BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS, BEHAVIOR AND TRAFFIC SAFETY

BAND 58
JAHRGANG 2021

In Verbindung mit

Prof. Dr. iur. *F. Denker* (Münster), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *R. K. Müller* (Leipzig), Generalbundesanwalt a. D. *K. Nehm* (Karlsruhe), Prof. Dr. iur. *Ansgar Staudinger* (Hamburg), Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag, Prof. Dr. med. *M. Graw* (München), Präsident Deutsche Gesellschaft für Vekehrsmedizin, Prof. Dr. phil. *W. Fastenmeier* (München), Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. *H. Bratzke* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. med. *A. Büttner* (Rostock), Prof. Dr. rer. nat. *T. Daldrup* (Düsseldorf), Prof. Dr. med. *V. Dittmann* (Basel), 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* (München), Prof. Dr. med. Dr. h. c. *S. Pollak* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. rer. nat. *W. Schubert* (Neuenhagen), Prof. Dr.-Ing. *A. Slemeyer* (Lübeck), Prof. Dr. med. *A. Thierauf-Emberger* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. *S. Tönnes* (Frankfurt a. M.)

herausgegeben vom

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., BADS

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* †
Prof. Dr. *Dela-Madeleine Halecker*
Polizeiakademie Niedersachsen, Nienburg/Weser
in Zusammenarbeit mit
Rechtsanwalt *Dan Benjamin* (Schwedt/Oder), Dipl.-Jur. *Ulrike Nathow* (Neißemünde)

ZUGLEICH PUBLIKATIONSORGAN
DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN UND DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE

Inhalt des 58. Bandes

Seite

Heft 1/2021

J. Geile, M. Graw, A. Maas, E. Doberentz, B. Madea
Medizinisches Cannabis im Straßenverkehr ... 1

S. Lehmann, K. Smolka, M. A. Rothschild, M. Jübner
Nachweisbarkeit von Poppers und deren mögliche Relevanz im Straßenverkehr ... 12

Aus der Forschung
BASt: Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger ... 17

Zur Information
Europäischer Drogenbericht 2020 ... 19
Kleine Anfrage zu Cannabis
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Entwicklung der Nutzung von Cannabis als Genussmittel sowie der medizinischen und gewerblichen Nutzung ... 25
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Legalisierung von Cannabis ... 27
BASt: Begutachtung der Fahreignung 2019 ... 29
Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung ... 32

Rechtsprechung ... 34

Heft 2/2021

T. Wagner, N. Mager
Einfluss regionaler Persönlichkeitsunterschiede auf Trinkmotive und Interventionsmaßnahmen bei Trunkenheitstätern ... 57

Dokumentation
Alkohol-Interlock-Systeme
DVR fordert die Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfaher ... 69
Alkohol-Interlock-Programme in der EU ... 76

Aus der Forschung
Dušek, L. & Traxler, C.: Learning from Law Enforcement. CESifo Working Paper No. 8043. (König) ... 79
Lönnqvist, J. E., Ilmarinen, V.-J. & Leikas, S.:
Not only assholes drive Mercedes. Besides disagreeable men, also conscientious people drive high-status cars. (König) ... 81

Zur Information
99. Internationale Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Iwersen-Bergmann) ... 84
Schweiz: Durchführung von Studien über den Cannabiskonsum zu Genusszwecken ... 89

59. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 29. Januar 2021 in Goslar ... 92

Fundstücke ... 93

Rechtsprechung ... 97

Seite

Heft 3/2021

S. Lehmann, F. Gaunitz, K. Mercer-Chalmers-Bender
Der Konsum von NPS im Großraum Köln ... 125

Nachruf
Im Gedenken an den langjährigen juristischen Schriftleiter der Fachzeitschrift
Blutalkohol Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler (Trentmann/Urban und Halecker/Benjamin/Nathow) ... 135

Dokumentation
Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen
und Führerscheininhabern ... 138
Der BADS begrüßt die Ablehnung des Antrags zur Gleichstellung von cannabis- und
alkoholkonsumierenden Fahrerlaubnisinhabern/-innen ... 146

Aus der Forschung
Hayley, A. C., Hart, C. L., O´Malley, K. Y., Stough, C. K. K. & Downey, L. A.:
Risk driving behaviours among stimulant drug users and the role of aggression:
findings from a national survey (König) ... 148
Burgdorf, J., Lennon, C. & Teltser, K.:
Do Ridesharing Services Increase Alcohol Consumption? (König) ... 150

Zur Information
Österreich: Forderung nach Umsetzung drängender Verkehrssicherheitsmaßnahmen ... 153
Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 15./16. April 2021 ... 154
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V.
Nach neuesten Unfallzahlen bei E-Scootern ist Gesetzgeber in der Pflicht ... 157
Urteil des Bundesverwaltungsgerichts richtungsweisend ... 157

Rechtsprechung ... 159

Heft 4/2021

M. Minge, H.-G. Kollra, P. Brieler
Hangover auch nach geringeren Konsummengen ... 193

J. Körkel, T. Wagner
Abstinenz oder kontrolliertes Trinken? Eine evidenzbasierte Betrachtung zur
notwendigen Verhaltensänderung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern ... 211

Aus der Forschung
Studie des rechtsmedizinischen Instituts der Universität Basel (Schweiz):
„THC-Grenzwerte im Straßenverkehr" ... 229

Zur Information
EMCDDA: Europäischer Drogenbericht 2021 ... 237
Österreich: Alkohol- und Drogenkontrollen im Jahr 2020 ... 245
Schweiz: Verfahrensbeschleunigung beim Führerausweisentzug und Erleichterungen
für Berufskraftfahrerinnen/-fahrer ... 246
Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 ... 247
Fortbildungsseminar des Deutschen Verkehrsgerichtstages – Ankündigung ... 249

Rechtsprechung ... 252

Seite

Heft 5/2021

T. Wagner, M.-C. Perlich, D. M. DeVol, L. M. Uhlmann, A. Bartels
Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung 301

Aus der Praxis
Bedeutung der Strafakten für die Beurteilung der Fahreignung (Hoffmann) 317

Zur Information
European Parliament transport committee backs 2030 road safety programme 322
Österreich: Hoher Aufklärungsbedarf unter E-Scooter-Fahrern 323
Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt):
Begutachtung der Fahreignung 2020 324
Bericht: Analyse der Merkmale und des Unfallgeschehens von Pedelecfahrern 327

Rechtsprechung 328

Anhang
Supplement – 17. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)
Inhaltsverzeichnis Sup-1
Editorial Sup-5
Abstracts Sup-7

Seite

Heft 6/2021

T. R. Sundermann, V. Hofmann, A. Ketten, G. Schmitt, M. Bartel
Ethylglucoronid-Konzentrationen in Blut und Urin nach Anwendung von alkoholhaltigem Gesichtswasser 367

R. Engelmann
Erfahrungsgestützte Kritik der derzeitigen Alkohol-Hypothesen aus gutachterlicher Sicht und Diskussionsvorschlag für neue Alkohol-Hypothesen 377

Zur Diskussion
Kommentar zum Artikel «Studie des rechtsmedizinischen Instituts der Universität Basel (Schweiz): THC-Grenzwerte im Strassenverkehr», BA Vol. 58/2021, S. 229-236 (Wick/Keller) 397

Literatur
Klaus Püschel
Ruckriegel: Vergleichende Untersuchung leistungspsychologischer Verfahren für die Fahreignungsdiagnostik älterer Kraftfahrer 400

Zur Information
ETSC: Report about Road Deaths among young People 402
ETSC: Spain could require alcohol interlocks on buses and lorries 408
Fahrerlaubnismaßnahmen 2021 (Deutschland/Schweiz 409
60. Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung 411

Laudatio
Verleihung der Fritz-Strassmann-Medaille an RiBGH a. D. Kurt-Rüdiger Maatz (Ritz-Timme) 413

Rechtsprechung 416

Autorenverzeichnis

	Seite
Ackermann, Claudia	Sup-9
Albrecht, Martina	Sup-15
Andersen-Streichert, Hilke	Sup-21
Auwärter, Volker	Sup-25
Bartel, Marc	367, Sup-8, Sup-25
Bartels, Axel	301
Bauer, Klaus	Sup-18
Bäumler, Hans	Sup-18
Beblo, Thomas	Sup-13
Beblo, Thomas	Sup-17
Becker, Susen	Sup-20
Benjamin, Dan	135
Berghöfer, Frauke L.	Sup-10
Bleicher, Sergej	Sup-25
Bott, Ulrich	Sup-19
Brenner-Hartmann, J.	Sup-14
Brieler, Paul	193
Brunnauer, Alexander	Sup-13
DeVol, Don Milton	301
Doberentz, Elke	1
Dreßler, Jan	Sup-20
Driessen, Martin	Sup-13
Driessen, Martin	Sup-17
Engelmann, Ralf	377
Englund, L.	Sup-14
Fastenmeier, Wolfgang	Sup-5
Franz, Simon	Sup-20
Gaster, Kristina	Sup-16
Gaugler, Stefan	Sup-23
Gaunitz, Franziska	125
Gehlert, Tina	Sup-15
Gehlert, Tina	Sup-16
Gehlert, Tina	Sup-18
Geile, Julian	1
Gerlach, Rebekka	Sup-15
Goldberg, Elijah	Sup-17
Graw, Matthias	1, Sup-5
Halecker, Dela-Madeleine	135
Hoffmann, Frank	317
Hofmann, Vanessa	367

	Seite
Huemer, Anja Katharina	Sup-10
Iwersen-Bergmann, Stefanie	84
Jübner, Martin	12
Jübner, Martin	Sup-21
Keller, Kristina	397
Keten, Alper	367
Kollra, Hans-Günter	193
König, Birgit	79, 81,148,150
Körkel, Joachim	211
Krämer, Michael	Sup-19
Krems, J.	Sup-9
Kröling, Sophie	Sup-15
Kröling, Sophie	Sup-18
Küting, Theresa	Sup-19
Kutzler, Johannes	Sup-25
Lakämper, Stefan	Sup-17
Lehmann, Sabrina	12, 125
Lehmann, Sabrina	Sup-21
Liut, Jennifer	Sup-19
Luginbühl, Marc	Sup-23
Maas, Alexandra	1
Maas, Alexandra	Sup-19
Madea, Burkhard	1
Madea, Burkhard	Sup-19
Mager, Nicole	57
Marx, Peter	Sup-11
Mercer-Chalmers-Bender, Katja	125
Minge, Michael	193
Mußhoff, Frank	Sup-20
Nathow, Ulrike	135
Neukamm, Merja	Sup-25
Orth, M.	Sup-11
Peldschus, Steffen	Sup-18
Perlich, Marie-Christin	301
Petzoldt, Tibor	Sup-8
Polettini, Aldo	Sup-25
Popp, Viktoria	Sup-18
Risser, R.	Sup-10
Ritz-Timme, Stefanie	413
Rothschild, Markus A.	12, Sup-21

	Seite
Sauer, Christoph	Sup-25
Schick, Sylvia	Sup-18
Schlag, Bernhard	Sup-16
Schmitt, Georg	367
Schultis, Wolfgang	Sup-25
Schulz, Philipp	Sup-13
Schulz, Philipp	Sup-17
Skopp, Gisela	Sup-20
Smolka, Kirstin	12
Spannhorst, Stefan	Sup-17
Stöth, Frederike	Sup-23
Stöttner, B.	Sup-8
Strohbeck-Kühner, Peter	Sup-8
Šucha, Matus	Sup-10
Sundermann, Tom Richard	367
Töpper, Max	Sup-13, Sup-17, Sup-20
Trentmann, Helmut	135
Trommler, D.	Sup-9
Uhlmann, Lena Marie	301
Urban, Reinhard	135
van der Meer, Elke	Sup-15
Vollrath, M.	Sup-10
Wagner, Thomas	57, 211, 301, Sup-5
Weinmann, Wolfgang	Sup-23
Wick, Regula	397
Winkelmann, Andreas	Sup-7
Zwicker, Lisa	Sup-16

Entscheidungsregister

			Seite
Supranationale Gerichte			
Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften			
EuGH	Urteil vom 28.10.2020	– C-112/19 –	97
EuGH	Urteil vom 29.04.2021	– C 56/20 –	252
Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte			
I. Bundesgerichtshof			
BVerfG (Kammer)	Beschluss vom 23.06.2021	– 2 BvQ 63/21 –	255
II. Bundesgerichtshof			
BGH	Beschluss vom 20.10.2020	– 4 StR 357/20 –	34
BGH	Beschluss vom 01.12.2020	– 4 StR 519/19 –	159
BGH	Urteil vom 04.02.2021	– 4 StR 403/20 –	258
BGH	Beschluss vom 17.02.2021	– 4 StR 225/20 –	329
BGH	Beschluss vom 02.03.2021	– 4 StR 366/20 –	417
BGH	Beschluss vom 24.03.2021	– 4 StR 416/20 –	257
BGH	Urteil vom 29.04.2021	– 4 StR 522/20 –	256
BGH	Beschluss vom 11.05.2021	– 4 StR 535/20 –	416
BGH	Beschluss vom 06.07.2021	– 4 StR 155/21 –	328
III. Bundesverwaltungsgericht			
BVerwG	Urteil vom 04.12.2020	– 3 C 5/20 –	166
BVerwG	Urteil vom 17.03.2021	– 3 C 3/20 –	276

Seite

Ordentliche Gerichte

I. Bayerisches Oberstes Landesgericht/Kammergericht/Oberlandesgericht

KG Berlin	Beschluss vom 26.08.2020	– 3 Ws (B) 163/20 –	43
KG Berlin	Beschluss vom 19.10.2020	– 3 Ws 241/20 –	41
KG Berlin	Beschluss vom 12.02.2021	– (3) 121 Ss 1/21 (5/21) –	162
KG Berlin	Beschluss vom 23.04.2021	– 3 Ws (B) 87/21-122 Ss 43/21 –	270
KG Berlin	Beschluss vom 29.07.2021	– 3 Ws (B) 182/21 –	420
BayObLG	Beschluss vom 11.11.2020	– 201 ObOWi 1043/20 –	35
BayObLG	Beschluss vom 08.12.2020	– 202 StRR 123/20 –	34
BayObLG	Beschluss vom 07.01.2021	– 201 ObOWi 1683/20 –	263
BayObLG	Beschluss vom 03.05.2021	– 204 StRR 167/21 –	423
BayObLG	Beschluss vom 10.05.2021	– 201 ObOWi 445/21 –	260
OLG Brandenburg	Beschluss vom 17.02.2021	– (1 B) 53 1 Ss-Owi 334/20 (279/20) –	160
OLG Celle	Beschluss vom 06.03.2021	– 2 Ss (OWi) 70/20 –	100
OLG Celle	Beschluss vom 28.04.2021	– 3 Ss 25/21 –	340
OLG Dresden	Beschluss vom 16.04.2021	– 2 OLG 22 Ss 195/21 –	267
OLG Dresden	Beschluss vom 28.04.2021	– 22 Ss 672/20 (B) –	425
OLG Frankfurt am Main	Urteil vom 22.12.2020	– 2 Ss 262/20 –	271
OLG Hamm	Beschluss vom 19.11.2020	– 4 RVs 129/20 –	37
OLG Hamm	Beschluss vom 11.02.2021	– III-4 RBs 13/21 –	161
OLG Hamm	Beschluss vom 03.08.2021	– 5 RBs 157/21 –	419
OLG Karlsruhe/ Schifffahrtsobergericht	Urteil vom 09.11.2020	– Ns 4 Rv 22 Ss 311/20 –	102
OLG Stuttgart	Beschluss vom 01.07.2021	– 1 Rv 13 Ss 421/21 –	333
OLG Zweibrücken	Beschluss vom 12.11.2020	– 1 OWi 2 SsBs 146/20 –	39
OLG Zweibrücken	Urteil vom 31.05.2021	– 1 OLG 2 Ss 15/21 –	421
OLG Zweibrücken	Urteil vom 14.06.2021	– 1 OLG 2 Ss 1/21 –	265
OLG Zweibrücken	Beschluss vom 29.06.2021	– 1 OWi 2 SsBs 40/21 –	338

II. Landgericht

LG Bielefeld	Beschluss vom 18.05.2021	– 8 Qs 175/21 –	343
LG Flensburg	Beschluss vom 27.05.2021	– V Qs 17/21 –	340
LG Kiel	Urteil vom 21.10.2020	– 11 Ns 566 Js 69948/19 –	273
LG Koblenz	Beschluss vom 16.12.2020	– 2 Qs 73/20 –	104
LG Köln	Beschluss vom 09.10.2020	– 117 Qs 105/20 –	106
LG Magdeburg	Beschluss vom 21.04.2021	– 21 Qs 10/21 –	426
LG Oldenburg	Beschluss vom 22.04.2021	– 4 Qs 167/21 –	344
LG Osnabrück	Beschluss vom 06.11.2020	– 10 Qs 58/20 –	46
LG Stuttgart	Beschluss vom 12.03.2021	– 18 Qs 15/21 –	163

III. Amtsgericht

AG Bad Segeberg	Urteil vom 10.08.2020	– 39 Ds 566 Js 69948/19 –	273
AG Düsseldorf	Beschluss vom 16.11.2020	– 150 Gs 2091/20 –	47
AG Schmallenberg	Urteil vom 04.08.2021	– 5 Ds- 180 Js 744/20-5/21 –	427
AG Stralsund	Beschluss vom 15.02.2021	– 315 Cs 853/20 –	165

Seite

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht

OVG Bremen	Beschluss vom 08.04.2021	– 1 B 120/21 –	356
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 20.07.2021	– 12 ME 79/21 –	347
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 16.02.2021	– 16 B 1496/20 –	107
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 17.03.2021	– 16 B 22/21 –	174
OVG Rheinland-Pfalz	Urteil vom 09.12.2020	– 10 A 11032/20 –	112
OVG Saarland	Beschluss vom 12.02.2021	– 1 B 380/20 –	109
OVG Saarland	Beschluss vom 03.05.2021	– 1 B 30/21 –	284
OVG Saarland	Beschluss vom 29.06.2021	– 1 B 135/21 –	428
OVG Sachsen	Beschluss vom 13.11.2020	– 6 B 248/20 –	116
OVG Sachsen	Beschluss vom 30.11.2020	– 6 B 257/20 –	48
OVG Sachsen	Beschluss vom 08.02.2021	– 6 B 404/20 –	358
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 25.06.2021	– 3 M 120/21 –	354
OVG Schleswig-Holstein	Beschluss vom 18.03.2021	– 5 MB 3/21 –	431
OVG Schleswig-Holstein	Beschluss vom 04.08.2021	– 5 MB 18/21 –	345
OVG Thüringen	Beschluss vom 15.01.2021	– 2 EO 147/20 –	111
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 08.07.2021	– 13 S 1800/21 –	351
VGH Bayern	Beschluss vom 09.03.2021	– 11 CS 20.2793 –	289
VGH Bayern	Beschluss vom 15.03.2021	– 11 CS 20.2867 –	176

II. Verwaltungsgericht

VG Berlin	Urteil vom 04.03.2021	– 4 K 125/20 –	180
VG Darmstadt	Beschluss vom 25.02.2021	– 2 L 154/21.DA –	118
VG Düsseldorf	Beschluss vom 12.11.2020	– 6 L 1742/20 –	50
VG Oldenburg	Beschluss vom 01.09.2020	– 7 B 2242/20 –	52
VG Schleswig-Holstein	Beschluss vom 25.06.2021	– 8 B 28/21 –	434
VG Weimar	Beschluss vom 18.01.2021	– 1 E 1532/20 WE –	119

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

Abstinenzkontrollprogramm 367
Alkoholabstinenz 211
Alkohol / Ethanol 367
Alkoholhypothesen 377
Alkoholkonzentration 193
Alkoholselbsterfahrungsversuche 193
Alkylnitrite 12

B

Betäubungsmittel und Fahreignung 301
Beurteilungskriterien 377

C

Cannabisblüten 1
Cannabis und Verkehrssicherheit 301

E

Ethylglucuronid 367

F

Fahreignung 57, 211
Fahrsicherheit 1
Fahren unter Drogeneinfluss 301
Festival 125

H

Hangover 193
Hangover-Fragebogen 193

G

Geographische Psychologie 57
Geschlechtereffekte 193
Gesichtswasser 367

I

Inhalation 367

K

Ketamin 125
Kontrolliertes Trinken 211
Kraftfahreignung 377
Kraftfahrer Rehabilitation 57, 211

L

Literaturanalyse 211

M

Medizinisches Cannabis 1
Medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) 57, 211, 301, 377

P

Poppers 12
Post-mortem-Toxikologie 12

R

Regionale Persönlichkeitsunterschiede 57

S

Straßenverkehr 1
Straßenverkehrsdelikt 12

T

THC-Grenzwert 301
THC-Konzentration im Straßenverkehr 301
Toxikologische Untersuchungsaufträge 1
Trunkenheitsfahrer 57, 211

V

Verkehrssicherheit 377

Vol. 58 No. 1 · Januar 2021 · Jahrgang 2021

Blutalkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., BADS
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung 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. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)
Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat
Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)
Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
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 (München)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)
Prof. Dr.-ing. A. Slemeyer (Lübeck)
Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnes (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)
Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

J. Geile, M. Graw, A. Maas, E. Doberentz, B. Madea
Medizinisches Cannabis im Straßenverkehr 1

S. Lehmann, K. Smolka, M. A. Rothschild, M. Jübner
Nachweisbarkeit von Poppers und deren mögliche Relevanz im Straßenverkehr 12

Aus der Forschung
BASt: Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger 17

Zur Information
Europäischer Drogenbericht 2020 19
Kleine Anfragen zu Cannabis
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Entwicklung der Nutzung von Cannabis als Genussmittel sowie der medizinischen und gewerblichen Nutzung 25
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Legalisierung von Cannabis 27
BASt: Begutachtung der Fahreignung 2019 29
Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung – 32

Rechtsprechung
1. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 20. Oktober 2020 – Erforderliche Begründung für die Dauer einer Sperrfrist gemäß § 69a StGB – 34
2. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 8. Dezember 2020 – Verminderte Schuldfähigkeit i.S.d. § 21 StGB – 34
3. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 11. November 2020 – Fortgeltung der BKatV nach Erlass der StVO-Novelle vom 20.04.2020 – 35
4. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 19. November 2020 – Strafschärfende Berücksichtigung von Umständen wie Fluchtfahrt – 37
5. Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 12. November 2020 – Anrechnung eines verfahrensfremden vorläufigen Fahrerlaubnisentzugs beim Fahrverbot – 39
6. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 19. Oktober 2020 – Rechtsmittel gegen vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis – 41
7. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 26. August 2020 – (Nicht-)Absehen vom Fahrverbot wegen Covid-19-bedingter Härte – ... 43

8. Landgericht Osnabrück, Beschluss vom 6. November 2020
– Wirksamkeit eines Fahrverbotes gemäß § 44 StGB
im Falle einer fehlenden Fahrerlaubnis – 46
9. Amtsgericht Düsseldorf, Beschluss vom 16. November 2020
– Fahrlässige Verkennung eines körperlichen Mangels
gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB – 47
10. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 30. November 2020
– Fahrungeeignetheit aufgrund der einmaligen Einnahme
sog. harter Drogen – 48
11. Verwaltungsgericht Düsseldorf, Beschluss vom 12. November 2020
– Formelle Anforderungen an die Begutachtungsaufforderung
zur Überprüfung der Fahreignung – 50
12. Verwaltungsgericht Oldenburg, Beschluss vom 1. September 2020
– Fahrungeeignetheit aufgrund des Konsums von Kokain – 52

Institut für Rechtsmedizin der Universität Bonn[1])
Institut für Rechtsmedizin der Universität München[2])

Julian Geile[1]), Matthias Graw[2]), Alexandra Maas[1]), Elke Doberentz[1]),
Burkhard Madea[1])

Medizinisches Cannabis im Straßenverkehr

Ergebnisse einer Analyse toxikologischer Untersuchungsaufträge

Medicinal cannabis in road traffic

Results of an analysis of toxicological inquiries

Einleitung

In Deutschland sind medizinische Cannabisblüten neben cannabishaltigen Fertigarzneimitteln seit März 2017 verschreibungsfähig. Gemäß § 31 Abs. 6 SGB V haben Versicherte mit einer schwerwiegenden Erkrankung seither Anspruch auf die Versorgung mit Cannabis, wenn *„eine allgemein anerkannte, dem medizinischen Standard entsprechende Leistung nicht zur Verfügung steht“, „im Einzelfall […] unter Abwägung der zu erwartenden Nebenwirkungen und unter Berücksichtigung des Krankheitszustandes der oder des Versicherten nicht zur Anwendung kommen kann“* und *„eine nicht ganz entfernt liegende Aussicht auf eine spürbare positive Einwirkung auf den Krankheitsverlauf oder auf schwerwiegende Symptome besteht“*. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Apothekerkammern veröffentlichte zu Beginn der Verschreibungsfähigkeit ein Informationsschreiben hinsichtlich der Verschreibungs- und Abgabeanforderungen medizinischer Cannabisblüten. Auf einer ordnungsgemäßen Verschreibung sollte demnach die jeweilige Cannabissorte eindeutig bezeichnet und die genaue Mengenangabe (Einzelabgabe und Tagesdosis) verzeichnet sein, zudem sollte die Verschreibung eine eindeutige Gebrauchsanweisung (z.B. 3 x täglich 100 mg) beinhalten und die Applikationsform (Inhalation nach Verdampfung oder orale Aufnahme) benannt werden. Vor der medizinischen Anwendung sei es mit Blick auf die Dosierungsgenauigkeit zudem notwendig, dass die Cannabisblüten zerkleinert und gesiebt werden [4]. Eine Pflichtzerkleinerung durch die Apotheke gebe es jedoch nicht und auf ärztliche Verordnung ist auch die Abgabe unzerkleinerter Blüten möglich [12].

Im Jahr 2018 sind allein bei den drei großen Krankenkassen (AOK, Barmer, Techniker) mehr als 19.000 Anträge bezüglich der Verschreibung medizinischer Cannabisblüten eingegangen, von denen etwa zwei Drittel bewilligt wurden [1]. Offizielle Zahlen zu Patienten, denen Cannabisblüten oder Fertigarzneimittel verschrieben werden, liegen nicht vor, es wird jedoch geschätzt, dass es mehr als 40.000 Cannabis-Patienten in Deutschland gibt [8]. Verkehrsmedizinische Relevanz bekommt die Verschreibungsfähigkeit von Cannabisblüten und Fertigarzneimitteln dadurch, dass gemäß § 24a StVG das sogenannte Medikamentenprivileg zur Anwendung kommt, welches eine Ahndung ausschließt, wenn ein Medikament für einen konkreten Krankheitsfall durch einen Arzt verschrieben und zudem bestimmungsgemäß eingenommen worden ist.

Durch die Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) wurden bereits in einer Handlungsempfehlung zur Fahreignungsbegutachtung bei Cannabismedikation drei verschiedene Fallgruppen von Patienten, die abhängig von der Cannabisvorerfahrung zu unterscheiden seien, identifiziert. Hierbei erscheint insbesondere die dritte Fallgruppe als problematisch, da es sich um Konsumenten handelt, *„die eine Missbrauchsvorgeschichte und/oder eine drogenbezogene Delinquenz aufweisen und die eine Cannabisverschreibung aus medizinischen Gründen anstreben, um missbräuchlichen Konsum zu legalisieren.*“ [3].

Es gibt mittlerweile eine vielfältige Auswahl medizinischer Cannabisblüten mit THC-Gehalten von teilweise über 20 % [7]. Diese hochpotenten Cannabisblüten liegen damit über dem durchschnittlichen THC-Gehalt von „Straßen-Cannabis“ (ca. 10–17 %) [5].

Der Rauschverlauf von THC kann grob in drei Phasen (akut, subakut, postakut) unterteilt werden. Die akute Phase dauert ca. 1–2 Stunden an und ist durch die im Vordergrund stehende, zentral dämpfende Wirkungsweise, z. B. Störung der Motorik und Aussprache und einer allgemeinen Verlangsamung, gekennzeichnet. Die sich anschließende subakute Phase dauert bis zu ca. 4–6 Stunden nach dem Konsum an und ist u. a. durch eine ausgelassene, unbekümmerte Grundstimmung mit Euphorie, Heiterkeit, herabgesetzter Kritikfähigkeit und Selbstüberschätzung gekennzeichnet. Die postakute Phase kann bis zu einem Tag nach dem Konsum andauern. Der Antrieb ist noch vermindert und der Konsument kann nach wie vor das Gefühl haben, nicht völlig „klar im Kopf“ zu sein [10].

Zwei Studien aus dem Jahr 2019 bekräftigen die potenzielle Problematik von Cannabispatienten im Straßenverkehr. Eine Studie aus Michigan, bei denen 790 Cannabispatienten mit chronischen Schmerzen zu deren Fahrgewohnheiten im Zusammenhang mit der Einnahme von Cannabisblüten befragt wurden, ergab, dass knapp über die Hälfte der Befragten innerhalb von 2 Stunden nach der letzten Einnahme am Straßenverkehr teilgenommen haben. Hierbei haben 50 % angegeben, dass sie „kaum bzw. wenig high“ gewesen seien und 21 % gaben an, dass sie „sehr high“ gewesen seien. Interessanterweise waren größere Schmerzen der Patienten mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit von einer Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis assoziiert [2].

Eine Befragung von 226 Cannabispatienten und 316 Freizeitkonsumenten in Deutschland ergab ähnliche Gewohnheiten. Hier gaben 27 % der Patienten bzw. 11 % der Freizeitkonsumenten an, unmittelbar nach der Einnahme aktiv am Straßenverkehr teilzunehmen, 24 % der Patienten bzw. 11 % der Freizeitkonsumenten taten dies nach 1 bis 2 Stunden [9].

Methodik

Es erfolgte eine retrospektive Datenbankanalyse der toxikologischen Untersuchungsaufträge im Institut für Rechtsmedizin der Universität Bonn für den Zeitraum von Januar 2016 bis Juli 2020. Die Datenbank wurde anhand folgender Stichworte analysiert: Cannabisblüten, Blüten, Indica, Sativa, Bedrocan, Cannamedical, Penelope, Pedanios, Bakerstreet, Red No. 2, Dronabinol, Sativex, medizinisch, Rezept.

Die identifizierten Fälle wurden dann in drei Gruppen eingeteilt: bestimmungsgemäße Einnahme, nicht-bestimmungsgemäße Einnahme und unklare Einnahme. Eine nicht-bestimmungsgemäße Einnahme wurde bei der Erfüllung eines der folgenden Kriterien angenommen: Einnahme der medizinischen Cannabisblüten entgegen der ärztlichen Ver-

ordnung, Beikonsum von illegalen Cannabisblüten sowie der (Bei-)Konsum von anderen Betäubungsmitteln und/oder Alkohol. Die Einordnung in die Gruppe mit unklarer Einnahme erfolgte, wenn anhand der vorliegenden Ermittlungsunterlagen keines der definierten Kriterien eindeutig erfüllt wurde. Des Weiteren wurde in Anlehnung an die oben genannten Abgabeanforderungen und Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Apothekerkammern die Qualität der Verordnungen der behandelnden Ärzte überprüft.

Ergebnisse

Es wurden insgesamt 35 Fälle identifiziert, die sich aus 33 männlichen Personen zusammensetzen, da zwei Personen in dem Untersuchungszeitraum zweimal im Straßenverkehr in Erscheinung getreten waren. Das Durchschnittsalter betrug 31,4 Jahre (18 bis 56 Jahre; Median 29 Jahre). Die Abbildungen 1 und 2 geben einen Überblick über die jeweiligen Cannabisprodukte bzw. den Grunderkrankungen der Personen, wobei zu beachten ist, dass den Patienten in einigen Fällen mehr als ein Cannabisprodukt verschrieben worden ist und teilweise mehrere Grunderkrankungen angegeben worden sind.

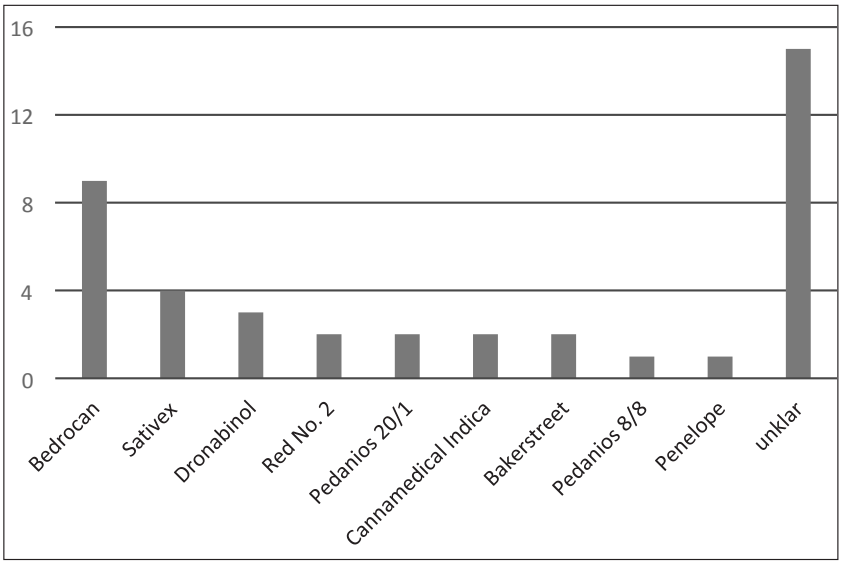

Abb. 1: Verschriebene Cannabisprodukte.

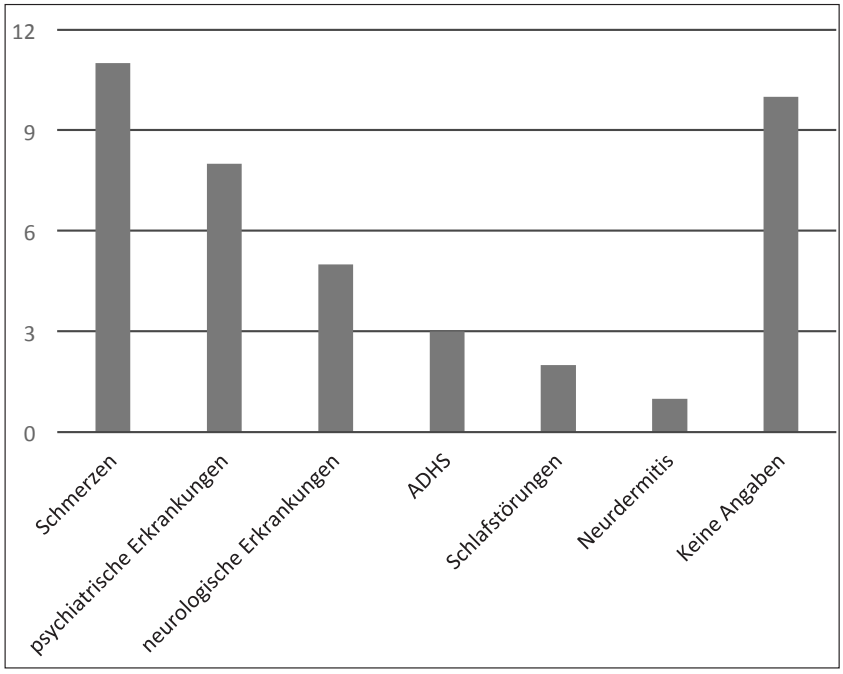

Abb. 2: Grunderkrankungen.

In 16 Fällen lag eine nicht-bestimmungsgemäße Einnahme, in 16 weiteren Fällen eine unklare Einnahme und in lediglich drei Fällen eine bestimmungsgemäße Einnahme vor. Die Kontrollgründe im Straßenverkehr waren überwiegend allgemeine Verkehrskontrollen (n=24), gefolgt von Fahrauffälligkeiten (n=6), Verkehrsunfällen (n=3) und Fahrerflucht (n=2).

Die drei Personen mit bestimmungsgemäßer Einnahme nahmen ausschließlich cannabishaltige Fertigarzneimittel ein. Diese hatten sie laut eigenen Angaben 4, 5 bzw. 8 Stunden vor der jeweiligen Verkehrskontrolle eingenommen. Die Angaben zum Einnahmezeitpunkt waren jeweils nachvollziehbar und es konnten, bis auf einen „geringen Opiateinfluss" bei begleitender Komedikation, keine wesentlichen körperlichen oder psychischen Auffälligkeiten festgestellt werden, die den Verdacht auf eine Fahrunsicherheit begründet hätten.

Bei der Gruppe mit unklarer Einnahme (n=16) gibt die Abbildung 3 einen Überblick zu den Angaben der letztmaligen Einnahme vor der Teilnahme am Straßenverkehr. In 13 von 16 Fällen ergaben sich anhand der vorliegenden Informationen Anhaltspunkte für eine Fahrunsicherheit.

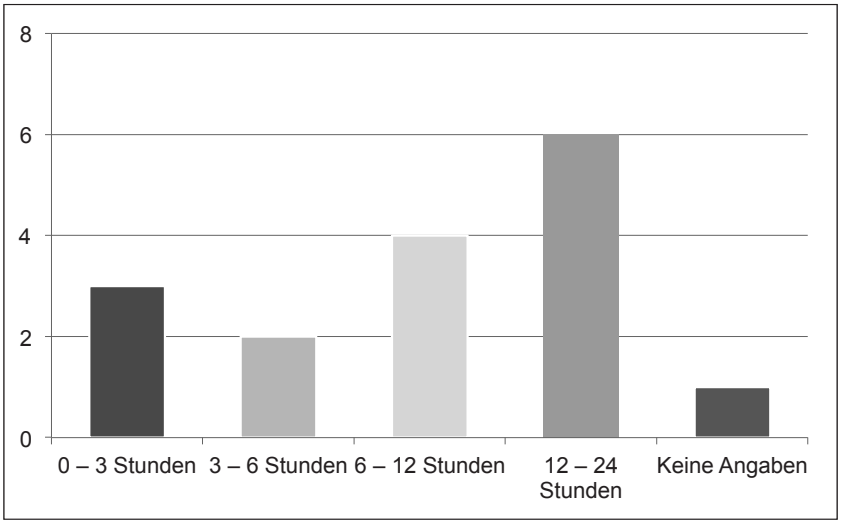

Abb. 3: Angaben zur letztmaligen Einnahme vor Teilnahme am Straßenverkehr (Gruppe – unklare Einnahme).

Bei der Gruppe mit nicht-bestimmungsgemäßer Einnahme (n=16) gibt die Abbildung 4 einen Überblick zu den Angaben der letztmaligen Einnahme vor der Teilnahme am Straßenverkehr. In 10 von 16 Fällen ergaben sich Anhaltspunkte für eine Fahrunsicherheit. In fünf Fällen konnten keine körperlichen oder psychischen Auffälligkeiten festgestellt werden und in drei dieser Fälle ergaben sich nach Aktenlage auch keine eindeutigen Anhaltspunkte für eine Fahrunsicherheit, obwohl die THC-Konzentrationen hierbei zwischen 10,1 ng/ml und 29 ng/ml lagen.

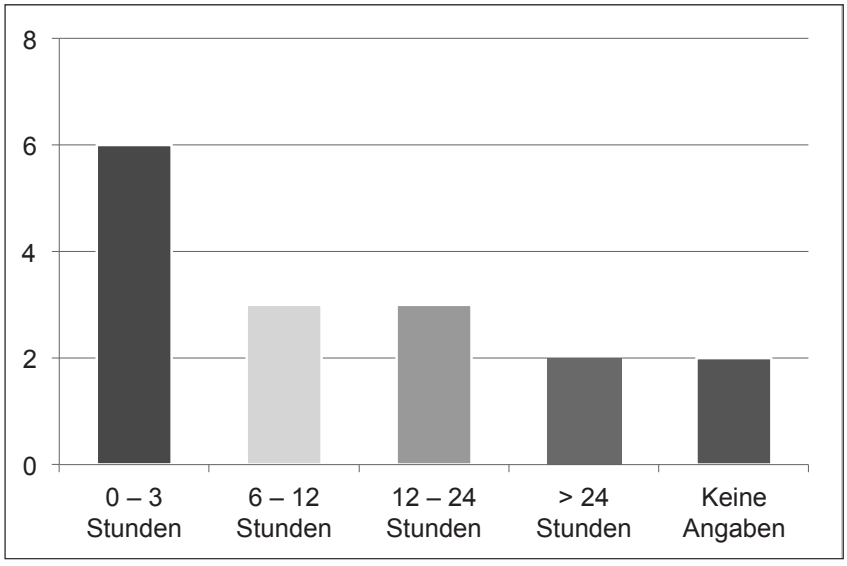

Abb. 4: Angaben zur letztmaligen Einnahme vor Teilnahme am Straßenverkehr (Gruppe – nicht-bestimmungsgemäße Einnahme).

Tabelle 2 und Abbildung 5 zeigen einen Vergleich der ermittelten THC-Konzentrationen der drei Gruppen. Zu beachten ist, dass die hohen durchschnittlichen Konzentrationen bei der Gruppe mit unklarer Einnahme neben der kleinen Stichprobengröße auch durch einen „Ausreißer" bedingt sind, bei dem eine THC-Konzentration von 106 ng/ml, eine 11-OH-THC-Konzentration von 41,8 ng/ml sowie eine THC-COOH-Konzentration von 802 ng/ml ermittelt wurde.

Gruppe	**THC Mittelwert und SD (ng/ml)**	**11-OH-THC Mittelwert und SD (ng/ml)**	**THC-COOH Mittelwert und SD (ng/ml)**
bestimmungsgemäße Einnahme (n=3)	1,6 ± 2,2	1,0 ± 1,5	23,9 ± 28,4
unklare Einnahme (n=16)	18,8 ± 25,1	7,2 ± 10,0	149,9 ± 193,8
nicht-bestimmungsgemäße Einnahme (n=16)	9,6 ± 10,1	5,1 ± 5,6	135,3 ± 184,2

Tab. 2: Ermittelte THC-Konzentrationen im Blut (SD = Standardabweichung).

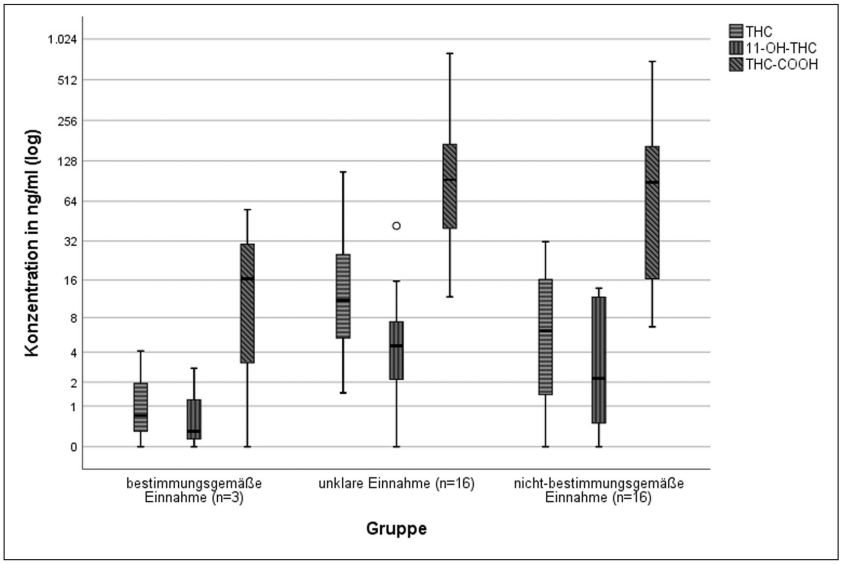

Abb. 5: Überblick über die durchschnittlich ermittelten THC-Konzentrationen bei den verschiedenen Gruppen.

Neben THC wurden bei den Personen bis zu drei weitere, ärztlich verordnete Medikamente im Blut detektiert. Bei den Medikamenten handelte es sich vorwiegend um Antidepressiva, Opioide, Betablocker sowie Dexamphetamin. In fünf Fällen standen die Personen zusätzlich unter dem Einfluss von Alkohol (0,33 ‰ bis 1,19 ‰) und in zwei Fällen unter dem Einfluss von (Meth-)Amphetaminen.

In etwas mehr als der Hälfte der Fälle (n=19) fanden sich nähere Angaben zu den ausgestellten Rezepten, z.B. in Form von Attesten, Cannabisausweisen oder anhand der Ermittlungsakten. Originalkopien der ärztlichen Rezepte von Cannabisblüten lagen lediglich in 10 Fällen vor, die retrospektive Datenbankanalyse hinsichtlich der Qualität der ärztlichen Verordnung war daher nur eingeschränkt möglich.

Die Gesamtdosis lag im Durchschnitt bei ca. 23 g pro Rezept (zwischen 5 g und 50 g) mit einer durchschnittlichen Tagesdosis von ca. 1,5 g (zwischen 0,1 g und 3 g). Auf den vorliegenden Rezepten fand sich stets die Angabe, dass die Abgabe durch die Apotheke unzerkleinert bzw. in ganzen Blüten erfolgen sollte. Die Angaben zur Tagesdosis und die Gebrauchsanweisungen waren oftmals ungenau, wie z.B. *„Einzeldosis 0,05–0,2 g“, „1–2 x tgl. 200–400 mg“, „täglich 1g“, „empfohlenen Tagesdosis von bis zu 2,5g“ oder „zur Schmerztherapie Inhalation nach Bedarf“*. In einem Fall lagen zwei Rezepte für die monatliche Abgabedosis von 20 g vor, die innerhalb einer Woche durch denselben behandelnden Arzt ausgestellt wurden. Tabelle 1 zeigt einen Überblick über die Erfüllung der ärztlichen Rezepte hinsichtlich der Abgabeanforderungen beziehungsweise der Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Apothekerkammern.

Kriterium	**erfüllt**	**nicht erfüllt**
Eindeutige Bezeichnung der Cannabissorte	10 (100 %)	0 (0 %)
Genaue Mengenangabe (Tagesdosis)	5 (50 %)	5 (50 %)
Eindeutige Gebrauchsanweisung	3 (30 %)	7 (70 %)
Applikationsform (Verdampfen/Inhalieren)	9 (90 %)	1 (10 %)
Zerkleinerung und Siebung vor der Anwendung	0 (0 %)	10 (100 %)

Tab. 1: Anforderungen an das Betäubungsmittelrezept und Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Apothekerkammern.

Diskussion

Die Ergebnisse dieser retrospektiven Studie verdeutlichen das Problempotenzial von Cannabispatienten im Straßenverkehr, wobei dies insbesondere auf die sog. „Blüten-Patienten“ fokussiert ist. In 45 % der identifizierten Fälle lag nach den definierten Kriterien eine nicht-bestimmungsgemäße Einnahme vor, was vorwiegend aus der Einnahme durch Verbrennen in einem Joint entgegen der ärztlichen Verordnung (n=7) sowie dem Konsum von Alkohol oder Betäubungsmitteln (n=7) resultierte. In einem Fall wurde ein Beikonsum von illegalen Cannabisblüten angegeben, in einem weiteren Fall erfolgte entgegen der auf dem Rezept vorhandenen Anweisung, erst 3 Stunden nach Konsum wieder am Straßenverkehr teilzunehmen, die inhalative Einnahme von Cannabisblüten 30 Minuten vor Fahrtantritt.

In 65 % der Fälle ergaben sich, unter Berücksichtigung der teilweise eingeschränkten Beurteilbarkeit, Anhaltspunkte für eine Fahrunsicherheit, wobei auch zu erwähnen ist, dass ca. 30 % der Personen keine körperlichen oder psychischen Auffälligkeiten aufwiesen.

Das überwiegend junge Alter, sowie das ausschließlich männliche Geschlecht bei den in dieser Studie identifizierten Personen bestätigt die bereits 2016 von Graw getroffenen Beobachtungen und Vorhersagen bei Patienten mit Sondererlaubnis vor Schaffung der neuen Gesetzeslage [6].

Bei Patienten mit einer weitestgehend austherapierten, schwerwiegenden Grunderkrankung ist eher ein durchschnittliches Alter von über 55 oder 60 Jahren zu erwarten [11], welches nur eine Person in dieser Studie aufwies. Das in der vorliegenden Studie festgestellte sowie das von Musshoff und Graw [11] beobachtete Durchschnittsalter bei Cannabispatienten von ca. 30 Jahren liegt deutlich unter diesem Alter. Es sollte jedoch per se keine Vorverurteilung und Stigmatisierung erfolgen, zumal detaillierte ärztliche Befunde bzw. Beschreibungen der Krankheitsverläufe in den meisten Fällen nicht vorlagen.

Es sollte auch nicht unerwähnt bleiben, dass die Studie einer ausgeprägten Vorselektion durch die jeweiligen Polizeidienststellen unterliegt. Wie viele Cannabispatienten ihre Medikation bestimmungsgemäß einnehmen und verantwortungsbewusst am Straßenverkehr teilnehmen, bleibt weiterhin völlig unklar. Auch war in den meisten Fällen das Ermittlungsverfahren noch nicht beendet bzw. dessen Ausgang den Autoren nicht bekannt. Es ist daher durchaus in Betracht zu ziehen, dass sich der Anfangsverdacht einer Fahrunsicherheit im Laufe der weiteren Ermittlungen nicht erhärtete und die Personen letztlich von dem Vorwurf eines Vergehens nach § 315 bzw. 316 StGB befreit wurden.

Angaben zu den Therapieindikationen mit medizinischen Cannabisprodukten fanden sich in lediglich 4 Fällen. Diese waren jedoch bis auf eine Ausnahme eher ungenau bzw. unzureichend wie folgt formuliert: *„schmerztherapeutisch behandelt mit Targin 10/5 bis 3x1 und THC-Produkten“, „wegen chronischer Schmerzen unfallbedingter Beschwerden schmerztherapeutisch angeordnete Kombinationstherapie mit Oxycodon comp und Cannabisblüten“ oder „um den Arbeitsplatz zu erhalten kamen zur antidepressiven Wirkunterstützung auch Attentin und THC als Medikamente in kontrollierter medizinischer Verordnung zum Einsatz“*. Bei der zuletzt zitierten Indikation war zudem bemerkenswert, dass gleich zwei verschiedene Cannabisblüten und Dexamphetamin verschrieben wurden, die Person ihr Kfz mit 100 km/h innerorts geführt, während der Verkehrskontrolle deutliche Ausfallerscheinungen aufgewiesen und auf Nachfrage angegeben habe, dass ihm die Dosierung seiner Medikamente nicht bekannt sei.

