

## INHALTSVERZEICHNIS

J. Seidl, P. Feustel-Seidl	
Alkohol-Interlock: Unterstützung für die verkehrspsychologische Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer .....	1
U. Kranich, T. Pirke, M. Zentgraf	
Rehabilitation und Begutachtung von Kraftfahrern mit Verkehrsauffälligkeiten oder sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeit .....	21
Nachruf	
Im Gedenken an Prof. Dr. med. Ulrich Heifer – aus der Perspektive der Rechtsmedizin und der Alkoholforschung (Püschel/Madea) .....	31
Zur Information	
97. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin in Verbindung mit der 42. Jahrestagung des Arbeitskreises für Forensische Odonto-Stomatologie – Kurzbericht (Skopp) .....	34
Österreich: Schifffahrtsrechtsnovelle 2018 .....	39
Fahrerlaubnisbezogene Entscheidungen 2017 (Deutschland/Schweiz) .....	42
B.A.D.S.: Aktionswochen „Erfahren, wie Alkohol wirkt“ .....	45
Rechtsprechung	
1. Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 11. Dezember 2018 – Ahndung gemäß § 24a II StVG bei Nichterreichen des sog. Nachweisgrenzwertes – .....	46
2. Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 23. Oktober 2018 – Vorsätzlicher Verstoß gegen § 24a I StVG – .....	48
3. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 26. September 2018 – Alkoholbedingte Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB – .....	50
4. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 10. September 2018 – Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG – .....	53
5. Amtsgericht Tiergarten, Urteil vom 6. November 2018 – (Relative) Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB – .....	54
6. Amtsgericht Tiergarten, Urteil vom 31. August 2018 – (Relative) Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB – .....	55
7. Amtsgericht Reutlingen, Urteil vom 20. Juni 2018 – Beeinflussung der Atemalkoholmessung durch Zigarettenkonsum und Absehen vom Regelfahrverbot – .....	57
8. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 11. Dezember 2018 – Wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV – .....	59

9. Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Beschluss vom 4. Dezember 2018 – Beweisverwertungsverbot einer Blutprobe im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren – .....	61
10. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 15. November 2018 – MPU-Anordnung gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV aufgrund der Verurteilung wegen einer Trunkenheitsfahrt im Ausland – .....	63
11. Verwaltungsgerichtshof Hessen, Beschluss vom 11. Oktober 2018 – Gelegentlicher Cannabiskonsum und mangelndes Trennungsvermögen – .....	67
12. Verwaltungsgericht Greifswald, Beschluss vom 10. Dezember 2018 – Mangelnde Fahreignung aufgrund des Konsums sog. harter Drogen – ...	69

## Anhang

Supplement – Symposium des Bundes gegen Alkohol und  
Drogen im Straßenverkehr e.V. und der Deutschen  
Verkehrswacht e.V.:

„Cannabiskonsum kontra Verkehrssicherheit“

Inhaltsverzeichnis .....	Sup I - 2
Beiträge	
Cannabiskonsum kontra Verkehrssicherheit	
– Rechtliche Aspekte – (Maatz) .....	Sup I - 3
Cannabis und Fahreignung – Rechtsmedizinische Aspekte (Graw) .....	Sup I - 15
Cannabis und Fahreignung (Dronkovic) .....	Sup I - 18
Konsum von Medizinalcannabis vs. Verkehrs- sicherheit aus polizeilicher Sicht (Kanngießer) ....	Sup I - 21
Sicher, gerecht, verständlich – Wohin steuert die Cannabispolitik? (Lühmann) .....	Sup I - 25

