeignetheit nicht zu. Berufliche und private Schwierigkeiten infolge der Entziehung der Fahrerlaubnis können daher weder von der Antragsgegnerin noch vom Gericht berücksichtigt werden. Es bestehen auch keine Bedenken gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung. Die vom Antragsteller ausgehende Gefahr für die Allgemeinheit erscheint zu groß, als dass sie bis zur Entscheidung der Hauptsache hingenommen werden könnte. Vielmehr besteht ein das Suspensivinteresse des Antragstellers überwiegendes öffentliches Interes-

se daran, ihn durch eine sofort wirksame Maßnahme vorläufig von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen. Es bleibt ihm unbenommen, den Nachweis der Drogenfreiheit sowie den

Wandel seiner Einstellung in einem späteren Wiedererteilungsverfahren durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu führen, die zwingend vorgeschrieben ist (vgl. § 14 Abs. 2 FeV).

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 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

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

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

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

PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

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

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

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