Eine genaue und umfassend formulierte Therapieindikation fand sich im folgenden Fall: *„…leidet seit Jahren an chronischen Rückenschmerzen mit Myogelosen der gesamten Rückenmuskulatur, die ihn in seinem Beruf […] erheblich einschränken. Die Standard-Schmerztabletten haben bisher keine ausreichende Wirkung gezeigt. Des Weiteren besteht eine chronische Depression mit multiplen psychosomatischen Beschwerden. Es erfolgt seit über einem Jahr eine Psychotherapie, ohne dass die Beschwerdesymptomatik sich befriedigend gebessert hätte. Aus hausärztlicher Sicht halte ich einen Therapieversuch mit Sativex für indiziert, da die Standardtherapien bisher keinen ausreichenden Erfolg gezeigt haben […]“*. Im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle gab die Person auch an, „anstrebender Cannabispatient“ zu sein, jedoch wurden bei ihm im weiteren Verlauf der Kontrolle zwei Joints in der Mittelkonsole seines Pkw aufgefunden.

Bei den verschreibenden Ärzten herrschen offenbar sehr unterschiedliche Auffassungen darüber, wann ein Cannabispatient nach der letzten Einnahme wieder aktiv am Straßenverkehr teilnehmen kann. In einem Fall konnte während der später stattfindenden Hauptverhandlung ein ärztliches Attest über eine erfolgte stationäre Eindosierung mit Dronabinol vorgelegt werden. Die Angaben, sofern vorhanden, waren jedoch sehr unterschiedlich und teils vage formuliert wie z.B. *„3 Stunden nach Konsum“, „9 Stunden nach Konsum“, „nach Konsum kein Kfz mehr führen“, „keine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens gegeben“, „habe sich im Vorfeld bei der Apotheke und seinem Hausarzt erkundigt und sei erst nach deren Erlaubnis wieder gefahren“, „aus langjähriger Kenntnis des Patienten habe ich keinen Zweifel an der Fahrtüchtigkeit“, „Bei Einhalten der empfohlenen Tagesdosis von 2,5 g ist die Fahrtauglichkeit des Herrn X. nach meiner Einschätzung ohne Weiteres gegeben“, „Es wäre zu beachten, dass ein Wechsel der Sorte die Wirkung verändern könne, sodass eine erneute Dosierungsphase erforderlich sein könnte. In der Dosierungsphase sollte die Teilnahme am Straßenverkehr gemieden werden, bis sich Herr X. wieder sicher fühlen würde“*. Insbesondere die letzte Angabe kann durchaus kritisch hinterfragt werden, da dieser, laut polizeilichem Bericht als BtM-Konsument bekannten Person, gleich drei verschiedene Cannabisblütensorten verschrieben worden sind.

In 9 Fällen (23 %) wurde von den Personen angegeben, dass die letztmalige Einnahme von Cannabis innerhalb von 3 Stunden vor der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr erfolgt sei. Es fanden sich somit ähnliche Angaben wie bei der Befragung von 226 Cannabispatienten in Deutschland [9]. In Anbetracht dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass der Zeitpunkt der letztmaligen Einnahme auch bei cannabisgewöhnten Personen einen deutlichen negativen Einfluss auf die Fahrsicherheit haben kann. Eine Studie aus Düsseldorf, bei der 15 Gewohnheitskonsumenten zu verschiedenen Zeitpunkten Fahrsimulationen absolvierten, ergab bei den Probanden einen signifikanten Anstieg an Fahrfehlern unmittelbar nach dem Konsum, wohingegen dies nach 3 Stunden nicht mehr zu beobachten war. Nach 6 Stunden war erneut ein nicht signifikanter Anstieg zu beobachten, des Weiteren erhöhte sich die Anzahl der Fahrfehler signifikant bei Serum THC-Konzentrationen über 15 ng/ml [13]. Im Vergleich fanden sich in dieser retrospektiven Auswertung bei den 9 Fällen mit einem angegebenen Konsum von weniger als 3 Stunden vor der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr in 6 Fällen keinerlei Fahrauffälligkeiten, wobei die Personen hierbei auch erst im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle auffällig wurden und der beobachtete Fahrtabschnitt bzw. die Fahrtdauer entsprechend kurz war.

Insgesamt werden zwei Problemfelder im Zusammenhang mit medizinischem Cannabis im Kontext der Verkehrssicherheit deutlich. Einerseits scheint insbesondere ein nicht unwesentlicher Teil der „Blütenpatienten“ eine unzureichende Compliance bezüglich der bestimmungsgemäßen Einnahme zu zeigen. Insbesondere die häufig beobachtete Einnahme durch Verbrennen in einem Joint anstelle der verordneten Einnahme durch Verdampfen legt den Verdacht nahe, dass es sich bei diesen Patienten ggf. um den vorbeschriebenen Typus 3 handelt. Andererseits offenbaren die ärztlichen Verschreibungen deutlichen Verbesserungsbedarf. Eine Indikation zur Therapie mit Cannabisblüten bzw. cannabishaltigen Fertigarzneimitteln obliegt selbstverständlich der Würdigung und Expertise der behandelnden Ärzte. Die Qualität der Verschreibung war jedoch in vielen Fällen nicht ausreichend und die von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Apothekerkammern veröffentlichten Empfehlungen wurden in keinem Fall vollumfänglich erfüllt. Des Weiteren sind einige der Empfehlungen der verschreibenden Ärzte zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr

nach der letzten Einnahme als problematisch anzusehen. In keinem Fall fand sich eine fundierte Begründung zu den jeweiligen Empfehlungen, zudem sind pauschalisierende Angaben zu einer generell gegebenen Fahrsicherheit kritisch zu hinterfragen.

Inwieweit eine Einnahme von medizinischem Cannabis mit der aktiven Teilnahme von Patienten mit einer schwerwiegenden Erkrankung zu vereinbaren ist und welche Voraussetzungen hierfür herrschen müssen, bleibt weiterhin ein kontrovers zu diskutierendes Thema. Verantwortungsbewussten und zuverlässigen Patienten sollte die Teilnahme am Straßenverkehr, wie auch bei der Therapie mit anderen zentral wirksamen Medikamenten, bei Erfüllung der erforderlichen verkehrsmedizinischen Aspekte ermöglicht werden. Dafür ist es jedoch erforderlich, diejenigen „Patienten" zu identifizieren, die medizinisches Cannabis missbräuchlich konsumieren und bei denen in der Regel nicht von einer verantwortungsbewussten Teilnahme am Straßenverkehr ausgegangen werden kann. Dies dient einerseits der allgemeinen Verkehrssicherheit, andererseits kann hierdurch eine Stigmatisierung der anderen, verantwortungsbewussten Patienten vermieden werden.

Zusammenfassung

In Deutschland können seit dem 10. März 2017 neben cannabishaltigen Fertigarzneimitteln und -zubereitungen auch Cannabisblüten bei Patienten mit einer schwerwiegenden Erkrankung verordnet werden. Dies hat u. a. zunehmende verkehrsmedizinische Relevanz, da einerseits ein stetiger Anstieg von Cannabis-Verordnungen verzeichnet wird und andererseits bei Cannabispatienten im Straßenverkehr die sog. Medikamentenklausel nach § 24 StVG greift, sofern hierbei eine bestimmungsgemäße Einnahme vorausgegangen ist. Es erfolgte eine retrospektive Datenbankanalyse der toxikologischen Untersuchungsaufträge im Institut für Rechtsmedizin der Universität Bonn für den Zeitraum von Januar 2016 bis Juli 2020 hinsichtlich der bestimmungsgemäßen Einnahme bei Cannabispatienten im Straßenverkehr sowie hinsichtlich der Qualität der ärztlichen Verordnungen. Bei den 35 identifizierten Fällen handelte es sich ausschließlich um männliche Personen mit einem Durchschnittsalter von 31,4 Jahren, bei denen entweder medizinische Cannabisblüten, Sativex oder Dronabinol verschrieben bzw. eine Verschreibung angegeben wurde. Bei den Grunderkrankungen handelte es sich überwiegend um chronische Schmerzen, nicht näher bezeichnete psychiatrische Grunderkrankungen oder ADHS. In jeweils 16 Fällen lag eine nicht-bestimmungsgemäße beziehungsweise eine unklare Einnahme und in lediglich drei Fällen eine bestimmungsgemäße Einnahme vor. Es zeigte sich insgesamt ein deutlicher Unterschied der durchschnittlich gemessenen Serum THC-Konzentrationen bei den Patienten mit bestimmungsgemäßer und nicht-bestimmungsgemäßer Einnahme (1,6 ng/ml vs. 9,6 ng/ml). Bei den Patienten mit nicht-bestimmungsgemäßer Einnahme ergaben sich in 10 von 16 Fällen Anhaltspunkte für eine Fahrunsicherheit. Insgesamt fanden sich in 65 % der untersuchten Fälle, unter Berücksichtigung der teilweise eingeschränkten Beurteilbarkeit, Anhaltspunkte für eine Fahrunsicherheit, wobei auch zu erwähnen ist, dass ca. 30 % der Personen keine körperlichen oder psychischen Auffälligkeiten aufgewiesen haben. Den Betäubungsmittelrezepten bzw. den ärztlich ausgestellten Bescheinigungen waren teilweise nur sehr vage Angaben hinsichtlich der Einnahme und häufig keine konkreten Anweisungen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entnehmen. Die Auffassungen der verschreibenden Ärzte, wann ein Cannabispatient nach der Einnahme wieder aktiv am Straßenverkehr teilnehmen kann, unterschieden sich deutlich und waren in einigen Fällen aus verkehrsmedizinischer Sicht als sehr fragwürdig anzusehen.

Schlüsselwörter

Medizinisches Cannabis – Cannabisblüten – toxikologische Untersuchungsaufträge – Straßenverkehr – Fahrsicherheit

Summary

In Germany, aside from the already prescribable cannabis-containing pharmaceuticals, cannabis buds can be prescribed to patients with a serious illness since March 10, 2017. Among other issues, this has an increasing relevance for traffic medicine. On the one hand there is a steady increase in cannabis prescriptions and on the other hand the so-called medication clause according to § 24 StVG applies to cannabis patients on road traffic, provided that this has been preceded by the intended use. We conducted a retrospective database analysis of toxicological inquiries at the Institute of Legal Medicine at the University of Bonn between January 2016 and July 2020 regarding the intended use in cannabis patients in road traffic and the quality of the medical prescriptions.

The 35 cases identified were exclusively male with an average age of 31.4 years, for whom either medicinal cannabis buds, Sativex or Dronabinol were prescribed or a prescription was declared. The underlying illnesses were mainly chronic pain, unspecified psychiatric illnesses, neurological illnesses or ADHD. In 16 cases, there was an improper intake, also in 16 cases an unclear intake and in only three cases a proper intake. Overall, there was a clear difference in the average measured THC concentration in the patients with proper and improper use (1.6 ng/ml vs. 9.6 ng/ml). In 10 out of 16 cases, the patients with improper use showed signs of unsafe driving. Overall, in 65 % of the cases examined, taking into account the partially limited assessability, there were specific indications of unsafe driving, although it should also be mentioned that approximately 30 % of the people did not present any physical impairments. The narcotic prescriptions or the medically issued certificates sometimes gave very vague information regarding the intake and in many cases no specific instructions for driving motor vehicles. The prescriptions of the doctors as to when a cannabis patient can actively participate in road traffic after taking the medication differ significantly and often can be regarded as very questionable from a traffic medicine perspective.

K e y w o r d s

medicinal cannabis – cannabis buds – toxicological inquiries – road traffic – driving safety

L i t e r a t u r

1. AOK Bundesverband (2019) Zwei Jahre Cannabis auf Rezept: Zwischen Boom und Skepsis. https://www.aok-bv.de/presse/dpa-ticker/index_21825.html (Abruf 20.07.2020)
2. Bonar EE, Cranford JA, Arterberry BJ et al. (2019) Driving under the influence of cannabis among medical cannabis patients with chronic pain. Drug and alcohol dependence 195: 193–197
3. Brenner-Hartmann J, Graw M, Musshoff F et al. (2017) Fahreignungsbegutachtung bei Cannabismedikation – Handlungsempfehlung der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien der DGVP und DGVM – StAB. ZVS 63: 257–262
4. Bundesapothekerkammer (2017) Verordnung von Arzneimitteln mit Cannabisblüten, -extrakt und Cannabinoiden – Information für verschreibende Ärzte/innen. https://www.kbv.de/media/sp/Cannabisbl_ten_und_Cannabinoide_Information_BAK.pdf. (Abruf 20.07.2020)
5. Freeman TP, Groshkova T, Cunningham A et al. (2019) Increasing potency and price of cannabis in Europe, 2006-16. Addiction 114: 1015–1023
6. Graw (2016) Anwendung von Medizinalhanf und die Beantragung einer Fahrerlaubnis. Auswertung von 11 Fällen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 31: 18–20
7. Grotenhermen F, Göttsche M (2020) Cannabissorten in Deutschland und ihre Inhaltsstoffe. https://www.cannabis-med.org/nis/data/file/cannabissorten_inhaltsstoffe.pdf. (Abruf 20.07.2020)
8. Handelsblatt (2019) Immer mehr deutsche Patienten bekommen Cannabis auf Rezept. https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/aok-tk-und-barmer-immer-mehr-deutsche-patienten-bekommen-cannabis-auf-rezept/23954602.html.?ticket=ST-6916372-d7TXw1sbfNWdXiVmdh0r-ap4. (Abruf 20.07.2020)
9. Landmann A, Strohbeck-Kuehner P, Stein KM et al. (2019) Cannabis als Medikament im Straßenverkehr – Ergebnisse einer Fragebogenstudie. Blutalkohol 56: 283–294
10. Mußhoff F, Madea B (2012) B 3.3 Drogen. In Madea B, Mußhoff F, Berghaus G (eds) Verkehrsmedizin. Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion. Deutscher Ärzte-Verlag, Köln, S. 486–553
11. Mußhoff F, Graw M (2019) Cannabisblüten als Medikation und Teilnahme am Straßenverkehr – Beispiele für Patiententypen. Blutalkohol 56: 73–83
12. Pharmazeutische Zeitung (2018) Erfahrungen aus der Apothekerpraxis. https://www.pharmazeutische-zeitung.de/erfahrungen-aus-der-apothekenpraxis/ (Abruf 20.07.2020)
13. Tank A, Tietz T, Daldrup T et al. (2019) On the impact of cannabis consumption on traffic safety: a driving simulator study with habitual cannabis consumers. International Journal of Legal Medicine 133(5): 1411–1420

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

Julian Geile
Institut für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum Bonn
Stiftsplatz 12
53111 Bonn
E-Mail: julian.geile@ukbonn.de

Institut für Rechtsmedizin, Medizinische Fakultät, Universität zu Köln[1])
Zollkriminalamt Köln, Generalzolldirektion[2])

Sabrina Lehmann[1]), Kirstin Smolka[2]), Markus A. Rothschild[1]), Martin Jübner[1])

Nachweisbarkeit von Poppers und deren mögliche Relevanz im Straßenverkehr

Detectability of poppers and possible concerns in road traffic

Einleitung

"Poppers" – das ist eine Sammelbezeichnung für leichtflüchtige Substanzen, welche missbräuchlich als Aphrodisiakum oder als berauschendes Mittel verwendet werden. Die Wirksubstanzen sind die Ester aliphatischer Alkohole und salpetriger Säure (allgemeine Formel: R-O-N=O). Bekannte Vertreter sind u. a. Amylnitrit (auch 1-Pentylnitrit), Isopentylnitrit, 1-Butylnitrit, Isobutylnitrit und Isopropylnitrit. Im Weiteren werden diese Substanzen als Alkylnitrite zusammengefasst.

Der missbräuchliche Gebrauch von Alkylnitriten wurde erstmals in den USA in den 1960-er Jahren beschrieben [1]. Aufgrund ihrer muskelrelaxierenden Wirkung werden die Substanzen vor allem beim Geschlechtsverkehr von homosexuellen Männern [1], aber auch von heterosexuellen Paaren konsumiert. In Deutschland werden Alkylnitrite vorrangig über Plattformen im Internet in kleinen Fläschchen („Poppers") – oftmals unter verschleiernden Bezeichnungen, wie leather cleaner oder room odouriser – gehandelt. Gewöhnlich werden auch die Wirkstoffe auf dem Fläschchen angegeben. Die Arbeitsgruppe Vogt et al. [2] hat allerdings innerhalb einer Studie aufzeigen können, dass in einem Untersuchungsgut von 76 verschiedenen Poppers-Fläschchen mehr als die Hälfte (51 %) unzutreffend deklariert waren und die tatsächlich bestimmten Inhaltsstoffe nicht oder nur teilweise mit den angegebenen Wirkstoffen übereinstimmten.

Alkylnitrite unterliegen nicht dem Betäubungsmittelgesetz. Allerdings stellen z. B. das Inverkehrbringen, das Handeltreiben, die Abgabe (außerhalb von Apotheken) und das Verbringen (in den Geltungsbereich des Gesetzes) einen Verstoß gegen das Arzneimittelgesetz dar.

Die leichtflüchtigen Alkylnitrite werden üblicherweise direkt aus dem Fläschchen oder von einem Tuch inhaliert (Jargon: geschnüffelt). Die innerhalb weniger Sekunden einsetzende Wirkung hält nur für einige Minuten (ca. 5–10 min) an [3]. Die Nitritverbindungen führen zu einer Erweiterung der Blutgefäße sowie zu einer Erhöhung der Herzfrequenz, welche wiederum beim Konsumenten ein Gefühl von Hitze und Erregung erzeugen können [4]. Sowohl das exzessive Inhalieren als auch die orale Aufnahme von Alkylnitriten kann allerdings mit den lebensgefährlichen Nebenwirkungen einer Methämoglobinämie einhergehen. Aufgrund des oxidativen Effekts der Nitritgruppen werden zweiwertige Eisenionen im Hämoglobin direkt zu dreiwertigen oxidiert. Es kommt zur Bildung von Methämoglobin, welches nicht mehr in der Lage ist, Sauerstoff zu binden und folglich zu

transportieren und an das Gewebe abzugeben. Als Symptome einer Methämoglobinämie werden bei leichten Vergiftungen u.a. Kopfschmerzen, Abgeschlagenheit, Tachykardie und Schwindel sowie bei schweren Vergiftungen u.a. Bewusstseinsverlust, Schock und Untertemperatur beschrieben. In der Literatur sind einige Intoxikationsfälle – teils mit tödlichem Ausgang - im Zusammenhang mit Alkylnitriten beschrieben worden (bspw. Intox.-Fälle mit nicht-tödlichem Ausgang: [5–7], bspw. Intox.-Fälle mit tödlichem Ausgang: Untersuchungsgut Rechtsmedizin Köln [8], [9]).

Im Vollblut werden Alkylnitrite sehr schnell zu Nitrat und ihrem korrespondierenden Alkohol verstoffwechselt [10]. Diese schnelle Verstoffwechselung macht es schwierig bis unmöglich, Alkylnitrite bei typischer Dosierung im Blut nachzuweisen. Aufgrund dessen wird in der Praxis der Fokus auf die Analyse der korrespondierenden Alkohole gelegt, welche allerdings ebenfalls nur eine kurze Halbwertszeit im Blut aufweisen. Aufgrund der zeitlichen und durch die niedrigen Blutkonzentrationen stark limitierten Nachweisbarkeit der korrespondierenden Alkohole gibt es in der Literatur nur sehr wenig Studien bzw. Fallbeispiele, bei welchen die Konzentrationen der Alkohole untersucht und diskutiert wurden. Eine Kasuistik aus unserem Hause [8] beschreibt den Fall eines Verstorbenen (männlich, 52 Jahre) aus dem Großraum Köln, bei welchem am Sterbeort Poppers-Fläschchen aufgefunden worden sind. Im flüssigen Inhalt der Poppers-Fläschchen konnten folgende Substanzen nachgewiesen werden: Isopentylnitrit, Isopropanol, Isopentanol und 2-Methyl-1-Butanol. Eine gezielte Analyse auf Begleitalkohole im Oberschenkelvenenblut erbrachte u.a. folgende Resultate: Isopropanol: 11,1 mg/L; Isopentanol (auch 3-Methyl-1-Butanol): 0,24 mg/L; 2-Methyl-1-Butanol: ca. 0,03 mg/L (deutlicher Peak mit Signal-zu-Rausch-Verhältnis > 3:1). Da Ethanol nicht nachweisbar war, ergeben sich keine Hinweise darauf, dass der Verstorbene alkoholische Getränke (inkl. Begleitstoffalkohole) aufgenommen hat. Als Todesursache wurde letztendlich ein Herzkreislaufversagen aufgrund eines kritischen Herzgewichtes (505 g) in Kombination mit toxischen Konzentrationen von Amfetamin (Konz. in Oberschenkelvenenblut: 987 μg/L) und MDMA (Konz. in Oberschenkelvenenblut: 528 μg/L) sowie der sehr wahrscheinlichen Aufnahme von Alkylnitriten beschrieben.

Die Arbeitsgruppe Vogt et al. [2] publizierte einen Selbstversuch, bei welchem ein männlicher Proband (44 Jahre) Alkylnitrite (Poppers der Marke „Rush Ultra Strong“) inhaliert hat (Aufnahme wie folgt: vier „Inhalationszüge“, eine tiefe Inhalation mit angehaltenem Atem, nochmals vier „Inhalationszüge“). Im weiteren Verlauf wurden diesem in einem Zeitraum von 41 min nach der Applikation (Ap.) Blutproben entnommen, welche auf Begleitalkohole untersucht wurden. Eine qualitative Analyse der Flüssigkeit in dem hier eingesetzten Poppers-Fläschchen zeigte positive Ergebnisse für die Wirkstoffe Isopropyl-, Isobutyl-, n-Pentyl- und 2 Methylbutylnitrit. In drei Blutproben konnte 2-Methyl-1-Butanol (5 min nach Ap.: 0,02 mg/L; 11 min nach Ap.: 0,05 mg/L; 21 min nach Ap.: 0,01 mg/L), in einer Blutprobe konnte 1-Pentanol (11 min nach Ap.: 0,03 mg/L) nachgewiesen werden.

In dem von unserer Arbeitsgruppe beschriebenen Experiment wurde ebenfalls untersucht, ob die korrespondierenden Alkohole der Alkylnitrite nach einer für Konsumenten typischen Dosierung von Poppers im Blut nachweisbar sind. Hierfür wurde ein Fläschchen Poppers der Marke Amsterdam Special small im Internet auf einer deutschsprachigen Webseite bestellt. Deklariert war der Inhaltsstoff Pentylnitrit. Das Poppers-Fläschchen wurde ca. eine Woche nach Bestellung auf dem nationalen Postweg aus Deutschland geliefert.

Methode

Die Flüssigkeit in dem Poppers-Fläschchen wurde direkt mittels Gaschromatographie-Massenspektrometrie (GC-MS) untersucht. Für den Selbstversuch haben zwei Probanden (Prob. 1: w., 49 Jahre alt, KG: 61 kg; Prob. 2: m., 52 Jahre alt, KG: 83 kg) die leichtflüchtigen Dämpfe über die Nase zu einem Zeitpunkt, welcher mit t = 0 (t_0) festgelegt wurde, dreimal (Prob. 1) bzw. viermal (Prob. 2) tief inhaliert. Vor (Prob. 1: t_{B-15}, Prob. 2: t_{B-30}) und nach der Applikation (Prob. 1: t_{B1}, t_{B2}, t_{B3}, t_{B4}, t_{B5}, t_{B6}, t_{B7}, t_{B8}, t_{B13}, t_{B36}, t_{B43}, t_{B53}, t_{B63}, t_{B76}, t_{B86}; Prob. 2: t_{B2}, t_{B3}, t_{B4}, t_{B5}, t_{B6}, t_{B7}, t_{B8}, t_{B9}, t_{B10}, t_{B15}, t_{B20}, t_{B25}, t_{B30}, t_{B35}, t_{B43}, t_{B53}, t_{B63}, t_{B73}, t_{B83}) wurden Blutproben entnommen (die im Index stehende Zahl = Zeit in Minuten vor bzw. nach der Applikation). Ferner wurden vor (Prob. 1: t_{U-34}, Prob. 2: t_{U-40}) und nach der Applikation (Prob. 1: t_{U11}, t_{U93}; Prob. 2: t_{U13}, t_{U37}, t_{U66}, t_{U87}) Urinproben abgegeben. Die Blutproben wurden innerhalb kurzer Zeit nach Entnahme zentrifugiert. Das gewonnene Blutserum sowie die Urinproben wurden mittels gaschromatographischer Headspace-Methode (Detektor: Flammenionisationsdetektor; HS-GC-FID) auf Alkohole untersucht. Die eingesetzte Methode erfasst folgende Alkohole im Blut (Nachweisgrenze in Klammern [mg/L]): Methanol (0,25), 1-Propanol (0,025), 2-Propanol (0,050), 1-Butanol (0,025), 2-Butanol (0,025), Isobutanol (0,025), Isopentanol (0,025), 2-Methyl-1-Butanol (0,050). 1-Pentanol wird nur qualitativ erfasst. Die abgeschätzte Nachweisgrenze für 1-Pentanol beträgt 0,050 mg/L.

Ergebnisse und Diskussion

Beide Probanden verspürten nach der Inhalation eine schnelle Anflutung in Form von Schwindelgefühlen, einer leichten Benommenheit und erhöhter Pulsfrequenz. Diese Symptome hielten für circa 15 Minuten an. Bei beiden Probanden entwickelte sich weiterhin ein starkes Wärmeempfinden im Gesicht; die Gesichtshaut färbte sich für wenige Minuten rot. Prob. 2 empfand ferner für einen Zeitraum von circa 2 Stunden einen intervallartigen, leicht- bis mittelgradigen Kopfschmerz. Die beschriebenen Wirkungen/Nebenwirkungen sind im Wesentlichen auf die schnelle und ausgeprägte Erweiterung der Blutgefäße zurückzuführen.

In dem untersuchten Inhalt des Poppers-Fläschchen konnten qualitativ 1-Pentylnitrit sowie Isopentylnitrit nachgewiesen werden. Da die Nitrite 1-Pentylnitrit sowie Isopentylnitrit im Blut schnell zu 1-Pentanol bzw. zu Isopentanol (Synonym zu 3-Methyl-1-butanol) verstoffwechselt werden, wurde gezielt auf diese Analyten untersucht. 1-Pentanol bzw. Isopentanol waren allerdings in keiner der nach der Inhalation entnommenen Blut- sowie Urinproben nachweisbar.

Die durchgeführte Studie zeigt auf, dass der Nachweis von 1-Pentanol und Isopentanol sowohl im Blutserum als auch im Urin mittels der (für die Bestimmung von Blutalkoholen bei einer Begleitstoffanalyse routineüblichen) eingesetzten Messmethoden nach der Inhalation einer „typischen Dosis“ Poppers (Wirksubstanzen: 1-Pentylnitrit und Isopentylnitrit) nicht möglich gewesen ist. Das von der Arbeitsgruppe Vogt et al. [2] beschriebene Procedere der Aufnahme scheint nicht einem üblichen Konsummuster zu entsprechen, zumal in einschlägigen Foren auch vor einem „schnellen Nachlegen“ gewarnt wird (z. B. https://www.eve-rave.org/drogen-abc/schnüffelstoffe/poppers/). Ein Nachweis der korrespondierenden Alkohole ist somit bei einem als üblich beschriebenen Konsummuster als wenig wahrscheinlich anzusehen, sofern nicht eine hochspezialisierte Analytik angewendet wird.

Bedeutung für den Straßenverkehr

Aufgrund der sehr kurzen Wirkdauer spielen Alkylnitrite im Vergleich zu den sehr viel häufiger verwendeten Missbrauchsdrogen (z. B. Cocain, THC, Amphetamin) im Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle. Werden die Substanzen allerdings kurz vor Fahrtantritt oder während der Fahrt aufgenommen, können sie aufgrund der oben beschriebenen Wirkungen/Nebenwirkungen einen maßgeblichen Einfluss auf die Fahrsicherheit ausüben. Verkehrsrelevante Wirkungen können sich bspw. durch Benommenheit, Schwindel, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsstörungen sowie eine verlängerte Reaktionszeit äußern. Im Zeitraum von August 2013 bis Juli 2020 lagen dem Institut für Rechtsmedizin der Uniklinik Köln nur sehr wenige Untersuchungsaufträge auf Inhaltsstoffe von Poppers innerhalb von Straßenverkehrsdelikten vor. Im Weiteren sollen zwei Fälle beispielhaft vorgestellt werden:

Fall 1: Der Beschuldigte habe eine Straftat nach § 316 StGB begangen und sei aufgrund einer unsicheren Fahrweise aufgefallen. Er habe angegeben, drei bis vier Stunden vor dem Vorfall Poppers eingenommen zu haben. Korrespondierende Alkohole von Alkylnitriten waren jedoch im Blut nicht nachweisbar.

Fall 2: Der Betroffene habe eine Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) begangen. Er habe angegeben, vor dem Vorfall Cannabis und Muskelrelaxantien aufgenommen zu haben. Beauftragt wurde eine Analyse auf sonstige berauschende Mittel und Medikamentenwirkstoffe, inklusive Poppers. In der Blutprobe konnten Cannabinoide in geringer Konzentration, jedoch ebenfalls keine korrespondierenden Alkohole von Alkylnitriten nachgewiesen werden.

Diese Fälle sowie die Resultate des Versuchs unterstreichen, dass auch im Falle eines tatsächlichen Poppers-Konsums der analytische Nachweis aufgrund der außerordentlich geringen Halbwertszeit von Alkylnitriten sowie der korrespondierenden Alkohole und der offenbar sehr geringen Blutkonzentrationen der korrespondierenden Alkohole negativ verlaufen kann. Ferner muss bei der Analyse der korrespondierenden Alkohole beachtet werden, dass bei gleichzeitiger Aufnahme alkoholischer Getränke die analytische Nachweisbarkeit zusätzlich erschwert wird bzw. verhindert sein kann, da alkoholische Getränke ebenfalls verschiedene Begleitalkohole aufweisen können.

Zusammenfassung

Alkylnitrite (Poppers) werden aufgrund ihrer muskelrelaxierenden und beschriebenen luststeigernden Wirkeigenschaften missbräuchlich konsumiert. Im Körper werden Alkylnitrite sehr schnell zu ihrem korrespondierenden Alkohol und Nitrat verstoffwechselt. Insbesondere im Falle eines Konsums in engem zeitlichen Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr ist ein relevanter Einfluss durch diese Substanzen aufgrund von möglichen verkehrsrelevanten Nebenwirkungen (u.a. Benommenheit, Schwindel sowie Konzentrations- und Aufmerksamkeitsstörungen) nicht von der Hand zu weisen. Daher wurde ein Selbstversuch hinsichtlich der Nachweisbarkeit der korrespondierenden Alkohole der Alkylnitrite im Blut und im Urin durchgeführt. Hierfür haben zwei Probanden Alkylnitrite in einer Konsum-üblichen Dosierung inhaliert. Anschließend wurden den Probanden in kurzen Abständen über einen Zeitraum von etwa 80 Minuten Blutproben entnommen sowie Urinproben asserviert und diese auf die entsprechenden Alkohole untersucht. In keiner der Blut- und Urinproben konnten Alkohole nachgewiesen werden. Dies könnte zum einen auf die kurze Halbwertszeit, zum anderen auf die nur sehr niedrigen zu erwarteten Konzentrationen zurückzuführen sein. Das Resultat dieses Versuches sowie die Evaluierung von Verdachtsfällen (auf Poppers) aus dem Untersuchungsgut der Rechtsmedizin Köln unterstreichen, dass auch im Falle eines entsprechenden Analyseauftrags eine Aufnahme von Poppers analytisch in der Regel nicht nachzuweisen sein wird.

Schlüsselwörter

Poppers – Alkylnitrite – Straßenverkehrsdelikt

Summary

Alkyl nitrites (Poppers) are abusively consumed due to their muscle-relaxing and aphrodisiac properties. Once in the system, alkyl nitrites are rapidly metabolised to their corresponding alcohol and nitrate. Especially in case of intake just before driving, a remarkable influence on driving safety cannot be dismissed due to possible traffic related side effects (including drowsiness, dizziness and concentrations and attention disorders). Therefore, a self-experiment concerning the detectability of the corresponding alcohols of alkyl nitrites in blood and urine were performed. For this purpose, two individuals inhaled alkyl nitrates in a consumption-typical manner. Subsequently, blood samples were taken at short time intervals as well as urine samples were collected and analysed for the corresponding alcohols. Alcohol could not be detected in any of the blood or urine samples. This could be due to the short half-life or very low expected concentrations. The result of this experiment as well as the evaluation of suspected cases (of poppers) underline that even in case of a contemporary intake a detection of corresponding alcohols is very unlikely.

Keywords

Poppers – alkyl nitrites – road traffic offense

Literatur

1. Haverkos, H.W., et al., Nitrite inhalants: history, epidemiology, and possible links to AIDS. Environmental Health Perspectives, 1994. 102(10): p. 858–861.
2. Vogt, S., et al., Analysis of ‘poppers ‘products and analytical detectability of a single use of ‘poppers ‘. Toxichem Krimtech, 2015. 82: p. 218–9.
3. Janssens, U., et al., Methämoglobinämie nach Inhalation von Poppers. Medizinische Klinik-Intensivmedizin und Notfallmedizin, 2019. 114(4): p. 345–349.
4. Wu, L.-T., Schlenger, W.E., and Ringwalt, C.L., Use of nitrite inhalants (“poppers”) among American youth. Journal of Adolescent Health, 2005. 37(1): p. 52–60.
5. Pruijm, M. and De Meijer, P., Methemoglobinemia due to ingestion of isobutyl nitrite (‚poppers‘). Nederlands tijdschrift voor geneeskunde, 2002. 146(49): p. 2370.
6. Machabert, R., Testud, F., and Descotes, J., Methaemoglobinaemia due to amyl nitrite inhalation: a case report. Human & experimental toxicology, 1994. 13(5): p. 313–314.
7. Stambach, T., et al., Saturday night blue – a case of near fatal poisoning from the abuse of amyl nitrite. Emergency Medicine Journal, 1997. 14(5): p. 339–340.
8. Dahm, P., et al., Fatal collapse during a sex party involving amphetamines, poppers and other drugs, in XX. GTFCh-Symposium. 2017: Mosbach.
9. Bradberry, S.M., et al., Fatal methemoglobinemia due to inhalation of isobutyl nitrite. Journal of Toxicology: Clinical Toxicology, 1994. 32(2): p. 179–184.
10. Osterloh, J. and Goldfield, D., Butyl nitrite transformation in vitro, chemical nitrosation reactions, and mutagenesis. Journal of analytical toxicology, 1984. 8(4): p. 164–169.

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Martin Jübner
Institut für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum Köln
Melatengürtel 60/62
50823 Köln
E-Mail: martin.juebner@uk-koeln.de

Aus der Forschung

BASt: Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger*)

Rund 10 Jahre nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger untersuchte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die langfristige Wirksamkeit dieser Maßnahme. Im Rahmen einer Re-Evaluation konnte ein Rückgang der alkoholbedingten Unfälle und Verkehrsverstöße nachgewiesen werden. Darüber hinaus zeigte sich, dass Verkehrsteilnehmer, für die als Fahranfänger die Null-Promille-Grenze galt, auch später seltener alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen. Die Akzeptanz der Maßnahme ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen.

Aufgabenstellung

Bereits kurz nach der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger im Jahr 2007 wurde die Wirksamkeit der Maßnahme evaluiert. Schon damals zeigten sich Rückgänge bei alkoholbedingten Unfällen und Verkehrsverstößen sowie eine große Akzeptanz des Alkoholverbots bei den Betroffenen. Im Rahmen einer erneuten Evaluation prüfte die BASt, wie sich dieses Alkoholverbot langfristig auf das alkoholbedingte Unfallgeschehen und auf alkoholbedingte Verkehrsverstöße auswirkt. Darüber hinaus sollte festgestellt werden, wie Wissen, Einstellungen und Verhaltensabsichten der heutigen jungen Fahranfänger gegenüber dem Alkoholverbot ausfallen und wie sich diese Aspekte langfristig bei denjenigen Pkw-Fahrern entwickelt haben, die vor rund 10 Jahren erstmalig unter das Alkoholverbot fielen.

Untersuchungsmethode

Zur Untersuchung der langfristigen Wirkung des Alkoholverbots für Fahranfänger wurde ein modularer Forschungsansatz gewählt. Auf der Grundlage der amtlichen Unfallstatistik erfolgte eine Analyse der langfristigen Entwicklung der Alkoholunfälle. Dabei wurde anhand von Kohorten untersucht, wie sich das Unfallgeschehen früherer Fahranfänger langfristig entwickelt hat. Zudem wurde untersucht, wie sich der Alkoholisierten-Anteil heutiger Fahranfänger entwickelt hat. Darüber hinaus wurde anhand der Daten des Fahreignungsregisters (FAER) des Kraftfahrt-Bundesamtes die Entwicklung alkoholbedingter Verkehrsverstöße analysiert. Untersucht wurden dabei die Alkoholdelikte von Personen, die zum Tatzeitpunkt unter 21 Jahre alt waren. Verglichen wurde deren Entwicklung mit den alkoholbedingten Verstößen von Verkehrsteilnehmern, die zum Deliktzeitpunkt 21 Jahre oder älter waren. Im Rahmen einer Repräsentativbefragung wurden schließlich Wis-

*) „Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger“ aus Forschung kompakt 25/20 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch-Gladbach, erschienen in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 305.

sen, Einstellungen und Verhaltensabsichten in Bezug auf das Alkoholverbot ermittelt. Befragt wurden dafür sowohl zum Untersuchungszeitpunkt 17- bis 20-jährige Fahranfänger als auch Personen, die zwischen August 2007 und Juli 2009 erstmals unter das Alkoholverbot für Fahranfänger fielen. Beide Gruppen bestanden aus jeweils knapp über 1.000 Teilnehmern.

Ergebnisse

Die Analyse des Unfallgeschehens ergab, dass die Fahranfänger, die bereits vor über 10 Jahren unter das Alkoholverbot fielen, auch langfristig seltener alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren als Vergleichsgruppen. Somit ging das Alkoholunfallgeschehen in dieser Gruppe nicht nur für die Zeit zurück, in der das absolute Alkoholverbot für sie galt. Auch in der Folgezeit entwickelten sie sich bezüglich ihres Alkoholunfallgeschehens besser als die Vergleichsgruppen. Zudem ist der Alkoholisierten-Anteil bei den Fahranfängern in den letzten 11 Jahren seit Einführung des Gesetzes signifikant stärker zurückgegangen als bei den Fahrerfahrenen. Die Analyse der alkoholbedingten Verkehrsverstöße bestätigte dieses Ergebnis.

Die Akzeptanz des Alkoholverbots ist bei den heutigen Fahranfängern sehr hoch und gegenüber der ersten Evaluation noch gestiegen. Ebenso hat sich die Akzeptanz auch in der Kohorte derer, die bei Einführung des Alkoholverbots in 2007 erstmalig unter das Alkoholverbot fielen, erhöht. Gegenüber der ersten Evaluation sind sowohl das Autofahren als auch der Konsum von Alkohol für die heutigen Fahranfänger weniger bedeutsam als noch in 2008. Gleiches gilt auch in der Gruppe der älteren Befragten, welche die erste Kohorte der Fahranfänger bildeten, die unter das Alkoholverbot fielen.

Folgerungen

Die Ergebnisse der vorliegenden Re-Evaluation belegen eine langanhaltende Wirksamkeit des Alkoholverbots für Fahranfänger. Die positive Entwicklung des alkoholbedingten Unfallgeschehens und der alkoholbedingten Verkehrsverstöße sowie die weitere Zunahme der Akzeptanz zeigen deutlich, dass das Alkoholverbot auch langfristig einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet. Positive Wirkungen sind auch in den Folgejahren nachweisbar, wenn die Fahrer nicht mehr unter das Alkoholverbot fallen. Daher gilt es, sowohl die gesetzliche Maßnahme als solche aufrechtzuerhalten als auch im Rahmen von Fahrausbildung und Verkehrserziehung sowie von Informations- und Aufklärungsmaßnahmen weiterhin die Gefährlichkeit und Nichttoleranz des Fahrens unter Alkoholeinfluss zu thematisieren.

Zur Information

Europäischer Drogenbericht 2020[*])
– Auszug –

Einleitende Bemerkungen

Der in 24 Sprachen vorliegende Überblick über die Kernthemen des Europäischen Drogenberichts 2020 enthält eine Auswahl der wichtigsten Ergebnisse der jüngsten Analyse der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction – EMCDDA) zur Drogensituation in Europa, die anhand der politischen Bedeutung der Themen und ihres Allgemeininteresses erfolgte. Die Publikation enthält ferner eine Reihe aussagekräftiger Tabellen aus dem jährlichen Statistischen Bulletin der EMCDDA.

Die vollständige Fassung des Berichts „European Drug Report 2020: Trends and Developments“[**]) (Europäischer Drogenbericht 2020: Trends und Entwicklungen) beruht auf Daten, die der EMCDDA von den EU-Mitgliedstaaten, dem Kandidatenland Türkei sowie Norwegen im Rahmen jährlicher Berichterstattungsverfahren zur Verfügung gestellt werden. Sämtliche Gruppierungen, Aggregate und Labels spiegeln, gestützt auf die 2019 verfügbaren Daten, die Situation in Bezug auf die Zusammensetzung der Europäischen Union und der an den Berichten der EMCDDA beteiligten Länder im Jahr 2019 wider. Da die Zusammenführung der Daten einige Zeit benötigt, beziehen sich die jährlichen Datenreihen der nationalen Register häufig auf Januar bis Dezember 2018. Bei den Trendanalysen werden ausschließlich Länder berücksichtigt, die ausreichend Daten zur Verfügung gestellt haben, um Veränderungen im Bezugszeitraum zu beschreiben. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die Beobachtung von Mustern und Trends im Hinblick auf im Verborgenen stattfindende und stigmatisierte Verhaltensweisen wie den Drogenkonsum sowohl in praktischer als auch in methodischer Hinsicht eine Herausforderung darstellt. Daher ist bei der Auslegung der Ergebnisse Vorsicht geboten, insbesondere, wenn Länder im Hinblick auf eine einzelne Messgröße miteinander verglichen werden.

Große Drogenlieferungen werden immer häufiger abgefangen

2018 wurden in Europa rund 1,3 Millionen Sicherstellungen gemeldet, die am häufigsten Cannabisprodukte betrafen …

Die Menge des in der Europäischen Union 2018 sichergestellten Cannabisharzes stieg von 468 Tonnen im Jahr 2017 auf 668 Tonnen … In einigen Ländern, in denen üblicherweise kleinere Mengen an Cannabiskraut sichergestellt werden, wurden im Jahr 2018 erhebliche Zunahmen beobachtet. Ein Beispiel dafür ist Belgien, wo mit 17,3 Tonnen die achtzehnfache Menge gegenüber dem Vorjahr sichergestellt wurde.

Die in der Europäischen Union sichergestellte Menge an Kokain erreichte 2018 mit 181 Tonnen ihren bisherigen Rekordwert (2017 waren es 138 Tonnen).

---

[*]) Auszug aus dem Europäischen Drogenbericht 2020 – Kernthemen – der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA), Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg.

[**]) Bisher nur in englischer Sprache erschienen.

2018 stieg die Menge des in der Europäischen Union sichergestellten Heroins auf 9,7 Tonnen, nach 5,2 Tonnen im Jahr zuvor. Hauptgrund hierfür war die Sicherstellung umfangreicher Einzelladungen im Hafen von Antwerpen. In der Türkei wurden 2017 und 2018 jeweils rund 17 Tonnen Heroin sichergestellt (17,4 bzw. 17,8 Tonnen). Dies waren die höchsten Mengen seit 10 Jahren.

Kokain spielt beim Drogenproblem in Europa eine zunehmende Rolle

Belgien (53 Tonnen), Spanien (48 Tonnen) und die Niederlande (40 Tonnen) meldeten zusammen 78 % der schätzungsweise 181 Tonnen Kokain, die 2018 in der Europäischen Union sichergestellt wurden.

Der durchschnittliche Reinheitsgrad von Kokain auf Konsumentenebene schwankte in den EU-Ländern 2018 zwischen 23 % und 87 %, wobei die Hälfte der Länder einen durchschnittlichen Reinheitsgrad von 53 % bis 69 % meldeten. Insgesamt hat die Reinheit von Kokain in den vergangenen zehn Jahren in Europa stetig zugenommen, während der Endkundenpreis stabil geblieben ist.

Von den zwölf Ländern, die seit 2017 Daten bei jungen Erwachsenen (15–34) erhoben und Konfidenzintervalle angegeben haben, meldeten fünf höhere Schätzwerte bei der 12-Monats-Prävalenz als in der Erhebung davor, während die Schätzwerte in sieben Ländern unverändert waren.

Von den 45 Städten, aus denen für 2018 und 2019 Daten von kommunalen Abwasseranalysen auf Kokainrückstände vorliegen, meldeten 27 eine steigende, zehn eine gleichbleibende und acht eine rückläufige Tendenz. Die meisten der 14 Städte, die über Daten für den Zeitraum 2011 bis 2019 verfügen, beobachteten längerfristig steigende Werte.

Die Zahl der Personen, die sich wegen Kokain erstmals in Behandlung begaben, nahm zwischen 2014 und 2018 in 22 Ländern zu; im letzten Jahr war ein Anstieg in 17 Ländern zu beobachten.

Die meisten Erstklientinnen und -klienten, die Kokain als Primärdroge angaben, konsumierten Kokainpulver (56 000 Klienten/Klientinnen im Jahr 2018). Gleichzeitig kam es 2018 zu 15 000 Behandlungsnachfragen aufgrund von Crack.

Kokain war 2018 die zweithäufigste Droge bei den von Euro-DEN Plus beobachteten Notfällen.

Das Potenzial für einen vermehrten Heroinkonsum und die bereits bestehenden Schäden geben Grund zur Sorge

Die Prävalenz des Hochrisiko-Opioid-Konsums unter Erwachsenen (zwischen 15 und 64 Jahren) wird auf 0,4 % der EU-Bevölkerung geschätzt, was 1,3 Millionen Hochrisiko-Opioid-Konsumierenden im Jahr 2018 entspricht.

Unter den Personen, die primär Opioide konsumieren und erstmals eine Behandlung aufnahmen, lag der Anteil der Konsumierenden mit Heroin als Primärdroge 2018 bei 77 % (knapp 20 000 Klienten/Klientinnen), was einen Rückgang um 2 200 Klienten/Klientinnen bzw. 10 % im Vergleich zum Vorjahr darstellt.

Die Zahl der Heroin-Erstklienten/-klientinnen hat sich gegenüber dem 2007 festgestellten Rekordwert mehr als halbiert. Von 2017 auf 2018 war die Zahl der Konsumierenden mit Heroin als Primärdroge, die erstmals eine Behandlung aufnahmen, in 18 der 29 Länder, für die Daten vorliegen, rückläufig.

Bei den meisten der in Europa gemeldeten tödlichen Überdosierungen wurden Opioide, vor allem Heroin oder seine Metaboliten, nachgewiesen, oftmals in Verbindung mit anderen Substanzen.

Nach Cannabis und Kokain war Heroin die dritthäufigste Substanz bei den 2018 von Euro-DEN Plus beobachteten drogenbedingten Notfällen mit akuter Toxizität.

2018 meldete die Hälfte aller Länder einen durchschnittlichen Reinheitsgrad von Heroin auf Konsumentenebene zwischen 18 % und 30 % und einen Durchschnittspreis von 29 bis 79 Euro pro Gramm. Sowohl Reinheit als auch Preis haben sich in den letzten Jahren stabilisiert, der Reinheitsgrad auf relativ hohem Niveau. Allerdings nimmt die Zahl der Sicherstellungen in der Europäischen Union zu …

Es ist wichtig, die Folgen von hochpotentem Cannabis und neuen Produkten für die öffentliche Gesundheit zu verstehen

Die Analyse der indexierten Trends deutet auf einen allgemeinen Anstieg des Wirkstoffgehalts in Cannabiskraut und Cannabisharz seit 2008 hin. Die jüngsten Daten zeigen, dass das heute in Europa verkaufte Cannabisharz im Schnitt fast doppelt so viel THC enthält wie Cannabiskraut.

Acht der Länder, die seit 2017 Erhebungen durchgeführt und Konfidenzintervalle angegeben haben, schätzten, dass der Cannabiskonsum bei jungen Erwachsenen (15–34) im letzten Jahr angestiegen ist, während drei unveränderte Werte meldeten und ein Land einen Rückgang gegenüber der letzten vergleichbaren Erhebung beobachtete. Acht dieser Länder stellten in der jüngsten Erhebung einen Anstieg des Konsums in der Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen fest.

Bevölkerungsumfragen zufolge wird Cannabis von schätzungsweise rund 1 % aller Erwachsenen in der Europäischen Union täglich oder fast täglich konsumiert, genauer gesagt an mindestens 20 der letzten 30 Tage. Die Mehrzahl davon (60 %) sind unter 35 Jahre alt und rund drei Viertel sind männlich.

Im Jahr 2018 nahmen etwa 135 000 Menschen in Europa eine spezielle Drogentherapie wegen Problemen in Verbindung mit ihrem Cannabiskonsum auf (was 32 % aller Behandlungsnachfragen entspricht), rund 80 000 davon zum ersten Mal.

In den 24 Ländern, in denen Daten verfügbar sind, stieg die Gesamtzahl der Personen, die sich erstmals wegen cannabisbedingter Probleme in Behandlung begaben, zwischen 2006 und 2018 um 64 %. Fünfzehn Länder meldeten eine Zunahme zwischen 2006 und 2018, vierzehn einen Anstieg im letzten Jahr (2017–2018).

Insgesamt 50 % der Befragten, die Cannabis als Primärdroge konsumieren und 2018 zum ersten Mal in Behandlung waren, gaben an, die Droge im letzten Monat täglich konsumiert zu haben.

Die Drogenherstellung in Europa hat zugenommen und ist vielfältiger geworden

Cannabis: In der Europäischen Union wurden 2018 insgesamt 3,3 Millionen Cannabispflanzen sichergestellt, was für die betreffenden Länder darauf hindeutet, dass diese Droge innerhalb der Landesgrenzen hergestellt wird.

Heroin: 2018 wurden in der Europäischen Union fast 16 Tonnen Essigsäureanhydrid, ein Ausgangsstoff für Heroin, sichergestellt; weitere 9 Tonnen wurden aufgehalten, bevor sie in die Lieferkette gelangen konnten.