## Zusammenfassung

Ein Alkohol-Interlock-Gerät ist ein Atemalkohol-Messgerät mit einer Wegfahrsperr, deren Wirksamkeit für die Verkehrssicherheit im weltweiten Einsatz, im primärpräventiven als auch im sekundärpräventiven Bereich, bewiesen werden konnte. Durch den Einbau eines Alkohol-Interlock können Alkoholfahrten vermieden und betroffene Fahrer langfristig bei ihrer Verhaltensänderung im Umgang mit Alkohol unterstützt werden. Eine Akzeptanzuntersuchung von Alkohol-Interlock an einer Stichprobe von 607 alkoholauffälligen Kraftfahrern kam zu dem Ergebnis, dass ein großer Teil der Betroffenen am Programm teilnehmen würde, auch unter Betrachtung der anfallenden Kosten. AFN startete 2016 ein erstes Alkohol-Interlock-Pilotprojekt, um Erfahrungen im Einsatz von Interlocks als technisches Assistenzsystem zur Unterstützung der verkehrspsychologischen Rehabilitation mit auffälligen Kraftfahrern zu sammeln. Fehlende rechtliche Voraussetzungen verhindern derzeit die Durchführung eines Modellprojektes mit einer großen Stichprobe. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist der Einsatz dieses modernen Hilfsmittels zur Steigerung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Dies würde auch einen weiteren Schritt in Richtung „Vision Zero“ darstellen und wäre ganz im Sinne des Verkehrssicherheitsprogrammes der EU. In diesem Beitrag wird der aktuelle Stand zum weltweiten Einsatz von Interlocks dargestellt und die Unterstützung durch diese Geräte für die verkehrspsychologische Intervention diskutiert.

## Summary

An alcohol interlock device is a breathalyzer with vehicle immobilizer. The road safety effectiveness of alcohol interlocks has been proven in global use, both in the primary preventive and secondary preventive areas. By installing an alcohol interlock, driving under the influence can be avoided and affected drivers can be supported in their behavioral changes towards alcohol in the long term. An acceptance study of alcohol interlocks with a sample of 607 drivers with alcohol-related offences found that a large proportion of those affected would participate in the program, despite the costs involved. In 2016, AFN launched a first alcohol interlock pilot project to gain experience in the use of alcohol interlocks as a technical assistance system to support traffic psychology rehabilitation with DUI drivers. Missing legal requirements currently prohibit the implementation of a case study with a large number of participants. The current coalition agreement of the German government has foreseen the implementation of alcohol interlocks to increase road safety. This means a further step towards „Vision Zero“ and is in alignment with the EU Road Safety Program. This article presents the current situation of the international use of alcohol interlocks and lights up the benefit of these devices for the traffic psychological intervention.

## Zusammenfassung

Für mehrfach verkehrsauffällig gewordene Kraftfahrer wurden 2010 die „Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ (§ 70 FeV) und 2014 die „Aufbau-seminare“ (§ 4 alt StVG) sowie die „Verkehrspsychologischen Beratungen“ (§ 71 FeV) abgeschafft; letztere sind nur noch für die auch als Hochrisikogruppe eingestuftten Fahranfänger vorgesehen. Alternativ wurde mit der Reform des § 4 StVG ab dem 01.05.2014 zwar das Fahreignungsseminar eingeführt, trotzdem haben die gesetzlichen Veränderungen bewirkt, dass weniger Kraftfahrer als zuvor durch rehabilitative Maßnahmen erreicht werden. Die Rückfälligkeit bei dieser Zielgruppe ist signifikant zu hoch, das Fahreignungsbewertungssystem bedarf der weiteren Optimierung. Zielführend für Kraftfahrer, die die Fünfpunkte-Grenze bereits überschritten haben und damit ein vierfach höheres Unfallrisiko darstellen, wäre eine verpflichtende Teilnahme an einem Fahreignungsseminar. Nach Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Erreichens der 8-Punkte-Schwelle im FAER sollte sodann eine qualifizierte, amtlich anerkannte verkehrspsychologische Langzeitrehabilitation als Voraussetzung für einen Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis eingeführt werden. Dies würde bei dieser Risikogruppe in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung, verbunden mit weiteren notwendigen Maßnahmen, zu einer höheren Güte der Eignungsprognose führen.

## Summary

In 2010, special rehabilitation measures for multiple traffic offenders like rehabilitation program section 70 FeV, reeducation seminar section 4 StVG and traffic psychological counselling section 71 FeV were abolished. Instead a new rehabilitation measure, a voluntary “driving fitness seminar” was introduced; in comparison fewer multiple traffic offenders could benefit from rehabilitation measures. The relapse rate within this target group is much too high, the German demerit point system needs to be optimized. Drivers who reached the warning step within the demerit point system should be committed to participate in a “driving fitness seminar”. For those who have lost their driving license a longer lasting traffic psychological rehabilitation program should be introduced as a requirement in the process of regranting the driving license. This, together with an optimized medical-psychological assessment, could help to decrease the relapse rate within this group.