Die Entdeckung von Laboren zur Herstellung von Heroin aus Morphin in Bulgarien, Tschechien, Spanien und den Niederlanden in den letzten Jahren legt im Zusammenspiel mit der höheren Zahl an Sicherstellungen von Morphin und Opium den Schluss nahe, dass Heroin nun zum Teil auch in der Europäischen Union hergestellt wird.

Kokain: Es wurde eine geringe, wenn auch steigende Menge an Kokablättern sichergestellt (243 Kilogramm im Jahr 2018) sowie eine geringe Menge an Kokapaste (184 Ki-

logramm), was auf Labore hindeutet, die Kokain aus Kokablättern oder -paste herstellen.

Amphetamin: Die Gesamtmenge der in der Europäischen Union sichergestellten Ausgangsstoffe und anderer Substanzen zur Herstellung von Amphetamin erreichte 2018 mit 73 Tonnen einen Rekordwert. Die sichergestellte Menge der alternativen Substanz APAA ist in den letzten Jahren sprunghaft angestiegen – 2018 verdreifachte sie sich auf über 30 Tonnen im Vergleich zum Vorjahr.

Das in Europa sichergestellte Methamphetamin wird vorwiegend in Tschechien hergestellt, und zwar aus Pseudoephedrin, das aus Arzneimitteln extrahiert wird; weitere Herstellungsorte sind die Grenzgebiete der umliegenden Länder.

MDMA: Insgesamt wurden 2018 in der Europäischen Union 23 aktive MDMA-Labore ausgehoben, die meisten davon (20) in den Niederlanden. Die Entdeckung von zwei MDMA-Laboren in Spanien und einem Labor in Schweden legt nahe, dass eine Auffächerung der Produktionsstätten im Gang sein könnte.

Die sichergestellten Mengen des MDMA-Ausgangsstoffes PMK (Piperonylmethylketon) und von Stoffen, die nicht für die Herstellung von MDMA erfasst sind, haben sich 2018 von 26 Tonnen im Vorjahr auf weniger als 16 Tonnen reduziert.

Neue psychoaktive Substanzen: 2018 wurden in der Europäischen Union insgesamt 50 Kilogramm des Cathinon-Ausgangsstoffes 2-Brom-4-Methylpropiophenon sichergestellt. Gleichzeitig wurden drei Labore entdeckt (in Spanien, den Niederlanden und Polen), in denen Mephedron hergestellt wurde, was zeigt, dass diese Droge auch weiterhin in Europa produziert wird.

In Frankreich wurde 2018 über ein halbes Kilogramm 4-Anilino-N-phenethylpiperidin (ANPP) sichergestellt, und in Belgien wurde eine Lieferung von 3 Kilogramm N-Phenethyl-4-piperidon (NPP) aufgehalten. Beide dienen als Ausgangsstoffe für die Herstellung von Fentanyl und Fentanylderivaten.

Die anhaltende Verfügbarkeit hochpotenter MDMA-Produkte belegt die Notwendigkeit einer besseren Aufklärung der Konsumierenden

MDMA-Tabletten enthalten derzeit im Schnitt höhere Dosen der Droge als je zuvor. Die Trendanalyse zeigt, dass der durchschnittliche Gehalt von MDMA-Tabletten seit 2014 auf hohem Niveau stabil geblieben ist. Allerdings war die Analyse aufgrund mangelnder Daten nur bis 2017 möglich.

Vier der 12 Länder, die seit 2017 neue Erhebungsergebnisse geliefert und Konfidenzintervalle angegeben haben, meldeten höhere Schätzwerte als in der letzten vergleichbaren Erhebung, acht sprachen von einem unveränderten Niveau.

Von den 42 Städten, aus denen Daten für 2018 und 2019 vorliegen, meldeten 23 eine steigende, vier eine gleichbleibende und 15 eine rückläufige Tendenz.

MDMA war 2018 die sechshäufigste Droge bei Notfällen in den von Euro-DEN Plus beobachteten Krankenhäusern … und für 8 % aller drogenbedingten Aufnahmen auf die Intensivstation verantwortlich.

2018 wurden schätzungsweise 4,7 Millionen MDMA-Tabletten und damit weniger als die 6,8 Millionen im Jahr davor sichergestellt.

Das in der Europäischen Union sichergestellte MDMA-Pulver stieg mengenmäßig von 1,7 Tonnen im Jahr 2017 auf 2,2 Tonnen im Jahr 2018.

Sowohl 2017 als auch 2018 wurden große Mengen an MDMA-Tabletten in der Türkei sichergestellt. In beiden Jahren handelte es sich um mehr als 8 Millionen, was die in der Europäischen Union sichergestellte Gesamtzahl überstieg.

Die zunehmende Komplexität des Drogenmarktes birgt regulatorische Herausforderungen und gesundheitliche Risiken

2018 wurden rund 1 900 Sicherstellungen von Ketamin in 15 EU-Ländern gemeldet, die sich auf geschätzte 328 Kilogramm und 12 Liter der Droge beliefen.

13 EU-Länder berichteten 2018 von schätzungsweise 1 500 Sicherstellungen von GHB oder GBL (Gamma-Butyrolacton) mit einer Menge von fast 3,3 Tonnen und 1 732 Litern.

Den vorhandenen nationalen Prävalenzschätzungen zufolge scheinen Erwachsene und Schüler/-innen eher wenig Ketamin und GHB zu konsumieren.

2018 wurden mehr als 2 400 Sicherstellungen von LSD gemeldet, die 1,06 Millionen Einheiten umfassten. Die meisten davon (93 %) wurden in Spanien sichergestellt. Die Zahl der Sicherstellungen von LSD hat sich seit 2010 mehr als verdoppelt, wobei die sichergestellten Mengen schwanken.

Die meisten nationalen Schätzungen gehen für 2018 bzw. das letzte verfügbare Erhebungsjahr für LSD und halluzinogene Pilze von einer Jahresprävalenz bei jungen Erwachsenen (15–34) von maximal 1 % aus.

Durch das EU-Frühwarnsystem werden 30 neue Benzodiazepine überwacht, von denen 21 erstmals seit 2015 wieder in Europa entdeckt wurden ... Im Jahr 2018 wurden fast 4 700 Sicherstellungen neuer Benzodiazepine an das EU-Frühwarnsystem gemeldet, die 1,4 Millionen Tabletten, 1,3 Liter Flüssigkeit und unter 8 Kilogramm Pulver umfassten.

Etizolam, das seit 2011 im EU-Frühwarnsystem eingetragen ist, und neuerdings Flualprazolam, das erstmals 2018 entdeckt wurde, wurden in einigen Ländern mit Vergiftungen und Todesfällen in Verbindung gebracht.

Drogenüberdosierungen sind zunehmend mit einer alternden Population verbunden

In der Europäischen Union wurde die Zahl der Todesfälle durch eine Überdosierung illegaler Drogen 2018 auf mindestens 8 300 geschätzt – eine Lage, die im Vergleich zu 2017 stabil geblieben ist. Die Gesamtzahl erhöht sich unter Einbeziehung Norwegens und der Türkei auf schätzungsweise 9 200 Todesfälle, was einen leichten Rückgang gegenüber dem korrigierten Wert von 9 500 Fällen im Jahr 2017 bedeutet. Die europäische Analyse ist jedoch als vorläufig zu betrachten und stellt wahrscheinlich eine Unterschätzung der tatsächlichen Todesfälle im Jahr 2018 dar.

Bei den meisten der in Europa gemeldeten tödlichen Überdosierungen wurden Opioide, vor allem Heroin oder seine Metaboliten, nachgewiesen, oftmals in Verbindung mit anderen Substanzen.

Drei Viertel (76 %) der an einer Überdosis verstorbenen Personen waren männlich. Das Durchschnittsalter der 2018 in Europa Verstorbenen ist weiter angestiegen, nämlich auf 41,7 Jahre.

Zwischen 2012 und 2018 stieg die Zahl der Todesfälle durch Überdosierung in der Europäischen Union in allen Altersgruppen mit Ausnahme der 20- bis 29-Jährigen an. In der Gruppe der Über-50-Jährigen, bei denen die Zahl der Todesfälle um insgesamt 75 % zunahm, war der Anstieg besonders ausgeprägt. Die Analyse der 2018 von der Türkei gemeldeten tödlichen Überdosierungen zeigt mit einem Durchschnittsalter von 32,5 Jahren ein jüngeres Profil als im EU-Durchschnitt …

Die Mortalitätsrate aufgrund von Überdosierungen lag 2018 in Europa bei schätzungsweise 22,3 Todesfällen je 1 Million Einwohner im Alter zwischen 15 und 64 Jahren. Am

stärksten betroffen waren Männer zwischen 35 und 44 Jahren mit einer Mortalitätsrate von 53,7 Todesfällen pro Million, die damit doppelt so hoch war wie der Durchschnitt aller Altersgruppen und mehr als dreimal so hoch wie die höchste Mortalitätsrate bei Frauen (13,9 Todesfälle je 1 Million Frauen im Alter von 35 bis 44 Jahren).

Neue psychoaktive Substanzen haben sich zu einem dauerhaften Problem entwickelt

Am Jahresende 2019 überwachte die EMCDDA etwa 790 neue psychoaktive Substanzen, von denen 53 erstmals im Jahr 2019 in Europa gemeldet wurden …

Seit 2015 wurden jährlich etwa 400 bereits zuvor gemeldete neue psychoaktive Substanzen entdeckt …

Im Laufe des Jahres 2018 meldeten Strafverfolgungsbehörden aus ganz Europa fast 64 800 Sicherstellungen neuer psychoaktiver Substanzen an das EU-Frühwarnsystem. Etwa 40 200 davon wurden aus den EU-Mitgliedstaaten gemeldet, ein leichter Rückgang gegenüber 2017.

2018 wurden dem EU-Frühwarnsystem über 5,6 Tonnen neuer psychoaktiver Substanzen gemeldet – 4,4 Tonnen davon aus den Mitgliedstaaten –, der Großteil davon in Pulverform. Zusätzlich wurden in 4 212 Litern Flüssigkeit und 1,6 Millionen Tabletten und Kapseln neue psychoaktive Substanzen entdeckt.

In Europa werden im Bereich neue psychoaktive Substanzen normalerweise vor allem synthetische Cannabinoide und Cathinone sichergestellt, auf die 2018 zusammengenommen 77 % aller Sicherstellungen entfielen (EU-Mitgliedstaaten: 64 %).

Die vorhandenen Bevölkerungsumfragen deuten darauf hin, dass der Konsum neuer psychoaktiver Substanzen in den europäischen Ländern niedrig ist.

Neue psychoaktive Substanzen machten 5 % der Drogen aus, die in der ersten Jahreshälfte 2019 bei einem Netzwerk von Drogenanalysediensten, die in elf europäischen Ländern operierten, zur Prüfung abgegeben wurden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass diese Ergebnisse nicht repräsentativ für den Gesamtmarkt sind.

Das Auftauchen neuer synthetischer Opioide demonstriert auf beunruhigende Weise die fortlaufende Anpassungsfähigkeit der Märkte

Seit 2009 wurden auf dem europäischen Drogenmarkt insgesamt 57 neue synthetische Opioide nachgewiesen – acht davon wurden 2019 erstmalig gemeldet …

Anders als in den Jahren zuvor waren nur zwei dieser Opioide Fentanylderivate. Die restlichen sechs Opioide (2-Fluoro-Viminol, AP-237, 2-Methyl-AP-237, Piperidylthiambuten, Furanyl UF-17 und Isotonitazen) unterscheiden sich chemisch von Fentanyl, sind jedoch in ihrer Toxizität ähnlich besorgniserregend.

2018 wurden etwa 1 000 Sicherstellungen neuer Opioide an das EU-Frühwarnsystem gemeldet. Mengenmäßig handelte es sich dabei um rund 9,3 Kilogramm, 7,3 Kilogramm davon in Pulverform. Zusätzlich wurden 5,4 Liter Flüssigkeit und 21 500 Tabletten und Kapseln (mit Ausnahme von Tramadol) entdeckt.

Kleine Anfragen zu Cannabis

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Entwicklung der Nutzung von Cannabis als Genussmittel sowie der medizinischen und gewerblichen Nutzung[*])

– Auszug –

Vorbemerkung der Fragesteller

Im März 2017 hat der Deutsche Bundestag mit dem Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften bzw. dem „Cannabis-als-Medizin-Gesetz" (Bundestagsdrucksache 18/8965 [siehe hierzu BA 2017, 122]) einstimmig eine gesetzliche Grundlage für die Verordnung von Cannabis als Medizin geschaffen. … Obwohl Schwierigkeiten der Verordnung, Versorgung, Kostenübernahme und des Anbaus immer wieder parlamentarisch thematisiert wurden, hat sich nach Ansicht der Fragesteller die Situation für die Patientinnen und Patienten seitdem nur teilweise verbessert …

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit dem Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften vom 6. März 2017, das der Deutsche Bundestag am 19. Januar 2017 einstimmig angenommen hat [siehe hierzu BA 2017, 122], wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ermöglichung des Anbaus von Cannabis zu medizinischen Zwecken in Deutschland sowie für die Einfuhr von medizinischem Cannabis aus dem Ausland, die weiterhin rechtlich möglich bleibt, geschaffen. Zugleich hat dieses Gesetz die medizinische Behandlung mit Arzneimitteln auf Cannabisbasis durch die Herstellung der betäubungsmittelrechtlichen Verkehrs- und Verschreibungsfähigkeit und durch die Möglichkeit zur Erstattung von Arzneimitteln auf Cannabisbasis durch Krankenkassen nach den Regelungen des Fünften Buches Sozialgesetz in die Regelversorgung überführt. …

Mit diesem Gesetz wurden die rechtlichen Grundlagen für einen in Deutschland neuen medizinischen Versorgungsmarkt mit Medizinalcannabis geschaffen. …

Die Bundesregierung hat bereits anlässlich früherer Kleiner Anfragen (Bundestagsdrucksache 19/310 und 19/853) ausgeführt, dass sie eine Legalisierung der Verwendung von Cannabis zu nicht-medizinischen Genuss-/Rauschzwecken aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung und des Einzelnen ablehnt.

Die Gesundheitsgefahren des Cannabismissbrauchs insbesondere bei Jugendlichen und Heranwachsenden sind medizinisch erwiesen. Unter anderem bestätigte die Studie „Cannabis: Potential und Risiken. Eine wissenschaftliche Analyse (CaPRis)", die 2017 den Forschungsstand zum Thema Cannabis zusammenfasste, dass die Entwicklung einer Cannabisabhängigkeit keine Seltenheit ist, und dass das Risiko für psychische Störungen,

[*]) Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 19/21484 vom 5. August 2020) erfolgte durch die Abgeordneten Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Maria Klein-Schmeink, Kordula Schulz-Asche, Dr. Bettina Hoffmann, Katja Dörner, Dr. Anna Christmann, Kai Gehring, Erhard Grundl, Ulle Schauws, Charlotte Schneidewind-Hartnagel, Margit Stumpp, Beate Walter-Rosenheimer, Britta Haßelmann, Renate Künast, Dr. Konstantin von Notz, Filiz Polat, Tabea Rößner, Manuela Rottmann, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Antwort (BT-Drucksache 19/22651 vom 17. September 2020) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Gesundheit vom 16. September 2020 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

wie etwa Depressionen, Angsterkrankungen und Psychosen sich erhöht [siehe hierzu BA 2018, 44 ff.]. Besondere Risiken liegen im frühen Konsumbeginn in der Adoleszenz, intensiven Gebrauchsmustern, dem Co-Konsum von Tabak sowie im Konsum synthetischer Cannabinoide. Zusammenfassend belegen die evidenzbasierten Fakten ein erhöhtes Risiko für negative psychische, organische und soziale Konsequenzen im Zusammenhang mit dem Gebrauch von Cannabis zu Genuss-/Rauschzwecken. …

29. Welche Ergebnisse hatte die angekündigte Prüfung der Bundesregierung (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 75, Plenarprotokoll 19/22) hinsichtlich der Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2018, wonach nicht bereits ab 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum ein fehlendes Trennungsvermögen zum Führen von Kraftfahrzeugen unterstellt werden dürfe und für Patientinnen und Patienten ein geeignetes Nachweisdokument vorzusehen sei (vgl. https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_56_vgt.pdf)?

Es war zunächst die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) in den unter den Aktenzeichen 3 C 14.17, 3 C 2.18 und 3 C 8.18 geführten Verfahren zur Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis bei gelegentlichen Cannabiskonsumenten abzuwarten. Mit Urteilen vom 11. April 2019 [siehe hierzu BA 2019, 408 ff.] hat das BVerwG in diesen Verfahren entschieden, dass bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten die Möglichkeit einer Beeinträchtigung seiner Fahreignung bereits dann besteht, wenn eine Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) von 1 ng/ml oder mehr im Blutserum des Betroffenen festgestellt wird und die betroffene Person damit gegen das Gebot des Trennens zwischen Konsum und Fahren verstoßen hat.

Soweit die Fragesteller ein geeignetes Nachweisdokument im Rahmen des § 24a Absatz 2 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ansprechen, wird darauf hingewiesen, dass Nachweismöglichkeiten bereits jetzt bestehen. Hierfür kommt bereits das von der Apotheke bei der Arzneimittelabgabe ausgefüllte Deckblatt (Teil II) des Betäubungsmittelrezeptes (nach den Vorgaben der Betäubungsmittel-Verschreibungsverordnung) in Betracht. Es dürfte im eigenen Interesse von Cannabispatientinnen bzw. Cannabispatienten liegen, den (ihre entsprechende ärztliche Behandlung belegenden) Teil II des Betäubungsmittelrezeptes während des Führens eines Kraftfahrzeuges bei sich zu tragen, um den Verdacht einer Fahrt unter dem Einfluss illegalen Cannabis (Drogenfahrt) oder den Verdacht des unrechtmäßigen Besitzes von Cannabis und damit weitere Ermittlungsmaßnahmen von vornherein auszuschließen.

Sofern gesetzliche krankenversicherte Patientinnen und Patienten das Deckblatt des Betäubungsmittelrezepts nicht erhalten und bei sich führen können (dieser Teil dient der Apotheke zur Verrechnung), kommt es in Betracht, eine von derjenigen Apotheke, in der das medizinische Cannabis abgegeben wurde, mit Apothekenstempel und Unterschrift des dazu befugten Apothekenpersonals versehene Kopie des Betäubungsmittelrezeptes (Teil II) bei sich zu führen. Daneben kommt eine Bescheinigung der behandelnden Ärztin oder des behandelnden Arztes in Betracht, die belegt, dass die betreffende Person (sachdienlicherweise unter Angabe der genauen Sorte und Menge des verschriebenen Cannabis, Häufigkeit und Dosierungsanweisung) mit medizinischem Cannabis nach den Regeln der ärztlichen Kunst arzneilich behandelt wird. Durch das Bei-sich-Führen und Vorzeigen solcher Dokumente lässt sich bei polizeilichen Verkehrskontrollen ein Rechtmäßigkeitsnachweis (Anscheinsbeweis) führen. Vor dem Hintergrund dieser Möglichkeiten bedarf es aus Sicht der Bundesregierung keiner neuen gesetzlichen Regelungen für ein gesondertes Nachweisdokument.

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Legalisierung von Cannabis*)

– Auszug –

Vorbemerkung der Fragesteller

Weltweit schlagen immer mehr Länder einen neuen Weg in der Drogenpolitik ein und entkriminalisieren oder gar legalisieren Cannabis (Uruguay, mehrere US-Bundestaaten, Kanada, Portugal etc.). Die Argumente dafür sind nach Ansicht der Fragesteller vielfältig. …

Die Forderungen der Fachexperten nach einer Neuausrichtung werden in der deutschen Drogenpolitik bislang überhört. Auch die Weltkommission für Drogenpolitik (Global Commission on Drug Policy) appelliert in ihren jährlichen Reports an Staaten mit repressiven Ansätzen, eine progressive Drogenpolitik einzuleiten (https://www.globalcommissionondrugs.org/reports).

Im Februar 2020 hat nun die Fraktion der SPD ein Positionspapier zur Veränderung der Cannabis-Verbotspolitikbeschlossen(https://www.spdfraktion.de/system/files/documents/positionspapier-cannabis-neue-wege-gehen-20200211.pdf), in welchem sie sich für Cannabis-Modellprojekte und eine Entkriminalisierung von Cannabiskonsumentinnen und Cannabiskonsumenten ausspricht. Daraufhin wendete sich Daniela Ludwig (CSU) in einem Brief in ihrer Funktion als Drogenbeauftragte der Bundesregierung an die Mitglieder der -Fraktion der CDU/CSU (https://fragdenstaat.de/dokumente/6946-skm_c45820070810140/), um ihre Kolleginnen und Kollegen mit Argumenten auszustatten. Die Fragestellerinnen und Fragesteller interessiert, ob nun Veränderungen zu erwarten sind.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat bereits anlässlich früherer Kleiner Anfragen (Bundestagsdrucksache 19/310 und 19/853) ausgeführt, dass sie eine Legalisierung der Verwendung von Cannabis zu nicht-medizinischen Genuss-/Rauschzwecken aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung und des Einzelnen ablehnt. …

Die Gesundheitsgefahren des Cannabismissbrauchs insbesondere bei Jugendlichen und Heranwachsenden sind medizinisch erwiesen. Unter anderem bestätigte die Studie „Cannabis: Potential und Risiken – eine wissenschaftliche Analyse (CaPRis)“, die 2017 den Forschungsstand zum Thema Cannabis zusammenfasste, dass die Entwicklung einer Cannabisabhängigkeit keine Seltenheit ist und sich das Risiko für psychische Störungen, wie etwa Depressionen, Angsterkrankungen und Psychosen erhöht [siehe hierzu BA 2018, 44 ff.]. Besondere Gefahren liegen demnach im frühen Konsumbeginn in der Adoleszenz, intensiven Gebrauchsmustern, dem Co-Konsum von Tabak sowie im Konsum synthetischer Cannabinoide. Zusammenfassend belegen die evidenzbasierten Fakten ein häufigeres Auftreten von negativen psychischen, organischen und sozialen Folgen im Zusammen-

*) Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 19/22440 vom 15. September 2020) erfolgte durch die Abgeordneten Niema Movassat, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, Ulla Jelpke, Petra Pau, Martina Renner, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Dr. Kirsten Tackmann und die Fraktion DIE LINKE. Die Antwort (BT-Drucksache 19/23736 vom 27. Oktober 2020) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für für Gesundheit vom 27. Oktober 2020 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

hang insbesondere mit dem problematischen Gebrauch von Cannabis zu Genuss-/Rauschzwecken.

32. Wie beantwortet die Bundesregierung nun nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 13.17 [siehe hierzu BA 2019, 402 ff.]) die Frage, ob die Bundesregierung den Empfehlungen der Grenzwertkommission und des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstags [siehe hierzu BA 2018, 105 ff.] folgen und den THC-Grenzwert auf 3,0 ng/ml Blutserum anheben wird (Bundestagsdrucksache 19/7927, Frage 17 [siehe hierzu BA 2019, 248 ff.]), und zieht sie weitere Schlussfolgerungen aus dem Urteil?

Mit Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 13.17 – [siehe hierzu BA 2019, 402 ff.] hat das Bundesverwaltungsgericht in seinen tragenden Gründen keine Aussagen zu der Höhe eines THC-Grenzwerts getroffen (THC-Konzentration von 1 ng/ml oder 3 ng/ml Blutserum; der Betroffene lag vorliegend über beiden Werten) und allein festgestellt, dass eine einmalige Fahrt unter der Wirkung von Cannabis bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens rechtfertigt, nicht aber den sofortigen Entzug der Fahrerlaubnis. Dies folgt unmittelbar aus dem Fahrerlaubnisrecht als Gefahrenabwehrrecht.

Ungeachtet dessen befasst sich derzeit eine bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtete Arbeitsgruppe mit der Überarbeitung des Kapitels „Alkohol, Drogen und Medikamente“ der Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung, die nach Anlage 4a der Fahrerlaubnis-Verordnung Grundlage der Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind. Die Arbeitsgruppe wird dabei – in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und auch der Grenzwertkommission – voraussichtlich auch Vorschläge für eine Aktualisierung der einschlägigen Regelungen im Fahrerlaubnisrecht unterbreiten. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind abzuwarten.

Anmerkung der Schriftleitung: Mit Beschlussempfehlung und Bericht vom 16. September 2020, veröffentlicht in BT-Drucksache 19/23606 vom 22. Oktober 2020, hat der Ausschuss für Gesundheit den Gesetzentwurf eines Cannabiskontrollgesetzes (CannKG) von Abgeordneten und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (BT-Drucksache 19/819 vom 20. Februar 2018) abgelehnt. Mit dem Gesetzentwurf sollte Cannabis aus den strafrechtlichen Regelungen des Betäubungsmittelgesetzes herausgenommen und stattdessen ein strikt kontrollierter Markt für Cannabis eröffnet werden. Erreicht werden sollte dies durch Regulierung der gesamten Handelskette (Anbau, Großhandel, Import/Export, Einzelhandel). Der Ausschuss für Gesundheit hatte seine Beratungen zum Gesetzentwurf in der Sitzung am 18. April 2018 aufgenommen und beschlossen, zu der Vorlage zusammen mit dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Gesundheitsschutz statt Strafverfolgung – Für einen progressiven Umgang mit Cannabiskonsum“ auf Drucksache 19/832 (Beschlussempfehlung 19/13098) eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Diese fand mit geladenen Sachverständigen verschiedener Organisationen am 27. Juni 2020 statt. Der Ausschuss für Gesundheit hat in seiner Sitzung am 16. September 2020 die Beratung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/819 fortgesetzt und abgeschlossen. Abgelehnt wurde der Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

BASt: Begutachtung der Fahreignung 2019

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.

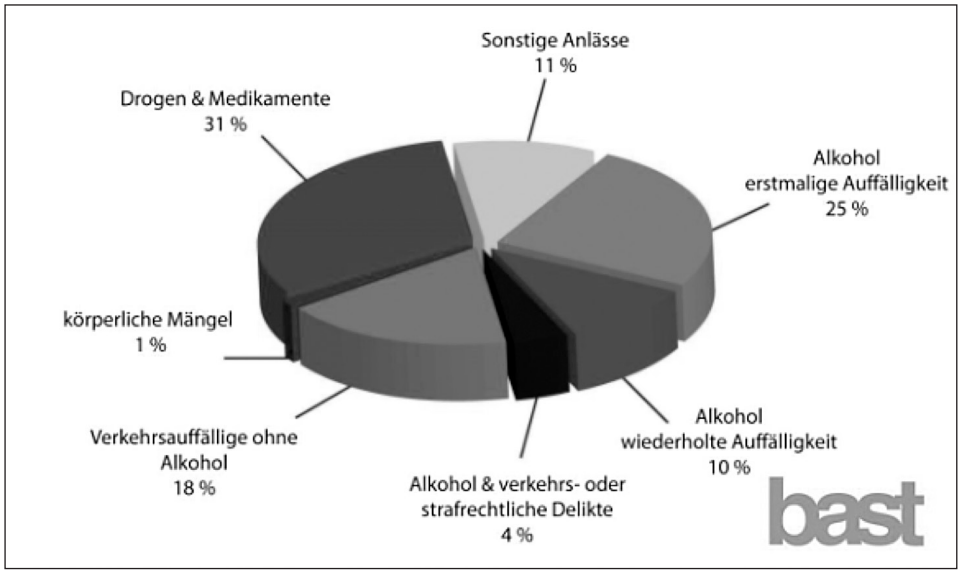

Bild 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2019.

Im Jahr 2019 führten die 14 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 86.177 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch.

Mit fast 40 % bilden die Alkohol-Fragestellungen nach wie vor die stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten (Bild 1). Wie im Vorjahr bilden die zusammengefassten drogenbezogenen Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ mit 31 % eine größere Anlassgruppe als die erstmals Alkoholauffälligen (25 %), gefolgt von „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ (18 %). Körperliche und/oder geistige Mängel waren selten Anlass für eine Begutachtung (1 % der Fälle). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2019 in der Summe 11 % (Bild 1).

2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten (je nach Prognose) die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei manchen An-

lassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen. Tab. 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2019 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	geeignet	Kurs-empfeh-lung (§70)	un-geeignet	Summe	Anteil
1.1 körperliche u. geistige Mängel	66,2%		33,8%	302	0,4%
1.2 neurolog.-psychiatr. Mängel	64,7%		35,3%	102	0,1%
1.3 Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	53,6%		46,4%	151	0,2%
2.1 Verkehrsauffälligkeiten	60,3%	0,1%	39,6%	13.639	15,8%
2.2 Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	58,0%	0,1%	41,9%	2.824	3,3%
3.1 Alkohol erstmalig *	53,7%	8,5%	37,8%	21.879	25,4%
3.2 Alkohol wiederholt *	45,5%	6,2%	48,2%	8.823	10,2%
4 Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige **	58,6%	5,8%	35,5%	23.246	27,0%
5.1 Alkohol + allg. Verkehrs- bzw. strafrechtl. Auffälligkeiten*	46,6%	4,7%	48,7%	3.430	4,0%
5.2 Alkohol + BtM/Medikamente**	55,2%	5,0%	39,8%	1.525	1,8%
5.3 Allg. Verkehrs- + sonst. strafrechtl. Auffälligkeiten	56,6%	0,9%	42,5%	1.923	2,2%
5.4 BtM/Medikamente + allg. Verkehrsauffälligkeiten**	52,6%	3,2%	44,2%	1.993	2,3%
5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen	49,6%	1,7%	48,7%	1.578	1,8%
6 FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	94,8%		5,2%	4.155	4,8%
7 Bewerber um eine Fahrlehrererlaubnis u. Fahrlehrerüberwachung	62,5%		37,5%	48	0,1%
8 Sonstige Anlässe	48,5%		51,5%	559	0,6%
9 Gesamtsumme	**57,1%**	**4,8%**	**38,1%**	**86.177**	**100,0%**
*** Alkohol-Fragestellung gesamt**	**50,9%**	**7,5%**	**41,6%**	**34.132**	**39,6%**
**** BtM-Fragestellungen gesamt**	**58,0%**	**5,6%**	**36,4%**	**26.764**	**31,1%**

Im Vergleich zu 2018 zeigt sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse keine relevante Veränderung. Von den 86.177 begutachteten Personen waren 57,1 % „geeignet“ (2018: 57,6 %), 38,1 % ungeeignet (2018: 37,4 %), und 4,8 % (2018: 5 %) erhielten die Empfehlung zur Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gem. § 70 Faherlaubnis-Verordnung).

3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2016 bis 2019

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich im Vergleich der Jahre 2018 und 2019 um 1 Prozentpunkt verringert (siehe Tab. 2).

Tab. 2: Begutachtungsanlässe der Jahre 2016 bis 2019.

Anlassgruppe	2016	2017	2018	2019	2018/2019
körperliche und geistige Mängel	367	320	277	302	**9,0%**
neurologisch-psychiatrische Mängel	131	103	79	102	**29,1%**
Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	100	111	146	151	**3,4%**
Verkehrsauffälligkeiten	13.900	13.474	13.492	13.639	**1,1%**
Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	2.813	2.815	2.684	2.824	**5,2%**
Alkohol erstmalig	26.963	24.699	23.005	21.879	**-4,9%**
Alkohol wiederholt	10.820	10.075	9.852	8.823	**-10,4%**
Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige	18.335	19.328	21.028	23.246	**10,5%**
Alkohol + allg. Verkehrs- bzw. strafrechtl. Auffälligkeiten	4.895	4.396	3.948	3.430	**-13,1%**
Alkohol + BtM/Medikamente	1.848	1.858	1.709	1.525	**-10,8%**
Allg. Verkehrs- + sonst. strafrechtl. Auffälligkeiten	1.892	2.079	2.105	1.923	**-8,6%**
BtM/Medikamente + allg. Verkehrsauffälligkeiten	2.115	2.019	2.174	1.993	**-8,3%**
Sonstige Mehrfachfragestellungen	1.791	1.618	1.690	1.578	**-6,6%**
FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	4.559	4.480	4.276	4.155	**-2,8%**
Bewerber um eine Fahrlehrererlaubnis u. Fahrlehrerüberwachung	143	165	96	48	**-50,0%**
Sonstige Anlässe	509	495	527	559	**6,1%**
Gesamtsumme	**91.181**	**88.035**	**87.088**	**86.177**	**-1,0%**
*** Alkohol-Fragestellung gesamt**	**42.678**	**39.170**	**36.805**	**34.132**	**-7,3%**
**** BtM-Fragestellungen gesamt**	**22.298**	**23.205**	**24.911**	**26.764**	**7,4%**

Der auch in den Vorjahren ersichtliche Abwärtstrend bei den Alkoholfragestellungen, sowohl der erstmaligen als auch der wiederholten, aber vor allem in Kombination mit Verkehrsauffälligkeit oder sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeit, setzt sich im Jahr 2019 weiter fort. Demgegenüber zeigt sich wie auch in Vorjahren ein weiterer Anstieg in den Zahlen der Begutachtungsanlässe bei BtM-/Medikamentenauffälligkeit. Der sich seit Jahren fortsetzende Abwärtstrend der Alkoholfragestellungen (–7,3 %) liegt prozentual von 2018 auf 2019 in derselben Größenordnung wie der Anstieg der BtM-/Medikamenten-Begutachtungsanlässe (+7,4 %).

(Aus einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt,
– Verfasserin: Dr. Simone Klipp – vom Oktober 2020)

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2021

– Ankündigung –

Der Vorstand des Deutschen Verkehrsgerichtstages e.V. hatte bereits im Sommer 2020 in einer Sondersitzung entschieden, dass auch im Jahr 2021 ein Verkehrsgerichtstag stattfinden wird. Wegen der nicht absehbaren Entwicklung der Corona-Pandemie soll der 59. Verkehrsgerichtstag (VGT) jedoch nicht wie bisher als Präsenzveranstaltung in acht Arbeitskreisen durchgeführt werden, sondern – unter Berücksichtigung der dann geltenden gesetzlichen Vorgaben – in anderer Form:

Am Vormittag des ersten Veranstaltungstages wollen VGT-Präsident Prof. Dr. Ansgar Staudinger und Vizepräsidentin Birgit Hess mit Schülerinnen und Schülern in Goslaer Schulen ins Gespräch kommen. Nachmittags finden dann Fortbildungsseminare in der Kaiserpfalz statt und gegen Abend die Mitgliederversammlung des VGT. Beides wird sowohl als Online- als auch als Präsenzveranstaltung angeboten.

Am zweiten Tag findet vormittags die eigentliche Hauptveranstaltung des 59. VGT statt, auch wenn die Kaiserpfalz – im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren – dann nicht voll besetzt sein wird. Anschließend folgen der Plenarvortrag und das Pressegespräch. Am Nachmittag werden weitere Fortbildungsseminare angeboten.

Empfehlungen an den Gesetzgeber, wie sie normalerweise immer in den Arbeitskreisen gefasst werden, wird es kommendes Jahr nicht geben.

Donnerstag, 28. Januar 2021

ab 10:00 Uhr:
Der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstags Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Bielefeld, und die Vizepräsidentin Leitende Oberstaatsanwältin Birgit Hess, Kiel, und weitere Mitglieder des Vorstands sprechen mit Schülerinnen und Schülern in ihren Schulen über sie interessierende aktuelle verkehrsrechtliche Themen. *(entfällt pandemiebedingt)*

14:00 bis 16:45 Uhr:
Fortbildungsseminar in der Kaiserpfalz*)
– Thema: „Aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des BGH zum Verkehrsrecht“, Thomas Offenloch, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
– Thema: „Das Coronavirus im Verkehrsrecht – Probleme und Chancen“, Nicolas Eilers, Rechtsanwalt, Groß Gerau

17:15 Uhr:
Mitgliederversammlung in der Kaiserpfalz
(entfällt pandemiebedingt)

*) Anmeldung zu den kostenpflichtigen online-Seminaren unter www.anwaltakademie-event.de/1937

Freitag, 29. Januar 2021

10:00 Uhr: **Hauptveranstaltung in der Kaiserpfalz**
(live-Übertragung ohne Anmeldung über www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de)
– Eröffnungsansprache des VGT-Präsidenten Prof. Dr. Ansgar Staudinger
– Begrüßung durch den Oberbürgermeister der Stadt Goslar Dr. Oliver Junk
– Plenarvortrag „Künstliche Intelligenz in Justiz und Mobilität", Paul Nemitz, Chefberater der EU-Kommission, Brüssel

12:00 Uhr: **Pressegespräch** *(entfällt pandemiebedingt)*

14:00 bis 16:45 Uhr: **Fortbildungsseminar in der Kaiserpfalz**[*])
– Thema: „Surf and Turf: Aktuelles aus den zwei Welten Verkehrs- und Versicherungsrecht (auch für Vegetarier und Veganer geeignet)", Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Universität Bielefeld (Präsident des VGT)
– Thema: „Die häufigsten Unfallursachen mit Erläuterung der Quotenbildung beim Schadensersatz (eine auch für Nichtjuristen verständliche Erläuterung der Quotenbildung nach dem Straßenverkehrsgesetz für die wichtigsten Unfallkonstellationen)", Jörg Elsner LL.M., Rechtsanwalt und Notar, Hagen

Für die Teilnahme sind folgende Beiträge vorgesehen:

Online-Teilnahme für: VGT-Mitglieder je 50 €
Nichtmitglieder je 75 €

Anfragen an:
Deutscher Verkehrsgerichtstag
– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.
Baron-Voght-Straße 106a
22607 Hamburg
– Di. bis Do.: 09:00 bis 12:00 Uhr
– Tel.: 040/89 38 89
– Fax: 040/89 32 92
– E-Mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

Weitere Informationen unter: www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de

[*]) Anmeldung zu den kostenpflichtigen online-Seminaren unter www.anwaltakademie-event.de/1937

Rechtsprechung

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

1. *) Die Länge der Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 1 StGB ist an der voraussichtlichen Dauer der Ungeeignetheit des Täters auszurichten. Der Umfang der erforderlichen Darlegungen dieser Prognoseentscheidung in den Urteilsgründen ist von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls abhängig.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 20. Oktober 2020 – 4 StR 357/20 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen „Beihilfe zum erpresserischen Menschenraub in Tateinheit mit Beihilfe zum unerlaubten Handeltreiben mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge, mit Beihilfe zur versuchten schweren räuberischen Erpressung, mit Beihilfe zur Körperverletzung in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis“ zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und sechs Monaten verurteilt und eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von zwei Jahren angeordnet. Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit seiner auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützten Revision. Das Rechtsmittel hat einen geringfügigen Teilerfolg.

Aus den Gründen:

2 1. Hinsichtlich des Schuld- und Strafausspruchs ist die Revision des Angeklagten unbegründet. Insoweit hat die Nachprüfung des angefochtenen Urteils auf Grund der Revisionsrechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO).

3 2. Hingegen kann die Anordnung der auf zwei Jahre bemessenen isolierten Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB nicht bestehen bleiben.

4 Zwar hat das Landgericht die charakterliche Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen insgesamt tragfähig begründet. Der Senat vermag ein Beruhen des Urteils auf der für sich genommen rechtlich nicht unbedenklichen Erwägung auszuschließen, die Anlasstat zeige, „dass der Angeklagte bereit ist, die allgemeine Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen“; insoweit fehlt es an konkreten Feststellungen, die diese tatgerichtliche Wertung tragen (vgl. BGH, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04, BGHSt 50, 93, 103).

5 Es fehlt jedoch an einer Begründung für die Dauer der Sperrfrist. Die Länge der Sperrfrist ist an der voraussichtlichen Dauer der Ungeeignetheit des Täters auszurichten (vgl. BGH, Beschluss vom 19. Juni 2018 – 2 StR 211/18, BGHR StPO § 267 Abs. 6 Satz 1 Darlegungspflicht 1). Der Umfang der erforderlichen Darlegungen dieser Prognoseentscheidung in den Urteilsgründen ist von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls abhängig (BGH, Beschluss vom 23. November 2017 – 4 StR 427/17, StV 2018, 414, 415). Angesichts der nicht unerheblichen Dauer der auf zwei Jahre bemessenen Sperrfrist und des Umstands, dass der Angeklagte bislang nicht vorbestraft ist, hätte es insoweit näherer Ausführungen bedurft. Hieran fehlt es. Um eine teilweise Zurückverweisung der Sache zur Neufestsetzung der Sperrfrist zu vermeiden und zugleich jedwede Benachteiligung des Angeklagten auszuschließen, setzt der Senat in entsprechender Anwendung des § 354 Abs. 1 StPO die Sperrfrist auf das gesetzliche Mindestmaß von sechs Monaten fest (§ 69a Abs. 1 StGB).

3. Der geringfügige Teilerfolg gibt keinen Anlass, **6** den Angeklagten teilweise von den Kosten des Rechtsmittels freizustellen (§ 473 Abs. 4 StPO).

2. Die Zugrundelegung eines *„Mindestwerts“* der Blutalkoholkonzentration im Zusammenhang mit der Frage nach einer erheblich verminderten Schuldfähigkeit im Sinne des § 21 StGB ohne konkrete Berechnung des Blutalkoholgehalts zum Tatzeitpunkt verstößt gegen den Zweifelsgrundsatz.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 8. Dezember 2020
– 202 StRR 123/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Angeklagten am 17.02.2020 wegen vorsätzlicher Körperverletzung, gefährlicher Körperverletzung und Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Beleidigung in 4 tateinheitlichen Fällen zur Gesamtfreiheitsstrafe von 1 Jahr und 8 Monaten verurteilt, deren Vollstreckung nicht zur Bewährung ausgesetzt wurde. Mit Urteil vom 06.07.2020 verwarf das Landgericht die jeweils auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Berufungen des Angeklagten und der Staatsanwaltschaft als unbegründet. Mit seiner gegen das Berufungsurteil gerichteten Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

II. Die statthafte (§ 333 StPO) sowie nach §§ 341 Abs. 1, 344, 345 StPO form- und fristgerecht eingelegte Revision hat – zumindest vorläufig – Erfolg (§ 349 Abs. 4 StPO). Der Rechtsfolgenausspruch, über den

die Berufungskammer aufgrund der wirksamen Berufungsbeschränkungen allein zu befinden hatte, ist in mehrfacher Hinsicht rechtsfehlerhaft.

1. Bereits die Strafrahmenbestimmung hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

a) Im Zusammenhang mit der Ablehnung einer Strafrahmenverschiebung nach § 46a Nr. 1 StGB weist die Berufungskammer zwar zutreffend auf die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung geforderten Prämissen hin, meint aber, dass es am Erfordernis eines kommunikativen Prozesses fehle, ohne eine nachvollziehbare Begründung hierfür zu liefern. Nach den bisherigen Feststellungen können die Voraussetzungen des gesetzlich vertypten Strafmilderungsgrundes aus § 46a Nr. 1 StGB jedenfalls nicht abgelehnt werden.

b) Darüber hinaus verneint die Strafkammer ohne Begründung die Voraussetzungen einer erheblich verminderten Schuldfähigkeit im Sinne des § 21 StGB und zieht daher – aus ihrer Sicht konsequent – eine mögliche Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB nicht in Erwägung.

aa) Das Berufungsurteil legt einen Blutalkoholgehalt von *„mindestens“* 1,67 Promille zugrunde und verstößt damit gegen den Zweifelssatz. Denn bei der Frage nach der Blutalkoholkonzentration (BAK), deren Höhe die Schuld beeinflusst, kann nicht auf einen Mindestwert abgestellt werden, sondern es kommt auf den tatsächlichen Wert an. Auch wenn es keinen gesicherten Erfahrungssatz dazu gibt, dass ohne Rücksicht auf psychodiagnostische Beurteilungskriterien allein wegen einer bestimmten BAK zur Tatzeit vom Vorliegen einer erheblich verminderten Steuerungsfähigkeit ausgegangen werden muss, ist der im Einzelfall festzustellende Wert jedoch ein relevantes Beweisanzeichen für eine erhebliche alkoholische Beeinflussung. Der Blutalkoholgehalt zeigt nämlich immerhin die aufgenommene Alkoholmenge an. Je höher dieser Wert ist, umso näher liegt die Annahme einer zumindest erheblichen Einschränkung der Steuerungsfähigkeit (vgl. nur BGH, Beschl. v. 28.07.2020 – 2 StR 229/20 bei juris; Urt. v. 14.10.2015 – 2 StR 115/15 = NStZ-RR 2016, 103 = StraFo 2016, 159 = BGHR StGB § 21 Bewusstseinsstörung 6 = BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration 44 m.w.N.). Bei einer starken Alkoholisierung lässt sich eine erheblich verminderte Steuerungsfähigkeit nur ausschließen, wenn gewichtige Anzeichen dafürsprechen, dass das Hemmungsvermögen des Täters zur Tatzeit erhalten geblieben war (BGH, Urt. v. 14.10.2015 – 2 StR 115/15 a.a.O.).

bb) Aufgrund der lückenhaften Beweiswürdigung zum festgestellten *„Mindest“*-Alkoholwert bleibt außerdem gänzlich offen, wie die Berufungskammer hierzu gelangt. Sollte eine Blutentnahme erfolgt sein, deren Auswertung zu diesem Blutalkoholgehalt geführt hat, hätte eine Rückrechnung auf den Tatzeitpunkt stattfinden müssen, wobei nach dem Grundsatz in dubio pro reo ein stündlicher Abbauwert von 0,2 Promille und zusätzlich ein einmaliger Sicherheitszuschlag in Höhe von 0,2 Promille zugrunde zu legen wären (vgl. zuletzt BGH, Beschl. v. 04.02.2020 – 5 StR 677/19 bei juris).

2. Aber auch die Strafzumessung im engeren Sinne weist Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf. […]

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des Bayerischen Obersten Landesgerichts)

3. 1. Bei einer vor Inkrafttreten der 54. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 (BGBl. I, 814) begangenen, jedoch erst nach deren Inkrafttreten am 28.04.2020 erfolgten Verurteilung wegen einer Abstandsunterschreitung kann bei unverändert vorgesehener Sanktionsfolge dahinstehen, ob aufgrund des fehlenden Zitats der Ermächtigungsgrundlage des § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG in der vorgenannten Verordnung ein Verstoß gegen das Zitiergebot nach Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG zu erblicken ist und ob dieser gegebenenfalls die (Teil-)Nichtigkeit der Bußgeldkatalog-Verordnung zur Folge hätte. Denn selbst bei einer Nichtigkeit der 54. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 bleibt die Bußgeldkatalog-Verordnung in ihrer bisherigen Fassung weiterhin Grundlage für die Ahndung.

2. Die Bußgeldkatalog-Verordnung ist lediglich ein Instrument zur Sicherstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung. Die Rechtsgrundlage für die Verhängung von Geldbußen bzw. die Anordnung von Fahrverboten folgt aber weiterhin unmittelbar aus §§ 24, 24a, 25 StVG i.V.m. § 49 StVO, § 17 OWiG (u.a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 28.11.1991 – 4 StR 366/91 = BGHSt 38, 125 = ZfSch 1992, 30 = NJW 1992, 446 = VerkMitt 1992, Nr 11 = NStZ 1992, 135 = DAR 1992, 69 = NZV 1992, 117 = BGHR StVG § 25 Fahrverbot 1 = VRS 82 <1992>, 216; OLG Karlsruhe NZV 1991, 278; OLG Düsseldorf NZV 1991, 398, 399; OLG Saarbrücken NZV 1991, 399, 400; KG, Beschl. v. 27.04.2020 – 3 Ws (B) 49/20-122 Ss 19/20 = BeckRS 2020, 18279).

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 11. November 2020
– 201 ObOWi 1043/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Betroffenen am 25.05.2020 wegen einer als Führer eines Pkw am 26.08.2019 fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit des Nichteinhaltens des erforderlichen Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 139 km/h, wobei der Abstand 12 m betrug und damit weniger als 2/10 des halben Tachowertes, zu einer Geldbuße von 320 Euro verurteilt und gegen ihn wegen des groben Pflichtenverstoßes nach den §§ 24, 25 Abs. 1 Satz 1 1. Alt., 26a Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 StVG i.V.m. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BKatV i.V.m. lfd.Nr. 12.7.4 der Tabelle 2 zum BKat (in der zur Tatzeit geltenden Fassung) ein mit der

Vollstreckungserleichterung nach § 25 Abs. 2a StVG verbundenes Regelfahrverbot für die Dauer von zwei Monaten angeordnet. Die Messung der Geschwindigkeit und des Abstands erfolgte mit einer geeichten Messanlage VKS 3.0. Mit seiner gegen dieses Urteil gerichteten Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung materiellen Rechts und macht insbesondere geltend, dass infolge der am 28.04.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle, durch die auch die Bußgeldkatalog-Verordnung neu gefasst werden sollte, keine Rechtsgrundlage mehr für die Verhängung eines Fahrverbotes bestehe. In der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 fehle der erforderliche Hinweis auf die Ermächtigungsgrundlage des § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG, sodass wegen des Verstoßes gegen das Zitiergebot nach Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG die Neufassung der BKatV die Verhängung von Fahrverboten nicht mehr gestatte. Im Hinblick auf § 4 Abs. 3 OWiG verbiete sich die weitere Anwendung der BKatV in ihrer bisherigen Fassung, da sich die neue – nichtige – Regelung für den Betroffenen als günstiger darstelle. Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme vom 11.08.2020 beantragt, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen. Der Einzelrichter hat die Sache mit Beschluss vom 10.11.2020 gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Senat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen.

Aus den Gründen:

Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 2 OWiG statthaften und auch sonst zulässigen Rechtsbeschwerde deckt keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen auf (§ 349 Abs. 2 StPO i.V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG).

1. Die rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen tragen den Schuldspruch. […]

2. Auch die Rechtsfolgenentscheidung lässt keinen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen erkennen. […]

b) Der ergänzenden Erörterung bedarf allerdings die von der Rechtsbeschwerde unter Berufung auf die Nichtigkeit der am 28.04.2020 in Kraft getretenen 54. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.20 (BGBl. I, 814) eingewandte „Ahndungslücke“. Eine solche Ahndungslücke, welche über die Regelung des § 4 Abs. 3 OWiG zur Sanktionslosigkeit der im vorliegenden Fall führen könnte oder zumindest die Verhängung eines Fahrverbotes verbietet, besteht nicht.

aa) Der Senat kann in der hier inmitten stehenden Fallkonstellation (Zeitpunkt der Tat vor Inkrafttreten der StVO-Novelle und Zeitpunkt der Urteilsfindung nach Inkrafttreten der StVO-Novelle; keine Änderung der Sanktion durch die Neufassung der BKatV) dahin stehen lassen, ob aufgrund des fehlenden Zitats der Ermächtigungsgrundlage des § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG in der genannten Verordnung ein Verstoß gegen das Zitiergebot nach Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG vorliegt und ob ein solcher mutmaßlich auf einem redaktionellen Versehen beruhender Verstoß zur Nichtigkeit der Regelung führt (vgl. hierzu grundlegend BVerfG NJW 1999, 3253, 3256; jüngst auch OLG Oldenburg, Beschl. v. 08.10.2020 – 2 Ss (OWi) 230/20 bei juris). Damit kann auch die Frage offen bleiben, ob der genannte Verstoß zur vollständigen Nichtigkeit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 (vgl. Deutscher VRR 2020 Nr. 7, S. 4–6) oder nur zur Nichtigkeit der Neuregelung der BKatV oder gar nur von Teilen derselben führt, was insbesondere für Fallkonstellationen der hier vorliegenden Art, die von der StVO-Novelle gar nicht betroffen sind, von Bedeutung wäre (vgl. Grube in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, § 4 BKatV (Stand: 09.07.2020) Rn. 12.4; grundlegend zur Problematik der Teilnichtigkeit beim Zitat einer unzutreffenden Ermächtigungsgrundlage Schubert NZV 2011, 369, 372 f.).

bb) Selbst wenn anzunehmen wäre, dass sich die Änderung der BKatV in der zuletzt gültigen Fassung vom 06.06.2019 (BGBl. I, 756) durch die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 als nichtig erweist, führt dies nicht dazu, dass die BKatV in ihrer bisherigen Form keine Grundlage mehr für die Ahndung darstellt. Die Rechtsbeschwerde verkennt, dass durch Art. 3 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die BKatV „wie folgt geändert“ werden sollte. Damit ist die BKatV in ihrer bisherigen Fassung nicht aufgehoben worden, sondern sollte lediglich abgeändert werden. Für Änderungsgesetze ist anerkannt, dass bei deren Verfassungswidrigkeit die ursprüngliche Gesetzesfassung in Kraft bleibt, da eine nichtige Regelung nicht in der Lage ist, ein Gesetz zu ändern (vgl. BVerfG, Beschl. v. 19.07.2000 – 1 BvR 539/96 = BeckRS 2000, 22589 Rn. 53, 88; Hömig in Maunz/Schmidt-Bleibtreu/Klein/Bethge, 59. EL April 2020, BVerfGG § 95 Rn. 39; Schlaich/Korioth, Das Bundesverfassungsgericht, 11. Aufl. Rn. 457 f.). Etwas anderes kann nur dann gelten, wenn sich aus dem Reformgesetz ergibt, dass der Gesetzgeber die alte Regelung auf jeden Fall abschaffen wollte (vgl. Schlaich/Korioth a.a.O. Rn. 459).

cc) Diese Grundsätze, die im Falle der Nichtigkeit eines Änderungsgesetzes anzuwenden sind, haben auch im Falle der Nichtigkeit der Änderung einer Rechtsverordnung Geltung zu beanspruchen. Bezogen auf die beabsichtigte Neuregelung der BKatV kann keine Rede davon sein, dass die bisherige BKatV auf jeden Fall oder gar ersatzlos aufgehoben werden sollte. Zum einen ließ der Verordnungsgeber große Teile der bisherigen Regelung unverändert, zum anderen wollte er die Verkehrssicherheit durch die teilweise Erhöhung von Regelgeldbußen und die erleichterte Einführung von Regelfahrverboten erkennbar erhöhen.

c) Folglich steht auch § 4 Abs. 3 OWiG, dessen Regelungsinhalt auf die BKatV einschließlich deren Anlagen anzuwenden ist (vgl. Göhler/Gürtler OWiG 17. Aufl. § 4 Rn. 2a; KK/Rogall OWiG 5. Aufl. § 4 Rn. 8), der hier ausgesprochenen Ahndung nicht entgegen. Anders als in der Fallgestaltung, die dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 23.07.1992 zugrunde

lag (vgl. BGH, Urt. v. 23.07.1992 – 4 StR 194/92 = NStZ 1992, 535 = wistra 1992, 344 = BGHR StGB § 2 Abs. 3 Gesetzesänderung 8), bestand hier zu keinem Zeitpunkt eine nicht gewollte Ahndungslücke, zumal die gesetzliche Grundlage für die Ahndung von Verkehrsverstößen keine Änderung erfahren hat.

d) Die BKatV verfolgt nämlich gemäß § 26a Abs. 1 Nr. 2, Nr. 3, Abs. 2 StVG nur den Zweck, unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit zu bestimmen, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe die Geldbuße festgesetzt und für welche Dauer das Fahrverbot angeordnet werden soll. Sie ist damit lediglich ein Instrument zur Sicherstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung. Die Rechtsgrundlage für die Verhängung von Geldbußen bzw. die Anordnung von Fahrverboten folgt aber weiterhin unmittelbar aus §§ 24, 24a, 25 StVG i.V.m. § 49 StVO, § 17 OWiG. Die Vorschrift des § 25 StVG ist auch nach Inkrafttreten der BKatV alleinige Rechtsgrundlage für die Verhängung des Fahrverbots; sie hat durch die Ermächtigungsnorm des § 26a StVG vom 28.12.1982 und durch die Regelungen der BKatV keine Änderung erfahren. Insbesondere haben § 26a StVG und die BKatV auch die besonderen Voraussetzungen unberührt gelassen, unter denen nach § 25 StVG im Rechtsfolgensystem des Ordnungswidrigkeitenbereichs ein Fahrverbot neben der Geldbuße ausgesprochen werden kann (BGH, Beschl. v. 28.11.1991 – 4 StR 366/91 = BGHSt 38, 125 = ZfSch 1992, 30 = NJW 1992, 446 = VerkMitt 1992, Nr 11 = NStZ 1992, 135 = DAR 1992, 69 = NZV 1992, 117 = BGHR StVG § 25 Fahrverbot 1 = VRS 82 <1992>, 216; OLG Karlsruhe NZV 1991, 278; OLG Düsseldorf NZV 1991, 398 <399>; OLG Saarbrücken NZV 1991, 399 <400>). Grundlage für die Bußgeldbemessung bleiben auch unter dem Regime der BKatV die Kriterien des § 17 Abs. 3 OWiG (KG, Beschl. v. 27.04.2020 – 3 Ws (B) 49/20-122 Ss 19/20 = BeckRS 2020, 18279 = NZV 2020, 597 <Ls>). Selbst wenn die BKatV unanwendbar wäre, führte dies nicht dazu, dass keine Rechtsgrundlage mehr für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten und insbesondere für die Verhängung von Farbverboten bestünde. […]

(Mitgeteilt vom 1. Senat für Bußgeldsachen des Bayerischen Obersten Landesgerichts)

4. [*]) **1. Die bei § 21 StVG strafschärfend berücksichtigte Erwägung, dass der Angeklagte aus Bequemlichkeitsgründen das Kraftfahrzeug benutzt hat, ist rechtsfehlerhaft, als sich hieraus allein noch kein auffälliges Missverhältnis von Anlass und Tat im Sinne einer „aus der Tat sprechenden Gesinnung" gemäß § 46 Abs. 2 StGB ableiten lässt, sondern vielmehr nur das Fehlen eines triftigen Grundes für die Fahrt und damit das Fehlen nachvollziehbarer Motive.**

2. Der Versuch, sich der Strafverfolgung zu entziehen (Fluchtfahrt), darf grundsätzlich nicht zu Lasten eines Angeklagten herangezogen werden, es sei denn, das Nachtatverhalten schafft neues Unrecht oder der Täter verfolgt Ziele, die ein ungünstiges Licht auf ihn werfen, so wenn er sich damit erneut über strafrechtliche Gebote hinwegsetzt.

3. Ein Angriff gegen die Strafzumessung erstreckt sich notwendig auch auf die Entscheidung nach §§ 69, 69a StGB, wenn das Gericht seine Entscheidung über die Anordnung und Dauer einer Sperre maßgeblich mit den Erwägungen begründet, die im Rahmen der Strafzumessung als strafschärfende Strafzumessungsgesichtspunkte herangezogen wurden.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 19. November 2020 – 4 RVs 129/20 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Strafrichterin – Rheine hat den Angeklagten mit Urteil vom 24.06.2019 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe von 6 Monaten verurteilt und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Die dagegen gerichtete form- und fristgerecht eingelegte und auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Berufung des Angeklagten hat die 5. kleine Strafkammer des Landgerichts Münster mit Urteil vom 02.07.2020 verworfen.

In den schriftlichen Urteilsgründen des angefochtenen Urteils heißt es hinsichtlich der Feststellungen zur Sache:

> „Aufgrund der Beschränkung des Rechtsmittels auf den Rechtsfolgenausspruch hat die Kammer ihrer Entscheidung die vom Amtsgericht zur Sache getroffenen Feststellungen zu Grunde gelegt."

Im Rahmen der Strafzumessung hat das Landgericht folgende Umstände zu Gunsten bzw. zu Lasten des Angeklagten gewertet:

> „Im Rahmen der Strafzumessung hat die Kammer zu Gunsten des Angeklagten berücksichtigt, dass er bereits im Termin vor dem Amtsgericht die Tat voll gestanden hat. Negativ hat sich hingegen ausgewirkt, dass der Angeklagte mehrfach und zwar teilweise einschlägig vorbestraft ist. Außerdem stand er bei der Begehung der Tat unter zwei laufenden Bewährungen und einer offenen Reststrafenbewährung. Weiter hat sich negativ ausgewirkt, dass der Angeklagte, um einer Strafverfolgung zu entgehen, vor der Polizei geflohen ist und dabei eine erhöhte Gefährdung für sich, die ihn verfolgenden Polizisten und andere Verkehrsteilnehmer zumindest billigend in Kauf genommen hat. Schließlich hat sich strafschärfend ausgewirkt, dass der Angeklagte lediglich aus Bequemlichkeitsgründen mit dem Kraftfahrzeug gefahren ist. Er hat insofern, wie auch schon beim Amtsgericht, angegeben, er sei zu seinem ehemaligen Arbeitgeber nach Coesfeld gefahren, um dort eine offene Lohnforderung einzutreiben. Die Kammer

hat nach alledem eine Freiheitsstrafe von 6 Monaten für tat- und schuldangemessen erachtet."

Zur Anordnung der Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis hat das Landgericht Folgendes ausgeführt:

„Außerdem war wegen der aus der Tat sich ergebenen charakterlichen Ungeeignetheit des Angeklagten eine Fahrerlaubnissperre zu verhängen. Mit Blick auf die durch das Amtsgericht Rheine am 02.12.2016 verhängte Fahrerlaubnissperre betrug die Mindestfrist nach § 69a Abs. 2 StGB hier ein Jahr. Da der Angeklagte – trotz der offenen Bewährungen – allein aus Bequemlichkeitsgründen ungefähr 18 Monate nach der letzten Verurteilung durch das Amtsgericht Rheine vom 02.12.2016 erneut gegen das Verbot, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, verstoßen hat und dabei mit seiner Polizeiflucht auch die Gefährdung Dritter Personen in Kauf genommen hat, geht die Kammer von einer fortdauernden Ungeeignetheit von mindestens zwei Jahren aus."

Gegen dieses […] Urteil wendet sich der Angeklagte mit der […] Revision, welche er […] mit der Verletzung formellen und materiellen Rechts begründet hat.

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

Aus den Gründen:

II. Die gemäß § 333 StPO statthafte auch im Übrigen zulässige Revision des Angeklagten führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Münster.

Die Ausführungen des landgerichtlichen Urteils zur Rechtsfolgenentscheidung, welche infolge der wirksamen Rechtsmittelbeschränkung allein Gegenstand des Urteils ist, halten der durch die Sachrüge veranlassten revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand.

1. Allerdings greift die vom Angeklagten unter der Verletzung formellen Rechts geltend gemachte Rüge, dass in dem Berufungsurteil nicht hinreichend dargestellt worden sei, von welchem erstinstanzlichen Sachverhalt das Landgericht ausgegangen sei, nicht durch.

Die unter der Frage der Verletzung sachlichen Rechts zu prüfende Bezugnahme des Landgerichts auf die – infolge wirksamer Rechtsmittelbeschränkung – bindend gewordenen Feststellungen zu den Straftaten des Angeklagten ist nicht zu beanstanden.

Zwar müssen die schriftlichen Urteilsgründe nach § 267 Abs. 1 S. 1 StPO aus sich heraus verständlich, klar, geschlossen und erschöpfend sein (BGH, NStZ-RR 2000,304; NStZ-RR 1996,109). Deshalb sind Bezugnahmen auf Aktenteile (Anklageschrift, Eröffnungsbeschluss, Sitzungsprotokoll, schriftliche Gutachten etc.) und andere Urteile grundsätzlich unzulässig (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, 63. Auflage 2020, § 267 Rn. 2). Durch dieses Erfordernis soll gewährleistet werden, dass der vom erkennenden Gericht auf Grund der Hauptverhandlung für erwiesen erachtete Tathergang und die erhobenen persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in einer geschlossenen Darstellung geschildert werden, um dem Revisionsgericht die Überprüfung des angefochtenen Urteils in rechtlicher Hinsicht verlässlich zu ermöglichen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz ist aber anerkannt, dass bei einem rechtskräftigem Schuldspruch – wie hier – eine Wiederholung der den Schuldspruch tragenden Feststellungen oder auch nur eine ausdrückliche, mehr oder weniger konkrete Bezugnahme auf das angefochtene Urteil entbehrlich ist (vgl. BGH, NStZ-RR 2001,202; OLG Hamm VRS 102, 206), da es nämlich allein auf die ausreichende Feststellung der den rechtskräftigen Schuldspruch tragenden Feststellungen im erstinstanzlichen Urteil ankommt (BGH, a.a.O.).

2. Die auf die erhobene Sachrüge hin vorgenommene materiell-rechtliche Überprüfung des Urteils hat im Rechtsfolgenausspruch jedoch durchgreifende Rechtsfehler zu Lasten des Angeklagten ergeben.

Zwar ist die Strafzumessung grundsätzlich Sache des tatrichterlichen Ermessens und daher vom Revisionsgericht nur darauf zu prüfen, ob Rechtsfehler vorliegen. Das Revisionsgericht darf daher nur eingreifen, wenn die Strafzumessungserwägungen des Urteils in sich rechtsfehlerhaft sind, wenn der Tatrichter die ihm nach § 46 StGB obliegende Pflicht zur Abwägung der für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände verletzt, insbesondere rechtlich anerkannte Strafzwecke nicht in den Kreis seiner Erwägungen einbezogen hat, oder die Strafe bei Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Strafrahmens unvertretbar hoch oder niedrig ist (st. Rspr. des BGH; vgl. BGH, Urteil vom 27.01.2015 – 1 StR 142/14 –, juris; BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 – 1 StR 525/11 –; BGHSt 57, 123, 127; jeweils m.w.N.; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 63. Auflage 2020, § 337 Rn. 34). Solche Rechtsfehler liegen hier indes vor.

So hat das Landgericht strafschärfend berücksichtigt, dass der Angeklagte aus Bequemlichkeitsgründen mit dem Kraftfahrzeug gefahren ist. Diese Erwägung ist jedoch rechtsfehlerhaft, als sich hieraus allein noch kein auffälliges Missverhältnis von Anlass und Tat im Sinne einer „aus der Tat sprechenden Gesinnung" gemäß § 46 Abs. 2 StGB ableiten lässt, sondern vielmehr nur das Fehlen eines triftigen Grundes für die Fahrt und damit das Fehlen nachvollziehbarer Motive.

Ferner hat das Landgericht rechtsfehlerhaft die „Flucht des Angeklagten vor der Polizei" zu dessen Lasten gewertet. Der Versuch, sich der Strafverfolgung zu entziehen, darf aber grundsätzlich nicht zu Lasten eines Angeklagten herangezogen werden, es sei denn, das Nachtatverhalten schafft neues Unrecht oder der Täter verfolgt Ziele, die ein ungünstiges Licht auf ihn werfen, so wenn er sich damit erneut über strafrechtliche Gebote hinweg setzt (vgl. BGH, Urteil vom 27.11.2011 - 2 StR 493/10 -, juris). Hinreichende Feststellungen dazu, dass ein solches Nachtatverhalten des Angeklagten vorliegt, sind den Urteilsgründen jedoch nicht zu entnehmen. Feststellungen dazu, dass es im Rahmen der Flucht des Angeklagten vor der Polizei zu

einer konkreten Gefährdungssituation für die nachfahrenden Polizeibeamten oder andere Verkehrsteilnehmer gekommen ist, sind nicht getroffen worden. Auch kann den Urteilsgründen nicht entnommen werden, dass zumindest eine abstrakte Gefährdung dergestalt bestanden hätte, dass der Angeklagte mit stark überhöhter Geschwindigkeit geflüchtet wäre. Auch liegt in der „Fluchtfahrt" des Angeklagten keine neue Tat, die ggf. ein neues Unrecht begründen könnte, da es sich bei dem vorsätzlichen Fahren ohne Fahrerlaubnis um eine Dauerstraftat handelt, die grundsätzlich erst endet, wenn der Täter mit dem Weiterfahren endgültig aufhört und die Fahrtrichtungsänderung, um einer Polizeikontrolle zu entgehen, keine neue Tat beginnen lässt (vgl. BGH, NJW 1983, 1744 zur Trunkenheitsfahrt). Damit sind den Urteilsgründen im Ergebnis keine Umstände zu entnehmen, die über die abstrakte Gefährlichkeit, die mehr oder minder mit dem Vergehen gegen § 21 StVG verbunden ist und die allein nicht strafschärfend berücksichtigt werden darf, hinausgehen (vgl. Hühnermann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, § 26. Auflage 2020, §21 StVG Rn. 51).

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das angefochtene Urteil auf diesen Fehlern beruht, sondern es besteht die Möglichkeit, dass das Urteil ohne diese möglicherweise anders ausgefallen wäre.

Mit der Aufhebung des Strafausspruchs entfällt auch die Anordnung der Maßregel gemäß § 69a StGB. In Fällen, in denen es – wie hier – wegen charakterlicher Mängel des Angeklagten zur Anordnung einer Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis kommt, sind Umstände, welche die Maßregel nach §§ 69, 69a StGB rechtfertigen, zunächst solche, die im Rahmen des § 46 StGB für die Beurteilung der Persönlichkeit und des Charakters in Betracht kommen, wie sein Vorleben, seine Lebensführung, etwaige Vorstrafen oder sonstige Gesichtspunkte, wie etwa eine notstandsähnliche Situation (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 19.12.2007, – 1 Ss 339/07 –, juris). So hat auch vorliegend die Kammer ihre Entscheidung über die Anordnung und Dauer einer Sperre maßgeblich mit den Erwägungen begründet, die im Rahmen der Strafzumessung als strafschärfende Strafzumessungsgesichtspunkte herangezogen wurden. Die Entscheidung über den Strafausspruch und die Anordnung einer Sperre gemäß § 69a StGB für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis stehen damit in so engem Zusammenhang, dass sich ein Angriff gegen die Strafzumessung notwendig auch auf die Entscheidung nach § 69a StGB erstreckt (vgl. OLG Koblenz, a.a.O.). […]

5. *) 1. Regelmäßig kann die Anrechnung der Dauer einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf ein später angeordnetes Fahrverbot gemäß § 25 Absatz 6 Satz 1 StVG nur dann erfolgen, wenn beide Anordnungen im gleichen Verfahren – wenn auch nicht zwingend wegen derselben Tat – erfolgt sind.

2. Gleichwohl ist vor dem Hintergrund, dass dem Betroffenen zeitnah über fast ein Jahr die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen war, ein Absehen vom Fahrverbot bei gleichzeitiger Erhöhung der Geldbuße gemäß § 4 Absatz 4 BKatV – trotz des erheblichen Verkehrsverstoßes – nicht per se auszuschließen.

3. Lassen die schriftlichen Urteilsgründe eine ausreichende Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Anordnung und Bemessung des Fahrverbots vermissen, erfasst dieser Begründungsmangel aufgrund der Wechselwirkung zwischen Bußgeld und Fahrverbot den Rechtsfolgenausspruch mit dem ihm zugrundeliegenden Feststellungen insgesamt.

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschluss vom 12. November 2020
– 1 OWi 2 SsBs 146/20 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen auf dessen rechtzeitig erhobenen Einspruch gegen den Bußgeldbescheid des Polizeipräsidiums R. vom 19. Juni 2019 […] mit Urteil vom 20. August 2020 wegen vorsätzlichen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 98 km/h am 10. Februar 2019 zu einer Geldbuße von 1.200,-- EUR verurteilt und ein Fahrverbot von 3 Monaten angeordnet. Es hat sodann festgestellt, dass die Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis im Verfahren vor dem Amtsgericht Kaiserslautern […] für die Dauer vom 25. Juli 2019 bis zum 9. Juni 2020 auf das im hiesigen Verfahren angeordnete Fahrverbot von 3 Monaten gemäß § 25 Absatz 6 Satz 1 StVG anzurechnen ist, sodass das angeordnete Fahrverbot als vollstreckt gilt. Die Staatsanwaltschaft wendet sich mit ihrer wirksam eingelegten und rechtzeitig begründeten Rechtsbeschwerde gegen die […] getroffene Feststellung über die Anrechnung der Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf das angeordnete Fahrverbot.

Aus den Gründen:

Das nach § 79 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 OWiG statthafte, lediglich den Rechtsfolgeausspruch des angefochtenen Urteils betreffende Rechtsmittel, ist begründet und führt zum Erfolg. Die Ausführungen des Amtsgerichts rechtfertigen vorliegend die Anrechnung der Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis im Verfahren des Amtsgerichts Kaiserslautern […] auf das in diesem Urteil angeordnete Fahrverbot von 3 Monaten nicht. Dies entzieht dem Rechtsfolgenausspruch insgesamt die Grundlage, mit der Folge, dass die von der Staatsanwaltschaft vorgenommene Rechtsmittelbeschränkung auf einen Teil des Rechtsfolgeausspruchs unwirksam ist.

I. Das Amtsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung Folgendes ausgeführt:

„Das Fahrverbot gilt jedoch als vollstreckt, § 25 Abs. 6 S. 1 StVG."

Zusätzlich finden sich unter III. bezüglich des Vortrags des Verteidigers noch folgende Ausführungen:

„Der Verteidiger des Betroffenen hat wie folgt vorgetragen: das anzuordnende Fahrverbot muss als vollstreckt gelten, weil der Betroffene in anderer Sache (Dokument wurde als Anlage zum Protokoll vorgelegt) eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis über fast 11 Monate hinnehmen musste."

II. 1.) Die Voraussetzungen des § 25 Absatz 6 Satz 1 StVG liegen nicht vor.

Aus dem Tenor und dem dargestellten Vortrag des Verteidigers ist zu entnehmen, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis in einem anderen Verfahren angeordnet wurde. Regelmäßig kann die Anrechnung der Dauer einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf ein später angeordnetes Fahrverbot gemäß § 25 Absatz 6 Satz 1 StVG jedoch nur dann erfolgen, wenn beide Anordnungen im gleichen Verfahren – wenn auch nicht zwingend wegen derselben Tat – erfolgt sind (vgl. Haus/Krumm/Quarch, 2. Auflage, 2017, § 25 StVG Rn 62). Dies ergibt sich bereits daraus, dass der Tatbestand des § 25 StVG in seiner Grundkonzeption dem Fahrverbot gemäß § 44 StGB nachgebildet ist (vgl. Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 26. Aufl. 2020, § 25 StVG Rn 1). Der Gesetzgeber hat schon bei der Einführung der Anrechnungsmöglichkeit einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf ein Fahrverbot im § 25 StVG ausdrücklich eine Anpassung an die diesbezüglichen Vorschriften des Strafgesetzbuches beabsichtigt (vgl. BT Drucksache V/4094, Seite 60, zu Artikel 83, zu Nummer 1). Nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut besteht eine Anrechnungsmöglichkeit auf ein Fahrverbot im Sinne des § 44 StGB gemäß § 51 Absatz 5 i.V.m. Absatz 1 StGB jedoch nur in den Fällen, in denen der Verhängung des Fahrverbots im gleichen Verfahren eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis voranging (vgl. MüKo StGB, 2020, § 51 StGB Rn 65f.). Es ist auch nicht ersichtlich, warum sich die Regelung zur Anrechenbarkeit bei einem Fahrverbot gemäß § 25 StVG von derjenigen bezüglich eines Fahrverbots gemäß § 44 StGB unterscheiden sollte. Sinn und Zweck sind identisch. Die Möglichkeit der Anrechnung trägt dem Gedanken Rechnung, dass eine im selben Verfahren erlittene Entziehung der Fahrerlaubnis durch seine Verbotswirkung den Zweck eines später angeordneten Fahrverbots im Sinne einer Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme (vgl. BT-Drucksache V/1319, 90) bereits erfüllt hat und dieses daher entbehrlich macht. Eine über den gesetzlichen Wortlaut des § 51 Absatz 1 StGB hinausgehende Anwendung der Vorschrift auf verfahrensfremde Fahrverbote, nur weil sie gemäß § 25 StVG und nicht gemäß § 44 StGB angeordnet wurden, wäre vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar. Die Beschränkung der Anrechenbarkeit von Nebenfolgen auf Anordnungen im selben Verfahren entspricht der Regel. Auch der Bundesgerichtshof hat seine Rechtsprechung zum einheitlichen Fahrverbot in Bußgeldverfahren auf die Fälle beschränkt, in denen mehrere, tatmehrheitlich entstandene Fahrverbote im selben Verfahren verhängt werden müssten (vgl. BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015, Az. 4 StR 227/15 in BGHSt 61, 100). Eine Verrechnung mit Fahrverboten aus anderen Verfahren ist auch hier nicht möglich.

Eine verfahrensübergreifende Anrechnung einer zuvor zu Unrecht erlittenen Nebenfolge auf eine nunmehr angeordnete Nebenfolge als Kompensation wäre überdies gesetzesfremd. Eine Entschädigung für zu Unrecht angeordnete Sanktionen erfolgt ausschließlich im Rahmen der Regelungen des Strafrechtsentschädigungsgesetzes. Auch bei anderen Entziehungsmaßnahmen kennt das Gesetz eine solche verfahrensübergreifende Kompensation nicht. Dies gilt umso mehr, weil § 25 Absatz 6 StVG keine Unterscheidung zwischen rechtmäßig und unrechtmäßig erlittener Entziehung der Fahrerlaubnis trifft, eine solche Kompensation jedoch nur in solchen Fällen angebracht wäre, in denen die entziehende Maßnahme zu Unrecht erfolgte oder über die später verhängten Maßnahmen (Fahrverbot oder endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis mit kürzer Sperrfrist) hinausging.

2.) Vorliegend kam auch keine analoge Anwendung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Anrechenbarkeit verfahrensfremder Untersuchungshaft bei potentieller Gesamtstrafenfähigkeit auf die Regelung des § 25 Absatz 6 StVG in Betracht. Das Bundesverfassungsgericht hat mehrfach klargestellt, dass mit Blick auf die Bedeutung des Freiheitsrechts aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 2 GG verfahrensfremde Untersuchungshaft über den eigentlichen Anwendungsbereich des § 51 Absatz 1 StGB hinaus jedenfalls dann auf eine Freiheitsstrafe anzurechnen ist, wenn zumindest eine potentielle Gesamtstrafenfähigkeit der Strafe, auf die die Untersuchungshaft angerechnet werden soll, besteht (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 28. September 1998, Az. 2 BvR 2232/94 in NStZ 1999, 24; Kammerbeschluss vom 15. Dezember 1999, Az. 2 BvR 1447/99 in NStZ 2000, 277; Einstweilige Anordnung vom 25. April 2001, Az. 2 BvQ 15/01 in NStZ 2001, 501). Hiernach ist eine Anrechnung von Untersuchungshaft immer dann geboten, wenn zwischen der die Untersuchungshaft auslösende Tat und der Tat, die der Verurteilung zugrunde liegt, ein funktionaler Zusammenhang oder sachlicher Bezug besteht (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 15. Dezember 1999, a.a.O.; Kammerbeschluss vom 15. Mai 1999, Az. 2 BvR 116/99 in NStZ 1999, 477; BGH, Beschluss vom 16.06.1997, Az. StB 30/96 in BGHSt 43, 112). Dies gilt auch bei einer Gesamtstrafenbildung bzw. einer potentiellen Gesamtstrafenfähigkeit in den Fällen, in denen eine Gesamtstrafenfähigkeit der getrennt geführten Verfahren grundsätzlich bestand, der Verurteilte in dem Verfahren, in dem er Untersuchungshaft erlitt, jedoch später freigesprochen wurde (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 15. Dezember 1999, a.a.O.; Einstweilige Anordnung vom 25. April 2001, Az. 2 BvQ 15/01 in NStZ 2001, 501; OLG des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 11. Oktober 2012, Az. 2 Ws 198/12 nach juris; OLG Frankfurt, Beschluss vom 26. Juni 2013,

Az. 3 Ws 478/13, nach juris; KG Berlin, Beschluss vom 21. Juni 2018, Az. 4 Ws 75-76/18, nach juris). Diese Grundsätze rechtfertigen jedoch nicht die Anrechenbarkeit einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf ein später angeordnetes Fahrverbot. Nach den Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts berührt die Entscheidung über die Anrechnung erlittener Untersuchungshaft auf die zeitige Freiheitsstrafe die durch Artikel 2 Absatz 2 GG verfassungsrechtlich gewährleistete Freiheit der Person. Dieses Freiheitsrecht beeinflusst als objektive, für alle Bereiche des Rechts geltende Wertentscheidung auch die Auslegung und Anwendung des § 51 Absatz 1 StGB, so dass ein sich lediglich auf den Wortlaut der Vorschrift berufendes, formalistisches Verständnis dieser Norm der Bedeutung und Tragweite des Freiheitsgrundrechts nicht genügt. Es ist vielmehr erforderlich, die der Rechtsvorschrift zugrundeliegenden Wertung aus der gesetzgeberischen Vorgeschichte – Untersuchungshaft, soweit sie überhaupt in einem Zusammenhang mit einer verhängten Strafe steht, möglichst umfassend anzurechnen – bei ihrer Auslegung zugrunde zu legen (vgl. Begründung des BVerfG im Beschluss vom 15. Dezember 1999, Az. 2 BvR 1447/99 a.o.O). Diese Ausgangslage ist mit der Anrechnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf ein Fahrverbot nicht zu vergleichen. Zum einen berührt das vorübergehende Verbot ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen zu führen – sei es in Form eines Fahrverbots oder einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis – kein verfassungsrechtlich geschütztes Freiheitsrecht, das die Auslegung und Anwendung der gesetzlichen Normen über ihren Wortlaut hinaus rechtfertigen würde, sondern lediglich die allgemeine Handlungsfreiheit (Artikel 2 Absatz 1 GG). Zum anderen liegt der Vorschrift über die Anrechenbarkeit einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf ein Fahrverbot auch keine mit der Untersuchungshaft vergleichbares Gebot einer möglichst umfassenden Anrechnung zugrunde. Eine verfahrensübergreifende Anrechnung ist daher beim Fahrverbot nicht verfassungsrechtlich geboten.

3) Vorliegend war somit die Anrechnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis im Verfahren des Amtsgerichts Kaiserslautern auf das im gegenständlichen Verfahren angeordnete Fahrverbot von 3 Monaten gemäß § 25 Absatz 6 StVG rechtsfehlerhaft.

Jedoch könnte die nach der verfahrensgegenständlichen Tat eingetretene, fast elf Monate andauernde und zum Zeitpunkt des Urteils bereits beendete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis Auswirkungen auf die Entscheidung über die Erforderlichkeit des Fahrverbots im Sinne des § 25 StVG haben. Im Hinblick auf die konkreten Umstände könnte es an der präventiven Notwendigkeit des Fahrverbots als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme fehlen. Das Urteil lässt nicht erkennen, dass das Amtsgericht sich an dieser Stelle mit den besonderen Umständen dieses Einzelfalls und der konkreten Frage, warum zusätzlich zur Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis das Fahrverbot als Erziehungsmaßnahme geboten ist, auseinandergesetzt hat.

Darüber hinaus muss dann, wenn das Amtsgericht die Notwendigkeit der Maßnahme im konkreten Fall weiterhin bejaht, deren Angemessenheit eingehender als im angefochtenen Urteil geschehen erörtert werden. Gerade vor dem Hintergrund, dass dem Betroffenen zeitnah über fast ein Jahr die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen war, ist ein Absehen vom Fahrverbot bei gleichzeitiger Erhöhung der Geldbuße gemäß § 4 Absatz 4 BKatV – trotz des erheblichen Verkehrsverstoßes – nicht per se auszuschließen.

III. Die danach erforderliche Urteilsaufhebung war deshalb auf den gesamten Rechtsfolgenausspruch zu erstrecken. Dem steht auch nicht entgegen, dass sich die Rechtsbeschwerde in ihrer Begründung allein gegen [die Anrechnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis beim Fahrverbot] wendet und ersichtlich war, dass das Urteil nur insoweit als angefochten gelten sollte. Eine solche Beschränkung war vorliegend unwirksam. Die schriftlichen Urteilsgründe lassen eine ausreichende Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis im Verfahren vor dem Amtsgericht Kaiserslautern auf die Anordnung und Bemessung des hiesigen Fahrverbots vermissen. Aufgrund der Wechselwirkung zwischen Bußgeld und Fahrverbot (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 28.12.2011, Az. 3 Ss OWi 1616/11, juris Rn. 14) erfasst dieser Begründungsmangel den Rechtsfolgenausspruch mit dem ihm zugrundeliegenden Feststellungen insgesamt. […]

6. 1. Die Entscheidung des Landgerichts, das rechtsirrig annimmt, der Beschuldigte habe Beschwerde eingelegt (hier: Antrag nach § 111a Abs. 2 StPO), wird dadurch nicht zu einer — der weiteren Anfechtung entzogenen — Beschwerdeentscheidung.

2. Die Erklärung eines Verfahrensbeteiligten gilt nicht erst dann als Beschwerde, wenn sie subjektiv als Beschwerde gemeint war, sondern bereits dann, wenn sie aufgrund einer vertretbaren Auslegung des Gerichts als Beschwerde gelten kann.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 19. Oktober 2020 – 3 Ws 241/20 –

Zum Sachverhalt:

Gegen den Beschuldigten wird ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des verbotenen Kraftfahrzeugrennens (§ 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB) geführt.

Der Führerschein des Beschuldigten ist am 31. März 2020 beschlagnahmt worden. Auf den Widerspruch des Betroffenen hat das Amtsgericht Tiergarten durch Beschluss vom 11. Juni 2020 […] dem Beschuldigten gemäß § 111a Abs. 1 StPO die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen vorläufig entzogen und die Beschlagnahme des Führerscheins bestätigt.

Am 29. Juni 2020 hat die zuständige Polizeidienststelle weitere Ermittlungsergebnisse zu den Akten übersandt, unter anderem von Zeugen ausgefüllte Fragebögen sowie Schlussberichte.

Mit Schriftsatz vom 17. August 2020 hat der Verteidiger des Beschuldigten eine schriftliche Stellungnahme zum Tatvorwurf zu den Akten übermittelt. Er hat eingangs wörtlich beantragt, „die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 StPO ... nach § 111a Abs. 2 StPO (Unterstreichung im Schriftsatz) aufzuheben sowie den beschlagnahmten Führerschein ... herauszugeben". Außerdem hat er eine Einlassung für den Beschuldigten abgegeben, Ausführungen zu dem seiner Ansicht nach nicht bestehenden hinreichenden Tatverdacht unter Würdigung des aktuellen Ergebnisses der Ermittlungen gemacht und die Ansicht vertreten, das Verfahren sei nach § 170 Abs. 2 StPO einzustellen. Auf die Stellungnahme der Staatsanwaltschaft, die einer Aufhebung des Beschlusses entgegengetreten ist, hat der zuständige Amtsrichter mit Verfügung vom 21. August 2020 vermerkt, dass der Vortrag des Beschuldigten vorn 17. August 2020 als Beschwerde anzusehen sei, der er nicht abhelfe. Mit Beschluss vom 3. September 2020 hat das Landgericht Berlin die Beschwerde des Beschuldigten aus den zutreffenden Gründen der angefochtenen Entscheidung des Amtsgerichts vom 11. Juni 2020 verworfen.

Mit Schriftsatz vom 10. September 2020 hat der Beschuldigte Beschwerde gegen die Entscheidung des Landgerichts eingelegt. Zur Begründung hat er geltend machen lassen, seine mit Schriftsatz vom 17. August 2020 abgegebene Erklärung sei nicht als Beschwerde gemeint gewesen, sondern als selbstständiger Aufhebungsantrag nach § 111a Abs. 2 StPO. Im Hinblick auf den eindeutig formulierten Wortlaut seines Antrags sei kein Raum für eine Auslegung der Erklärung als — auch nicht bedingte Beschwerde gewesen.

Am 24. September 2020 ist das Verfahren gegen den Beschuldigten und den ebenfalls Beschuldigten pp. der zur mutmaßlichen Tatzeit Heranwachsender war, beim Jugendrichter […] eingetragen worden.

Die Generalstaatsanwaltschaft beantragt, den Beschluss des Landgerichts Berlin vom 3. September 2020 aufzuheben und die Sache zur Entscheidung über den Antrag nach § 111a Abs. 2 StPO an das Amtsgericht zu verweisen. Zur Begründung wird ausgeführt, es sei kein Raum für die Auslegung des Antrages des Beschuldigten als Beschwerde gewesen, weshalb das Landgericht keine Beschwerde-, sondern eine Erstentscheidung getroffen habe, die daher beschwerdefähig sei. Die vom Beschuldigten begehrte Entscheidung des Amtsgerichts nach § 111a Abs. 2 StPO stehe — nach Aufhebung des Beschlusses des Landgerichts — nach wie vor aus.

Aus den Gründen:

1. Die Beschwerde des Beschuldigten ist statthaft und nicht gemäß § 310 Abs. 2 StPO ausgeschlossen, denn es handelt sich nicht um eine weitere Beschwerde im Sinne dieser Vorschrift

a) Gemäß § 310 Abs. 2, Abs. 1 StPO findet eine weitere Anfechtung einer auf eine Beschwerde ergangenen Entscheidung nur in den in Absatz 1 genannten Fällen statt, die hier nicht vorliegen. Gleichwohl ist die Beschwerde hier statthaft, weil das Landgericht, dessen Entscheidung mit der Beschwerde angefochten wird, nicht auf eine Beschwerde hin entschieden hat, sondern eine erstinstanzliche Entscheidung getroffen hat. Die Entscheidung des Landgerichts, das rechtsirrig annimmt, der Beschuldigte habe Beschwerde eingelegt, wird dadurch noch nicht zu einer — der weiteren Anfechtung entzogenen — Beschwerdeentscheidung (Senat, Beschluss vom 8. Februar 2017 — 3 Ws 39/17 —, juris; KG, Beschluss vom 27. März 2009 — 4 Ws 31/09 —, BeckRS 2009, 12737; Matt in Löwe-Rosenberg, StPO 26. Aufl., § 310 Rn. 6).

Der Antrag des Beschuldigten aus dem Schriftsatz vom 17. August 2020 war in Anbetracht seines eindeutigen Wortlauts als Antrag gemäß § 111a Abs. 2 StPO zu behandeln und der Auslegung gemäß § 300 StPO als (hilfsweise) Beschwerde bereits nicht zugänglich.

Zwar gilt eine Erklärung eines Verfahrensbeteiligten nicht erst dann als Beschwerde, wenn sie subjektiv als Beschwerde gemeint war, sondern bereits dann, wenn sie aufgrund einer vertretbaren Auslegung des Gerichts als Beschwerde gelten kann (vgl. OLG Braunschweig NZV 1996, 122). Eine solche Auslegung war hier jedoch nicht angezeigt, weil, wie die Generalstaatsanwaltschaft zutreffend ausführt, schon mit der Unterstreichung des § 111a StPO in den vorangestellten Anträgen im Schriftsatz vom 7. August 2020 klargestellt worden ist, dass nur diese Anträge (nach § 111a Abs. 2 StPO sowie Herausgabe des Führerscheins) gestellt werden.

Dies gilt umso mehr, als dieses Schreiben von einem Rechtsanwalt gefertigt worden ist. Für die Auslegung des Anfechtungswillens kann die Person des Erklärenden von Bedeutung sein; bei Rechtskundigen ist eher auf den gewählten Wortlaut abzuheben als bei Rechtsunkundigen (Paul in KK-StPO 8. Aufl., § 300. Rn. 2). Festzustellen ist, dass der Verteidiger, der den Begriff der „Beschwerde" an keiner Stelle des dreieinhalbseitigen Schriftsatzes verwendet hat, umfangreiche Ausführungen zu einer Einlassung des Beschuldigten und (neuen) Ermittlungsergebnissen gemacht und schließlich eine Einstellung des Verfahrens nach § 170 Abs. 2 StPO für angezeigt gehalten hat. Im Hinblick auf diesen Vortrag zur Sache, aber auch die Tatsache, dass mit der Entscheidung vom 11. Juni 2020 die Einlassung des Beschuldigten sowie die neuen Ermittlungsergebnisse noch nicht gewürdigt worden waren, war davon auszugehen, dass der Beschuldigte ausschließlich eine neue Sachentscheidung gemäß § 111a Abs. 2 StPO begehrte, weil er der Ansicht war, der Grund für die Anordnung sei weggefallen.

b) Auch die Nichtabhilfeentscheidung des Amtsgerichts vom 21. August 2020 stellt keine beschwerdefähige Entscheidung dar. Sie lässt sich nicht in eine solche umdeuten, weil sie nur in Form eines Vermerks ergangen und nicht mit einer Begründung versehen ist. Im Übrigen wäre auch bei einer entsprechenden Umdeutungsmöglichkeit das Landgericht erst dann zu einer Entscheidung berufen gewesen, wenn der Beschuldigte gegen den Nichtabhilfebeschluss Beschwerde eingelegt hätte, sich sein Anfechtungswille also gerade auf diese Entscheidung bezogen hätte, was

hier schon mangels Bekanntgabe des Nichtabhilfevermerks nicht angenommen werden kann (vgl. KG, Beschluss vom 15. August 2016 — 5 Ws 124/16 —, juris m.w.N.).

2. Die Beschwerde ist begründet.

Der Umstand, dass das Landgericht keine Nichtabhilfeentscheidung gemäß § 306 Abs. 2 StPO getroffen hat, hindert den Senat nicht an einer Entscheidung in der Sache. Denn es ist anerkannt und entspricht der Rechtsprechung des Kammergerichtes (vgl. KG, Beschluss vom 13. Januar 2020 — 2 Ws 202 - 203/19 —, juris m.w.N.), dass dann, wenn das Gericht, dessen Entscheidung mit der Beschwerde angegriffen wird, keine Abhilfeentscheidung im Sinne von § 306 Abs. 2 StPO getroffen hat, das über die Beschwerde befindende Gericht unter Berücksichtigung seiner Pflicht zur schnellen und wirtschaftlichen Erledigung der Sache nach pflichtgemäßem Ermessen darüber zu befinden hat, ob es selbst entscheiden oder dem Erstbeschwerdegericht Gelegenheit geben will, eine unterlassene Entscheidung über die Abhilfe ordnungsgemäß nachzuholen (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 27. Dezember 2002 — 2 Ws 475/02 —, juris m.w.N.). Im Interesse der Verfahrensbeschleunigung (vgl. KG, Beschluss vom 2. Juni 2020 — 4 Ws 21/20 —) scheidet die Rückgabe der Akten aus, wenn das mit der Beschwerde befasste Gericht — wie hier — selbst sofort entscheiden kann, weil das Abhilfeverfahren für dessen Entscheidung keine Verfahrensvoraussetzung darstellt (vgl. Senat, Beschluss vom 27. Januar 2015 — 3 Ws 12/15 —; Matt in Löwe-Rosenberg StPO 26. Aufl., § 306 Rn. 21).

Der Beschluss des Landgerichts war aufzuheben, weil er demnach ohne prozessualen Anlass ergangen ist (vgl. OLG Braunschweig a.a.O. m.w.N.). Der Aufhebungsantrag vom 17. August 2020 ist noch nicht beschieden, was der Ermittlungsrichter […] oder im Fall der Anklageerhebung der zuständige Jugendrichter (vgl. Hauck in Löwe-Rosenberg StPO 27. Aufl., § 111a Rn. 45f) nachzuholen hat. Dementsprechend war die Sache zur Entscheidung an das Amtsgericht zurückzugeben. […]

7. 1. Dass der Bußgeldbescheid die Schuldform nicht ausdrücklich bezeichnet, steht der Wirksamkeit der Einspruchsbeschränkung in der Regel nicht entgegen, weil in diesem Fall regelmäßig vom Vorwurf fahrlässiger Tatbegehung auszugehen ist.

2. Rügt der Betroffene die Verletzung seines Rechts auf ein faires Verfahren, muss dies durch eine klare Schilderung des Verfahrens geschehen. Unklare oder widersprüchliche Angaben führen zur Unzulässigkeit der Verfahrensrüge.

3. Es ist auch dann nicht rechtsfehlerhaft, auf das Regelfahrverbot zu erkennen, wenn der Betroffene geltend macht, es belaste ihn zurzeit konjunkturbedingt härter (hier: Covid 19).

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 26. August 2020 – 3 Ws (B) 163/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Polizeipräsident in B. hat gegen den Betroffenen mit Bußgeldbescheid vom 29. Mai 2019 wegen eines fahrlässig begangenen (qualifizierten) Rotlichtverstoßes eine Geldbuße in Höhe von 200,00 € festgesetzt sowie ein einmonatiges Fahrverbot verhängt und eine Wirksamkeitsbestimmung nach § 25 Abs. 2a StVG getroffen. Auf seinen hiergegen gerichteten Einspruch, den er in der – später ausgesetzten – Hauptverhandlung am 3. März 2020 auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt hat, hat ihn das Amtsgericht Tiergarten am 26. Mai 2020 zu einer Geldbuße von 250,00 € verurteilt, ihm für die Dauer von einem Monat verboten, Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu führen und eine Bestimmung über das Wirksamwerden des Fahrverbotes nach § 25 Abs. 2a StVG getroffen.

Mit seiner gegen dieses Urteil gerichteten Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Die Generalstaatsanwaltschaft Berlin hat mit Zuschrift vom 15. Juli 2020 beantragt, die Rechtsbeschwerde nach § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i.V.m. § 349 Abs. 2 StPO als offensichtlich unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

II. Die nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG statthafte Rechtsbeschwerde hat in der Sache keinen Erfolg.

1. Die von Amts wegen zu prüfende Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ist gemäß § 67 Abs. 2 OWiG zulässig und wirksam.

Nach § 67 Abs. 2 OWiG kann der Einspruch auf bestimmte Beschwerdepunkte – darunter auf den Rechtsfolgenausspruch – beschränkt werden, wenn der zugrunde liegende Bußgeldbescheid die Voraussetzungen des § 66 Abs. 1 OWiG erfüllt. Dies ist hier der Fall. Der Bußgeldbescheid lässt den Schuldvorwurf des (qualifizierten) Rotlichtverstoßes und die ihn tragenden Tatsachen eindeutig erkennen. Zwar sind ihm keine ausdrücklichen Angaben zur Schuldform zu entnehmen. Dies steht der Wirksamkeit der Einspruchsbeschränkung indessen nicht entgegen. Aus dem Umstand, dass der Regelsatz des Bußgeldkatalogs verhängt worden ist, ist vielmehr zu folgern, dass dem Bußgeldbescheid die Annahme einer fahrlässigen Tatbegehung zugrunde liegt (vgl. Senat, Beschlüsse vom 6. November 2019 – 3 Ws (B) 334/19 – und 6. März 2018 – 3 Ws (B) 73/18 –, juris). Der Schuldspruch und die Feststellungen zum (qualifizierten) Rotlichtverstoß gemäß den §§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 7, 49 Abs. 3 Nr. 2 StVO, §§ 1 Abs. 1 und Abs. 2, 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BKatV, Abschnitt I lfd. Nr. 132.3 BKat i.V.m. § 24 Abs. 1 StVG sind somit in Rechtskraft erwachsen.

2. Mit den Verfahrensrügen dringt der Rechtsmittelführer nicht durch.

a) Die Rüge der Verletzung rechtlichen Gehörs durch das – soweit ersichtlich – behauptete Nichteingehen des Tatgerichts auf die Möglichkeit, von der Anordnung des Fahrverbotes gegen eine Erhöhung der Geldbuße abzusehen, ist nicht in einer nach § 79

Abs. 3 Satz 1 OWiG i.V.m. § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO genügenden Form erhoben und daher unzulässig.

Nach dieser Regelung muss die Rechtsmittelbegründung die den Verfahrensmangel begründenden Tatsachen angeben, so dass das Gericht allein aufgrund der Beschwerdeschrift prüfen kann, ob – für den Fall, dass das Beschwerdevorbringen zutrifft – ein Verfahrensmangel vorliegt (BGH, Beschluss vom 12. März 2013 – 2 StR 34/13 –, juris m.w.N.; Senat, Beschlüsse vom 18. Mai 2020 – 3 Ws (B) 107/20 –, 11. Mai 2020 – 3 Ws (B) 95/20 –, 5. Februar 2019 – 3 Ws (B) 3/19 –, juris; OLG Hamm NZV 2010, 214; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO 63. Aufl., § 344 Rdn. 20f. m.w.N.). Daran fehlt es hier, da der Betroffene keine Umstände darlegt, die – ihr tatsächliches Vorliegen unterstellt – eine Verletzung des rechtlichen Gehörs begründen würden.

Das Gebot des rechtlichen Gehörs nach Art. 103 Abs. 1 GG soll sicherstellen, dass die erlassene Entscheidung frei von Verfahrensfehlern ergeht, welche ihren Grund in der unterlassenen Kenntnisnahme und Nichtberücksichtigung des Sachvortrages des Betroffenen haben. Es gewährt aber keinen Schutz gegen Entscheidungen, die den Sachvortrag des Betroffenen aus Gründen des formellen oder materiellen Rechts teilweise oder ganz unberücksichtigt gelassen hat (vgl. BVerfG NJW 1992, 2811; OLG Hamm, Beschluss vom 25. August 2008 – 2 Ss OWi 616/08 –, juris).

Das Vorbringen der Rechtsbeschwerde zeigt weder auf, dass dem Betroffenen die Möglichkeit genommen worden ist, zu entscheidungserheblichen und ihm nachteiligen Tatsachen Stellung zu nehmen (vgl. Hadamitzky in KK-OWiG 5. Aufl., § 80 Rdn. 41), noch, dass das Gericht seine Ausführungen nicht zur Kenntnis genommen und in seine Entscheidungsüberlegungen nicht einbezogen hat (vgl. BGHSt 28, 44). Dass das Amtsgericht nicht der Rechtsauffassung des Rechtsmittelführers gefolgt ist, stellt indes keine Versagung des rechtlichen Gehörs dar. Denn er hat nur einen Anspruch gehört, aber nicht erhört zu werden (vgl. Senat, Beschlüsse vom 11. Mai 2020 a.a.O. und 20. September 2018 – 3 Ws (B) 234/18 –).

b) Die behauptete Verletzung des Anspruchs auf ein faires Verfahren verhilft der Rechtsbeschwerde ebenfalls nicht zum Erfolg, denn diese Verfahrensrüge entspricht schon deswegen nicht den Anforderungen des § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i.V.m. § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO, weil sie aufgrund widersprüchlichen Vorbringens die erforderliche klare Bezeichnung der Angriffsrichtung vermissen lässt.

Die Rechtsbeschwerdebegründung muss den Vorgang, der einen Verfahrensfehler darstellen soll, als tatsächlich so geschehen angeben (vgl. Frisch in SK-StPO 5. Aufl., § 344 Rdn. 50). Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt, wenn die Begründungsschrift – wie hier – widersprüchliche Darstellungen enthält (vgl. BGH NStZ 2013, 58; 2008, 353; NStZ-RR 2006, 181; Senat, Beschluss vom 22. Oktober 2019 – (3) 121 Ss 147/19 (83/19) –; Franke in Löwe-Rosenberg, StPO 26. Aufl., § 344 Rdn. 78; Gericke in KK-StPO 8. Aufl., § 344 Rdn. 39).

Zum einen enthält die Rechtsbeschwerde insoweit das Vorbringen, dass der Einspruch deswegen auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt worden sei, weil das Amtsgericht kundgetan habe, eine „Kompensation“ – das Absehen von der Anordnung des Fahrverbots gegen eine Erhöhung der Geldbuße – zu prüfen und durchzuführen (Unterstreichung durch den Senat). Trotz allem sei eine Kompensation nicht erfolgt.

Zum anderen wird in der Rechtsbeschwerdebegründung mitgeteilt, dass das Tatgericht zugesichert habe, eine „Kompensation“ zu prüfen und darüber nachzudenken. Im Urteil werde auf eine Kompensation des Fahrverbots jedoch überhaupt nicht eingegangen.

Ein solches in tatsächlicher Hinsicht widersprüchliches Vorbringen innerhalb der Rechtsbeschwerdebegründung entspricht nicht dem Erfordernis der Darlegung eines bestimmenden Verfahrensverstoßes (vgl. BGH, Beschluss vom 12. Januar 2012 – 1 StR 373/11 –, juris) und kann nicht Grundlage einer erfolgreichen Verfahrensrüge sein (vgl. BGH NStZ 2013 a.a.O.; NStZ 2008 a.a.O.; Beschlüsse vom 25. April 2012 – 1 StR 566/11 – und 29. Juni 2010 – 1 StR 157/10 –, beide bei juris).

3. Auch die auf die allgemeine Sachrüge gebotene umfassende Überprüfung des Urteils zeigt keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen auf, der die Aufhebung und Zurückverweisung der Sache gebietet. Der – auf der Grundlage der wirksamen Beschränkung des Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid – durch das Amtsgericht erkannte Rechtsfolgenausspruch hält sachlich-rechtlicher Überprüfung stand.

Die Bemessung der Rechtsfolgen liegt grundsätzlich im Ermessen des Tatgerichts, so dass sich die Überprüfung durch das Rechtsbeschwerdegericht darauf beschränkt, ob dieses von rechtlich zutreffenden Erwägungen ausgegangen ist und von seinem Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht hat (vgl. Senat, Beschluss vom 12. März 2019 – 3 Ws (B) 53/19 –, juris m.w.N.).

Es weisen weder die Festsetzung einer Geldbuße in Höhe von 250,00 € noch die Anordnung des einmonatigen Regelfahrverbots einen Rechtsfehler zu Lasten des Betroffenen auf.

a) Bei der Bemessung der Geldbuße hat sich das Amtsgericht erkennbar am Regelsatz von 200,00 € der hier einschlägigen Nr. 132.3 der Anlage (BKat) zu § 1 Abs. 1 BKatV orientiert und diesen angesichts der zwei mitgeteilten Voreintragungen des Betroffenen rechtsfehlerfrei auf 250,00 € erhöht.

Entgegen dem Rechtsbeschwerdevorbringen durfte das Amtsgericht auch die bereits am 1. April 2016 rechtskräftig gewordene Voreintragung verwerten und bußgelderhöhend heranziehen – für die seit dem 23. Januar 2018 rechtskräftige Voreintragung gilt dies ohnehin –, denn diese unterliegt gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 b StVG einer fünfjährigen Tilgungsfrist, weil das Fahreignungs-Bewertungssystem für den damaligen Verstoß – fahrlässig begangene Geschwindigkeitsüberschreitung innerhalb geschlossener Ortschaften um 41 km/h – gemäß der Anlage 13 zu § 40 FeV zwei Punkte vorsieht (Nr. 2.2.3. der Anlage 13

i.V.m. Nr. 11.3.6 bis 11.3.10 der Tabelle 1 des Anhangs BKat).

b) Die Verhängung eines einmonatigen Fahrverbots begegnet ebenfalls keinen rechtlichen Bedenken. Denn der Gesetzgeber sieht für einen qualifizierten Rotlichtverstoß nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BKatV in Verbindung mit Nr. 132.3 der Anlage (BKat) zu § 1 Abs. 1 BKatV regelmäßig die Anordnung eines einmonatigen Fahrverbots neben der Verhängung einer Geldbuße vor.

(1) Nach der auch von den Gerichten zu beachtenden Vorbewertung des Verordnungsgebers in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BKatV ist eine grobe Pflichtverletzung im Sinne von § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG bei der hier vorliegenden Verkehrsordnungswidrigkeit bereits indiziert, die zugleich ein derart hohes Maß an Verantwortungslosigkeit im Straßenverkehr offenbart, dass es regelmäßig zur Anordnung eines Fahrverbotes als Denkzettel und Besinnungsmaßnahme Anlass gibt (BGHSt 38, 125; Senat, Beschlüsse vom 8. Juli 2020 – 3 Ws (B) 105/20 –, 6. März 2018 a.a.O.; 17. Januar 2018 – 3 Ws (B) 356/17 –, juris; 16. Februar 2016 – 3 Ws (B) 65/16 –, juris und 11. Januar 2017 – 3 Ws (B) 659/16 –; BayObLG VRS 104, 437). Diese Bindung der Sanktionspraxis dient der Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer und der Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit der durch bestimmte Verkehrsverstöße ausgelösten Rechtsfolgen (BVerfG NZV 1996, 284). Der Tatrichter ist in diesen Fällen gehalten, ein Fahrverbot anzuordnen (vgl. Senat, Beschluss vom 17. Januar 2018 a.a.O.).

(2) Folgerichtig ist das Amtsgericht davon ausgegangen, dass aufgrund der rechtskräftigen Feststellungen wegen einer groben Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers neben der Anordnung einer Geldbuße die Verhängung eines Regelfahrverbots indiziert war.

Ein Absehen von der Anordnung eines Fahrverbotes kommt nur in ganz besonderen Ausnahmefällen in Betracht; namentlich, wenn der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen so erheblich von dem Regelfall abweicht, an den der Gesetzgeber gedacht hat, dass er als Ausnahme zu werten ist, so dass auf ihn die Regelbeispieltechnik des Bußgeldkataloges nicht mehr zutrifft, oder wenn die Maßnahme für den Betroffenen eine außergewöhnliche Härte darstellt (vgl. Senat, Beschluss vom 20. Juni 2019 – 3 Ws (B) 208/19 –, juris). Wegen des Wegfalls des Erfolgs- oder Handlungsunwerts kann ein Absehen von der Anordnung eines Fahrverbots nur dann erfolgen, wenn entweder besondere Ausnahmeumstände in der Tat oder in der Persönlichkeit der Betroffenen offensichtlich gegeben sind und deshalb erkennbar nicht der von § 4 BKatV erfasste Normalfall vorliegt (vgl. Senat, Beschlüsse vom 8. Juli 2020 und 17. Januar 2018 jeweils a.a.O.). Die dabei vom Tatgericht innerhalb des ihm eingeräumten Bewertungsspielraumes nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen zu treffenden Wertungen können vom Rechtsbeschwerdegericht nur daraufhin überprüft werden, ob es sein Ermessen durch unzulässige Erwägungen überschritten und sich nicht nach den Grundsätzen und Wertmaßstäben des Gesetzes gerichtet hat (Senat, Beschlüsse vom 5. Februar 2019 a.a.O. und 3. Mai 2017 – 3 Ws (B) 102/17 –, juris). Dem tatrichterlichen Beurteilungsspielraum sind jedoch bei der Frage, ob es eines Fahrverbots ausnahmsweise nicht bedarf, der Gleichbehandlung und der Rechtssicherheit wegen enge Grenzen gesetzt und die gerichtlichen Feststellungen müssen die Annahme eines Ausnahmefalles nachvollziehbar erscheinen lassen. (vgl. Senat, Beschlüsse vom 8. Juni 2020 – 3 Ws (B) 99/20 – und 6. März 2018 a.a.O.).

(3) Diesen Anforderungen werden die Urteilsgründe gerecht.

Entgegen der Ansicht der Rechtsbeschwerde war das Tatgericht hier nicht gehalten, im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Anordnung eines Fahrverbots das mögliche Vorliegen eines so genannten Augenblicksversagens zu erörtern. Augenblicksversagen beschreibt eine besondere Art der Fahrlässigkeit, nämlich die nur leichte, nicht weiter vorwerfbare Fahrlässigkeit durch momentane Unaufmerksamkeit, das klassischerweise bei Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen eine Rolle spielt (Senat, Beschluss vom 17. Januar 2018 a.a.O.; Krumm DAR Extra 2017, 743). Ein Augenblicksversagen oder kurzzeitiges Fehlverhalten, das nicht vorkommen darf, aber erfahrungsgemäß auch dem sorgfältigen und pflichtbewussten Kraftfahrer unterläuft, das nicht als grobe Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers im Sinne von § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG oder nicht als grob fahrlässig zu bewerten ist, kann (muss aber nicht) vorgelegen haben, wenn der Betroffene ein unübersichtliches Verkehrsgeschehen falsch gedeutet oder eine verwirrende Verkehrsregelung falsch verstanden hat, auf eine besonders schwierige, insbesondere überraschend eingetretene Verkehrslage falsch reagiert hat oder ein Verkehrszeichen schlicht übersehen hat und die sichtbaren äußeren Umstände auch nicht auf eine Beschränkung oder ein Ge- oder Verbot hingedeutet haben (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 14. März 2014 – IV-1 RBs 183/13 –, juris).

Indes ist keine Verkehrssituation ersichtlich, welche die Unaufmerksamkeit des Betroffenen und seine Sorgfaltswidrigkeit im Sinne eines so genannten Augenblicksversagens in einem signifikant milderen Licht erscheinen lassen könnten (vgl. Senat, Beschluss vom 7. Dezember 2017 – 3 Ws (B) 341/17 –, juris). Denn der Rotlichtverstoß ist nicht in einer besonders schwierigen, insbesondere überraschend eingetretenen Verkehrslage (vgl. OLG Düsseldorf DAR 2015, 213) begangen worden. Dies gilt umso mehr, als von einem Kraftfahrzeugführer, der in den durch Wechsellichtzeichen geschützten Bereich einer innerstädtischen Kreuzung mit mehreren Fahrspuren – wie hier – einfährt, eine gesteigerte Aufmerksamkeit verlangt werden muss (vgl. Senat, Beschluss vom 7. Dezember 2017 a.a.O.).

Dass der Betroffene Gesellschafter und Geschäftsführer eines infolge der Covid-19-Pandemie erst jetzt wieder anlaufenden Unternehmens ist, das unter anderem Hardware vertreibt, die der Betroffene zu seinen

hauptsächlich in Süddeutschland und in die Schweiz ansässigen Kunden transportieren muss, hat das Amtsgericht berücksichtigt […] und die dafür geltenden Rechtsgrundsätze zutreffend angewandt. Dem Betroffenen war die Bedeutung des Führerscheins für seine Berufstätigkeit bekannt, dennoch hat er ihn leichtfertig infolge mangelnder Verkehrsdisziplin riskiert. In einem solchen Fall kann er sich nicht erfolgreich darauf berufen, aus beruflichen Gründen auf die Fahrerlaubnis angewiesen zu sein (vgl. Senat, Beschlüsse vom 8. Juni 2020 a.a.O., 18. Februar 2019 – 3 Ws (B) 33/19 –, 21. August 2018 – 3 Ws (B) 185/18 –, BeckRS 2018, 34158 und 11. Januar 2017 a.a.O.). Ausnahmen können sich allenfalls ergeben, wenn dem Betroffenen infolge des Fahrverbots der Verlust seines Arbeitsplatzes oder seiner sonstigen Existenz droht (Senat NJW 2016, 1110) und diese Konsequenz nicht durch zumutbare Vorkehrungen abgewendet oder vermieden werden kann (vgl. Senat, Beschlüsse vom 8. Juni 2020 a.a.O. und 8. Oktober 2014 – 3 Ws (B) 488/14 –, BeckRS 2015, 3026). Dafür gab es nach den allein maßgeblichen Urteilsgründen unter Berücksichtigung der dem Betroffenen gewährten Wirksamkeitsbestimmung gemäß § 25 Abs. 2a StVG keine Anhaltspunkte.

Schließlich hat sich das Amtsgericht in dem angefochtenen Urteil in noch ausreichender Weise mit der Möglichkeit auseinandergesetzt, gemäß § 4 Abs. 4 BKatV von einer Anordnung eines Fahrverbots abzusehen. Mit seinem Hinweis, dass keine Umstände vorliegen, die die Indizwirkung des hier verwirklichten Bußgeldtatbestandes auf Anordnung eines Fahrverbots erschüttern […], hat es erkennbar gemacht, sich darüber bewusst gewesen zu sein, unter bestimmten Voraussetzungen nach Maßgabe von § 4 Abs. 4 BKatV auf die Verhängung eines Fahrverbots verzichten zu können. Näherer Feststellungen, dass der durch das Fahrverbot angestrebte Erfolg auch mit einer erhöhten Geldbuße nicht zu erreichen gewesen wäre, bedurfte es nicht (vgl. BGHSt 38 a.a.O.). […]

8. *) 1. Nach dem Wortlaut der Neufassung des § 44 Abs. 2 StGB wird das Fahrverbot spätestens mit Ablauf von einem Monat seit Eintritt der Rechtskraft wirksam, soweit nicht zuvor der Führerschein nach Rechtskraft des Urteils in amtliche Verwahrung gelangt ist.

2. Für Verurteilte, die nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, bedeutet diese Regelung zwingend, dass das Fahrverbot mit Ablauf von einem Monat seit Eintritt der Rechtskraft wirksam wird, weil sie naturgemäß keinen Führerschein in amtliche Verwahrung geben können.

Landgericht Osnabrück,
Beschluss vom 6. November 2020 – 10 Qs 58/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Bad Iburg hat gegen den Verurteilten am 20.07.2020 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eine Geldstrafe verhängt und ihm ein Fahrverbot von zwei Monaten auferlegt. Das Urteil ist seit dem 28.07.2020 rechtskräftig. Auf Antrag des Verurteilten hat das Amtsgericht mit Beschluss vom 29.09.2020 festgestellt, dass das Fahrverbot mit Eintritt der Rechtskraft am 28.07.2020 beginnt und dieses damit begründet, dass auch nach der Gesetzesänderung die alte Rechtslage fort gilt, dass das Fahrverbot in denjenigen Fällen, in denen der Verurteilte keine Fahrerlaubnis hat, sofort mit Eintritt der Rechtskraft wirksam wird.

Gegen diesen […] Beschluss hat die Staatsanwaltschaft am 08.10.2020 ein Rechtsmittel eingelegt, mit dem sie beantragt, unter Aufhebung des amtsgerichtlichen Beschlusses den Beginn des Fahrverbots auf einen Monat nach Eintritt der Rechtskraft festzusetzen.

Aus den Gründen:

1. Die von der Staatsanwaltschaft eingelegte sofortige Beschwerde ist gemäß § 458 Abs. 1, § 462 Abs. 1 und Abs. 3, § 462a Abs. 2 Satz 1 StPO statthaft. Denn Einwendungen gegen die Zulässigkeit der Vollstreckung des Fahrverbots bzw. die Berechnung von deren Dauer sind vom Verurteilten gem. § 458 Abs. 1 StPO geltend zu machen (OLG Frankfurt/M., Beschluss vom 14.01.1998 – 3 VAs 3/98, NJW 1998, 1165, beck-online), so dass der Vollstreckungsbehörde gemäß § 462 Abs. 3 StPO das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eröffnet ist. Im Rahmen der Anwendbarkeit des § 458 Abs. 1 StPO kann dahinstehen, ob dessen Voraussetzungen in der ersten Alternative erfüllt sind – nämlich, weil Zweifel an der Auslegung des Strafurteils, hier bezogen auf Nebenstrafen und Nebenfolgen bestehen (vgl. MüKoStPO/Nestler, 1. Aufl. 2019, § 458 Rn. 3) – oder ob die zweite Alternative in Form von Zweifeln über die Berechnung der erkannten Strafe – hier des Fahrverbots gemäß § 44 StGB als Nebenstrafe – greift.

Das Rechtsmittel ist auch im Übrigen zulässig, insbesondere fristgemäß eingelegt und auch – nach Ablauf des Fahrverbots – als Feststellungsantrag zulässig (vgl. OLG Frankfurt/M. a.a.O), weil die das Rechtsmittel führende Staatsanwaltschaft Aufgaben der staatlichen Rechtspflege erfüllt und als solche berechtigt ist, nach pflichtgemäßem Ermessen Entscheidungen unbeschadet einer Beschwer anzufechten, die den Geboten der Rechtspflege nicht entsprechen (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 63. Aufl., Rn. 16 vor § 296).

2. Die vom Amtsgericht in der angefochtenen Entscheidung vertretene Rechtsauffassung entsprach der eindeutigen früheren Rechtslage, weil in § 44 Abs. 2 StGB a.F. ausdrücklich angeordnet war, dass das Fahrverbot mit Rechtskraft des Urteils wirksam wurde. Hierdurch kam im Zusammenspiel mit der Regelung des § 44 Abs. 3 StGB eindeutig zum Ausdruck, dass im Falle des Fehlens einer Fahrerlaubnis und somit des Fehlens der Möglichkeit, einen Führerschein in Verwahrung zu nehmen, die Verbotsfrist vom Tage der Rechtskraft an zu rechnen war (so bereits die Begrün-

dung des Entwurfes eines zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs zu der Vorläufervorschrift des § 37 StGB, BT-Drucks. IV/651, S. 14 f.).

3. Durch die Neufassung des § 44 Abs. 2 StGB durch Art. 1 Nr. 1 b) des Gesetzes zur effektiveren und praxistauglicheren Ausgestaltung des Strafverfahrens vom 17.08.2017 mit Wirkung zum 24.08.2017 (BGBl. I 2017, 3202) ist die ausdrückliche Regelung, dass das Fahrverbot mit Rechtskraft des Urteils wirksam wird, entfallen und nach dem Wortlaut der Neufassung wird das Fahrverbot wirksam, wenn der Führerschein nach Rechtskraft des Urteils in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch mit Ablauf von einem Monat seit Eintritt der Rechtskraft.

4. a) Ein mit der früheren Rechtslage übereinstimmender Regelungsgehalt des § 44 StGB wird für Betroffene, die nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, auch für die Neufassung des § 44 Abs. 2 StGB in der Kommentarliteratur vertreten (vgl. Fischer, StGB, 67. Aufl., § 44 Rn. 38 und MünchKommStGB/v. Heintschel-Heinegg /Huber, 4. Aufl., § 44 Rn. 26 insoweit ohne Begründung; Schönke-Schröder StGB, 30. Aufl., § 44 Rn. 21 a.E. und Leipold u.a., Anwaltskommentar StGB, 3. Aufl., § 44 Rn. 61 unter Hinweis auf BGH, Beschluss vom 10.10.2013 – 2 StR 377/13, wobei sich dieser Beschluss aber auf die frühere Gesetzesfassung mit einem von der Neufassung gerade abweichendem Wortlaut bezieht; ferner König in: Leipziger Kommentar, 13. Aufl., StGB, § 44 Rn. 63 mit Nachweisen zur früheren Gesetzesfassung).

b) Diese Auslegung findet jedoch weder im Wortlaut noch in den Gesetzesmaterialien oder dem Zweck der Neuregelung eine Stütze.

aa) Nach dem Wortlaut der Neufassung des § 44 Abs. 2 StGB wird das Fahrverbot spätestens mit Ablauf von einem Monat seit Eintritt der Rechtskraft wirksam, soweit nicht zuvor der Führerschein nach Rechtskraft des Urteils in amtliche Verwahrung gelangt ist. Eine Regelungslücke enthält das Gesetz seinem Wortlaut nach nicht. Denn für Verurteilte, die nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, bedeutet diese Regelung zwingend, dass das Fahrverbot mit Ablauf von einem Monat seit Eintritt der Rechtskraft wirksam wird, weil sie naturgemäß keinen Führerschein in amtliche Verwahrung geben können. Durch diese Gesetzesfassung wird eine Ausnahme von dem allgemeinen Rechtsgrundsatz formuliert, dass eine Rechtsfolge – hier das Fahrverbot – regelmäßig mit Eintritt der Rechtskraft wirksam wird.

bb) Gegenteiliges lässt sich auch den Gesetzesmaterialien nicht entnehmen.

Die jetzige Gesetzesfassung intendierte – über das ursprünglich im Gesetzentwurf allein vorgesehene Hinausschieben der Wirksamkeit des Fahrverbots auf einen Zeitpunkt von einem Monat nach Rechtskraft hinaus – die Schaffung einer Dispositionsmöglichkeit für den Betroffenen, dem die Option eines früheren Eintretens der Wirksamkeit des Fahrverbots eröffnet werden sollte. Zu den Folgen dieser Dispositionsbefugnis in Fällen, in denen die Abgabe des Führerscheins durch den Verurteilten nicht möglich ist, wurde auf die Rechtsprechung und Literatur zu § 25 Abs. 2a StVG verwiesen (BT-Drucksache 18/12785, S. 45).

Dieser Verweis auf das Ordnungswidrigkeitenrecht führt jedoch für die hier verfahrensgegenständliche Rechtsfrage der Berechnung des Beginns eines strafrechtlichen Fahrverbotes nicht weiter. Denn der Vergleich der Regelungsmechanismen von § 44 StGB einerseits und § 25 StVG andererseits ergibt, dass § 25 StVG in Absatz 2 eine generelle Regelung wie § 44 Abs. 2 StGB **a.F.** enthält, dass nämlich das Fahrverbot mit Rechtskraft der Bußgeldentscheidung wirksam wird, wobei Bußgeldbehörde bzw. Gericht gemäß § 25 Abs. 2a StVG die Befugnis eingeräumt wird, unter den dort genannten Voraussetzungen dem Betroffenen eine Dispositionsbefugnis einzuräumen. Wird dem Betroffenen eine Dispositionsentscheidung eingeräumt und stehen nach Bestimmung der Frist über das Wirksamwerden des Fahrverbots gemäß § 25 Abs. 2a StVG einer Führerscheinabgabe rechtliche oder tatsächliche Hindernisse entgegen, hat dies auf das Wirksamwerden des Fahrverbots und den Fristbeginn nach Maßgabe der getroffenen Bestimmung („spätestens mit Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft“) keinen Einfluss (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., Rn 30 zu § 25 StVG).

c) Dieses Ergebnis entspricht auch am ehesten dem Gesetzeszweck. Die um einen Monat herausgeschobene Frist des Wirksamwerdens des Fahrverbots soll nach Vorstellung des historischen Gesetzgebers der Vermeidung nicht beabsichtigter Härten dienen sowie auch einer möglichen vermehrten Einlegung taktischer Rechtsmittel zur Hinauszögerung des Fahrverbots entgegenwirken und es so dem Verurteilten ermöglichen, sich auf die Zeit des Fahrverbots einzustellen und Vorkehrungen zu treffen, dass er beruflichen und familiären Verpflichtungen auch ohne Fahrerlaubnis nachkommen kann (BT-Drucksache 18/11272, S.18). Diesem Zweck kann eher mit einer – großzügigen – weiteren Monatsfrist Rechnung getragen werden als mit einer Wochenfrist, die nach Vorstellung des historischen Gesetzgebers in der Vergangenheit Anlass zu taktischen Rechtsmitteln gegeben hat.

III. Da das Rechtsmittel hier nicht konkret zuungunsten des Verurteilten eingelegt worden ist, sondern die Staatsanwaltschaft mit ihrem Rechtsmittel auf eine im Einklang mit der Rechtsordnung stehende Entscheidung hinwirkt, trägt die Staatskasse die Kosten des Verfahrens und auch die notwendigen Auslagen des Verurteilten (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 3 Rn. 17).

9. Für die zumindest fahrlässige Verkennung eines körperlichen Mangels gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB genügt allein die Tatsache, dass der Fahrer am Steuer eingeschlafen ist, nicht. Vielmehr bedarf es der Feststellung, dass dieser mit hoher Wahrscheinlichkeit derart übermüdet war, dass er

jederzeit mit dem Eintritt eines Sekundenschlafs rechnen musste.

Amtsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 16. November 2020
– 150 Gs 2091/20 –

Aus den Gründen:

Der Antrag [der Staatsanwaltschaft Düsseldorf auf Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis der Beschuldigten] ist unbegründet.

Es sind keine dringenden Gründe für die Annahme vorhanden, dass die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§§ 111a StPO, 69 StGB). Es ist nicht sehr wahrscheinlich, dass die Beschuldigte in zumindest fahrlässiger Verkennung eines körperlichen Mangels gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB gefahren ist. Allein die Tatsache, dass sie eingeschlafen ist, genügt dafür nicht. Vielmehr bedarf es der Feststellung, dass die Beschuldigte mit hoher Wahrscheinlichkeit derart übermüdet war, dass sie jederzeit mit dem Eintritt eines Sekundenschlafs rechnen musste, was ohne ein rechtsmedizinisches Gutachten nicht wird festgestellt werden können (LG Traunstein NZV 2011, 514). Die gegenteilige Auffassung überzeugt nicht. Sie beruht auf einer Rechtsprechung des Bundesgerichtshof aus dem Jahr 1969, in der dieser entgegen dem Antrag des Generalbundesanwalts annahm, es gebe eine medizinische Erfahrung dahingehend, dass einem Einschlafen am Steuer stets Warnsignale vorausgehen würden, die ein aufmerksamer nicht-fahrlässig handelnder Kraftfahrer bemerken müsse und seine Fahrt dann unterbrechen müsse (BGH NJW 1970, 520). Vorläufige Entziehungen der Fahrerlaubnis im Jahr 2020 können aber nicht auf Basis einer — zudem auch noch seinerzeit umstrittenen — medizinischen Einschätzung aus dem Jahr 1969 ergehen. Gegen eine von der Beschuldigten erkennbar eintretende Müdigkeit spricht insbesondere auch die Kürze der Fahrstrecke, die Beschuldigte ist lediglich von D. nach R. gefahren. Es besteht ohne nähere medizinische Untersuchung der Beschuldigten keine hinreichende Tatsachenbasis für eine Vermutung dahingehend, dass die Beschuldigte Warnzeichen des drohenden Einschlafens auf der kurzen Strecke hätte bemerken müssen.

10. Schon die einmalige und bewusste Einnahme von Betäubungsmitteln i.S.d. Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis) rechtfertigt nach der vom Verordnungsgeber in Nr. 9.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorgenommenen Bewertung im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 30. November 2020 – 6 B 257/20 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers bleibt ohne Erfolg. Die zu ihrer Begründung dargelegten Gründe, auf deren Überprüfung der Senat beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), rechtfertigen keine Änderung des angefochtenen Beschlusses.

Der Antragsteller wurde am 12. Juni 2019 im Rahmen einer polizeilichen „Standkontrolle“ als Führer eines Kraftfahrzeugs kontrolliert und zeigte nach dem polizeilichen Bericht drogentypische Auffälligkeiten. Er räumte ein, etwa einen Monat zuvor Crystal Meth konsumiert zu haben. Die Analyse der sodann entnommenen Blutprobe ergab ausweislich des Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der ... M... vom 8. November 2019 eine Methamphetamin-Konzentration von 2,7 ng/ml. Im Gutachten wurde darauf hingewiesen, dass aus toxikologischer Sicht bei diesem Wert nicht von einer drogenbedingten Fahrunsicherheit des Antragstellers auszugehen sei, zumal auch der ärztliche Untersuchungsbericht keine Ausfallerscheinungen oder drogenbedingten Auffälligkeiten des Antragstellers aufzeige. Mit Bescheid vom 28. Mai 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vom 16. Juli 2020 verfügte die Antragsgegnerin – jeweils unter Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit – die Entziehung der Fahrerlaubnis (Klasse B) und forderte den Antragsteller auf, den Führerschein binnen einer Woche nach Zustellung des Bescheids abzugeben. Ferner drohte sie dem Antragsteller für den Fall der Zuwiderhandlung gegen die Aufforderung zur Abgabe des Führerscheins ein Zwangsgeld in Höhe 250,00 € an und setzte Verwaltungsgebühren in Höhe von 125,00 € sowie Auslagen in Höhe von 2,61 € fest. Das Verwaltungsgericht lehnte den Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung insgesamt ab.

Die vom Antragsteller hiergegen vorgetragenen Gründe, auf deren Prüfung der Senat nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, sind nicht geeignet, die Entscheidung des Verwaltungsgerichts in Zweifel zu ziehen. Das Verwaltungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis (Klasse B) beim Antragsteller vorliegen.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (StVG, BGBl. I S. 310), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2020 (BGBl. I S. 1653), und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 13. Dezember 2010 (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV, BGBl. I S. 1980), zuletzt geändert durch Art. 4 Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814), hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung (§ 3 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 8 StVG, § 46 Abs. 3 FeV). Steht die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde fest, unterbleibt gemäß § 11 Abs. 7 FeV die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens. Nach

Nr. 9.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV entfällt bei Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) die Fahreignung. Zu diesen Betäubungsmitteln zählt unter anderem auch Metamphetamin (vgl. § 1 Abs. 1 des Betäubungsmittelgesetzes <BtMG> i.d. Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 1994 <BGBl. I S. 358>, das zuletzt durch Art. 1 der Verordnung vom 10. Juli 2020 <BGBl. I S. 1691> geändert worden ist, i.V.m. deren Anlage II).

Schon die einmalige und bewusste Einnahme von Betäubungsmitteln i.S.d. Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis) rechtfertigt nach der vom Verordnungsgeber in Nr. 9.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorgenommenen Bewertung im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit. Dies gilt unabhängig von der Häufigkeit des Konsums, von der Höhe der Betäubungsmittelkonzentration und vom Vorliegen konkreter Ausfallerscheinungen beim Betroffenen (SächsOVG, Beschl. v. 10. Dezember 2014 – 3 B 148/14 –, juris Rn. 8). Die Mehrheit der Oberverwaltungsgerichte hält es dabei zudem für unerheblich, ob das Führen eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss von Drogen nachgewiesen ist (BayVGH, Beschl. v. 17. Mai 2019 – 11 CS 19.308 –, juris Rn. 14; Beschl. v. 5. Februar 2018 – 11 ZB 17.2069 –, juris Rn. 10; SaarlOVG, Beschl. v. 24. April 2018 – 1 B 105/18 –, juris Rn. 10; VGH BW, Urt. v. 27. Juli 2016 – 10 S 1880/15 –, juris Rn. 20; Beschl. v. 7. April 2014 – 10 S 404/14 –, juris Rn. 5; OVG Bremen, Beschl. v. 30. Juni 2003 – 1 B 206/03 –, juris Rn. 5; NdsOVG, Beschl. v. 11. August 2009 – 12 ME 156/09 –, juris Rn. 7; OVG Rh.-Pf., Beschl. v. – 10 B 10142/18 –, juris Rn. 3; OVG NRW, Beschl. v. 6. März 2007 – 16 B 332/07 –, juris Rn. 4; OVG LSA, Beschl. v. 14. Juni 2013 – 3 M 68/13 –, juris Rn. 6; ThürOVG, Beschl. v. 9. Juli 2014 – 2 EO 589/13 –, juris Rn. 14; OVG M-V, Beschl. v. 28. Januar 2013 – 1 M 97/12 –, juris Rn. 6; OVG Hamburg, Beschl. v. 20. November 2007 – 3 So 147/06 –, juris Rn. 6; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 15. Februar 2008 – 1 S 186/07 –A , juris Rn. 6; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 2 StVG Rn. 53 m.w.N). Denn bereits der Wortlaut der in Rede stehenden Bewertung spricht dafür, dass nur bei der gelegentlichen Einnahme von Cannabis (vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV) ein Trennungsvermögen des Fahrerlaubnisinhabers hinsichtlich Konsum und Fahren von Bedeutung ist. Hierauf kommt es vorliegend jedoch nicht an, da das Führen eines Kraftfahrzeugs vom Antragsteller im Beschwerdeverfahren nicht in Frage gestellt wird.

Gegen die Feststellung seiner Nichteignung beruft sich der Antragsteller ohne Erfolg auf die geringe Konzentration an festgestelltem Methamphetamin in seinem Blut. Aufgrund der durch das Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der ... M... vom 8. November 2019 nachgewiesenen Methamphetamin-Konzentration von 2,7 ng/ml steht jedenfalls fest, dass der Antragsteller Betäubungsmittel i.S.v. § 1 Abs. 1 BtMG mit Ausnahme von Cannabis eingenommen hat. Im Übrigen hat er auch eingeräumt, Crystal Meth konsumiert zu haben, unter dessen Namen in der Szene Methamphetamin gehandelt wird. Der Umstand, dass die ermittelte Methamphetamin-Konzentration den von der Grenzwertkommission beschlossenen Wert von 25 ng/ml unterschreitet, steht der Annahme des Eignungsausschlusses nach Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV nicht entgegen. Dieser Grenzwert hat wegen der gebotenen verfassungskonformen Auslegung (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, juris) zwar Bedeutung für die Verwirklichung des Bußgeldtatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG, wonach ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Dagegen spielt dieser Grenzwert für die Frage der Fahreignung beim Konsum „harter Drogen“ keine Rolle, da hier nach der Regelfalleinschätzung des Verordnungsgebers schon der nachgewiesene Konsum die Annahme der Nichteignung rechtfertigt und es eben nicht darauf ankommt, ob der Betroffene zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen vermag (OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 15. Februar 2008 – 1 S 186/07 –, juris Rn. 6).

Es ist auch nicht ersichtlich, dass die vom Verordnungsgeber vorgenommene Regelfalleinschätzung unverhältnismäßig sein könnte, wonach die Fahreignung bereits bei geringsten Konzentrationen von Betäubungsmitteln (mit Ausnahme von Cannabis) im Blut oberhalb der Nachweisgrenze ausgeschlossen ist. Die vom Verordnungsgeber vorgenommene Differenzierung zwischen der Einnahme von Cannabis (Nr. 9.2 Anl. 4 FeV) und der Einnahme von sonstigen Betäubungsmitteln (Nr. 9.1 Anl. 4 FeV) ist aufgrund der erheblich höheren Toxizität der „harten Drogen“, ihrem weitaus größeren Suchtpotential sowie der damit verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit sachlich gerechtfertigt (zur Einnahme von Cocain: OVG M-V, Beschl. v. 20. Mai 2010 – 1 M 103/10 –, juris Rn. 13 ff.). Der Senat folgt den Ausführungen des Oberverwaltungsgerichts Mecklenburg-Vorpommern auch in Bezug auf die Einnahme von Methamphetamin (Crystal Meth). Im Unterschied zum Cannabis-Konsum besteht bei Metamphetamin keine subjektive Wirkungskontrollmöglichkeit und die übersteigerte Selbsteinschätzung infolge der Drogeneinnahme führt zu erhöhter Risikobereitschaft; anschließend kann es zu starkem Leistungsabfall und Depressionen kommen. Bei Metamphetamin fehlt es auch an einer verlängerten Nachweisbarkeit und an Rückständen weit über die akute Wirkungszeit hinaus im Blut (vgl. Methamphetamin – Wikipedia, Wirkungsdauer bis zu 30 Stunden und Nachweisbarkeit im Blut ein Tag und im Urin ein bis drei Tage, z.T. bis zu einer Woche; vgl. Wie lange können Drogen im Körper nachgewiesen werden? - drugcom, http://crystal-meth.at/favicon.ico, abgerufen am 1. Dezember 2020). Die längere Nachweisbarkeit ist bei Cannabis (Tetrahydrocannabinol) einer der Gründe für die Notwendigkeit einer Mindestgrenze der Konzentration im Blut.

Aus dem gleichen Grund ist entgegen der Ansicht des Antragstellers auch nicht von Belang, ob er tatsächlich – wie von den Polizeibeamten bei der „Standkontrolle“ festgestellt – „drogentypische Auffälligkeiten“ gezeigt hatte und wenn ja, wo diese herrührten, sowie ob der Antragsteller tatsächlich Ausfallerscheinungen gehabt hatte, was nach den Feststellungen im ärztlichen Untersuchungsbericht nicht der Fall gewesen ist.

Die vom Antragsteller angeführte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 11. April 2019 – 3 C 13.17 u. a. –, juris) ist nicht auf Fahrerlaubnisinhaber anwendbar, die – wie der Antragsteller – Metamphetamin eingenommen haben. Danach darf die Fahrerlaubnisbehörde bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter einer seine Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen. Dies gilt nach den vorstehenden Ausführungen nicht für Konsumenten des Betäubungsmittels Crystal Meth.

Besondere Umstände, die es im Fall des Antragstellers ausgeschlossen hätten, einen Regelfall im Sinne der Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV anzunehmen, sind dem Beschwerdevorbringen des Antragstellers nicht zu entnehmen und im Übrigen auch nicht erkennbar. Nur wenn sich im Einzelfall durch Kompensationen, durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen Zweifel an der Ungeeignetheit ergeben, kann eine medizinisch-psychologische Begutachtung danach angezeigt sein. Im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren obliegt es grundsätzlich dem Fahrerlaubnisinhaber, das Bestehen solcher atypischen Umstände in seiner Person substantiiert darzulegen (VGH BW, Beschl. v. 24. Mai 2002 – 10 S 835/02 –, juris Rn. 6).

Der Antragsteller hat nichts dazu vorgetragen, weshalb der bei ihm nachgewiesene Konsum von Methamphetamin ausnahmsweise nicht im Sinne der regelmäßigen Bewertung des Verordnungsgebers zu beurteilen sein sollte. Er macht in der Beschwerdebegründung namentlich insbesondere keinerlei Angaben zu seinem bisherigen Drogenkonsum sowie zu einem möglicherweise seit dem Vorfall am 12. Juni 2019 veränderten Drogenkonsumverhalten.

Seine Beschwerde bleibt auch ohne Erfolg, soweit er sich auf Magen-Darm-Beschwerden und die Einnahme von Medikamenten am Tag der „Standkontrolle“ beruft. Denn es ist aufgrund des Gutachtens jedenfalls davon auszugehen, dass eine Beeinflussung des Ergebnisses der festgestellten Methamphetamin-Konzentration durch die vom Antragsteller am Tag der „Standkontrolle“ eingenommenen Medikamente ausgeschlossen war.

Soweit der Antragsteller im Beschwerdeverfahren weiterhin die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gegen die Zwangsgeldandrohung und die Kostenfestsetzung verfolgt, gegen die das Verwaltungsgericht ebenfalls einstweiligen Rechtsschutz nach § 80 Abs. 5 VwGO versagt hat, bleibt seine Beschwerde ebenfalls ohne Erfolg, da es insoweit an jeglicher Auseinandersetzung mit den Entscheidungsgründen im Beschluss des Verwaltungsgerichts fehlt, die nach § 146 Abs. 4 Satz 4 VwGO indes erforderlich ist. […]

11. 1. § 11 Abs. 6 FeV verpflichtet die Behörde nicht, die Rechtsgrundlage der Begutachtungsaufforderung anzugeben. Sie muss nur die tatsächlichen Gründe nennen. Gibt sie gleichwohl eine Rechtsgrundlage an, muss diese Angabe zutreffend sein.

2. Wird in der Begutachtungsaufforderung unrichtig § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV statt des einschlägigen § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV als Rechtsgrundlage genannt, liegt in der Regel eine für den Betroffenen unverständliche und damit rechtswidrige Begutachtungsaufforderung vor.

3. Die Begutachtungsaufforderung ist hingegen nicht formell fehlerhaft, wenn es sich um eine offensichtliche Unrichtigkeit handelt.

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 12. November 2020 – 6 L 1742/20 –

Aus den Gründen:

Der auf § 80 Abs. 5 VwGO gestützte – sinngemäß – gestellte und dem Tenor entsprechende Antrag des Antragstellers hat Erfolg. Der Antrag ist zulässig und begründet.

1. Die aufschiebende Wirkung der fristgemäß erhobenen Klage des Antragstellers (6 K 5228/20) gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 31. August 2020 war hinsichtlich der Fahrerlaubnisentziehung gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 2 VwGO wiederherzustellen. […]

Die Voraussetzungen der allein als Rechtsgrundlage der Fahrerlaubnisentziehung in Betracht kommenden § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) i. V. m. §§ 46 Abs. 1, Abs. 3, 11 Abs. 8 Satz 1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind nach Aktenlage nicht erfüllt. Hiernach gilt: Erweist sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen. Zur Vorbereitung ihrer Entscheidung kann die Fahrerlaubnisbehörde, wenn ihr Tatsachen bekannt werden, die Bedenken an der Kraftfahreignung des Betroffenen begründen, nach § 46 Abs. 3 i. V. m. §§ 11 ff. FeV die Beibringung eines Gutachtens fordern.

Der Antragsteller hat das ihm aufgegebene Fahreignungsgutachten zwar nicht vorgelegt. Da die Gutachtenaufforderung jedoch voraussichtlich rechtswidrig ist, durfte der Antragsgegner hieraus nicht gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Fahrungeeignetheit des Antragstellers schließen.

Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV nur dann auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn die Gutachtenordnung in formeller und materieller Hinsicht rechtmäßig, namentlich anlassbezogen und verhältnismäßig war und die nicht fristgemäße Vorlage des Gutachtens ohne ausreichenden Grund erfolgte (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2005 – 3 C 21/04 –, juris, Rn. 22; OVG NRW, Beschlüsse vom 14. November 2014 – 16 E 886/14 –, juris, Rn. 5 und vom 5. Januar 2011 – 16 B 1695/10 –; VG Düsseldorf, Urteil vom 10. Februar 2012 – 6 K 5127/10 –, juris, Rn. 17).

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Gutachtenanordnung ist der Zeitpunkt ihres Erlasses (vgl. BayVGH, Beschluss vom 1. August 2017 – 11 CS 17.1196 –, juris, Rn. 19; VGH Baden-Württemberg, Beschlüsse vom 19. August 2013 – 10 S 1266/13 –, juris, Rn. 15 m.w.N. und vom 2. Dezember 2012 – 10 S 1491/12 –, juris, Rn. 13).

Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe ist der Antragsgegner nach summarischer Prüfung zu Unrecht gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV von der Kraftfahrungeeignetheit des Antragstellers ausgegangen. Denn die Gutachtenanordnung des Antragsgegners vom 18. Februar 2020 begegnet nach Aktenlage durchgreifenden formellen Bedenken.

Die formelle Rechtmäßigkeit der Gutachtenanordnung setzt voraus, dass die Gutachtenanordnung im Wesentlichen aus sich heraus verständlich ist. Für den Betroffenen muss ausgehend von der für die jeweilige Fallgestaltung in Betracht kommenden Befugnisnorm in der FeV erkennbar sein, was der Anlass für die angeordnete Untersuchung ist und ob die in ihr verlautbarten Gründe die behördlichen Bedenken an der Kraftfahreignung zu rechtfertigen vermögen. Denn nur auf der Grundlage dieser Information kann er sachgerecht einschätzen, ob er sich trotz der mit einer Untersuchung verbundenen Beeinträchtigung seines Persönlichkeitsrechts und der Kostenbelastung der Begutachtung stellen oder die mit der Verweigerung der Begutachtung verbundenen Risiken eingehen möchte. Da eine Gutachtenanordnung nicht selbständig anfechtbar ist, sondern nur im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens gegen eine daran anknüpfende Fahrerlaubnisentziehung oder sonstige in Rechte des Betroffenen eingreifende Maßnahme der Fahrerlaubnisbehörde inzident auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden kann, ist es ein Gebot effektiven Rechtsschutzes, hierbei strenge Anforderungen zu stellen (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 13. Juni 2018 – 16 B 1402/17 –, juris, Rn. 9, vom 10. September 2014 – 16 B 912/14 –, juris, Rn. 6 sowie vom 7. Februar 2013 – 16 E 1257/12 –, juris, Rn. 4).

Diesen Maßstäben genügt die Gutachtenanordnung des Antragsgegners nicht. Denn die Gutachtenanordnung stützt sich auf folgenden Passus:

„Bereits ein einmaliger Konsum von Drogen im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes, also auch von Amphetaminen, rechtfertigt jedoch im Regelfall die Entziehung der Fahrerlaubnis, ohne das insoweit ein Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges gegeben sein müsste (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 14.10.2010 – 16 B 1025/10 –, vom 16.06.2010 – 16 A 2060/09 –). In einem solchen Fall ist zunächst durch ein geeignetes und verhältnismäßiges Mittel wie die Anordnung eines Drogenscreening nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV die Frage zu klären, ob der Inhaber der Fahrerlaubnis Betäubungsmittel konsumiert. [...] Um festzustellen, ob Sie Betäubungsmittel konsumieren, ist es erforderlich, eine Haaranalyse durchzuführen." […]

Dem entgegen liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Gutachtenanordnung gemäß des ausdrücklich aufgeführten § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV nicht vor. Nach dieser Vorschrift ist zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Entziehung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln vorliegt. Für die Annahme derartiger Anhaltspunkte reicht der bloße Besitz von Betäubungsmitteln nicht aus. Es müssen vielmehr weitere Anhaltspunkte hinzukommen, die auf einen Konsum schließen lassen, beispielsweise ein positiver Drogenvortest oder das Auffinden von Konsumutensilien. Dies folgt sowohl aus dem Wortlaut des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV als auch aus der Systematik zu § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV. Denn § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV setzt – anders als § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV – tatbestandlich lediglich den widerrechtlichen Besitz von Betäubungsmitteln voraus (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 11. Januar 2002 – 19 B 1507/01 –, juris, Rn. 16 sowie vom 22. November 2001 – 19 B 814/01 –, juris, Rn. 11; BayVGH, Beschluss vom 21. Juli 2020 – 11 CS 11.1161 –, juris, Rn. 29; VG Mainz, Beschluss vom 27. Februar 2020 – 3 L 60/20.MZ –, juris, Rn. 5 m.w.N.).

Hiervon ausgehend hat der Antragsgegner keinerlei – über den Besitz hinausgehende – Anhaltspunkte für einen Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des zugrunde gelegten § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV dargetan. Er hat lediglich dargelegt, dass der Antragsteller ausweislich des Strafbefehls des Amtsgerichts O. […] widerrechtlich Amphetamin und Marihuana besessen habe. Im Keller des Wohnhauses des Antragstellers sei ein Schuhkarton mit einer Plastiktüte mit 7,1 g Amphetamin, eine Plastiktüte mit 12,4 g Amphetamin und eine Plastiktüte mit 6,4 g Marihuana aufgefunden worden. Nur ergänzend ist anzumerken, dass hierüber hinausgehende Anhaltspunkte für einen Konsum von Betäubungsmitteln auch sonst nicht ersichtlich sind.

Liegen mithin die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV nicht vor, führt dies zur Rechtswidrigkeit der Gutachtenanordnung.

Die unzutreffende Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV kann das Gericht insbesondere nicht gegen § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV austauschen, dessen Tatbestandsvoraussetzungen aufgrund des Betäubungsmittelbesitzes des Antragstellers nach summarischer Prüfung vorliegen dürften.

§ 11 Abs. 6 FeV verpflichtet die Behörde nicht, die Rechtsgrundlage, zur Begutachtungsaufforderung anzugeben. Sie muss nur die tatsächlichen Gründe nennen. Gibt sie gleichwohl die Rechtsgrundlage an, muss diese Angabe zutreffend sein.

Denn nach Auffassung der überwiegenden Rechtsprechung, der sich die Kammer anschließt, kann eine in der Gutachtenanforderung unzutreffend genannte Rechtsgrundlage nicht später im weiteren Verfahren durch eine andere Rechtsgrundlage ersetzt werden. Durch eine solche Verfahrensweise würde dem Recht des Betroffenen, einer Gutachtenanforderung nicht Folge leisten zu müssen, wenn sie auf eine nicht einschlägige Rechtsnorm gestützt war, der Boden entzogen. Die Pflicht, eine Gutachtenanforderung zu begründen, dient u.a. dazu, dem Adressaten ein Urteil darüber zu ermöglichen, ob das behördliche Verlangen mit der Rechtsordnung in Einklang steht oder ob er die Gutachtenvorlage verweigern darf, ohne befürchten zu müssen, dass ihm die Fahrerlaubnis unter Berufung auf § 11 Abs. 8 FeV entzogen wird. Diesen Zweck vermag die Begründung der Gutachtenanforderung nur zu erfüllen, wenn sich der Adressat auf die darin enthaltenen Angaben verlassen kann. Das gilt umso mehr, als ihm kein rechtliches Mittel zur Verfügung steht, um die Berechtigung der Gutachtenanforderung vor dem Erlass einer Entziehungsverfügung gerichtlich klären zu lassen. Zwar kann es im Einzelfall unschädlich sein, wenn sich neben richtigen Erwägungen, welche die Forderung nach einer Begutachtung selbständig tragen, in einer Gutachtenanordnung (auch) unrichtige Ausführungen finden. Das setzt aber voraus, dass der betroffene Fahrerlaubnisinhaber anhand einer verständigen Prüfung der Gutachtenanordnung noch immer zu der Einsicht gelangen muss, dass er ihr Folge zu leisten hat.

Dies ist insbesondere bei offensichtlichen Unrichtigkeiten – wie Schreibfehlern (vgl. § 42 VwVfG) – der Fall. Denn dann scheidet ein Irrtum des Betroffenen von vorneherein aus.

Die Anforderungen an eine formell und materiell rechtmäßige Aufforderung können hingegen nicht durch Überlegungen des Inhalts relativiert werden, der Betroffene werde schon wissen, worum es gehe. Ein tatsächlicher Irrtum des Betroffenen ist nicht nötig. Der Fahrerlaubnisinhaber ist insbesondere nicht gehalten, nach Vorschriften zu suchen, die fehlerhaft begründetes behördliches Handeln zu seinen Lasten doch noch rechtfertigen könnten. Hiervon ausgehend liegt in der Regel eine für den Betroffenen unverständliche Gutachtenanordnung vor, wenn die genannten Ermächtigungsgrundlagen nicht einschlägig sind und allenfalls eine weitere, dort nicht erwähnte Rechtsgrundlage das Vorgehen decken könnte (vgl. OVG Niedersachsen, Beschluss vom 26. September 2019 – 12 ME 141/19 –, juris, Rn. 10 ff.; BayVGH, Beschlüsse vom 25. Juni 2020 – 11 CS 20.791 –, juris, Rn. 31, vom 5. Juli 2017 – 11 CS 17.1066 –, juris, Rn. 13, vom 20. Januar 2012 – 11 CS 11.3011 –, juris, Rn. 23 sowie vom 24. August 2010 – 11 CS 10.1139 –, juris, Rn. 55 ff.; VG Mainz, Beschluss vom 27. Februar 2020 – 3 L 60/20.MZ –, juris, Rn. 7; VG Kassel, Urteil vom 24. April 2019 – 7 K 6587/17.KS –, juris, Rn. 36; VG Schleswig-Holstein, Gerichtsbescheid vom 14. Oktober 2014 – 3 A 254/13 –, juris, Rn. 22 ff.; VG Düsseldorf, Beschluss vom 19. Dezember 2013 – 14 K 5811/13 –, juris, Rn. 27; VG Augsburg, Beschluss vom 8. Mai 2012 – Au 7 S 12.405 –, juris, Rn. 31; VG Schwerin, Beschluss vom 22. März 2012 – 3 B 901/11 –, juris, Rn. 17; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 11, Rn. 44; a.A. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 18. Juni 2012 – 10 S 452/10 –, juris, Rn. 37 und Beschluss vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 –, juris, Rn. 17, jedoch neuerdings ausdrücklich offengelassen, vgl. Beschluss vom 27. Juli 2016 – 10 S 77/15 –, juris, Rn. 48).

So liegt der Fall hier. Die in der Anordnung genannte Rechtsgrundlage des § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV trägt die Gutachtenanordnung nicht. Der Antragsgegner hat die hier einschlägige Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV nicht bzw. jedenfalls nicht erkennbar in der Gutachtenanordnung erwähnt. Angesichts des erläuternden Texts scheidet eine offensichtliche Unrichtigkeit (vgl. § 42 VwVfG NRW) aus. Die Anordnung ist mithin nicht aus sich heraus verständlich, was zur formellen Rechtswidrigkeit und damit zur Unanwendbarkeit von § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV führt.

2. Da die Entziehung der Fahrerlaubnis bei summarischer Prüfung offensichtlich rechtswidrig ist, sind auch die weiteren, darauf beruhenden Anordnungen in dem Bescheid vom 31. August 2020 (Aufforderung zur Ablieferung des Führerscheins gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 StVG i.V.m. § 47 Abs. 1 FeV; Androhung unmittelbaren Zwangs gemäß §§ 55 Abs. 1, 57 Abs. 1 Nr. 3, 62, 63 Abs. 1 VwVG NRW) als rechtswidrig anzusehen. […]

12. *) 1. Nach der ständigen Rechtsprechung schließt bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen – wie hier Kokain – im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus.

2. Für die Feststellung der Aufnahme von Kokain genügt der Nachweis des Kokain-Abbauprodukts Benzoylecgonin aus. Auf bestimmte Grenzwerte, die im repressiven Recht maßgeblich sein können, kommt es dabei nicht an.

3. Eine nach § 45 OWiG verfolgte Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG kann nicht zur strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB führen und steht der Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde deshalb nicht entgegen.

4. Behauptet ein Fahrerlaubnisinhaber, in dessen Körper Betäubungsmittel nachgewiesen worden sind, die Aufnahme des betreffenden Betäubungsmittels sei ohne sein Wissen erfolgt, so muss er einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt.

Verwaltungsgericht Oldenburg,
Beschluss vom 1. September 2020 – 7 B 2242/20 –

Aus den Gründen:

Der nach § 80 Abs. 5 VwGO zu beurteilende Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes, über den nach Übertragungsbeschluss der Kammer der Einzelrichter entscheidet, ist unbegründet.

Dieser Eilantrag ist darauf gerichtet, die aufschiebende Wirkung der im Hauptsacheverfahren […] am 7. Juli 2020 gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 22. Juni 2020 erhobenen Klage des Antragstellers wiederherzustellen.

Mit diesem Bescheid hat der Antragsgegner dem im Jahre 1998 geborenen Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis entzogen, weil ihm angesichts des Konsums von Hartdrogen, nämlich Kokain, die fahrerlaubnisrechtliche Fahreignung fehlt. […]

1. Die angegriffene Entziehung der Fahrerlaubnis stützt sich zu Recht auf §§ 3 Abs. 1 StVG, 46 Abs. 1 FeV i V m. Nr. 9.1 Anlage 4 zu §§ 11-14 FeV. Gemäß § 46 Abs. 3 i.V.m. § 11 Abs. 7 FeV war unmittelbar wegen des Konsums des Antragstellers von Kokain auf seine fahrerlaubnisrelevante Nichteignung zu schließen und ihm die Fahrererlaubnis zu entziehen, ohne dass es etwa weiterer vorheriger Aufklärungsmaßnahmen noch bedurft hätte. Zudem scheidet ein etwaiges Ermessen aus; es liegt insoweit eine gebundene Entscheidung vor. […]

a) Der maßgebliche Konsum von Hartdrogen steht fest. Im Blut des Antragstellers wurde Benzoylecgonin (Metabolit = Abbauprodukt von Kokain) sicher in einer Höhe von < 2 ng/ml festgestellt, wie der Befund des LKA Nds. vom 23. April 2020 […] dies ausweist. Dort heißt es wörtlich: „*qualitativ nachgewiesen, Wert liegt zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml“. Diese Befund-Konstellation belegt eine zurückliegende Kokain-Aufnahme. Dies bestreitet der Antragsteller allerdings. Doch fällt sein diesbezügliches Vorbringen zu flach, pauschal und unsubstantiiert aus, so dass das Gericht keinen Anlass sieht, an der Richtigkeit des Befundes auch nur ansatzweise Zweifel zu haben.

Bezugnehmend auf Bremer Rechtsprechung hatte das Gericht im Jahre 2014 noch ausgeführt, dass die Nachweisgrenze für Benzoylecgonin im Blut bei 2,5 ng/ml liegen „dürfte“ (VG Oldenburg, 7. Kammer, Beschluss vom 23. Januar 2014 – 7 B 6904/13 –, juris); hier liegt der Wert allerdings bei 1 bis 2 ng/ml. Aber dort heißt es zugleich schon, dass es nicht auf den konkreten Messwert, sondern nur auf die Sicherheit des Nachweises überhaupt ankommt. Dazu hat das Gericht im Kammerbeschluss vom 23. Januar 2014 (7 B 6904/13 –, juris) wörtlich das Folgende festgehalten:

> „Denn die UMG hat einen Kokain-Konsum anhand des „sicheren Nachweises“ des entsprechenden Abbauproduktes Methylecgonin erbracht. Auf den konkreten Zahlenwert kommt es dabei nicht an (vgl. dazu auch Beschluss des erkennenden Gerichts vom 14. Januar 2014 – 7 B 7058/13 –, in dem ebenfalls insoweit der sichere Nachweis bei Benzoylecgonin durch die UMG geführt wurde, wobei zugleich der Zahlenwert kleiner als 5,0 ng/ml gelegen hatte).
>
> Dass der exakte Wert dieses Metaboliten Methylecgonin nicht vorliegt, ist hier im fahrerlaubnisrechtlichen Bereich der Gefahrenabwehr unerheblich. Außerdem reicht für die Feststellung der Aufnahme von Kokain der Nachweis des Kokain-Abbauprodukts Benzoylecgonin aus. Dass dieses Abbauprodukt in einer Konzentration von (sogar) 52,6 ng/ml vorhanden war, stellt den Substanznachweis als solchen nicht in Frage, sondern beweist diesen (vgl. u.a.: VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 17. Oktober 2013 – 7 L 1289/13 – unter Hinweis auf OVG NRW, Beschluss vom 14. Mai 2013 – 16 B 465/13 –). Auf bestimmte Grenzwerte, die im repressiven Recht maßgeblich sein können, kommt es dabei gerade nicht an, ...“

Die tatsächliche Nachweisgrenze für das Kokainstoffwechselprodukt Benzoylecgonin dürfte voraussichtlich bei 2,5 liegen, wie das VG Bremen mit Beschluss vom 6. März 2013 – 5 V 98/13 –, juris, m w N, ausgeführt hat:

> „Die im Rahmen der Validierung unterschiedlicher Methoden ermittelte physikalische Nachweisgrenze liege bereits bei einer Konzentration von 2,5 ng/ml (vgl. OVG NRW, B. v. 11.09.2012 – 16 B 944/12, bei juris).“

Das hierzu in Bezug genommene OVG NRW hatte insoweit ausdrücklich festgehalten (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 11. September 2012 – 16 B 944/12 –, juris):

> „Die gemessene Benzoylecgonin-Konzentration von 11 ng/ml Serum übersteigt schließlich deutlich die Nachweisgrenze (nach DIN 32645) des hier zum Nachweis von Benzoylecgonin im Serum angewendeten Analyseverfahrens, sodass auch von einem qualitativen Substanznachweis ausgegangen werden muss. Das Institut für Rechtsmedizin hat auf Nachfrage des Senats unter dem 21. August 2012 mitgeteilt, die im Rahmen der Validierung der LC-MS/MS-Methode über das Signal-Rausch-Verhältnis ermittelte physikalische Nachweisgrenze liege bei 2,5 ng/ml Serum.“

Ergänzend verweist das Gericht auf seine jüngere Rechtsprechung und in diesem Kontext auf die in einem anderen Verfahren (7 B 3622/19, juris) eingeholte Stellungnahme des TÜV-Nord, Frau Dr. C., vom 5. Dezember 2019, wo es heißt, dass sich die Grenzwerte durch Verbesserung der Laboranalytik ständig verbessern und dass es insoweit keine niedrigste Bestimmungs- oder Nachweisgrenze gibt, die die Verwertbarkeit einschränken könnte. Nur das untersuchende Labor selber habe zu beantworten, ob es den festgestellten Wert für sicher halte.

Die Medizinische Hochschule H. (MHH) bzw. das dortige Labor hat einen Nachweisgrenzwert von 1 ng/ml, siehe Beschluss des erkennenden Gerichts vom 13. Juli 2020 – 7 B 1780/20 – mit OVG, Beschluss vom 19. August 2020 – 12 ME 118/20 –. Die dortige Antragsgegnerin hatte mit Erwiderungsschriftsatz vom 13. Juli 2020 insoweit wörtlich Folgendes mitgeteilt:

„Nach Auskunft von Frau D. hat die Rücksprache mit Herrn E. vom Toxikologielabor der Medizinischen Hochschule H… Folgendes ergeben: Der Grenzwert zum Nachweis von Benzoylecgonin liege bei der MHH bei 1,0 ng/ml. Im Bereich 1,0 ng/ml - 10,0 ng/ml werde zwar kein Wert angegeben, der Nachweis gelte aber als sicher erbracht. Würde hingegen in einer untersuchten Probe tatsächlich nichts nachgewiesen werden, so würde nach Auskunft des Herrn E. der Befund auch als negativ ausgezeichnet werden."

Schließlich ergab und ergibt sich dies für das LKA Nds. im Verfahren … aus der dort eingeholten Auskunft … von Herrn F. vom 11. Dezember 2019, wo es wörtlich heißt:

„mit der von uns verwendeten validierten Analysemethode werden sowohl für Cocain als auch für Benzoylecgonin Konzentrationen ab 2,0 ng/ml quantitativ im Gutachten angeben.

Bewegt sich die Konzentration in einem Bereich zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml' und ‚qualitativ nachgewiesen, Wert liegt im Bereich zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml'". […]

Genau so liegt der Fall hier.

Es kommt hierbei nicht darauf an, ob das entsprechende Straf- oder OWi-Verfahren eingestellt wurde (§ 24a StVG). Solche Werte (und auch diejenigen der Grenzwertkommission) sind hier nicht maßgeblich. Hier kommt es auch nicht etwa auf eine subjektive Vorwerfbarkeit an, sondern einzig und allein auf den (feststehenden) objektiven Umstand, dass der Kläger Kokain konsumiert hat.

b) Auch musste und muss nicht erst die Beendigung eines etwaigen Bußgeldverfahrens abgewartet werden. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG bezieht sich nicht auf das Owi-Verfahren. Dazu hat der VGH München überzeugend Folgendes wörtlich festgehalten (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 15. September 2015 – 11 CS 15.1682 –, juris <Keine Sperrwirkung eines anhängigen Bußgeldverfahrens >):

„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. 7.9.2007 – 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."

c) Soweit der Kläger allerdings das Vorliegen eines Ausnahmefalls der unbewussten Aufnahme des Betäubungsmittels behaupten sollte, gilt Folgendes:

Läge ein solcher vor, wäre die Fahrerlaubnis nicht ohne Weiteres zu entziehen (gewesen). Aber auch insoweit vermag der Kläger nicht durchzudringen und greift sein eventuelles diesbezügliches Vorbringen nicht durch.

Behauptet ein Fahrerlaubnisinhaber, in dessen Körper (wie hier beim Kläger hinsichtlich der Hartdroge Kokain) Betäubungsmittel nachgewiesen worden sind, die Aufnahme des betreffenden Betäubungsmittels sei ohne sein Wissen erfolgt, so muss er einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt. Daran fehlt es hier. Der Kläger hat für die Annahme eines unbewussten Konsums von Kokain nicht ausreichend vorgetragen. Nach der ständigen Rechtsprechung sowohl des angerufenen Gerichtes als auch des ihm im Rechtszug insoweit übergeordneten 12. Senats des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes gilt nämlich Folgendes (Nds. OVG, Beschluss vom 1. Dezember 2011 – 12 ME 198/11 –, juris, Rn. 6, Wortlaut-Auszug):

„...Dem Senat erscheint – wie dem Verwaltungsgericht – der vom Kläger vorgetragene Geschehensablauf nicht als ernsthaft möglich. Nach der – vom Verwaltungsgericht auch zitierten – Rechtsprechung des beschließenden Senats gilt: Behauptet – wie hier – ein Fahrerlaubnisinhaber, in dessen Körper Betäubungsmittel nachgewiesen worden sind, die Aufnahme des betreffenden Betäubungsmittels sei ohne sein Wissen erfolgt, so muss er einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt. Vor dem Hintergrund, dass Kokain zum einen illegal und

zum anderen kostspielig ist, erscheint es wenig wahrscheinlich, dass dieses Betäubungsmittel dem Fahrerlaubnisinhaber in der Weise zugeführt wird, dass es ihm ohne sein Wissen und gegebenenfalls gegen seinen Willen beigebracht wird, sofern nicht (ausnahmsweise) ein nachvollziehbares Motiv für eine solche Handlung aufgezeigt wird (vgl. Beschlüsse des Senats vom 21.10.2010 – 12 ME 173/10 – und vom 9.9.2008 – 12 ME 217/08 – m.w.N.).“

Davon weicht das beschließende Gericht nicht ab, das insoweit schon mit Beschluss vom 7. August 2012 – 7 B 4018/12 – wörtlich (hier zitiert aus dem Gerichtsbescheid vom 11. Juni 2015 – 7 A 1603/15 –, a a O.) ausgeführt hat:

„Zu dem Konsum von Kokain macht der Kläger keine im Einzelnen substantiierten Darlegungen, die den Rückschluss darauf erlauben könnten, er habe unwissentlich/unwillentlich Kokain konsumiert. Der Kläger hat nämlich nicht spezifiziert dargelegt, bei welcher Gelegenheit und auf welche Weise genau ihm Kokain konkret zugeführt worden sei. Es fehlen Ort, Zeit und Personen des Vorfalls und Darlegungen dazu, wer ein Interesse an einem „passiven“, jedenfalls unwissentlichen Konsum des Klägers hätte gehabt haben können. Behauptet ein Fahrerlaubnisinhaber, in dessen Körper Betäubungsmittel nachgewiesen worden sind, die Aufnahme des betreffenden Betäubungsmittels sei ohne sein Wissen erfolgt, so muss er einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt. Vor dem Hintergrund, dass das in Rede stehende Kokain zum einen illegal und zum anderen kostspielig ist, erscheint es zudem als wenig wahrscheinlich, dass – zumal unbekannte – Dritte jemandem derartige Betäubungsmittel in der Weise zuführen, dass sie ohne Wissen und ggf. gegen den Willen des Betroffenen diese z. B. in ein für denjenigen bestimmtes Getränk einbringen, sofern nicht (ausnahmsweise) ein nachvollziehbares Motiv für eine solche Handlungsweise aufgezeigt werden kann, vgl. Beschluss des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes vom 19. Oktober 2010 – 12 ME 173/10 –. Den zu verlangenden detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhaltsvortrag, der einen vorbezeichneten Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt, lässt der Kläger indessen vermissen, vgl. dazu auch Beschlüsse des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes vom 12. Oktober 2010 – 12 ME 109/10 – und vom 1. Dezember 2011 – 12 ME 198/11 –.“

Macht also ein Fahrerlaubnisinhaber, bei dem ein positiver Befund in Bezug auf ein Betäubungsmittel vorliegt, geltend, er habe die Droge unwissentlich zu sich genommen, muss er mithin einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt, vortragen. Vor dem Hintergrund, dass Hartdrogen allgemein und hier insbesondere Kokain zum einen illegal und zum anderen kostspielig sind, erscheint es wenig wahrscheinlich, dass diese Betäubungsmittel dem Fahrerlaubnisinhaber und hier dem Kläger in der Weise zugeführt werden, dass dies ohne sein Wissen und gegebenenfalls gegen seinen Willen geschieht, sofern nicht (ausnahmsweise) ein nachvollziehbares Motiv für eine solche Handlung aufgezeigt wird (Nds. OVG, Beschlüsse vom 31. März 2017 – 12 ME 26/17 –, juris, und vom 1. Dezember 2011 – 12 ME 198/11 –, juris, sowie VG Oldenburg, Beschluss vom 24. Januar 2017 – 7 B 181/17 – und Gerichtsbescheid vom 11. Juni 2015 – 7 A 1603/15 –, a a O, sowie Beschluss vom 7. August 2012 – 7 B 4018/12 – Vnb.).

Dabei sind wegen der großen Gefahren, die von Hartdrogen und von Hartdrogen konsumierenden Autofahrern – wie hier – ausgehen, hohe Anforderungen an die Substantiierung zu stellen (Nds. OVG, Beschluss vom 31. März 2017 – 12 ME 26/17 – und OVG Koblenz, Beschluss vom 25. Januar 2012 – 10 B 11430/11 –, juris; Beschluss des Gerichts vom 11. Juli 2018 – 7 B 2621/18 –). Dies hat der 12. Senat das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht ausdrücklich betont, indem er wörtlich festgehalten hat (Nds. OVG, Beschluss vom 31. März 2017 – 12 ME 26/17 –, Vnb.):

„Dabei sind in Anbetracht der erheblichen Gefahren, die von harte Drogen konsumierenden Fahrerlaubnisinhabern ausgehen, hohe Anforderungen an die Plausibilität der Einlassung zu stellen (OVG Rh.-Pf., Beschl. v. 25.1.2012 – 10 B 11430/11 –, a. a. O.).“

Diesen Anforderungen kann der Kläger nicht gerecht werden und wird sein Vortrag nicht gerecht. Substantiiertes Vorbringen im voranstehenden Sinne fehlt hier.

d) Der Kläger hat damit den Regeltatbestand von Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV durch den Konsum von Kokain verwirklicht. Kokain ist ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG), Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG. Nach der ständigen Rechtsprechung schließt bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen – wie hier Kokain – im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, vgl. Beschluss des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes vom 12. Oktober 2010 – 12 ME 119/10 –. Daher begegnet es keinen Bedenken, dass die Antragsgegnerin dem Kläger die Fahrerlaubnis auf der Grundlage des § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 11 Abs. 7, § 46 Abs. 1 FeV i.V.m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zu dieser Verordnung entzogen hat. Nach ständiger Rechtsprechung hat bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) im Regelfall gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Fahrungeeignetheit zur Folge (vgl. Bayer. VGH, Beschluss vom 18. Februar 2008 – 11 CS 07.2831 –; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 6. März 2007 – 16 B 332/07 –; OVG des Saarlandes, Beschluss vom 14. Mai 2008 – 1 B 191/08 –; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom

22. November 2004 – 10 S 2182/04 –; VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 6. Juni 2008 – 7 L 645/08 –; Nds. OVG, Beschluss vom 14. April 2008 – 12 ME 41/08 –; a.A. soweit ersichtlich Hess. VGH, Beschluss vom 14. Januar 2002 – 2 TG 3008/01 –; alle juris). Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV erhebt die Annahme, dass schon beim einmaligen Konsum von harten Drogen die Kraftfahreignung fehlt, zum Rechtssatz (vgl. VG des Saarlandes, Beschluss vom 1. Juni 2007 – 10 L 429/07 –, juris). Sie entfaltet strikte Bindungswirkung, solange keine Umstände des Einzelfalls vorliegen, die ausnahmsweise eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten (vgl. BayVGH, Beschluss vom 18. Februar 2008 – 11 CS 07.2831 –, juris). Aus Ziffer 2 der Vorbemerkung zur Anlage 4 der FeV ergibt sich nichts Abweichendes. Diese Vorbemerkung hat diejenigen Fälle im Blick, in denen das Vorliegen der in der Anlage 4 beschriebenen Mängel und Krankheiten noch nicht eindeutig feststeht, sondern erst noch durch ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten geklärt werden muss (VG des Saarlandes, Beschluss vom 1. Juni 2007 – 10 L 429/07 –, juris). Hier steht dagegen fest, dass der Kläger den Tatbestand der Ziff. 9.1 der Anlage 4 zur FeV durch den mindestens einmaligen Konsum eines anderen Betäubungsmittels als Cannabis verwirklicht hat. Mit Blick auf den Konsum von Kokain hat der 12. Senat des Nds. Oberverwaltungsgerichts ausdrücklich in seinem Beschluss vom 13. September 2012 – 12 ME 210/12 – Folgendes festgehalten:

> „Denn nach der vom Verwaltungsgericht zitierten ständigen Rechtsprechung des Senats schließt bereits der einmalige Konsum sog. harter Drogen, zu denen auch Cocain gehört, im Regelfall und so auch hier die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, so dass in diesen Fällen die Fahrerlaubnis auf der Grundlage der § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 11 Abs. 7, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zu dieser Verordnung ohne weitere Begründung zu entziehen ist. Des Nachweises einer Drogenabhängigkeit, eines regelmäßigen Konsums oder auch nur – bei gelegentlichem Konsum – des Unvermögens zur Trennung von Drogenkonsum und Kraftfahrzeugführung bedarf es nicht (vgl. nur: Beschl. d. Sen. v. 14.8.2002 – 12 ME 566/02 –, DAR 2002, 471, v. 16.6.2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 und v. 19.11.2004 – 12 ME 404/04 –, zfs 2005, 48). Der Senat hat an dieser Rechtsprechung, die der den Regelungen der Nr. 9 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zu Grunde liegenden besonderen Gefährlichkeit der in Rede stehenden Betäubungsmittel Rechnung trägt, auch in Auseinandersetzung mit teilweise abweichenden Stimmen – unter anderem der vom Kläger zitierten Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (Beschl. v. 14.1.2002 – 2 TG 3008/01 –, juris) – festgehalten (vgl. hierzu insbesondere Beschl. d. Sen. v. 16.6.2003, a. a. O; v. 31.1.2005 – 12 ME 478/04 – und v. 7.9.2011 – 12 ME 157/11 –) und sieht auch aktuell keinen Anlass, in dieser Hinsicht Einschränkungen vorzunehmen. Auf etwaige Ausfallerscheinungen kommt es nicht an."

Auch kommt es nicht (wie aber etwa in bestimmten Fällen bei Cannabis-Konsum) auf fehlendes Trennungsvermögen an.

Steht somit die fehlende Fahreignung fest (§ 11 Abs. 7 FeV), bedurfte es nicht weiterer Ermittlungsschritte, z. B. der Anordnung etwa eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Eine etwaige/derzeitige Drogenabstinenz könnte zudem lediglich im Rahmen eines Wiedererteilungsverfahrens berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang dürfte voraussichtlich neben einem Abstinenznachweis auch eine medizinisch-psychologische Begutachtung erforderlich sein (§ 14 Abs. 2 Nr. 1 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

E-Mail: 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

E-Mail: 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 als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

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
e-mail: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler / Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
e-mail: 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 keywords 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal Blutalkohol can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

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.
Bestellungen nur über den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
Telefon (040) 44 07 16, Fax (040) 410 76 16, E-Mail: Abo-BA@bads.de
Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Herausgebers.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Subscriptions only from publishers
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (BADS), Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
telephone (+ 49 40) 44 07 16, fax (+ 49 40) 410 76 16 , e-mail: Abo-BA@bads.de
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.

Druck: MOD Offsetdruck GmbH, Gewerbestraße 3, 23942 Dassow

Vol. 58 No. 2 · März 2021 · Jahrgang 2021

Blutalkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., BADS
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung 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. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)
Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat
Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)
Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
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 (München)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)
Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)
Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnes (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)
Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

T. Wagner, N. Mager
Einfluss regionaler Persönlichkeitsunterschiede auf Trinkmotive und Interventionsmaßnahmen bei Trunkenheitstätern 57

Dokumentation
Alkohol-Interlock-Systeme
DVR fordert die Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer 69
Alkohol-Interlock-Programme in der EU 76

Aus der Forschung
Dušek, L. & Traxier, C.: Learning from Law Enforcement. CESinfo Working Paper No. 8043. (König) 79
Lönnqvist, J.E., Ilmarinen, V.-J. & Leikas, S.: Not only assholes drive Mercedes. Besides disagreeable men, also conscientious people drive high-status cars. (König) 81

Zur Information
99. Internationale Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Iwersen-Bergmann) 84
Schweiz: Durchführung von Studien über den Cannabiskonsum zu Genusszwecken 89
59. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 29. Januar 2021 in Goslar 92

Fundstücke 93

Rechtsprechung
13. Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 28. Oktober 2020
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland 97
14. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 6. März 2021
– Unterbrechung der Verfolgungsverjährung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten 100
15. Schifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 9. November 2020
– Trunkenheitsfahrt i.S.d. § 316 StGB mit einem Sportboot 102
16. Landgericht Koblenz, Beschluss vom 16. Dezember 2020
– Entschädigungsanspruch wegen vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis 104
17. Landgericht Köln, Beschluss vom 9. Oktober 2020
– Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter 106

18. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 16. Februar 2021
– Darlegungserfordernisse eines medizinisch-psychologischen Gutachtens/
Nachweis Trennungsvermögen bei gelegentlichem Cannabiskonsum 107
19. Saarländisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 12. Februar 2021
– Fahreignung bei Cannabismedikation 109
20. Oberverwaltungsgericht Thüringen, Beschluss vom 15. Januar 2021
– MPU-Anordnung nach einmaliger Trunkenheitsfahrt mit
BAK < 1,6 Promille 111
21. Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 9. Dezember 2020
– Formelle Rechtswidrigkeit einer MPU-Anordnung/Zuwiderhandlung
i.S.d. § 13 S. 1 Nr. 2 b FeV/Nachtrunk 112
22. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 13. November 2020
– Anwendbarkeit des § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV auf Fahrradfahrer 116
23. Verwaltungsgericht Darmstadt, Beschluss vom 25. Februar 2021
– Anlassbezogenheit und Verhältnismäßigkeit einer MPU-Anordnung
nach § 14 FeV 118
24. Verwaltungsgericht Weimar, Beschluss vom 18. Januar 2021
– Beweislast für positive Feststellung der Ungeeignetheit des
Fahrerlaubnisinhabers 119

DEKRA e.V. Dresden

Thomas Wagner, Nicole Mager

Einfluss regionaler Persönlichkeitsunterschiede auf Trinkmotive und Interventionsmaßnahmen bei Trunkenheitstätern

Influence of regional personality differences on drinking motives and intervention measures among drunk driving offenders

1. Einleitung

Trunkenheitstäter stellen noch immer eine Hochrisikogruppe im Straßenverkehr dar: Viele Täter sind bereits vorbestraft [26], das Dunkelfeld mit unentdeckten Taten ist groß [11] und jedes Jahr müssen sich zig tausend Kraftfahrer einer Überprüfung ihrer Fahreignung stellen. Allein im Jahr 2019 entfielen 35.657 der knapp über 87.000 Fahreignungsbegutachtungen auf Alkoholfragestellungen, was einem Anteil von rd. 42 % aller Begutachtungsanordnungen entspricht [21]. Zur kontinuierlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit erscheint daher die Erforschung von Charakteristika dieser Tätergruppe nach wie vor wichtig. Diesbezügliche Studien fokussieren sich traditionell auf Persönlichkeitsunterschiede zwischen Trunkenheitstätern und Nicht-Tätern, so dass Unterschiede auf der Individualebene erfasst werden. Seit kurzem wird diese „klassische“ Herangehensweise nun um einen moderneren Ansatz ergänzt, der regionale Persönlichkeitsunterschiede mit geografisch begrenzten Mentalitätsmustern kombiniert. Dieses Konzept von „regionalen Persönlichkeitsunterschieden“ soll in der vorliegenden Arbeit auf ausgewählte Aspekte in Erleben und Verhalten bei Trunkenheitstätern angewandt werden.

2. Theoretischer Hintergrund

2.1 Individuelle Persönlichkeitsdispositionen

Alkoholauffällige Fahrer unterscheiden sich im Ergebnis internationaler und deutschsprachiger Studien, Übersichtsarbeiten und Meta-Analysen von unauffälligen Fahrern neben soziodemografischen sowie leistungsspezifischen Faktoren vor allem in Hinblick auf Persönlichkeitsmerkmale und subjektive Bewertungsdispositionen, die enger mit dem konkreten Verhalten verknüpft sind (z. B. [2, 5, 9, 19, 33, 39]. Persönlichkeitsdispositionen unterstützen gleichartiges Verhalten in verschiedenen Situationen (vgl. [20, 35, 41]) und tragen gleichsam zur Ausformung von Bewertungsdispositionen bei, darunter z. B. Einstellungen oder individuelle Beurteilungsleistungen. Zu Persönlichkeitsmerkmalen, die bei Trunkenheitstätern überzufällig häufig zu finden sind, gehören u. a. Trait-Impulsivität, mangelndes Durchsetzungsvermögen, „Sensation Seeking“, eine geringe Frustrationstoleranz, sowie die Überzeugung, dass eigene Handlungsergebnisse stärker von äußeren Umständen oder dem Zufall abhängen als von der eigenen Leistung. Als erklärungsstarker Prädiktor für Alkoholmissbrauch mit dem Kernsymptom der Alkoholgewöhnung (im Überblick z. B. bei [39]) konnte das Persönlichkeitsmerkmal Neurotizismus im Rahmen

mehrerer Studien gesichert werden. Aus diesen geht hervor, dass eine hohe Neurotizismus-Ausprägung mit der verminderten Fähigkeit zur adäquaten Bewältigung interner und externer Anforderungen einhergeht [22, 25, 37]. Dabei bedeutet ein hoher Neurotizismuswert keinesfalls, dass eine Person neurotisch ist, sondern sie beschreibt sich lediglich als empfindlicher gegenüber negativen und als unangenehm empfundenen Situationen oder Ereignissen und es mangelt ihr an einem „dicken Fell".

Okamura, Kosue, Khira und Fujita [28] konnten zeigen, dass sowohl Alkoholkonsummuster und Persönlichkeitsdispositionen als auch deliktspezifische Einstellungen und Verhaltensweisen innerhalb der Alkoholauffälligengruppe (N=219) variieren. Die Autoren berichten von fünf Syndromgruppen von alkoholauffälligen Fahrzeugführern, die sich hinsichtlich ihrer Konsummuster (z. B. aktuell exzessiver Alkoholkonsum versus eingeleitete Alkoholkarenz nach dem Delikt) sowie selbst zugeschriebener Selbstwirksamkeit in Bezug auf die Vermeidung zukünftiger Alkoholfahrten sowie zugeschriebener Erklärungsansätze zu den Deliktursachen unterscheiden.

Studien zu handlungsspezifischen Bewertungsdispositionen zeigen, dass Trunkenheitstäter eine alkoholaffine Trinkkultur attraktiv finden (vgl. [9, 34]), die Eigen- und Fremdgefährdung beim Fahren unter Alkoholeinfluss unrealistisch niedrig und persönlichen Kräfte zu optimistisch einschätzen (vgl. [9]), mit eher positiven Einstellungen gegenüber Alkohol und dem Fahren unter Alkoholeinfluss ausgestattet sind [13], sowie über eine verminderte Fähigkeit verfügen, eine gesetzeswidrige Blutalkoholkonzentration (BAK) selbst nach einem entsprechenden Training realistisch einschätzen zu können [38]. Unzureichendes Problemverständnis bezüglich eigener Trinkgewohnheiten, Unterschätzung körperlicher und psychischer Auswirkungen des Alkoholkonsums, unzureichende Regelakzeptanz sowie das Internalisieren sozialer Normen der Bezugsgruppe mit der Folge erheblicher Beeinflussbarkeit durch die „Peergroup" [8, 14, 39] sind weitere handlungsspezifische Bewertungsdispositionen, die typisch sind für Trunkenheitstäter.

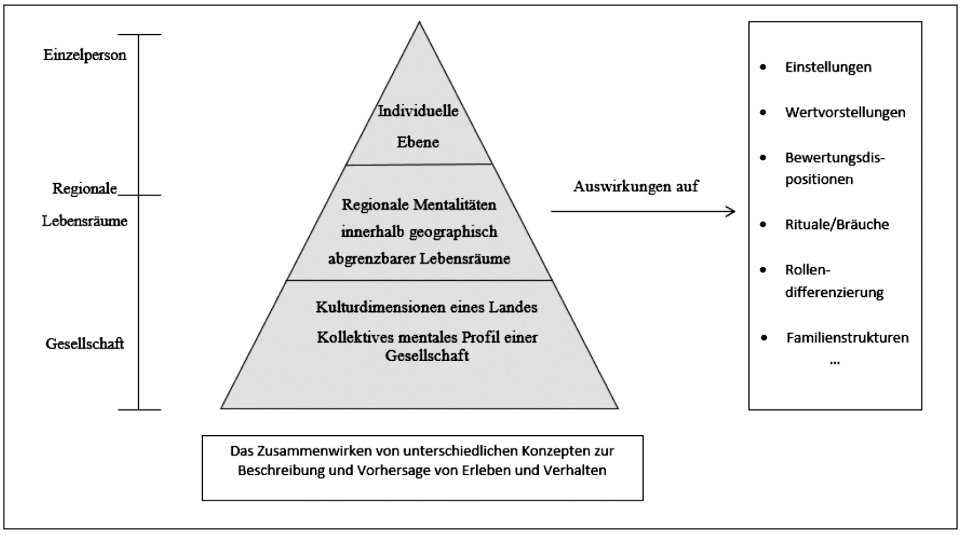

Abb. 1: Ein Modell zur „mentalen Programmierung" mit Auswirkungen auf Erleben und Verhalten.

2.2 Kulturelle Einflussgrößen

Persönlichkeitsmerkmale und verhaltensnahe Bewertungsdispositionen sind eingebettet in kulturelle Dimensionen, die als Persönlichkeitsprofil einer ganzen Gesellschaft oder eines Landes verstanden werden können. Kultur repräsentiert ein kollektives Programm – bestehend aus Werten sowie typischen Verhaltens- und Entscheidungsstilen und Regeln –, das unter den Mitgliedern einer ganzen Bevölkerung geteilt wird und von Bevölkerungsgruppe zu Bevölkerungsgruppe variiert [12]. Ein bekanntes Modell von Hofstede [12] unterscheidet vier Kulturdimensionen: Machtdistanz (Umgang mit sozialer Ungleichheit und dem Verhältnis zu Autoritäten), Individualismus vs. Kollektivismus (Beziehung zwischen Individuum und Gesellschaft), Unsicherheitsvermeidung (Umgang mit Konflikten und Unsicherheit) sowie Maskulinität vs. Femininität (Ausgestaltung der Geschlechterrollen). Deutschland zeichnet sich durch hohe Werte auf der Dimension Unsicherheitsvermeidung – z. B. erkennbar an einer sehr differenzierten Regelungsarchitektur mit vielen Gesetzen, Verordnungen, Auslegungshilfen usw. – sowie durch eine ausgeprägt individualistische Orientierung aus [12]. Dieser stark individualistische Charakter unserer Gesellschaft prägt gleichsam den Umgang mit Alkohol. So wird der Konsum hoher Trinkmengen hierzulande zur Privatsache deklariert, in die man sich nicht einmischen sollte und negatives Feedback aus der sozialen Bezugsgruppe bleibt weitgehend aus (vgl. [24]). Bei stark individualistisch geprägten Gesellschaften sind die Einflussmöglichkeiten der sozialen Bezugsgruppe auf regelkonformes Verhalten geringer im Vergleich zu kollektivistisch geprägten Gesellschaften. Dies konnten Assailly & Cestac [1] in einer vergleichenden Studie zwischen Südafrika (hoher Individualismus) und Vietnam (hoher Kollektivismus) zeigen.

2.3 Das Konzept der Regionalen Persönlichkeitsunterschiede

Das Konzept der Regionalen Persönlichkeitsunterschiede ist zwischen dem Individual- und dem Kulturansatz verankert, indem regionale Persönlichkeits- oder Mentalitätsunterschiede innerhalb größerer Lebensräume eines Landes betrachtet werden (vgl. hierzu Abbildung 1). In Abbildung 1 wird veranschaulicht, dass in die „mentalen Programme“ eines Menschen neben individueller Persönlichkeitsausformung auch kollektive Einflüsse, die einerseits auf nationalen Kulturdimensionen und andererseits auf regional beschränkten Mentalitätsmustern basieren, einfließen. Regionale Mentalitäten innerhalb geografisch abgrenzbarer Lebensräume kennzeichnen den Ansatz der geographischen Persönlichkeitspsychologie. Die Profile werden als „psychologische Landkarten“ auf dem Niveau von Raumordnungsregionen ausgewiesen. Einer Tradition aus den USA und Großbritannien folgend, publizierten Obschonka, Wyrwich, Fritsch, Gosling, Rentfrow und Potter [27] im Herbst 2019 eine umfangreiche bundesdeutsche Studie, an der etwa 73.000 Personen zwischen 20 und 64 Jahren teilnahmen, indem sie einen Online-Persönlichkeitsfragebogen, das Big Five Inventory (BFI, [16]), bearbeiteten. Dieses Fragebogeninstrument erfasst folgende Persönlichkeitsfaktoren mittels 44 Items und fünfstufiger Likertskala (in Klammern werden typische Eigenschaften genannt):

- Offenheit für neue Erfahrungen, (aufgeschlossen, neugierig, interessiert an Ästhetischem, Vorliebe für Neues, Abwechslung und Diversität),
- Gewissenhaftigkeit (Kompetenz, Ordnungsliebe, Selbstdisziplin, Besonnenheit)
- Extraversion (aktiv, energisch, dominant, enthusiastisch, abenteuerlustig)
- Verträglichkeit (mitfühlend, nett, vertrauensvoll, hilfsbereit, kooperativ, nachsichtig)
- Neurotizismus (Nervosität, Reizbarkeit, Ängstlichkeit, stressanfällig, unzufrieden).

Mit der so erstellten „Persönlichkeitslandkarte“ belegten die Forscher, dass regionale Persönlichkeitsunterschiede in Deutschland existieren. Die Autoren fanden Hinweise für die empirische Validität einiger Stereotype wie des unterkühlten Norddeutschen, des gemütlichen Süddeutschen oder den aufgeschlossenen Großstädter, aber auch systematische Migrationsmuster. Ein klares Ergebnis ergab sich im Bereich Neurotizismus: Die Autoren konnten hier eine „Zweiteilung“ Deutschlands entlang einer imaginären Linie zwischen Köln und München ausmachen, die überraschend klar der historischen Limes-Linie entspricht, mit niedrigeren Neurotizismuswerten südlich des Limes. Menschen in Regionen südlich dieser Linie beschrieben sich folglich als weniger neurotisch als Regionen nördlich dieser Linie. Zudem wurden auch Stadt-Land-Vergleiche durchgeführt. Für städtische Regionen zeigten sich höhere Werte in den Bereichen Extraversion und Offenheit für neue Erfahrungen als für ländliche Regionen. Diese (städtische) Persönlichkeitsstruktur deckt sich mit dem Konzept der „Happy Personality“ [6]. Dieser „fröhliche Persönlichkeitstyp“ beschreibt sich als gesellig, aufgeschlossen für neue Ideen und Erfahrungen und berichtet über eine ausgeprägte Lebenszufriedenheit sowie subjektives Wohlbefinden. Es fanden sich zudem plausible Zusammenhänge zwischen regionalen Persönlichkeitsunterschieden und soziokulturellen und ökonomischen Indikatoren (vgl. [10]). So hängt eine niedrige Belastbarkeit in einer Region mit deren Wirtschaftskraft zusammen, wobei die Korrelationsrichtung unklar ist [10].

3. Untersuchungsdesign

Den Implikationen aus der Studie von Obschonka und Kollegen [27] folgend, soll mit der vorliegenden Arbeit anhand einer Sekundäranalyse die Frage geklärt werden, inwiefern die Zugehörigkeit eines Trunkenheitstäters zu einem regionalen Lebensraum und der damit assoziierten Mentalität Einfluss nimmt auf Trinkmotive, die im Vorfeld einer Trunkenheitsfahrt wirksam sind, und auf die Inanspruchnahme von Interventionsmaßnahmen nach einer Trunkenheitsfahrt. Die regional begrenzten Lebensräume als „soziale Habitate“ mit spezifisch ausgeprägten Persönlichkeitsmerkmalen bilden dabei die unabhängige Variable.

Da mehrere Studien darauf hindeuten, dass die Bereiche Neurotizismus und Offenheit für neue Erfahrungen verglichen mit den anderen drei Faktoren der Big Five systematische regionale Verteilungsmuster aufweisen, wird der Fokus dieser Arbeit auf diese Aspekte gerichtet (vgl. [17], [43]). Obschonka et al. [27] fanden in ihrer Studie ein systematisches regionales Muster von Neurotizismus, ablesbar an höheren Neurotizismuswerten für den Norden der Bundesrepublik. Dies leitet über zu der Erwartung, dass belastungsbezogenes Alkoholkonsumverhalten in nördlichen Regionen jenseits der Linie Köln/München stärker als im Süden der Bundesrepublik ausgeprägt sein dürfte (Neurotizismus-Hypothese).

Eine zweiter wesentlicher Untersuchungsbefund der Autoren war die Beobachtung eines Stadt-Land-Gefälles bezüglich des Faktors Offenheit für neue Erfahrungen. Demnach weisen Personen, die in der Stadt leben, höhere Werte in diesem Bereich auf und beschreiben sich als extravertierter. Dieses Bild des „weltoffenen Städters“ deckt sich auch mit der Theorie der „Happy Personality“ [6]. Erwartet wird daher, dass Alkoholtäter aus urbanen Regionen häufiger Interventionsmaßnahmen in Anspruch nehmen als Alkoholtäter, die der Landbevölkerung angehören und sich als eher konservativ beschreiben (Offenheits-Hypothese).

Die Sekundäranalyse greift auf bereits in der Fachzeitschrift Blutalkohol publizierte Datensätze zurück [39, 40]. Jede der beiden o. g. Fragestellungen wird einem Datensatz zugeordnet, wobei bei der Überprüfung der Neurotizismus-Hypothese Falldaten von Behörden in Berlin und Brandenburg jenen aus Bayern und Baden-Württemberg gegenübergestellt werden. Es wurden folgende Variablen für die hier vorliegende Studie ausgewählt: Lokaler Standort der Fahrerlaubnisbehörde, durchschnittliche Menge Alkohol an Trinktagen (in Gramm) beim Trunkenheitstäter, typische Trinkmotive mit den Kategorien Stimmungsmodulation (Anhebung, Enthemmung), Bewältigung von Belastungen, vorwiegend gruppenabhängiges Trinken, regelmäßiges, habitualisiertes Trinken und Rauschtrinken. Der Datensatz umfasste nach Bereinigung unbrauchbarer Fälle N=485 Datensätze. Zur Überprüfung der Neurotizismus-Hypothese wurden die Häufigkeiten (Anzahl und Prozentwerte) des Trinkmotivs „Bewältigung von Belastungen" in Abhängigkeit des Behördenstandorts (Norden vs. Süden) verglichen und ggf. beobachtete Unterschiede auf statistische Signifikanz geprüft.

Auch der Datensatz zur Überprüfung der Offenheits-Hypothese musste zunächst für die Analyse vorbereitet werden. In die Analyse zur Überprüfung der Offenheits-Hypothese gingen die Daten von N=840 Fälle mit ein. Die Behördenstandorte wurden in „Stadt" und „Land" eingeteilt, wobei die Klassifikation des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung [23], die insgesamt 92 Raumordnungsregionen (ROR) in Deutschland anhand deren räumlichen Verdichtungsgrad unterteilt, zum Einsatz kam. Bei dieser Einteilung wird zwischen (1) Agglomerationsraum (Oberzentrum über 300.000 Einwohner oder Dichte um 300 Einwohner/km²), (2) Verdichtetem Raum (Dichte größer als 150 Einwohner/km² oder Oberzentrum über 100.000 Einwohner bei einer Mindestdichte von 100 Einwohner/km²) und (3) Ländlichem Raum (Dichte über 150 Einwohner/km² und ohne Oberzentrum über 100.000 Einwohner; mit Oberzentrum über 100.000 Einwohner und Dichte unter 100 Einwohner/km²) unterschieden (BBSR, 2016; [23]). In der folgenden Analyse wurden Agglomerationsräume und verdichtete Räume als urbane Räume („Stadt") zusammengefasst und anschließend mit ländlichen Räumen („Land") verglichen. Es wurden folgende Variablen in die Analyse einbezogen: Lokaler Standort der Fahrerlaubnisbehörde, diagnostische Hypothesen und Inanspruchnahme einer Intervention. Zur Überprüfung der Offenheits-Hypothese wurden die Häufigkeiten (Anzahl und Prozentwerte) der Inanspruchnahme einer Intervention in Abhängigkeit des Behördenstandorts (Stadt vs. Land) verglichen und ggf. beobachtete Unterschiede auf statistische Signifikanz geprüft.

4. Ergebnisse

Die Auswertung der beiden Datensätze erfolgte mit der Software SPSS Statistics von IBM Corp. [15]. Die Ergebnisse werden zunächst für die Überprüfung der Neurotizismus-Hypothese berichtet, danach für die Offenheits-Hypothese. Neben deskriptiven Maßen zu Prävalenzraten werden Kreuztabellen mit Hilfe von Chi-Quadrat-Tests auf Signifikanz geprüft. Zur Erleichterung der Interpretation werden weitere Daten hinzugezogen.

4.1 Neurotizismus-Hypothese

Zunächst lohnt ein Blick auf die Prävalenzraten. Von N=452 angegebenen Trinkmotiven wurde am häufigsten die Bewältigung von Belastungen genannt (40,2 %), gefolgt von 26,2 % für regelmäßiges habitualisiertes Trinken und Rauschtrinken. In weiteren 17,3 %

aller Fälle wurde als Trinkmotiv das vorwiegend gruppenabhängige Trinken angegeben. Das Motiv der Stimmungsmodulation wurde am seltensten genannt (9,5 %). Hinsichtlich der gutachterlichen Hypothesenvergabe (N=485) zeigt sich, dass am häufigsten die Hypothese A3 vergeben wurde (73,4 %), gefolgt von Hypothese A2 mit 22,9 % . Die Hypothese A1 wurde lediglich in 3,7 % der Fälle als zutreffend bestätigt. Die Verteilung der Behördenstandorte war annähernd gleich: im „Norden“ 49,5 % und im „Süden“ 50,5 %.

In Tabelle 1 wird ersichtlich, dass im Norden mit einer Quote von rund 63 % häufiger das Trinkmotiv der Belastungsbewältigung genannt wurde, während dieses Verhältnis im Süden eher ausgeglichen ist. Der Chi-Quadrat-Test nach Pearson ergab einen signifikanten Gruppenunterschied (χ^2 (1, N=452)=6.36, p=.012). Zur Berechnung der Stärke dieses Zusammenhangs wurde darüber hinaus der Phi-Koeffizient berechnet. Dieser beträgt φ=-.119 (p=.012) und kann damit als geringer statistischer Zusammenhang interpretiert werden.

Um zusätzliche Erkenntnisse über die Verteilung aller Trinkmotive und mögliche Unterschiede zwischen Norden und Süden zu gewinnen, wurden die Trinkmotive umkodiert und hinsichtlich ihrer funktionalen Bedeutung für die Kontrollkompetenz im Konsumverhalten neu skaliert [vgl. 8]. Dabei wurden folgende Kategorien gebildet, wobei die Kategorie A das Polende mit der höchsten und die Kategorie D/E das Polende mit der niedrigsten Kontrollkompetenz bildet: Kategorie A=Stimmungsmodulation (Anhebung, Enthemmung) über C=vorwiegend gruppenabhängiges Trinken und B=Bewältigung von Belastungen bis D/E=regelmäßiges habitualisiertes Trinken und Rauschtrinken. Dabei wurde das Trinkmotiv Rauschtrinken dem Trinkmotiv „regelmäßiges habitualisiertes Trinken“ zugeordnet, da beide einem ähnlich problematischen Trinkmuster am Ende des Kontinuums entsprechen. Hierbei zeigte sich erneut, dass im Norden wiederum häufiger das Trinkmotiv der Belastungsbewältigung angegeben wurde (in 50 % aller Fälle) als dies im Süden der Fall war (mit nur 37 % aller Fälle). Wie in Tabelle 2 zu sehen ist, war im Süden hingegen das gruppenabhängige Trinken stärker vertreten. Der Chi-Quadrat-Test nach Pearson ergab auch hier ein signifikantes Ergebnis (χ^2 (3, N=452)=21.77, p < .001). Der Effekt entspricht einem kleinen bis mittleren Zusammenhang (Cramers V=.219, p < .001) Die Trinkmotive unterscheiden sich demnach zwischen Norden und Süden.

Behördenstandort		Trinkmotiv		Gesamt
		Bewältigung von Belastungen	Anderes Trinkmotiv	
Norden	Absolut	134	80	214
	%	62,6 %	37,4 %	100 %
Süden	Absolut	121	117	238
	%	50,8 %	49,2 %	100 %
Gesamt	Absolut	255	197	452
	%	56,4 %	43,6 %	100 %

Tab. 1: Häufigkeitsvergleich des Trinkmotivs „Bewältigung von Belastungen“ in Abhängigkeit vom Behördenstandort.
Anmerkung: Behördenstandorte im Norden sind durch höhere Neurotizismuswerte gekennzeichnet.

Behördenstandort		Trinkmotiv Skala				Gesamt
		A	C	B	D/E	
Norden	Absolut	28	23	107	56	214
	%	13,1 %	10,7 %	50 %	26,2 %	100 %
Süden	Absolut	18	61	88	71	238
	%	7,6 %	25,6 %	37 %	29,8 %	100 %
Gesamt	Absolut	46	84	195	127	452
	%	10,2 %	18,6 %	43,1 %	28,1 %	100 %

Anmerkung: A = Stimmungsmodulation (Anhebung, Enthemmung), C = vorwiegend gruppenabhängiges Trinken, B = Bewältigung von Belastungen, D/E = regelmäßiges habitualisiertes Trinken und Rauschtrinken.

Tab. 2: Häufigkeitsvergleich für verschiedene Trinkmotive in Abhängigkeit vom Behördenstandort, geordnet von A nach D/E entsprechend abnehmender Kontrollfähigkeit.

Im Norden wurde prozentual häufiger die A3-Hypothese vergeben, im Süden hingegen die A2-Hypothese. Der Gruppenunterschied wurde statistisch signifikant (χ^2 (2, N=485) =30.77, $p < .001$).

Zusätzlich wurden die durchschnittlichen alkoholischen Trinkmengen an Trinktagen beider Gruppen verglichen, wobei kein Gruppenunterschied (in Gramm Alkohol) zwischen Alkoholtätern nördlich der Neurotizismus-Linie (M=95.2, SD=59, N=230) und südlich dieser Linie (M=86.7, SD=59.1, N=236) gefunden wurde (t (464)=1.56, p=.121).

4.2 Offenheits-Hypothese

Auch hier beginnt die Ergebnisdarstellung mit Prävalenzraten: Bezüglich der Vorbereitungsmaßnahmen auf eine MPU (N=838) ist auffällig, dass fast ein Viertel der Probanden (22,1 %) unvorbereitet zur Untersuchung kam. Hinsichtlich der gutachterlichen Hypothesenvergabe zeigt sich, dass am häufigsten die Hypothese A3 (44 %), welche eine Alkoholgefährdung kennzeichnet, vergeben wurde. Anschließend folgte die Vergabe der Hypothese A2 (27,4 %), also der abstinenzpflichtige Alkoholmissbrauch, und schließlich die Vergabe der Hypothese A1 (14,5 %), der Alkoholabhängigkeit. Die Hypothese H0, also die Nichtverwertbarkeit der Untersuchungsergebnisse während der MPU, wurde in 14,1 % aller Fälle vergeben. Mit Blick auf die Standortverteilung (Stadt vs. Land) fällt auf, dass die urbanen Regionen mit 793 Fällen (81,1 %) im Gegensatz zu ländlichen Regionen mit 185 Fällen (18,9 %) häufiger vertreten waren (wobei hier auch H0-Fallkonstalltionen eingeschlossen sind).

Anhand der Kreuztabelle (siehe Tabelle 3) wird ersichtlich, dass sich Alkoholtäter in der Stadt etwas häufiger auf die MPU vorbereiteten als Alkoholtäter auf dem Land. Die Vorbereitungsquote liegt im urbanen Bereich um knapp 10 % über jener in ländlichen Regionen. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant (χ^2 (1, N=838)=6.12, p=.013) bei geringer Effektstärke (φ=-.085, p=.013). Weiterhin kann hervorgehoben werden, dass sich die Vergabe der gutachterlichen Hypothese H0 zwischen Stadt und Land nicht unterscheidet [χ^2 (1, N=978)=0.07, p=.796].

Behördenstandort		Vorbereitung		Gesamt
		Vorbereitung	Keine Vorbereitung	
Stadt	Absolut	540	138	678
	%	79,6 %	20,4 %	100 %
Land	Absolut	113	47	160
	%	70,6 %	29,4 %	100 %
Gesamt	Absolut	653	185	838
	%	77,9 %	22,1 %	100 %

Tab. 3: Häufigkeitsvergleich zwischen Behördenstandort und Inanspruchnahme einer Intervention.

5. Diskussion und Kritik

Die vorliegende Studie liefert deskriptive Ergebnisse und statistische Tests zum potenziellen Einfluss regionaler Persönlichkeitsunterschiede auf Erleben und Verhalten bei Trunkenheitstätern. Gleichwohl fallen die Effekte eher niedrig aus und das Wirkungsgefüge darf keinesfalls monokausal interpretiert werden. Nachfolgend sollen die Ergebnisse differenziert und kritisch diskutiert werden.

In der Studie konnte gezeigt werden, dass belastungsbezogene Trinkmotive generell vorherrschend sind und im Norden der Republik, wo auch das Neurotizismus-Niveau höher liegt, häufiger im Begutachtungsverfahren genannt wurden als im Süden [27]. Allgemein ist belastungsbezogenes funktionales Trinken in Norddeutschland stärker verbreitet, nicht nur bei Trunkenheitstätern (vgl. [3]). Neurotizismus korreliert negativ mit dem Wohlbefinden und der Gesundheit in einer Region [31] und beschreibt, wie emotional robust oder empfindsam Menschen auf Belastungen reagieren, sodass innerhalb einer Region mit höherem Neurotizismus-Niveau auch die Wahrscheinlichkeit für belastungsbezogene Trinkmotive einhergeht [5, 36]. Die Funktionalität des verstärkten Alkoholkonsums besteht darin, die Belastungen als Folge von körperlichen, psychischen oder sozialen Problemen ein wenig abzumildern und sich durch den Alkohol Linderung zu verschaffen. Dies wird in der Lerntheorie auch als negative Verstärkung bezeichnet: Ein Verhalten (Alkoholkonsum) wird in der Folge häufiger gezeigt, wenn in der Folge dieses Verhalten etwas Unangenehmes aufhört oder leichter erträglich wird. Neurotizismus oder die in einschlägigen Studien oft verwendete Begrifflichkeit einer unzureichenden emotionalen Stabilität stellt bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern einen generellen Risikofaktor dar [18, 30], erhöht sowohl die Vulnerabilität für Trunkenheit im Verkehr (im Überblick siehe [5]) als auch die Rückfallgefahr bei Trunkenheitstätern [42] und hat sich in diversen Studien als relevanter Prädiktor für missbräuchliches Alkoholkonsumverhalten erwiesen [22, 25, 37].

Allerdings wurde kein Unterschied bezüglich episodischer Trinkmengen zwischen Norden und Süden gefunden, was daran liegen könnte, dass der Anteil an Risikokonsumenten in Brandenburg eher untypisch für den Norden der Republik ist und lediglich bei ca. 9 % liegt [7]. Es zeigte sich, dass die Hypothese des schweren Alkoholmissbrauchs (Hypothese A2) häufig im Süden vergeben wurde, seltener jedoch im Norden, wo die A3-Hypothese verbreiteter ist. Sieht man von der durch die Beurteilungskriterien abgesicherten Option einer freiwilligen Selbstverpflichtung zum Alkoholverzicht unter der Hypothese A2

(V24 Seite 137: „Der Klient selbst hält einen Alkoholverzicht für erforderlich und hält ihn zum Zeitpunkt der Untersuchung bereits ein“; [8]) ab, liegt eine mögliche Erklärung darin begründet, dass Extraversion mit den Komponenten Sensation Seeking und Spontanität sowie das Merkmal Verträglichkeit die Fortsetzung missbräuchlichen Trinkverhaltens bis in das Stadium unzureichender Kontrollfähigkeit aufrecht erhalten könnte. Für diese Argumentation gibt es längsschnittliche Belege ([37]; [5]). Extraversion ist in Bayern und Baden-Württemberg stärker ausgeprägt und dieses Persönlichkeitsmerkmal sagt generell sowohl die Häufigkeit selbstschädigender Handlungen als auch den Schweregrad der Alkoholkonsumstörung voraus sowie das Bedürfnis nach wiederholt gesundheitsschädlichem Verhalten [29].

Als zweites Hauptergebnis wurde gefunden, dass sich Alkoholtäter in Städten häufiger auf die MPU vorbereiten als Alkoholtäter auf dem Land, was dem Stereotyp des „aufgeschlossenen Großstädters“ entspricht [27]). Dieses Resultat stützt die Implikationen aus anderen Studien mit Korrelationen zwischen Offenheit für neue Erfahrungen und Neugier, unkonventionellen Denkweisen und liberalen Einstellungen sowie der Aufgeschlossenheit für Unterstützungsangebote [32]. Allerdings muss die Inanspruchnahme einer fahreignungsfördernden Intervention als multifaktorielles Phänomen angesehen werden, an dem auch andere Einflussgrößen beteiligt sind, darunter beispielsweise die lokale Verfügbarkeit eines qualitativ hochwertigen Beratungsangebotes, kundenfreundliche Servicezeiten, gute Erreichbarkeit der Einrichtung oder das Informationsangebot der Fahrerlaubnisbehörden.

6. Kritik und Limitationen

Abschließend sollen noch einige methodische Einschränkungen der vorliegenden Studie beleuchtet werden. Wie jede retrospektive Datensammlung weist auch diese Studie keine experimentelle Manipulation auf. Auf der anderen Seite besitzt die Studie eine hohe externe Validität, da beide Stichproben auf echte Begutachtungsfälle zurückgreifen. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Repräsentativität der Datensätze für die Gesamtpopulation, denn es ist empirisch bislang nicht gesichert, dass die Werteverteilung aus der Studie von Obschonka et al. [27] auch auf die Subpopulation der Trunkenheitstäter übertragbar ist. Trotz aufwendiger Vorverarbeitung der Datensätze im Rahmen der vorliegenden Studie konnten potenzielle Fehlerquellen nicht per se vermieden werden. Beispielsweise enthielten die Daten keinerlei Angaben über den tatsächlichen Wohnort oder mögliche vergangene Migrationsmuster (z. B. Umzug) der Täter, sondern lediglich den Behördenstandort. Da Klienten die Begutachtungsstelle bundesweit frei wählen können, konnte dieser Effekt nicht kontrolliert werden. Allerdings darf man aufgrund gutachterlicher Erfahrungen vermuten, dass nur ein geringer Anteil an Klienten (schätzungsweise etwa 10 %) die Begutachtung nicht in der Nähe ihres Hauptwohnsitzes absolviert und sich falsche Zuordnungen in Anbetracht der hohen Fallzahl gegenseitig ausmitteln. Ein weiterer Schwachpunkt betrifft die Methodik der Sekundäranalyse, denn es liegen keine individuellen Skalenwerte der Probanden zu den Dimensionen Neurotizismus und Offenheit vor, sodass diese regionalen Persönlichkeitsunterschiede lediglich begründet angenommen werden. Andererseits vermeidet man durch unabhängige Datensätze auch gemeinsame Methodenvarianz und den verzerrenden Einfluss durch sozial erwünschtes Antwortverhalten. Ein anderer Gesichtspunkt betrifft die Validität der Studie von Obschonka et al. [27], bei der Selbstselektionseffekte (vgl. hierzu [4]) nicht ausgeschlossen werden können. Die Studie wurde

online durchgeführt, sie folgte keinem vorher festgelegten Quotenplan, Einflussvariablen wie Alter, Bildungsniveau oder digitale Interessen und Kompetenzen, aber auch Antworttendenzen, wurden nicht systematisch kontrolliert. Diese Kontextbedingungen reduzieren die Repräsentativität der Erhebung.

Trotz dieser methodischen Einschränkungen konnten plausible und statistisch signifikante Effekte, die mit dem Theorierahmen im Einklang stehen, beobachtet werden. Daher bleibt festzuhalten: Das Forschungsgebiet der Geographischen Psychologie ist ein sehr neues Feld, welches gerade auch in den Anwendungsbereichen weitergehender Untersuchung bedarf, wozu Obschonka et al. [27] explizit anregen.

Zusammenfassung

In der vorliegenden Arbeit wurde mit Hilfe einer Sekundäranalyse bestehender Datensätze, die auf Auswertungen von Handakten bei Trunkenheitstätern aus den Archiven verschiedener Begutachtungsstellen für Fahreignung beruhen, der Einfluss von regionalen Persönlichkeitsunterschieden auf ausgewählte Aspekte des Erlebens und Verhaltens überprüft. Dabei wird postuliert, dass Alkoholtäter im Norden aufgrund stärker ausgeprägter Neurotizismus-Neigung häufiger belastungsbezogene Trinkmotive berichten im Vergleich zum Süden Deutschlands mit niedrigeren Neurotizismuswerten unterhalb einer gedachten Linie zwischen Köln und München. Diese Erwartung konnte mit signifikantem Ergebnis betätigt werden. Darüber hinaus konnte gezeigt werden, dass sich Alkoholtäter in Städten häufiger auf die MPU vorbereiten als Alkoholtäter auf dem Land, was aufgrund höherer Werte im Bereich Offenheit für neue Erfahrungen innerhalb der urbanen Bevölkerung erwartet wurde. Die Ergebnisse entsprechen dem Stereotyp des „aufgeschlossenen Großstädters“. Hierbei müssen jedoch qualitative und quantitative Unterschiede von Vorbereitungseinrichtungen in der Stadt und auf dem Land beachtet werden.

Schlüsselwörter

Trunkenheitsfahrer – Medizinisch-Psychologische Untersuchung – Fahreignung – Regionale Persönlichkeitsunterschiede – geographische Psychologie – Kraftfahrer Rehabilitation

Abstract

In the present study, the influence of regional personality differences on selected aspects of experience and behaviour among drunk drivers in Germany was examined by means of a secondary analysis of existing data sets based on evaluations of hand files collected from various Fitness-To-Drive-Assessment-Centres. According to a theory of regional different personality patterns it was postulated that alcohol offenders in the northern part of Germany develop more often stress-related drinking motives due to a stronger tendency to neuroticism compared to the South of Germany with lower neuroticism values below an imaginary geographical line between Cologne and Munich. This expectation was confirmed with significant results. Furthermore, it could be shown that alcohol offenders in cities prepare more often for the Fitness-To-Drive-Assessment than do alcohol offenders in rural areas, which was expected due to higher values in the personality scale called openness to new experiences within the urban population. The results were discussed in a differentiated and method-critical manner.

Keywords

drunk drivers – fitness to drive – driver improvement – regional personality differences – geographical psychology – driver assessment

Literatur

[1] Assailly J-P, Cestac J (2018) Drunk driving prevention and cultural influences: the SAFE ROADS 4 YOUTH (SR4Y) project. Transactions on Transport Sciences (ToTS) 9, Issue 2: 35–41.
[2] Beadnell B, Crisafulli M A, Stafford P A, Rosengren D B, DiClemente C C (2015) Operating under the influence: Three year recidivism rates for motivation-enhancingversus standard care programs. Accident; analysis and prevention 80: 48–56.
[3] Belitz-Weihmann E, Metzler P (1997) Fragebogen zum Funktionalen Trinken – FFT. Hogrefe, Göttingen.

[4] Bohler K F, Hildenbrand B (2006) Nord – Süd. In: Lessenich S, Nullmeier F (Hrsg.) Deutschland – eine gespaltene Gesellschaft. Campus, Frankfurt, New York, S. 234–255.
[5] Cavaiola A, Wuth C (2002) Assessment and treatment of the DWI offender. New York, Haworth Press.
[6] DeNeve K M, Cooper H (1998) The happy personality: a meta-analysis of 137 personality traits and subjective well-being. Psychological bulletin 124: 197–229.
[7] Deutsches Krebsforschungszentrum (2017) Alkoholatlas Deutschland 2017, 1. Auflage.
[8] DGVP & DGVM (2013) Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien, 3. Aufl. Kirschbaum Verlag, Bonn.
[9] Dunaway K, Will K E, Sabo C S, Porter E P (2011) Alcohol-impaired driving. In: Porter B E (Hrsg.) Handbook of Traffic Psychology, 1. Aufl. Elsevier/Academic Press, Amsterdam, S. 231–248.
[10] Fritsch M, Obschonka M, Wyrwich M, Gosling S D, Rentfrow P J, Potter J (2018) Regionale Unterschiede der Verteilung von Personen mit unternehmerischem Persönlichkeitsprofil in Deutschland – ein Überblick. Raumforschung und Raumordnung 76: 65–81.
[11] Haffner H T (1993) Alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer. TÜV Rheinland, Köln.
[12] Hofstede G (2001) Culture‘s consequences. Comparing values, behaviors, institutions, and organizations across nations, 2. Aufl. Sage Publ, Thousand Oaks, Calif.
[13] Houwer J de, Bruycker E de (2007) The identification-EAST as a valid measure of implicit attitudes toward alcohol-related stimuli. Journal of behavior therapy and experimental psychiatry 38: 133–143.
[14] Hutter M, Braun E, Bukasa B, Ponocny-Seliger E, Schermann W, Wenninger U (2000) TAAK. Testverfahren für alkoholauffällige Kraftfahrer. Testhandbuch, Kurzfassung. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.
[15] IBM Corp (2013) IBM SPSS Statistics for Windows. IBM Corp, Armonk, New York.
[16] John O P, Srivastava S (1999) The Big-Five trait taxonomy: History, measurement, and theoretical perspectives. In: Pervin L A, John O P (Hrsg.) Handbook of personality: Theory and Research, 2. Aufl. Guilford Press, New York, S. 102–138.
[17] Jokela M, Bleidorn W, Lamb M E, Gosling S D, Rentfrow P J (2015) Geographically varying associations between personality and life satisfaction in the London metropolitan area. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America 112: 725–730.
[18] Jovanović D, Lipovac K, Stanojević P, Stanojević D (2011) The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 14: 43–53.
[19] Kacena S, Knessl G, Risser R, Schützhofer B (2014) Die Verkehrspsychologische Nachschulung – Eine Erfolgsgeschichte. Factum Chaloupka & Risser OG, Wien.
[20] Kanfer R (1992) Work motivation: New directions in theory and research. In: Cooper C L, Robertson I T (Hrsg.) International review of industrial and organizational psychology. Wiley, Chichester, S. 1–54.
[21] Klipp S (2020) Begutachtung der Fahreignung 2019, BASt Bergisch-Gladbach (unveröffentlichter Bericht zur MPU Statistik 2019).
[22] Kotov R, Gamez W, Schmidt F, Watson D (2010) Linking „big“ personality traits to anxiety, depressive, and substance use disorders: a meta-analysis. Psychological bulletin 136: 768–821.
[23] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2016) Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen.
[24] Lindenmeyer J (2005) Lieber schlau als blau (7. Auflage) Beltz, Weinheim.
[25] Malouff J M, Thorsteinsson E B, Rooke S E, Schutte N S (2007) Alcohol involvement and the Five-Factor model of personality: a meta-analysis. Journal of drug education 37: 277–294.
[26] Moser L (1986) Kriminalität und Verkehrssicherheit. Blutalkohol 20: 465–469.
[27] Obschonka M, Wyrwich M, Fritsch M, Gosling S D, Rentfrow P J, Potter J (2019) Von unterkühlten Norddeutschen, gemütlichen Süddeutschen und aufgeschlossenen Großstädtern: Regionale Persönlichkeitsunterschiede in Deutschland. Psychologische Rundschau 70: 173–194.
[28] Okamura K, Kosuge R, Kihira M, Fujita G (2014) Typology of driving-under-the-influence (DUI) offenders revisited: Inclusion of DUI-specific attitudes. Addictive behaviors 39: 1779–1783.
[29] Pearson C M, Guller L, Birkley E L, Smith G T (2012) Multiple personality dispositions to engage in rash, impulsive action. In: Cyders M A (Hrsg.) Psychology research progress. Psychology of impulsivity. Nova Science Publishers, New York, S. 1–20.
[30] Raithel J, Widmer A (2012) Deviantes Verkehrsverhalten. Grundlagen, Diagnostik und verkehrspsychologische Therapie. Hogrefe, Göttingen.
[31] Rentfrow P J (2014) Geographical differences in personality. In: Rentfrow P J, Brodin T (Hrsg.) Geographical psychology. Exploring the interaction of environment and behavior, First edition. American Psychological Association, Washington, District of Columbia, S. 115–137.
[32] Rentfrow P J, Jokela M, Lamb M E (2015) Regional personality differences in Great Britain. PloS one 10: e0122245.
[33] Shinar D (2017) Personality and Aggressive Driving. In: Shinar D (Hrsg.) Traffic Safety and Human Behavior. Second Edition, 2nd ed. Emerald Publishing Limited, Bingley, S. 459–511.

[34] Shinar D (Hrsg.) (2017) Traffic Safety and Human Behavior. Second Edition, 2nd ed. Emerald Publishing Limited, Bingley.
[35] Sümer N (2003) Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. Accident Analysis & Prevention 35: 949–964.
[36] Tragesser S L, Sher K J, Trull T J, Park A (2007) Personality disorder symptoms, drinking motives, and alcohol use and consequences: cross-sectional and prospective mediation. Experimental and clinical psychopharmacology 15 (3): 282–292.
[37] Turiano N A, Pitzer L, Armour C, Karlamangla A, Ryff C D, Mroczek D K (2012) Personality trait level and change as predictors of health outcomes: findings from a national study of Americans (MIDUS). The journals of gerontology. Series B, Psychological sciences and social sciences 67: 4–12.
[38] Verster J C, Roth T (2012) Drivers can poorly predict their own driving impairment: a comparison between measurements of subjective and objective driving quality. Psychopharmacology 219: 775–781.
[39] Wagner T, DeVol D M, Wegner L, Rethfeld I (2017) Trunkenheitsfahrer – Schon ab 1,1 Promille ein Risiko? Blutalkohol 54: 77–105.
[40] Wagner T, Pirke T, Brieler P (2019) Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU. Ein Vergleich zwischen Berufsgruppen (Verkehrspsychologen, Suchtberater und Sonstige). Blutalkohol 56: 1–16.
[41] Wagner T, Strohbeck-Kühner P, Koehl F (2018) Straftaten und Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften. Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. In: Schubert W, Huetten M, Reimann C, Graw M, Schneider W, Stephan E (Hrsg.) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Kommentar, Überarbeitete und erweiterte 3. Aufl. Kirschbaum Verlag, Bonn, S. 340–376.
[42] Welzel U (1976) Die Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern: eine Bewährungkontrolle von Fahrereignungsgutachten. In: Der Mensch im Verkehr e.V. (Hrsg.) Faktor Mensch im Verkehr, Heft 25. Tetzlaff, Darmstadt.
[43] Wood D, Rogers K H (2011) Regional differences in personality exist, but how do we get to them? The case of conscientiousness. The American psychologist 66: 917–918.

Anschrift für die Verfasser
Dr. Thomas Wagner
DEKRA e.V. Dresden
c/o DEKRA Technologie Center
Senftenberger Straße 30
01998 Klettwitz
E-Mail: thomas.wagner@dekra.com

Dokumentation

Alkohol-Interlock-Systeme

DVR fordert die Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrende[*])

Beschluss

1. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt als primärpräventive Maßnahme ausdrücklich den freiwilligen Einbau von sogenannten Alkohol-Interlock-Systemen, um die Zahl der Alkoholunfälle zu verringern. Hierfür müssen Anreizsysteme geschaffen werden.
2. Aufgrund des Gefahrenpotentials von Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr fordert der DVR einen primärpräventiven verpflichtenden Einbau von Alkohol-Interlock-Systemen in allen neuen Kraftfahrzeugen, die der Personenbeförderung (EU-Fahrzeugklasse M) oder Güterbeförderung (EU-Fahrzeugklasse N) dienen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für eine europaweit einheitliche Regelung einzusetzen, die eine Umsetzung, ggf. schrittweise nach besonderer Unfallauffälligkeit (z.B. M1, M2, M3[1] bzw. N1, N2, N3[2]) ermöglicht.
3. 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 Fahrerlaubnis-Entzug im Rahmen der §§ 11 und 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung oder im Rahmen des § 23 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Möglichkeit der Erweiterung des Rechtsbegriffs der „bedingten Eignung“ ist zu prüfen.
4. Ebenfalls zu prüfen ist deren Einsatz im Ordnungswidrigkeitenrecht im Rahmen der §§ 24a, 24c und 25 StVG.

---

[*]) Beschluss des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 28. Oktober 2020, auf der Basis einer Empfehlung des Vorstandsausschusses Erwachsene unter Mitwirkung des Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin; Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. – 2020.

[1] Klasse M1 = Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz; Klasse M2 = Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen; Klasse M3 = Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

[2] Klasse N1 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen; Klasse N2 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen; Klasse N3 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.

5. Alkohol-Interlock-Programme sollten als Alternative zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a StPO) bzw. Sicherstellung oder Beschlagnahme (§ 94 StPO) zum Einsatz kommen. Hierfür muss ein Rechtsbegriff „bedingte Eignung“ eingeführt und definiert werden.
6. Alkohol-Interlock-Programme sollten als Alternative zum Fahrverbot nach § 44 StGB zum Einsatz kommen.
7. Je nach Zielgruppe ist eine Eingangsdiagnostik der Geeignetheit des Fahrers für das Alkohol-Interlock-Programm und eine Abschlussdiagnostik vor Ausbau des Systems zu fordern.
8. Es sollte ein Modellversuch zur Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen durchgeführt werden. Der Einsatz im Rahmen von Ordnungswidrigkeiten-Verfahren als Alternative zum Fahrverbot könnte ein denkbarer Weg sein. Auch die Anwendung im strafrechtlich relevanten Bereich für erstmalig auffällige Kraftfahrer bis 1,59 Promille könnte Gegenstand eines Modellversuchs sein.
9. Die Wirksamkeit von Alkohol-Interlock-Programmen ist in jedem Fall wissenschaftlich zu evaluieren.

Erläuterungen

Mit der am 24. Oktober 2011 verabschiedeten Empfehlung „Alkoholverbot am Steuer“ tritt der DVR in Sorge um die am Verkehr teilnehmenden Menschen, die in der Zukunft ums Leben kommen oder schwer verletzt werden, für ein Alkoholverbot am Steuer ein.

Die besondere Gefahr von Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr lässt sich u. a. in der jährlichen Unfallstatistik ablesen. Im Jahr 2018 wurden zum Beispiel 281 (+ 8,5 % im Vergleich zum Jahr 2017) Verkehrsteilnehmer bei Unfällen unter Alkoholeinfluss getötet und 19.256 Personen verletzt.[3]

Fast 71 % der bei Unfällen mit Personenschaden (2017) beteiligten alkoholisierten Autofahrer hatten eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille oder mehr, waren also absolut fahruntüchtig.[4]

Alkoholeinfluss war laut Destatis 2018 bei 4,5 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Jedoch starben 7,5 % aller tödlich verletzten am Verkehr teilnehmenden Menschen in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, jeder 13. im Straßenverkehr getötete Mensch. Nach Destatis belegen diese unterschiedlichen Anteile eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. „Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 18 Getötete und 333 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.“[5]

Nicht zuletzt hat sich der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) zusammen mit seinem hessischen Landesverband für regelmäßige Alkoholkontrollen bei Lkw-Fahrern und -Fahrerinnen ausgesprochen. Dabei wird betont,

[3] Quelle: Destatis „Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2018“, Stand 17.12.2019.

[4] Vgl. BASt Bericht M 251 „Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer», Seite 7.

[5] Siehe Destatis „Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“, 2017.

dass die Kontrollen der Polizei und des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) effektiver werden müssen.[6]

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 Wegfahrsperre, die dazu führt, dass von alkoholisierten Personen der Fahrzeugmotor 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 befürwortet den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zur Rehabilitation, wie sie von Seiten der Bundesanstalt für Straßenwesen[7] und Schubert/Nickel[8] 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 Anwendungsbereiche zu diskutieren:

I) Primärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für alle Neufahrzeuge zur Verhinderung von Fahrten unter Alkoholeinfluss
II) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zum Zwecke des Vermeidens des Entzugs der Fahrerlaubnis bzw. zur Verkürzung der Sperrzeit nach §§ 69, 69a StGB
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 des Ordnungswidrigkeitenrechts nach § 24a StVG und § 24c StVG während der gesamten Dauer der verlängerten Probezeit

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. Zu bedenken ist zudem, dass vor allem solche Unternehmen Alkohol-Interlock-Systeme einführen, die bereits heute über ein hohes Qualitäts- und Sicherheitsbewusstsein verfügen. Zwar ist ein freiwilliger Einsatz aus Sicht der Verkehrssicherheit zu begrüßen, dennoch ist der verpflichtende Einbau in Neufahrzeugen zielführender. Dieser setzt klare Signale für die Trennung zwischen Alkoholgenuss und Führen eines Kraftfahrzeuges.

[6] Siehe logistra.de „Alkohol bei Lkw-Fahrern: Speditionsverband fordert Konsequenzen“, 11.03.2019.

[7] Siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 251, Oktober 2014.

[8] Siehe Nickel/Schubert: „Best Practice Alkohol-Interlock“, Kirschbaum Verlag, September 2012.

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. Ist die rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr, so ist der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen (§ 69 Abs. 2 StGB). 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 („Sperre 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. Hierfür muss der Rechtsbegriff der „bedingten Eignung“ eingeführt und definiert werden.

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 („Sperre 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 Sperre 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 Sperre vorzeitig aufzuheben, wenn es Gründe gibt, die die Annahme rechtfertigen, dass der Betroffene nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Dabei hat die Sperre zunächst mindestens drei Monate zu betragen. Eine vorzeitige Aufhebung der Sperre setzt jedoch voraus, dass neue Tatsachen einschließlich neuer Ermittlungsergebnisse zum Zeitpunkt der neuen Entscheidung eine wieder gewonnene 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 Sperre nach § 69a Abs.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 deutlich längere 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 medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen. Dies ist der Fall, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 b FeV) oder ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 c FeV).

§ 13 FeV ist gegenüber § 11 FeV eine speziellere Regelung, soweit die Voraussetzungen für die Anordnung eines medizinischen Gutachtens oder eines medizinisch-psychologi-

schen Gutachtens geregelt werden (vgl. Dauer, in Hentschel/König/ Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 13 FeV, 42. Aufl. 2013).

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 FeV). 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.

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 FeV 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 FeV (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. Dieser Vorschlag ist zurzeit rechtswidrig, weil durch die positive MPU die Eignung hergestellt ist.

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 Anordnung 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 Straßenverkehrs-Gesetz (StVG) handelt ordnungswidrig, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut (…) 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.

gez.
Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident

Alkohol-Interlock-Programme in der EU

Durch Studien konnte wiederholt belegt werden, dass Alkoholwegfahrsperren (Alkohol-Interlocks) in Kombination mit Rehabilitationsprogrammen die Rückfallquote senken. Der European Transport Safety Council (ETSC) befürwortet daher seit langem den Einsatz von Alkohol-Interlocks, insbesondere im Rahmen von Rehabilitationsprogrammen. Experten haben zusammen mit dem ETSC einen Bericht[**]) über die aktuellen und bevorstehenden Interlock-Programme in den Ländern der EU erstellt. Darin wird eine kurze Übersicht darüber gegeben, wie die einzelnen Mitgliedstaaten ihre nationalen Systeme umgesetzt haben oder beabsichtigen, diese in der Zukunft umzusetzen. Der ETSC erhofft sich, durch den Bericht andere EU-Länder inspirieren zu können, zukünftig eigene Interlock-Programme einzuführen.

Auszug aus dem Bericht:

Introduction

22,660 people were killed in the European Union as a consequence of road collisions in 2019. Driving under the influence of alcohol is one of the four main killers on the road, alongside speeding, non-use of the seatbelt and driver distraction.

Around 2,654 people were recorded killed in alcohol-related collisions in police records in 2018 in 23 EU countries. This figure is likely to be higher due to a high level of underreporting of road deaths attributed to alcohol as well as data collection limitations.[1]

A study commissioned by the European Commission's DG MOVE and published in 2014 concluded that alcohol interlocks can offer an effective and cost-beneficial improvement to road safety in Europe, particularly for repeat offenders and in commercial vehicles.[2]

Alcohol interlock programmes give offenders who would normally lose their driving licence a possibility to continue driving, as long as they are sober. The ignition interlock device makes sure that drivers can only start the engine after having completed a breath

[**]) Alcohol Interlocks in Europe − An Overview of current and forthcoming Programmes (part of Safe & Sober project), European Transport Safety Council (ETSC), December 2020.

[1] ETSC (2019), Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe, https://bit.ly/3kDcICS

[2] ECORYS (2014), Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, https://bit.ly/3mzuZlj

test that has indicated that they are sober. At the same time the device can collect information that can be used to monitor drink-driving behaviour.

ETSC has long been in favour of alcohol interlocks, in particular as part of a rehabilitation programme. Studies have repeatedly shown that the combination of alcohol interlocks and rehabilitation programmes cut reoffending rates. In 2016, ETSC set out guidelines to support authorities that want to introduce an alcohol programme including on legislation, technical and procedural aspects, rehabilitation, enforcement, costs, piloting and evaluation; and communication.[3]

This new report aims at providing a more practical approach with an inventory of long-running alcoholinterlock programmes in Europe, showing how each country has implemented their national scheme. It also identifies strengths and weaknesses to advocate for more effective measures and to inspire other Member States to deliver successful programmes. All the information collated in this publication has been provided by the panel of contributing experts.

Other countries have decided to follow this trend and to include alcohol interlock programmes in their legal systems. This is the case in Lithuania, France and Italy. Lithuania and France are already running programmes, whereas Italy, after a successful trial, is now in the legislative process to adopt the law in the coming months.

Discussion:

Strengths and Weaknesses

The national experts that contributed to this research described some of the strengths and weaknesses of the alcohol interlock programmes they have worked on.

Effective programmes showed positive impacts such as:

- securing the jobs of people who relied on being able to drive for work;
- making drivers aware of their responsibilities;
- helping offenders remain integrated in society (although participation is sometimes perceived as a constraint);

Two key elements for a successful programme stood out: rehabilitation measures and affordable costs.

Some countries have adopted rehabilitation measures in combination with alcohol interlocks leading to positive outcomes. According to an evaluation published in 2013, the Finnish programme has prevented 12,000 participants from driving under the influence of alcohol. Various evaluations of driver rehabilitation courses for drink-drivers indicate that the recidivism rate can be reduced by 50 %. Experts from countries without rehabilitation or mentoring combined with alcohol interlocks deplored the lack of monitoring and advocate for the adoption of rehabilitation courses. Belgian researchers concluded that the Belgian alcohol interlock programme should be expanded to include close monitoring. Alcohol interlock programmes should involve not just the installation of the device itself, but also include a coordinated set of activities designed to minimise recidivism.

Experts largely agreed that the high cost for the installation and maintenance of the devices is one of the main reasons for the low participation rate. The costs constitute a real barrier for many offenders to enter an alcohol interlock programme (when they have the

[3] ETSC (2016) Alcohol Interlocks and Drink-driving Rehabilitation Programmes in the EU. https://bit.ly/2KTAF6H

possibility to choose between a licence suspension and an alcohol interlock). Lower costs could bring real benefits with an increase of participants and a consequential decrease in re-offending.

Lastly, it has been pointed out that a significant group of potential participants are excluded as the EU directive on driving licences does not allow people with an alcohol dependency to be allowed to continue driving while participating in an alcohol interlock rehabilitation programme. Including them, with medical supervision would increase participation in the programmes and cut recidivism.

Aus der Forschung

Dušek, L. & Traxler, C. (2020)

Learning from Law Enforcement. CESifo Working Paper No. 8043.

Verfügbar unter https://ideas.repec.org/p/ces/ceswps/_8043.html. Letzer Abruf: 25.08.2020.

Die Studie wurde durchgeführt, um festzustellen, ob Menschen durch Bestrafung lernen und dementsprechend ihr Verhalten ändern. Untersucht wurden Verhaltensänderungen nach der Verordnung von Bußgeldern wegen zu schnellen Fahrens. Erhoben wurden die Daten auf Straßenabschnitten rund um Ricany, eine Stadt in der Nähe von Prag, im Zeitraum August 2014 bis August 2018. Die Informationen stammten von fünf Geschwindigkeitskameras, die jeweils einen Streckenabschnitt überwachten. Sie erfassten tausende Geschwindigkeitsverstöße und verfolgten mehr als 26 Millionen Fahrten von über 1,3 Millionen Fahrzeugen im Verlauf von vier Jahren, August 2014 bis August 2018. Sie beobachteten die gemessene Geschwindigkeit jedes einzelnen Fahrzeugs über mehrere Messpunkte hinweg, unabhängig davon, ob die Fahrzeuge gegen Geschwindigkeitsregelungen verstießen oder nicht. Damit erfassten sie korrektes ebenso wie unkorrektes Verhalten und unterschieden sich so im Forschungsansatz von anderen Studien, die lediglich erneute Verstöße erhoben.

Von den beobachteten Fahrzeugen erhielten im Studienzeitraum 48.422 Fahrzeuge mindestens ein „Ticket“ wegen eines Geschwindigkeitsverstoßes, insgesamt waren es mehr als 56.000 Tickets. Gemessen wurden alle Geschwindigkeiten und auch die Nummernschilder wurden erfasst. Dabei wurden Ein- und Ausfahrt in den jeweiligen Streckenabschnitt mit Datum und Uhrzeit festgehalten. Weitere Daten für die Auswertung der Zusammenhänge waren administrative Daten die Ausstellung und den Erhalt der Bußgeldbescheide betreffend, ebenso die Höhe des Bußgelds und der Zahlungseingang.

Mit dieser Vorgehensweise wurden Autos identifiziert, nicht jedoch deren Fahrer. Da das Ticket an den Besitzer des Fahrzeugs ging, ließ sich nicht feststellen, ob dieser auch den Verstoß begangen hatte. Es wurden außerdem zu den Autos keine weiteren Informationen erfasst außer der Region, in der sie zugelassen sind, z.B. nicht die Marke o.ä. Es konnte aus der Art der erhobenen Daten jedoch festgestellt werden, wie häufig die beobachteten Fahrzeuge im betreffenden Zeitraum im überwachten Bereich fuhren. Dabei stellte sich heraus, dass die „erwischten“ Fahrzeuge im Schnitt häufiger als die „nicht erwischten“ dort entlang fuhren: 84 Fahrten gegenüber 16 Fahrten durchschnittlich.

Die begangenen Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden alle vollständig erfasst, unabhängig davon ob sie geahndet wurden oder nicht, ob sie also unterhalb oder ober-

halb des definierten Cut-Offs für eine Bestrafung lagen. Dabei war diese Grenze, ab wann ein Verstoß geahndet wurde, für die Autofahrer unbekannt, da er nicht gesetzlich geregelt war, sondern lediglich durch die Polizei bei der Einrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung definiert wurde, ohne diese Cut-Offs in irgendeiner Weise öffentlich zu machen. Die Autofahrer kannten also die geltenden Regeln auf der überwachten Strecke, wussten jedoch nicht, in welchem Ausmaß ein Verstoß toleriert und ab wann er bestraft würde. Weitere Rahmenbedingungen waren, dass sich diese Bußgelder nicht durch wiederholte Verstöße veränderten und es auch keine weiteren Bestrafungen wie etwa höhere Versicherungsbeiträge, Fahrverbote oder Fahrerlaubnisentzüge gab. Es wurde also ausschließlich der Effekt von Bußgeldern gemessen, da diese die einzige Sanktionierung waren. Bußgelder wurden erhoben bei einem Geschwindigkeitsverstoß ab 14 km/h bis 20 km/h über der erlaubten Geschwindigkeit, ab einer zweiten Grenze der Überschreitung 20 km/h bis 40 km/h erhöhte sich das Bußgeld von 40,- auf 85,- Dollar. Damit ergaben sich zwei Vergleichsmöglichkeiten von Ereignissen: Bußgeld ja/nein und geringes/hohes Bußgeld.

Erwartet wurde ein Lerneffekt durch Abschreckung aus der Bestrafung dahingehend, dass der Bestrafte sein Wissen über die Situation durch die gemachte Erfahrung anpasst und daraus andere Verhaltensweisen resultieren. Die Strafe verändert das Wissen über die Situation durch neue Informationen, z. B. zur Höhe des Bußgeldes oder der Wahrscheinlichkeit des „Erwischtwerdens“.

Im Ergebnis konnte die Studie zeigen, dass Bußgelder für zu schnelles Fahren insofern wirksam sind, als sie die Wahrscheinlichkeit für erneute Verkehrsverstöße senken. Dabei ist die Höhe der Bußgelder vernachlässigbar für den Lerneffekt. Der Gesamtanteil der Fahrzeuge, die oberhalb der Geschwindigkeitsgrenze fuhren sank um 30 % und die Wiederauffallenshäufigkeit bereits einmal erwischter Fahrzeuge sank um 70 %. Diese Effekte traten sofort auf und waren zeitlich stabil. Die bestraften Personen haben also offenbar ihre ursprünglichen Erwartungen an die Situation des Fahrens nach der Erfahrung der Strafe angepasst und damit auch ihr Verhalten, es trat also ein Lerneffekt ein.

Eine weitere Frage war, ob Fahrer eher „feine“ Lerneffekte zeigten, nämlich zwar weiterhin zu schnell fuhren, aber unterhalb des bestraften Limits oder „grobe“ Lerneffekte dahingehend, dass sie gar keine Geschwindigkeitsverstöße mehr begingen und innerhalb der erlaubten Grenzen fuhren. In der Mehrzahl der Fälle zeigte sich eine „grobe“, also deutlichere Verhaltensänderung. Eine Ausnahme bildete die Gruppe derjenigen Fahrer, die einen erneuten Geschwindigkeitsverstoß begingen, diese hatten ihr Fahrverhalten nur geringgradig geändert und erhielten im Endeffekt ein zweites Bußgeld, woraufhin sie ihre Geschwindigkeit weiter reduzierten.

Dass auch Informationen darüber vorlagen, wann genau den Fahrern das Bußgeld mitgeteilt wurde, erlaubte eine genaue Beobachtung des zeitlichen Eintritts des Lerneffekts: dieser Effekt trat unmittelbar nach Erhalt des Bußgeldbescheides ein und war auch nach zwei Jahren noch stabil.

Es zeigten sich außerdem Generalisierungen dieser Effekte in der Hinsicht, dass nicht nur in dem Bereich, in dem der Fahrer erwischt wurde, die Geschwindigkeit reduziert wurde, sondern auch in anderen Straßenabschnitten. Darüber hinaus zeigten sich generalisierende Effekte auf andere Autofahrer, die sich vor oder hinter dem bestraften und daher langsamer fahrenden Fahrer/Fahrzeug befanden, sie fuhren ebenfalls langsamer. Allerdings waren diese Effekte etwas weniger deutlich als die Effekte auf die bestraf-

ten Fahrer selbst. Den wesentlichen Einfluss auf die gezeigten Verhaltensänderungen hatte dabei die allgemeine Entdeckungswahrscheinlichkeit, die verschiedenen Höhen der Bußgelder hatten einen geringeren Effekt.

Nach den Ergebnissen dieser Studie sind automatisierte Kameras zur Geschwindigkeitsüberwachung hoch effektiv. Neben der Abschreckung für den einzelnen Fahrer ergaben sich Effekte für eine allgemeine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten. Diese Ergebnisse sind wichtig, da viele der jährlichen Unfälle auf Straßen mit Toten und Verletzten auf überhöhte Geschwindigkeiten zurückzuführen sind und eine Reduktion dieser Tempi viele Leben retten könnte (1,35 Millionen Tote jährlich im Straßenverkehr). Nebenbei können sich positive Effekte auf die Umwelt ergeben durch die Verringerung von Schadstoff-Ausstoß und Lärm.

Dabei könnte es nach den Ergebnissen der vorliegenden Studie sinnvoll sein, Fahrer über die genaue Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung, die zu einer Bestrafung führt, im Unklaren zu lassen, da Unsicherheit in Bezug auf diese Information zu einer „gröberen", also deutlicheren Reaktion auf die Bestrafung und damit zu einer stärkeren Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit führte.

Lönnqvist, J. E., Ilmarinen, V.-J. & Leikas, S. (2019)

Not only assholes drive Mercedes. Besides disagreeable men, also conscientious people drive high-status cars.

International Journal of Psychology, 2019, 1-5. doi: 10.1002/ijop.12642

Motiviert durch die persönliche, wiederholte Erfahrung im Straßenverkehr, dass sich männliche Fahrer großer und teurer Autos aggressiv verhalten, wollten die Autoren der Studie diesen subjektiven Eindruck durch Daten unterlegen. Neben allgemein aggressivem Verhalten scheinen diese Personen außerdem dazu zu neigen, Verkehrsregeln zu missachten, z. B. indem sie überholen ohne Blinkzeichen zu geben, dicht auffahren und Geschwindigkeitsbegrenzungen ignorieren. Die daraus entstehende Frage war, ob Personen (hier: Männer), die generell aggressiv sind oder gegenüber Menschen, Regeln und Pflichten eine eher feindselige Haltung aufweisen, eine höhere Wahrscheinlichkeit haben, ein hochklassiges Fahrzeug zu führen. Ein Einblick in bisherige Forschungsansätze ergab, dass tatsächlich Zusammenhänge gefunden wurden zwischen etwa dem Drängeln an verkehrsreichen Kreuzungen oder Schneiden von Fußgängern mit der Wahrscheinlichkeit, ein hochklassiges Fahrzeug zu fahren. Diese Ergebnisse wurden interpretiert als verursacht durch die korrumpierenden Effekte von Wohlstand auf moralisches Handeln oder hier, dessen Fehlen (Piff, Stancato, Côté, Mendoza-Denton & Keltner, 2012). Eine Untersuchung darüber, inwiefern bestimmte Typen von Personen von vornherein eine erhöhte Wahrscheinlichkeit haben, hochklassige Fahrzeuge zu besitzen, erfolgte in der vorliegenden Studie zum ersten Mal.

Als Grundlage für die Erfassung von Persönlichkeitseigenschaften wurde das 5-Faktor-Modell von Costa & Mc Crae (1992) verwendet.

- Bedürfnis nach Stabilität (Neurotizismus)
- Extraversion
- Offenheit für Erfahrungen
- Umgänglichkeit (Verträglichkeit)
- Gewissenhaftigkeit

Erfasst wurden diese durch eine 30 Fragen umfassende eXtra Short Five Version des Persönlichkeitsfragebogens (Konstabel et al., 2017) in finnischer Sprache. Das Fünf-Faktor-Modell der Persönlichkeit ist das zur Zeit am häufigsten verwendete Modell für die Untersuchung von individuellen Unterschieden in Persönlichkeitseigenschaften. Eine Untersuchung zum Zusammenhang von Persönlichkeitseigenschaften nach den „Big Five" und Präferenzen bei der Auswahl von Kraftfahrzeugen gibt es bisher nicht. Andere Ansätze haben Zusammenhänge zwischen bestimmten Formen von Narzissmus (insbesondere geringer Ausprägung von Umgänglichkeit/Verträglichkeit) und dem Ignorieren von Verkehrsregeln (Dahlen & White, 2006) sowie Zusammenhänge zwischen hohen Ausprägungen vonVerantwortungs-/Pflichtbewusstsein und dem Konsum prestigeträchtiger Marken untersucht (Casidy, 2012). Letztere Studie fand ebenso, dass Personen mit geringeren Ausprägungen in „Verträglichkeit" eine höhere Wahrscheinlichkeit für den Konsum von prestigeträchtigen Produkten aufwiesen.

Da die Autoren davon ausgingen, dass das Einkommen von Personen eine Rolle dafür spielt, ob teure Kraftfahrzeuge innerhalb ihrer Möglichkeiten liegen, wurde das Haushaltseinkommen mit erfasst. Desgleichen wurde ein moderierender Effekt des Geschlechts vermutet, da Männer möglicherweise eine höhere Wahrscheinlichkeit aufweisen, ein Fahrzeug zu besitzen, das für einen hohen Status steht.

Die vorliegende Studie wurde durchgeführt in Finnland. Befragt wurden 2.422 Personen eines Internet-Panels, das repräsentativ für die finnische erwachsene Bevölkerung war in Bezug auf Alter, Geschlecht, Ausbildung und Internet-Nutzung. 530 dieser Studienteilnehmer wurden von der Analyse ausgeschlossen, da sie z. B. keine der Automarken besaßen, die in der Studie aufgelistet wurden oder keine Angaben zu ihrem Haushaltseinkommen gemacht hatten. So blieben für die Datenanalyse N=1.892.

Persönlichkeitseigenschaften wurden gemessen mit der finnischen Version des eXtra Short Five. Das Haushaltseinkommen wurde direkt erfragt, es ergaben sich praktisch keine Zusammenhänge zwischen Persönlichkeitseigenschaften und dem Haushaltseinkommen. Ebenso wurden die Teilnehmer nach der Marke ihres/ihrer Fahrzeuge gefragt, Antwortoptionen waren hier vorgegeben und berücksichtigten die 30 aktuell in Finnland erhältlichen, meist verbreiteten Automarken. Dabei gaben insgesamt 536 Teilnehmer an, mehr als ein Auto zu besitzen.

Die Einstufung des „Status" der verschiedenen Automarken wurde von einer Gruppe aus 13 Auto-Experten vorgenommen, auf einer Skala von 1 (=geringer Status) bis 7 (=extrem hoher Status). Die Einstufungen der Rater hatten eine hohe Übereinstimmung. Als Fahrzeuge mit einem hohen Status wurden Audi, BMW, Jaguar, Lexus und Mercedes-Benz angesehen. 10 % der befragten Haushalte (=189) gaben an, mindestens ein solches Fahrzeug zu besitzen.

Die deskriptive Auswertung der Daten und Korrelationen zeigte einen negativen Zusammenhang zwischen Alter und Besitz eines Fahrzeuges mit hohem Status, sowie einen

positiven Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Besitz eines solchen Autos. Persönlichkeitseigenschaften zeigten keinen Zusammenhang mit dem Besitz eines Fahrzeuges von hohem Status.

Binäre logistische Regressionsanalysen für die Vorhersage des Auto-Status wurden durchgeführt, um multivariate Zusammenhänge zwischen Persönlichkeit und Auto-Status zu untersuchen. Von den demographischen Informationen beeinflussten Alter und Haushaltseinkommen die Art des Kraftfahrzeuges. Bei den Persönlichkeitseigenschaften ergab der Koeffizient für Verantwortungsbewusstsein einen signifikanten Zusammenhang mit der Wahl des Kraftfahrzeuges und es ergab sich ein moderierender Effekt des Geschlechts mit den Zusammenhängen zwischen „Verträglichkeit" und dem Besitz eines repräsentativen Kraftfahrzeug-Typs. Genauere Datenanalysen zeigten hier, dass es bei Männern einen negativen Zusammenhang zwischen „Verträglichkeit" und dem Besitz eines hoch-repräsentativen Fahrzeuges gab, bei Frauen zeigte sich hier kein Effekt. Diese Interaktion zwischen Geschlecht und „Verträglichkeit" war signifikant, unabhängig vom Haushaltseinkommen.

Insgesamt konnte also die Annahme bestätigt werden, dass insbesondere wenig verträgliche Männer eine hohe Wahrscheinlichkeit haben, ein Fahrzeug von hohem Status zu fahren. Darüber hinaus ergab sich auch ein solcher Effekt für Personen von hohem Verantwortungsbewusstsein/Pflichtgefühl. Dies lässt den Schluss zu, dass der Besitz eines teuren Fahrzeuges von hohem Status und unethisches Verhalten im Straßenverkehr mit Verstößen gegen geltende Regeln nicht nur zurückzuführen sind auf die korrumpierenden Effekte von Wohlstand, sondern auch auf bestimmte Persönlichkeitseigenschaften, die z. B. wenig veträgliche Menschen eher dazu geneigt machen, teure Fahrzeuge zu erwerben. Die Autoren geben jedoch zu bedenken, dass diese Ergebnisse in anderen Kulturen als der hier untersuchten finnischen anders sein könnten, insbesondere, wenn es sich um hierarchischere Kulturen handelt, in denen das zur Schau stellen von hohem sozialen Status eine höhere Normalität als in Finnland besitzt.

Literatur

1. Costa, P. T. Jr. & McCrae, R. R. (1992). Revised NEO Personality Inventory (NEO-PI-R) and NEO Five-Factor Inventory (NEO-FFI) professional manual. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
2. Konstabel, K., Lönnqvist, J. E., Leikas, S. Velázquez, R. G., Qia, H., Verkasalo, M. & Walkowitz, G. (2017). Measuring single constructs by single items: Constructing an even shorter version of the „Short Five" personality inventory. PloS One, 12, e0182714.
3. Piff, P. K., Stancato, D. M., Côté, S., Mendoza-Denton, R. & Keltner, D. (2012). Higher social class predicts increased unethical behavior. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 2012, 109 (11), 4086 – 4091.

Anschrift der Verfasserin

Birgit König
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
E-Mail: koenig@ifs-seminare.de

Zur Information

99. Internationale Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 1. bis 4. September 2020 in Luzern

Im Jahr 2020 lud Herr Prof. Dr. med. Thali, Institut für Rechtsmedizin in Zürich, zur 99. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin nach Luzern, am wunderschönen Vierwaldstätter See mit herrlichem Bergpanorama, ein. Tagungsort war das Verkehrshaus in Luzern, das direkt am Vierwaldstätter See liegt und einerseits das meistbesuchte Museum in der Schweiz ist und andererseits als Kongresszentrum Tagungsräume bietet.

In diesem besonderen, von der Pandemie geprägten Jahr, war es eine besondere Ausnahme, dass tatsächlich eine wissenschaftliche Tagung als Präsenzveranstaltung durchgeführt wurde.

Professor Thali und sein Team bewiesen im Vorfeld gute Nerven, legten großen Optimismus an den Tag und planten trotz vieler Unwägbarkeiten flexibel weiter. Dank dieser gründlichen Planung mit einem sehr guten Hygienekonzept und großzügigen Räumlichkeiten, die eine dauerhafte Auftrennung der Kongressteilnehmer in zwei feste Gruppen erlaubte, waren durch den Gastgeber sehr gute Voraussetzungen für ein infektionsfreies, erfolgreiches Gelingen der Tagung geschaffen worden. Zusätzlich erhielt jeder Teilnehmer bei der Anmeldung Händedesinfektionsmittel und eine gut sitzende Stoffmaske, denn es herrschte natürlich durchgängige Maskenpflicht während der Tagung. Zum Glück spielte auch das Wetter mit, denn auch der Kaffee in der Pause durfte nicht innerhalb des Gebäudes getrunken werden. Bei dem herrlichen Wetter fiel es jedoch überhaupt nicht schwer, den Kaffee in der Pause im Freien zu genießen. Die Zuversicht von Professor Thali, dass die Tagung erfolgreich stattfinden kann, hat sich schließlich bewahrheitet. Es hat sich niemand während der Tagung mit SARS-CoV-2 infiziert.

Beim „Get together" am ersten Tag, im Kultur- und Kongresszentrum Luzern, konnte bei leckerem Buffet ein erster Austausch mit den Teilnehmern der Gruppe erfolgen, in die man auch für die Folgetage bei dem wissenschaftlichen Teil fest eingeteilt war. Die überdachte Terrasse des Kultur- und Kongresszentrums bot dafür ein sehr schönes Ambiente. Der Festabend fand dann auf dem Raddampfer „Wilhelm Tell" statt. Man konnte draußen sitzen, gemütlich mit Kollegen*innen plaudern und sich an dem schönen Panorama erfreuen, während man das gute Essen und die gekühlten Getränke genoss. Auch bei dem Festabend war Abstand und frische Luft das Gebot der Stunde.

Bereits vor dem eigentlichen Kongress lud das Institut für Rechtsmedizin Zürich junge Rechtsmediziner*innen zu einem Virtopsy-Crashkurs ein, der trotz Corona bei limitierter Teilnehmerzahl schnell ausgebucht war. Er fand zu Ehren von Heinrich Zangger statt, der 1906 zum Extraordinarius für Gerichtliche Medizin der Universität Zürich ernannt wurde und damit das heute als Institut für Rechtsmedizin bezeichnete Universitätsinstitut in Zürich gründete. Ferner wurden vor dem eigentlichen Kongressbeginn 2 Workshops mit den Themen „Ballistik" und „Brandtodesfälle" abgehalten. Die Ringvorlesung, die sich primär an angehende Fachärzte*innen richtet, hat bereits Tradition im Tagungsprogramm und umfasst

die Fachbereiche Toxikologie und DNA. In der Basic Lecture Toxikologie von Frau Professor Skopp, ging es um die "Asservierung für forensisch-toxikologische Untersuchungen und Aspekte der Postmortem-Analytik". Das Modul 2 der Grundlagen der DNA-Analyse wurde von Frau Dr. Anslinger präsentiert und hatte die "Spurensicherung und Inhalte molekulargenetischer Gutachten" zum Thema. Drei Keynotes lockerten und bereicherten das eigentliche wissenschaftliche Programm. Passend zum Tagungsort hielt Carl Elsner, CEO der Schweizer Firma Victorinox, einen zum Nachdenken anregenden Vortrag zum Thema „Change" und erfreute alle Zuhörer*innen mit einem kleinen Schweizer Taschenmesser als Andenken.

Die „Digitaltherapeutin" und Buchautorin Anita Engeler unterhielt und verblüffte das Publikum mit einem sehr kurzweiligen Beitrag zum Thema „Digital Detox", der Soforthilfe gegen E-Mail-Wahnsinn, Morbus Google und Meeting-Malaria versprach. Professor Thevis von der Deutschen Sporthochschule Köln bereicherte das Programm mit einem interessanten Keynote-Vortrag zum Thema "Doping und Dopinganalytik".

Obwohl insbesondere viele internationale Wissenschaftler*innen wegen der pandemiebedingten Reisebeschränkungen und auch Wissenschaftler*innen aus dem deutschsprachigen Raum auf Grund von Dienstreiseverboten oder aus Vorsicht nicht vor Ort waren oder nicht sein konnten, bereicherten viele von ihnen das Programm durch zahlreiche Poster, die online eingereicht werden konnten und vom Veranstalter vor Ort in Szene gesetzt wurden. Trotz der genannten Einschränkungen nahmen insgesamt 260 Personen an der Tagung teil. Das wissenschaftliche Programm selbst beinhaltete 91 Vorträge und 57 Poster. Durch die Veranstalter waren zunächst zwei Schwerpunkte gesetzt worden: „F4 – Forensic Fit for Future", in dem es um die neuen Technologien in der Rechtsmedizin ging, und als zweiten Schwerpunkt den „assistierten Suizid". Ein weiterer zusätzlicher Schwerpunkt wurde den Veranstaltern durch die Pandemie vorgegeben: Im "Corona Konvent" wurden insgesamt 14 Vorträge im Zusammenhang mit SARS-CoV-2 präsentiert.

Die übrigen Themen waren vielfältig. Es wurde ein Bogen über die Themen Leichenschau, forensische Morphologie, klinische Rechtsmedizin, Durchführung der Lehre in Zeiten der Pandemie, Bildgebung, Ballistik, Thanatologie, Genetik und Toxikologie gespannt. Nachfolgend werden die Vorträge und Poster in gebotener Kürze vorgestellt, die für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse sein dürften. Die Abstracts können auf der Homepage der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) nachgelesen werden. Dort findet sich ein Tagungslink.

Im Rahmen der Sitzung „Verkehrsmedizin" befassten sich mehrere Beiträge mit dem Thema Cannabis im Straßenverkehr. Seit dem 10. März 2017 können Cannabisblüten und -zubereitungen für Patienten mit einer schwerwiegenden Erkrankung verordnet werden. Dies hat u. a. eine verkehrsmedizinische Relevanz, da bei Cannabispatienten im Straßenverkehr die sog. Medikamentenklausel nach § 24a Abs. 2 S. 2 StVG greift, sofern hierbei eine bestimmungsgemäße Einnahme vorausgegangen ist. Geile stellte eine Auswertung von 31 Fällen vor, bei denen eine ärztliche Verordnung angegeben worden war. Er zeigte, dass in 18 Fällen keine bestimmungsgemäße Einnahme erfolgte. Es lag ein deutlicher Unterschied der durchschnittlich gemessenen Tetrahydrocannabinol(THC)-Konzentration, hinsichtlich der bestimmungsgemäßen und nicht bestimmungsgemäßen Einnahme (1,6 ng/ml vs. 21,8 ng/ml), vor. Toennes überprüfte die Zuverlässigkeit der Huestis Formeln zur Abschätzung des (Cannabis)-Konsumzeitpunktes anhand bislang vorliegender Studiendaten mit Cannabinoidplasmakonzentrationen. Er kam zu dem Ergebnis, dass die Schätzung des Konsumzeitpunktes unter Verwendung der Modellkombination zwar als zuverlässig

angesehen werden kann, allerdings nur für einen eher kurzen Zeitraum, bei Zeitdifferenzen von 8 Stunden oder mehr besteht eine erhebliche Unsicherheit. Dies betrifft vor allem chronische Konsumenten. Wenn deren letzter Konsum noch länger zurückliegt, ergibt sich kein verlässliches Ergebnis.

Seit dem Jahr 2014 sind Cannabidiol(CBD)-haltige Tabakersatzprodukte in der Schweiz freiverkäuflich, wenn sie weniger als 1 % THC beinhalten. Neben THC ist CBD ein Bestandteil der Cannabis-Pflanze. CBD werden sedierende/entspannende Effekte zugeschrieben, die zum Teil durch klinische Versuche bestätigt wurden. Vor diesem Hintergrund untersuchte Frey, ob nach dem Rauchen von CBD-haltigen THC-armen Tabakersatzprodukten (THC-Gehalt < 1 %) relevante Blutspiegel von THC erreicht werden. Dies war unter den Studienbedingungen maximal bis eine Stunde nach Rauchende der Fall. Bei der verkehrsmedizinischen Fahreignungsabklärung in der Schweiz spielt CBD entsprechend den Ausführungen von Goldberg bislang eine untergeordnete Rolle. Eine weitere Besonderheit in der Schweiz ist der Service des Drug Checking. Monti stellte den Ablauf des Drug Checking in Basel vor und wies insbesondere darauf hin, dass die Analyse der Drogen nicht nur für den Drogenkonsumenten eine höhere Sicherheit beim Konsum bietet (harm reduction), sondern auch wichtige Einblicke in den aktuellen Drogenmarkt liefert.

Am 15.06.2019 wurden E-Scooter in Deutschland zugelassen und sind sehr rasch ein beliebtes Verkehrsmittel für kurze Strecken geworden. Fitzek berichtete, dass in Hamburg allein im zweiten Halbjahr 2019 bei 150 alkoholisierten E-Scooter-Fahrern*innen Blutalkoholmessungen durchgeführt wurden, die in 82 % der Fälle Werte über 1,1 Promille ergaben. Nach Einschätzung der Autorin spricht das Ergebnis für eine mangelnde Kenntnis der Rechtslage bezüglich der Alkoholgrenzwerte und ein leichtsinniges Verhalten bei vielen E-Scooter-Fahrern*innen.

In der Toxikologie Session ging es zunächst um die Haaranalyse. Zur Überprüfung eines Substanzmissbrauches werden häufig Haaranalysen durchgeführt, deren Ergebnis durch eine möglicherweise nicht angegebene Behandlung der Haare (Bleichen) verfälscht werden kann. Eisenbeiss berichtete über verschiedene Biomarker, deren Nachweis insbesondere bei der kombinierten Auswertung mehrerer Marker anzeigen kann, dass die Haare gebleicht wurden. Das können Marker sein, die erst durch die Färbung in den Haaren neu gebildet werden oder Substanzen, die durch Färbung abgebaut werden. Scholz berichtete, dass bei der Erstellung einer neuen Haarmethode zum Nachweis von THC, CBD und CBN mittels LC-MS/MS in Echthaarproben zusätzliche Signale für THC und CBD festgestellt wurden. Bei der systematischen Überprüfung wurde gezeigt, dass sich in der Ionenquelle durch Decarboxylierung von Tetrahydrocannabinolsäure (THCA-A) THC und durch weitere Oxidation auch CBD bildet. Scholz schlägt vor, dass die nachgewiesenen THC- und CBD-Artefakte als indirekte Marker für eine externe Kontamination der Haare Einsatz finden könnten.

Sundermann berichtete über die Analytik bei einem Todesfall nach Inhalation von Kältespray und Hofmann stellte einen Ertrinkungstod im LSD-Rausch vor. Henning präsentierte sehr umfangreiche Untersuchungen von Leber- und Gehirnproben bei 100 Exhumierungsfällen, die eine Liegezeit von über 9 Jahren im Erdgrab aufwiesen. Diese Untersuchungen bezogen sich auf eine Auswahl von Arzneimitteln, die laut Krankenakten appliziert wurden. Mittels einer speziell konzipierten LC-MS/MS-Methode zeigte sich für eine Vielzahl von Analyten eine gute bis sehr gute Nachweisbarkeitsrate. Henning empfiehlt bei den Untersuchungen analytspezifisch auf die Wahl der analysierten Asservate zu achten bzw. nach Möglichkeit verschiedene Matrizes zu analysieren.

Die Bewertung quantitativer Befunde in postmortal gewonnenem Probenmaterial sollte bekanntlich mit Vorsicht erfolgen. Ein wichtiger Faktor, der die Höhe des Befundes beeinflussen kann, ist die postmortale Rückverteilung. Brockbals untersuchte systematisch 37 Todesfälle, bei denen Neuroleptika oder Antidepressiva eine Rolle spielten. CT-gesteuert wurden zum Zeitpunkt der Aufnahme des Leichnams und zum Zeitpunkt der Obduktion Proben entnommen und auf die entsprechenden Substanzen analysiert. Es wurden zeitabhängige Veränderungen der Konzentrationen in verschiedenen Probenmaterialien festgestellt. Die Autoren schränken die Aussagekraft der Ergebnisse ein, weil der Zeitraum vom Todeseintritt bis zur Einlieferung in das Institut für Rechtsmedizin keine Berücksichtigung fand. Kegler und Boy diskutierten den Nutzen von chemisch-toxikologischen Untersuchungen von Todesfällen, bei denen die Todesursache makroskopisch oder histologisch bereits gesichert ist. Dazu wurden innerhalb eines Jahres systematisch Screeninguntersuchungen im Rostocker Untersuchungsgut durchgeführt und einige Befunde exemplarisch vorgestellt.

Auch das Thema Alkohol fand selbstverständlich einen Platz im Programm. Rentsch stellte eine alternative Methode zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration als robuste und einfache Alternative zu GC-FID- und ADH-Verfahren vor. Dazu wird Ethanol unter Verwendung isotopenmarkierter interner Standards mit Salicylsäure derivatisiert und mittels GC-MS gemessen. Der Fall einer ungewöhnlichen Verteilung von Ethanol in verschiedenen Körpergeweben nach hochdosierter Aufnahme kurz vor dem Tod, der von Marti vorgestellt wurde, veranschaulichte, dass es sich in derartigen Fällen lohnen kann, mehrere Ethanolmessungen in verschiedenen Asservaten durchzuführen, um postmortale Verteilungsartefakte zu erkennen.

Die sogenannten Neuen Psychoaktiven Substanzen (NPS) spielen weiterhin eine Rolle in der Missbrauchsszene und der Nachweis der Substanzen und insbesondere deren Metabolite stellt angesichts vielfach fehlender Referenzsubstanzen nach wie vor ein Problem dar. Dies machte die Vorstellung eines Todesfalls von Walle deutlich. Der Verstorbene hatte sich durch einen Sprung vom Dach suizidiert. Obwohl gezielt auf synthetische Cannabinoide untersucht worden war, wurde nichts gefunden. Erst als ein Jahr später im Rahmen anderweiter Ermittlungen Legal High Produkte zur Verfügung gestellt wurden, gelang der Nachweis des neuartigen 5F-MDMB-P7AICA. Im sogenannten Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz werden komplette Stoffgruppen mit definierten Strukturelementen erfasst. Durch die Synthese neuartiger Verbindungen mit veränderter Struktur kann dieses Gesetz zunächst umgangen werden. Dörr berichtete über Untersuchungen zur Toxikokinetik des neuen synthetischen Cannabinoids 5F-MDMB-P7AICA, die im Schweineserum nach inhalativer Applikation untersucht wurde. Schäfer stellte schließlich Ergebnisse zur Lagerungsstabilität der vorgenannten Substanz vor.

Als alternative, nicht-invasive und leicht zugängliche Matrix ist die Ausatemluft von Interesse für den Nachweis berauschender Substanzen. In verschiedenen Studien wurde bislang gezeigt, dass verschiedene Drogen (z. B. THC) und auch Medikamente in der Ausatemluft nachweisbar sind. Walle wies das synthetische Cannabinoid Cumyl-5F-P7AICA in der Ausatemluft von Schweinen nach, denen dieses zuvor intravenös verabreicht worden war. Die Konzentrationen in der Ausatemluft variierten dabei sehr stark. Nordmeier, aus der gleichen Arbeitsgruppe, präsentierte toxikokinetische Daten der synthetischen Opioide U-47700 und Tramadol sowie deren Hauptmetaboliten, die im Schwein nach intravenöser Verabreichung ermittelt wurden. Brückner stellte 13 Fälle vor, bei denen nach sexuellen Übergriffen oder Raub die synthetischen Cannabinoide 5F-ADB und 5F-MDMB-PICA nachgewiesen wurden. Die Opfer hatten die Kräutermischungen teils wissentlich, teils unwissentlich geraucht. Im Urin gelang der Nachweis bis zu 4 Tage nach der Aufnahme. Die vorgestellte Fallserie zeigt,

dass sowohl nach Konsum von 5F-ADB als auch 5F-MDMB-PICA Bewusstseinsstörungen auftreten können, die bei k.-o.-Mittel-Delikten relevant sind. Binz schlägt die Methode der Haaranalyse vor, um Prävalenzen von Designer-Opioiden in Populationen von Drogenkonsumenten zu evaluieren. Sie etablierte dazu eine hochsensitive Methode zum Nachweis der teils hochpotenten Wirksubstanzen und konnte für die Schweiz auf diese Weise zeigen, dass synthetische Opioide wie z. B. Butyrylfentanyl und iso-Butyrylfentanyl in der Schweizer Drogenszene konsumiert werden.

Der Alkoholmarker Phosphatidylethanol (PEth) wird bei Anwesenheit von Ethanol im Blut aus Phosphatidylcholin durch das Enzym Phospholipase D gebildet. Er zählt daher zu den direkten Alkoholmarkern und hat in den letzten Jahren zunehmend Aufmerksamkeit gewonnen. Aboutara untersuchte PEth in einem klinischen und einem forensischen Kollektiv im Vergleich zu den etablierten Alkoholmarkern (Ethylglucuronid in Urin und Haaren, CDT, Methanol, die Leberenzymwerte (GGT, AST, ALT) und MCV) und zeigte, dass sowohl die Sensitivität als auch die Spezifität von PEth in beiden Kollektiven höher war. Dies gilt sowohl bei Fragen der Abstinenzüberprüfung als auch beim Monitoring einer bestehenden Alkoholproblematik.

Klinisch-chemische Laboranalysen können fallabhängig und in Zusammenschau aller autoptisch erhobenen Befunde zur Todesursachenbestimmung wichtige Ergebnisse bereitstellen. Engel beschäftigte sich mit der Validität der Ergebnisse klinisch-chemischer Untersuchungen bei längeren postmortalen Intervallen und stellte Ergebnisse zu Messungen von Fructosamin im Blut sowie Glucose und Lactat in der Glaskörperflüssigkeit und im Liquor vor.

Nach der Diskussion der Vorträge der Toxikologie Session, die den Abschluss des wissenschaftlichen Programms bildete, wurden in der anschließenden Closing Session Preise für die besten Vorträge und Poster verliehen. Nach einem ausdrücklichen Dankeschön der Präsidentin der DGRM, Prof. Dr. Stefanie Ritz-Timme, an das Züricher Team der Rechtsmedizin, lud Prof. Dr. Matthias Graw als Tagungspräsident der 100. DGRM Jahrestagung in Meran/München bereits herzlich zur Jubiläumstagung ein und gab einen kurzen Ausblick.

Anschrift der Verfasserin
PD Dr. Stefanie Iwersen-Bergmann
Universitätsklinikum Hamburg Eppendorf
Institut für Rechtsmedizin
Butenfeld 34
22529 Hamburg
E-Mail: s.iwersen-bergmann@uke.de

Schweiz: Durchführung von Studien über den Cannabiskonsum zu Genusszwecken[*])

Mit Beschluss vom 27. Februar 2019 hatte der Schweizerische Bundesrat eine Vorlage zur Änderung des Betäubungsmittelgesetzes (BetmG) in den schweizerischen Nationalrat eingereicht. Damit sollte die gesetzliche Grundlage für wissenschaftliche Pilotversuche mit Betäubungsmitteln des Wirkungstyps Cannabis geschaffen werden. Die Pilotversuche sollen in einem beschränkten Zeitraum wissenschaftliche Erkenntnisse liefern. Bei ihrer Ausgestaltung darf vom BetmG abgewichen werden und die Geltungsdauer der Gesetzesänderung wird auf zehn Jahre beschränkt [siehe hierzu BA 2020, 104 f.].

Am 2. Juni 2020 stellte eine Minderheit im Nationalrat den abweichenden Antrag, dass die Pilotversuche so durchgeführt werden, „dass die Teilnehmer während der Versuchszeit und für eine vorgegebene Zeit nach der Versuchszeit den Führerschein abgeben müssen." Begründet wurde dies mit der Gefährdung von Verkehrsteilnehmern, die von unter Cannabiseinfluss stehenden Versuchsteilnehmern ausgehen könnte. Zudem wurde die Frage der Haftung gestellt, wenn ein Versuchsteilnehmer mit Führerausweis einen Verkehrsunfall verursacht.

Gegen diesen Antrag wurde von anderen Nationalratsmitgliedern vorgebracht, dass durch die Abgabe des Führerscheins die Versuchsteilnehmer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern schlechter gestellt würden. Zudem wurde vorgetragen, dass dann, da die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes für alle Verkehrsteilnehmer gelten, gemäß dieser Logik jede Person, die eine verkehrsunverträgliche Substanz konsumiert − Medikamente, Alkohol oder auch Cannabis −, immer den Führerschein abgeben müsste, egal, ob sie an einem Versuch teilnimmt oder nicht.

Nach mehreren beratenden Sitzungen im Nationalrat und Ständerat (als Zweitrat), stimmten beide Räte am 25. September 2020 für die Annahme der Vorlage. Die Vorlage unterlag dem sog. fakultativen Referendum, Ablauf der Referendumsfrist war der 14. Januar 2021.

Auszug aus der Vorlage:

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Die in der Drogenpolitik der Schweiz bestehende Vier-Säulen-Politik[4] nach Artikel 1a BetmG besteht aus den vier Elementen: Prävention (1. Säule), Therapie und Wiedereingliederung (2. Säule), Schadensverminderung und Überlebenshilfe (3. Säule) sowie Repression und Regulierung (4. Säule). Die vier Säulen sind auch die zentralen Handlungsfelder der Nationalen Strategie Sucht 2017–2024. Die Pilotversuche müssen sich am 4-Säulen-Prinzip orientieren:

[*]) Botschaft zur Änderung des Betäubungsmittelgesetzes (Pilotversuche mit Cannabis) vom 27. Februar 2019 (19.021), Schweizerischer Bundesrat, BBl 2019 2529.

[4] BBl 2006 8573 8592 f.

- Repression und Regulierung: … Beim Fahren eines Fahrzeugs unter Einfluss von Cannabis soll das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958[5] (SVG) wie heute unbeschränkt zur Anwendung kommen.

5 Erläuterungen zu Artikel 8a

Keine Abweichung erfolgt im Bereich des Straßenverkehrsrechts. Beim Fahren eines Fahrzeugs unter Einfluss von Cannabis kommt das SVG auch bei Personen, die an Pilotversuchen teilnehmen, unbeschränkt zur Anwendung.

Auszug aus dem Schlussabstimmungstext[**]):

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 27. Februar 2019[1], beschließt:

I

Das Betäubungsmittelgesetz vom 3. Oktober 1951[2] wird wie folgt geändert:

Art. 8a Pilotversuche

[1] Das Bundesamt für Gesundheit kann nach Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden wissenschaftliche Pilotversuche mit Betäubungsmitteln des Wirkungstyps Cannabis bewilligen:

a. die örtlich, zeitlich und sachlich begrenzt sind;

b. die es erlauben, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie sich neue Regelungen auf den Umgang mit diesen Betäubungsmitteln zu nicht medizinischen Zwecken auswirken und wie sich der gesundheitliche Zustand der Teilnehmer entwickelt;

c. die so durchgeführt werden, dass der Gesundheits- und Jugendschutz, der Schutz der öffentlichen Ordnung sowie die öffentliche Sicherheit gewährleistet sind; und

d. in denen wenn möglich Cannabisprodukte verwendet werden, die Schweizer Herkunft sind und den Regeln der Schweizer Biolandwirtschaft entsprechen.

[2] Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Durchführung der Pilotversuche. Dabei kann er von den Artikeln 8 Absätze 1 Buchstabe d und 5, 11, 13, 19 Absatz 1 Buchstabe f und 20 Absatz 1 Buchstaben d und e abweichen.

II

[1] Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

[2] Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

[3] Dieses Gesetz gilt für 10 Jahre.

---

5 SR 741.01.

[**]) Bundesgesetz über die Betäubungsmittel und die psychotropen Stoffe (Betäubungsmittelgesetz, BetmG), Änderung vom 25. September 2020, BBl 2020 7737.

1 BBl 2019 2529.

2 SR 812.121.

Anmerkung der Schriftleitung: Das Schweizer Parlament – die sog. Bundesversammlung − besteht aus zwei gleichberechtigten Kammern, dem Nationalrat und dem Ständerat. Der Nationalrat hat 200 Sitze. Diese werden aufgrund der Bevölkerungszahl auf die 26 Kantone verteilt. Der Nationalrat wird daher oft auch als „Volkskammer“ bezeichnet.

Im 46-köpfigen Ständerat stellen die Kantone je zwei Abgeordnete, die ehemaligen Halbkantone je eine Abgeordnete oder einen Abgeordneten. Der Ständerat wird daher auch „Kantonskammer“ genannt.

Das Referendum erlaubt den Stimmberechtigten, an der Urne über wichtige Beschlüsse des Parlaments endgültig zu entscheiden. Die schweizerische Verfassung unterscheidet zwischen dem obligatorischen und dem fakultativen Referendum: Über die dem obligatorischen Referendum unterstellten Erlasse wird von Verfassung wegen abgestimmt, über die dem fakultativen Referendum unterstellten Erlasse, falls dies von 50 000 Stimmberechtigten oder acht Kantonen innerhalb von 100 Tagen seit der amtlichen Veröffentlichung des Erlasses verlangt wird. Dem fakultativen Referendum sind u. a. Bundesgesetze unterstellt.

59. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 29. Januar 2021 in Goslar

Pandemiebedingt war in diesem Jahr alles anders: Während sich in den letzten Jahren bis zu 2 000 Teilnehmer zum Deutschen Verkehrsgerichtstag (VGT) in Goslar einfanden, war es in diesem Jahr ausschließlich der Vorstand des VGT.

Selbst das bereits an die Corona-Pandemie angepasste Programm musste kurz vor der Veranstaltung aufgrund der verschärften Corona-Regeln nochmals abgeändert werden. In der Folge konnten das zunächst geplante Gespräch des Präsidenten des VGT, Prof. Dr. Ansgar Staudinger, und der Vizepräsidentin, Leitende Oberstaatsanwältin Birgit Hess, mit Schülerinnen und Schülern in ihren Schulen sowie die Mitgliederversammlung und das Pressegespräch nicht durchgeführt werden.

Die Hauptveranstaltung in der Kaiserpfalz fand ohne Publikum statt und wurde per Live-Stream ins Internet übertragen. Auch die beiden Fortbildungsseminare wurden als reine Online-Veranstaltungen abgehalten.

Dennoch wurde als Ergebnis eine positive Bilanz gezogen. „Auch wenn wir in diesem Jahr nicht wie üblich in acht Arbeitskreisen diskutieren und Empfehlungen aussprechen konnten, sind die angebotenen Fachvorträge der Vorstandskollegen auf großes Interesse getroffen“, so Staudinger. Für die Vorträge der beiden Veranstaltungstage hatten sich jeweils fast 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer angemeldet.

Zur Eröffnungsveranstaltung war auch der Chefberater der EU-Kommission, Paul Nemitz, aus Brüssel zugeschaltet, der über das Thema „Künstliche Intelligenz in Justiz und Mobilität“ referierte und dabei auch einen Blick in die Zukunft des autonomen Fahrens warf.

Bekanntlich ist nach dem Kongress vor dem Kongress und so haben die Veranstalter bereits den 60. VGT vom 26. bis 28. Januar 2022 in Goslar im Blick. Auch wenn die Online-Veranstaltung positive Resonanz fand, hoffen neben dem Vorstand des VGT wohl auch alle Interessierten, dass der Kongress im nächsten Jahr wieder im gewohnten Rahmen abgehalten werden kann.

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrsgerichtstages e. V., VGT, vom 29. Januar 2021)

Fundstücke

Mutterliebe

Am 29. Februar 2020 ereignete sich gegen 23:50 Uhr im Ü. Ortsteil F. ein Verkehrsunfall mit anschließender Fahrerflucht. Ein 20-jähriger wurde durch eine Zeugin dabei beobachtet, wie er mit seinem Fahrzeug mit dem Zaun eines Kindergartens kollidierte. Im Anschluss flüchtete der junge Mann mit seinem Fahrzeug von der Unfallörtlichkeit.

Bei den sofort eingeleiteten Fahndungsmaßnahmen der Polizei konnte der junge Mann wenig später in seinem Pkw auf einem Feldweg festgestellt werden. Da der Fahranfänger unter dem Einfluss von Alkohol und Betäubungsmitteln stand, musste ihm eine Blutprobe entnommen werden. Nach Abschluss der Maßnahme wurde er aus den polizeilichen Maßnahmen entlassen und in die Obhut seiner Mutter übergeben. Auch der Fahrzeugschlüssel wurde hierbei an die Mutter ausgehändigt.

Nur drei Stunden nach seiner Entlassung wurden die Beamten im Rahmen der Streifentätigkeit erneut auf den jungen Mann aufmerksam, als sie seinen zuvor am Unfall beteiligten Kleinwagen fahrend in S. feststellten. Bei der durchgeführten Verkehrskontrolle teilte der 20-jährige zur Überraschung der Beamten mit, dass er von seiner Mutter den Schlüssel erhalten und dass diese ihn zu seinem Fahrzeug chauffiert hätte. Da der Fahrer noch immer unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln und Alkohol stand, musste bei ihm eine erneute Blutentnahme durchgeführt werden. Der Fahrzeugschlüssel wurde diesmal von den Beamten einbehalten. Einen Führerschein schien der junge Mann zu haben, jedoch führte er diesen bei beiden Vorfällen nicht mit sich. Den Verkehrssünder erwarteten mehrere Strafanzeigen.

(Aus einer Medienmitteilung der Polizeiinspektion Saarlouis vom 1. März 2020)

Einmal ist keinmal

Ein 19-Jähriger musste sich am 9. März 2020 in einem Ermittlungsverfahren strafrechtlich verantworten. Wegen einer mutmaßlichen Drogenfahrt sollte der G. wegen des Verdachts des Fahrens unter Drogeneinfluss am Abend vernommen werden. Als er gegen 19:40 Uhr auf der Polizeiwache erschien, bemerkten die Beamten jedoch körperliche Anzeichen bei ihm, die auf eine erneute Drogenbeeinflussung hindeuteten. Da er mit seinem Auto gekommen war, wurde ein Drogentest bei ihm durchgeführt. Dieser reagierte positiv auf THC, zudem räumte der 19 Jahre alte Tatverdächtige ein, Drogen konsumiert zu haben. Es folgte eine Blutentnahme und eine weitere Anzeige.

(Aus einer Meldung des Polizeipräsidiums Südhessen vom 10. März 2020)

Lagerkoller

Der Bürgermeister von B. trat am 22. April 2020 zurück, wie das Rathaus der nordostspanischen Stadt mitteilte. Er war während der Corona-Ausgangssperre betrunken Auto gefahren und soll einen Polizisten gebissen haben, als dieser einen Alkoholtest verlangte.

Der Amtsträger war am 21. April 2020 in B. festgenommen worden und erhielt eine Anzeige wegen „Verstoßes gegen die Verkehrssicherheit und Angriffs auf einen Polizeibeamten“, wie das zuständige Gericht mitteilte. Der Bürgermeister der nördlich von B. gelegenen Küstenstadt erklärte später schriftlich, seine Arbeit als Stadtoberhaupt habe „meine Gesundheit und meinen emotionalen Zustand beeinträchtigt und mich veranlasst, Dinge zu tun, die ich bedauere“.

In Spanien wurde am 14. März 2020 eine der striktesten Ausgangssperren der Welt verhängt. Danach durften die Menschen ihre Wohnungen nur noch verlassen, um Lebensmittel oder Medikamente zu kaufen, zum Arzt zu gehen, ihren Hund auszuführen oder den Arbeitsplatz zu erreichen, wenn Heimarbeit nicht möglich ist.

(Aus einer Mitteilung des Stern online vom 22. April 2020)

Bäumchen wechsel dich

Polizisten haben in der Nacht zum 28. April 2020 in B. dasselbe Auto gleich zweimal gestoppt: Zunächst hatten die Beamten gegen 0:30 Uhr den PKW in P. angehalten. Sie stellten fest, dass die 35 Jahre alte Fahrerin mit 1,12 Promille unter dem Einfluss von Alkohol stand und untersagten ihr die Weiterfahrt. Zudem wurde ihr Führerschein sichergestellt und die Frau musste eine Blutprobe über sich ergehen lassen.

Gegen 1:40 Uhr fiel denselben Polizeibeamten das Auto der Frau im Stadtgebiet von B. an der H. ein weiteres Mal auf. Am Steuer saß nun ein 40-jähriger Mann. Er versuchte zunächst, sich der Verkehrskontrolle zu entziehen, stoppte dann aber doch und versuchte, zu Fuß zu flüchten. Die Polizisten konnten den Mann jedoch stellen. Er war ebenfalls alkoholisiert und musste zur Blutabnahme. Auch gegen ihn läuft nun ein Ermittlungsverfahren wegen Trunkenheit im Straßenverkehr.

(Aus einer Mitteilung des Rundfunk Berlin-Brandenburg online, rbb24, vom 28. April 2020)

Gleich und gleich gesellt sich gern

Am späten Nachmittag des 4. Juni 2020 ereignete sich in der U. Straße in P. ein Verkehrsunfall, bei der eine 62-jährige Pkw-Fahrerin geradeaus über den erhöhten Kreisverkehr gefahren war und erst auf dem gegenüberliegenden Bürgersteig zum Stehen kam. An ihrem Pkw entstand ein Sachschaden in Höhe von ca. 4 000 EUR. Unfallursächlich dürfte eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit gewesen sein. Ein freiwillig durchgeführter Atemalkoholtest ergab einen Wert von 1,98 Promille.

Während der Unfallaufnahme erschien der 68-jährige Ehemann der Verunfallten mit seinem Pkw an der Unfallstelle. Ein Polizeibeamter stellte bei dem Mann ebenfalls Atemalkoholgeruch fest. Der anschließend durchgeführte Atemalkoholtest ergab einen Wert von 1,67 Promille.

Den beiden Eheleuten wurde in einem Krankenhaus eine Blutprobe entnommen und ihre Fahrerlaubnis vorläufig entzogen.

(Aus einer Pressemeldung der Polizei Rheinland-Pfalz, Polizeidirektion Neuwied/Rhein, vom 5. Juni 2020)

Probefahrt mal anders

„Ich habe einen Unfall gebaut." Das waren die Worte, mit denen ein 34 Jahre alter Kfz-Mechaniker am 13. Juli 2020 gegen 21:00 Uhr der Polizei telefonisch mitteilte, dass er am Abend in B. zwei Verkehrsunfälle infolge verursacht hat.

Geschädigte und Zeugen meldeten zuvor bereits einen Verkehrsunfall, der sich in der S. Straße in Höhe der Total-Tankstelle ereignet haben soll. Ein schwarzer Pkw mit Anhänger habe das dortige Tankstellengelände befahren. Beim Einbiegen in die S. Straße in Richtung E. sei das Fahrzeug dann mit einem am Straßenrand abgestellten Pkw kollidiert. Anstatt stehen zu bleiben, setzte der Unfallverursacher seine Fahrt unbekümmert in Richtung E. fort. Im Verlauf der Weiterfahrt entlang der Bahnhofstraße in B. stieß er dann erneut mit einem geparkten Fahrzeug zusammen.

Beim Eintreffen der Polizei am zweiten Unfallort war der Unfallfahrer gerade dabei, eine Bierflasche leerzutrinken. Eine zweite, bereits von ihm geleerte Bierflasche, stand neben dem schwarzen Auto. Der Polizei gegenüber gab er lediglich an, „Mist" gebaut zu haben.

Wie sich im weiteren Verlauf der Verkehrsunfallaufnahme herausstellte, war der Unfallverursacher stark alkoholisiert und nicht im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis.

Es handelte sich auch nicht um sein Fahrzeug, das er fuhr. Wie später bekannt wurde, war es der Pkw eines Kunden, der sein Fahrzeug in der Werkstatt zur Reparatur abgegeben hatte, in der der Unfallverursacher als Kfz-Mechaniker arbeitete. Eine Probefährt hatte es werden sollen.

Trunkenheit im Verkehr, Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort und Fahren ohne Fahrerlaubnis wurden dem 34-jährigen Testfahrer vorgeworfen.

(Aus einer Medienmitteilung der Polizeiinspektion Saarlouis vom 14. Juli 2020)

Verdammt eng

Ein betrunkener Autofahrer scheiterte in B. grandios am Einparken in einer etwa 20 Meter langen Parklücke. Der 42-Jährige war einer Streife in der Nacht zum 31. Juli 2020 „durch seine unsichere Fahrweise" aufgefallen, berichtete die Polizei. Nachdem sie sein Auto angehalten hatten, gelang es dem Mann nicht, seinen Wagen in sechs Zügen in

der Parklücke unterzubringen. Am Ende stellte er das Auto schräg mit einem Rad auf dem Gehweg ab. Ein Atemalkoholtest ergab einen Wert von 1,7 Promille. Zudem stellten die Polizisten fest, dass er keinen gültigen Führerschein hatte und vermutlich auch kein Versicherungsschutz für den Wagen bestand.

(Aus einer Mitteilung des Stern online vom 31. Juli 2020)

Flucht nach vorn

In der Nacht zum 4. August 2020 sollte in der Schiffbrücke in F. der Fahrer eines Ford Fiestas kontrolliert werden. Dieser war gegen 0:00 Uhr wegen seiner Fahrweise aufgefallen. Der Fahrer fuhr dann auf den Parkplatz in Höhe N. und hielt wenige Meter vor der Hafenkante. Nachdem die Beamten den Streifenwagen verlassen hatten, beschleunigte der Fiestafahrer und fuhr in das Hafenbecken.

Der Wagen trieb zunächst auf dem Wasser und der Fahrer weigerte sich, den Pkw zu verlassen. Nachdem Wasser in das Fahrzeug eindrang und es zu sinken drohte, verließ der Mann den Wagen durch das Seitenfenster. Die eingesetzten Kräfte warfen ihm einen Rettungsring zu. Ein Beamter sprang in den Hafen und brachte den Mann an die Kaikante. Dort wurde er von weiteren Rettungskräften an Land gebracht und versorgt.

Der 39-jährige Mann war alkoholisiert. Er befand sich zudem in einer psychischen Ausnahmesituation und wurde nach der Entnahme einer Blutprobe in ein Psychiatrisches Krankenhaus eingewiesen.

Die Bergung des Ford Fiestas war für den nächsten Tag vorgesehen.

(Aus einer Meldung der Polizeidirektion Flensburg vom 4. August 2020)

Lügen haben kurze Beine

Die Flucht eines Autofahrers vor der Polizei hat für das Auto auf der Terrasse eines Wohnhauses geendet. Wie die Polizei mitteilte, gab der Mann in der Nacht zum 13. Oktober 2020 Gas, als ihn eine Streife im nordrhein-westfälischen M. kontrollieren wollte.

Schließlich habe er an einer abschüssigen Straße angehalten, Fahrer und Beifahrer flüchteten zu Fuß weiter. Unbemerkt setzte sich das nun fahrerlose Auto in Bewegung, durchschlug einen Zaun und kam auf einer Terrasse zum Stehen. Laut Polizei hatte sich der Fahrer wohl keine Zeit genommen, die Handbremse anzuziehen.

Den Beifahrer stellten die Beamten kurz darauf, der Fahrer konnte zunächst entwischen. Allerdings rief den Angaben zufolge kurze Zeit später ein schwer atmender 22-Jähriger bei der Polizei an und gab an, sein Auto sei ihm gestohlen worden. Als die Beamten zu ihm eilten, stellten sie fest, dass er aussah wie der Flüchtige.

Auto, Handy und Führerschein des Mannes wurden sichergestellt. Zudem hatte der Mann Cannabis konsumiert. Gegen ihn wurde ein Strafverfahren wegen Unfallflucht eingeleitet.

(Aus einer Mitteilung des Stern online vom 13. Oktober 2020)

Rechtsprechung

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

13. 1. Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein ist dahin auszulegen, dass vorbehaltlich der in der Richtlinie festgelegten Ausnahmen die in dieser Bestimmung vorgesehene gegenseitige Anerkennung ohne jede Formalität auf Führerscheine anwendbar ist, die infolge eines Umtauschs gemäß Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie ausgestellt wurden.

2. Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 ist dahin auszulegen, dass er einem Mitgliedstaat gestattet, die Anerkennung eines nach Art. 11 Abs. 1 dieser Richtlinie umgetauschten Führerscheins mit der Begründung abzulehnen, dass er dem Inhaber dieses Führerscheins vor dem Umtausch die Fahrerlaubnis entzogen hatte.

Europäischer Gerichtshof,
Urteil vom 18. Oktober 2020 – C-112/19 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 2 Abs. 1 sowie von Art. 11 Abs. 1 und 4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. 2006, L 403, S. 18).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Marvin M. und dem Kreis Heinsberg (Deutschland) über dessen Entscheidung, die Anerkennung des Herrn M. von den niederländischen Behörden ausgestellten Führerscheins zu verweigern. […]

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

11 Herrn M. wurde von den deutschen Behörden am 3. Juli 2008 ein Führerschein für Fahrzeuge der Klassen AM und B sowie am 1. Juli 2015 für Fahrzeuge der Klasse T ausgestellt.

12 Bei einer Verkehrskontrolle am 9. Juni 2016 wurde festgestellt, dass Herr M. unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln ein Fahrzeug führte. Am 20. September 2016 wurde er über die Absicht der zuständigen deutschen Behörden informiert, ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen.

13 Nachdem er diesen Behörden am 29. September 2016 mitgeteilt hatte, dass er keinen Wohnsitz mehr in Deutschland habe, meldete er am 13. Oktober 2016 einen Wohnsitz in den Niederlanden an. Dort beantragte er am 1. November 2016 den Umtausch seines deutschen Führerscheins in einen niederländischen Führerschein.

14 Mit sofort vollziehbarer Ordnungsverfügung vom 9. November 2016, die Herrn M. am 12. November 2016 zugestellt wurde, entzog ihm der Kreis Heinsberg die Fahrerlaubnis und forderte ihn auf, seinen Führerschein unverzüglich abzugeben.

15 Nachdem die für den Umtausch von Führerscheinen zuständigen niederländischen Behörden am 14. November 2016 die Gültigkeit der Fahrerlaubnis von Herrn M. anhand der Informationen in der Datenbank des Führerscheinnetzes der Europäischen Union (RESPER) festgestellt hatten, stellten sie Herrn M. am 17. November 2016 im Austausch gegen seinen deutschen Führerschein einen niederländischen Führerschein aus. Der Umtausch wurde dem Kreis Heinsberg mit Schreiben vom 5. Dezember 2016, dem der deutsche Führerschein von Herrn M. beilag, mitgeteilt.

16 Nachdem die niederländischen Behörden vom Kreis Heinsberg über den Entzug der deutschen Fahrerlaubnis von Herrn M. informiert worden waren, teilten sie dem Kreis am 4. Januar 2017 auf seine entsprechende Anfrage mit, dass sie an der Umschreibung der Fahrerlaubnis von Herrn M. festhielten, da die betreffende Datenbank zum Zeitpunkt des Umtauschs keine Beschränkung der Fahrerlaubnis von Herrn M. angezeigt habe.

17 Am 17. Januar 2017 stellte die Polizei bei einer Verkehrskontrolle in Deutschland fest, dass Herr M. keine gültige Fahrerlaubnis für Deutschland besitze.

18 Mit Bescheid vom 5. September 2017 stellte der Kreis Heinsberg fest, dass der Herrn M. in den Niederlanden ausgestellte Führerschein ihn nicht dazu berechtige, in Deutschland Fahrzeuge zu führen.

19 Herr M. focht diesen Bescheid vor dem Verwaltungsgericht Aachen (Deutschland) an.

20 Dieses ist der Ansicht, dass die deutschen Behörden dazu verpflichtet seien, einen Führerschein, der aus dem Umtausch eines ersten Führerscheins hervorgegangen ist, ebenso anzuerkennen wie einen Führerschein, der infolge einer bestandenen Eignungsprüfung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgestellt wurde. Jedoch neigt es im Hinblick auf die Ziele der Straßenverkehrssicherheit und des Schutzes des Lebens der Verkehrsteilnehmer zu der Auffassung, dass ein Mitgliedstaat gemäß Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 die Anerkennung eines umgetauschten Führerscheins ablehnen kann, wenn der Umtausch erfolgt ist, nachdem die Fahrerlaubnis vom ausstellenden Mitgliedstaat entzogen wurde.

21 Für den Fall, dass Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 für nicht anwendbar erklärt werden sollte, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob eine Ausnahme vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung zulässig ist, wenn der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsbereich sich die Frage der Anerkennung eines Führerscheindokuments stellt, auf der Grundlage unbestreitbarer Informationen feststellen kann, dass die materielle Fahrberechtigung zum Zeitpunkt des Umtauschs des Führerscheindokuments nicht mehr bestand.

Unter diesen Umständen hat das Verwaltungsgericht Aachen das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

22 1. Ist Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 so auszulegen, dass ein Führerscheindokument, und zwar einschließlich der darin dokumentierten Fahrberechtigungen, von den Mitgliedstaaten auch dann strikt anzuerkennen ist, wenn die Ausstellung dieses Dokuments auf einem Umtausch eines Führerscheindokuments nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 beruht?

2. Falls Frage 1 zu bejahen ist: Darf ein Mitgliedstaat die Anerkennung des umgetauschten Führerscheindokuments gemäß Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 ablehnen, wenn der Umtausch durch den Ausstellerstaat zu einem Zeitpunkt erfolgt ist, in welchem der Mitgliedstaat, von dem die materielle Fahrberechtigung herrührt, diese bereits entzogen hatte?

3. Falls Frage 2 zu verneinen ist und eine Anerkennungspflicht besteht: Darf ein Mitgliedstaat die Anerkennung des umgetauschten Führerscheindokuments jedenfalls dann ablehnen, wenn der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsbereich sich die Frage der Anerkennung des Führerscheindokuments stellt, aufgrund „unbestreitbarer Informationen" feststellen kann, dass die materielle Fahrberechtigung zum Zeitpunkt des Umtauschs des Führerscheindokuments nicht mehr bestand?

Aus den Gründen:

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

23 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass die in dieser Bestimmung vorgesehene gegenseitige Anerkennung ohne jede Formalität auf Führerscheine anwendbar ist, die infolge eines Umtauschs gemäß Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie ausgestellt wurden.

24 Nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 „[werden d]ie von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine … gegenseitig anerkannt."

25 Nach gefestigter Rechtsprechung des Gerichtshofs sieht diese Bestimmung die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor (Urteil vom 26. Oktober 2017, I, C-195/16, EU:C:2017:815, Rn. 34 und die dort angeführte Rechtsprechung).

26 Da diese Bestimmung nicht nach der Art der Ausstellung des Führerscheins unterscheidet, d. h. danach, ob er infolge bestandener Prüfungen gemäß Art. 7 der Richtlinie 2006/126 oder infolge eines Umtauschs gemäß deren Art. 11 Abs. 1 ausgestellt wurde, gilt der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung vorbehaltlich der in der Richtlinie festgelegten Ausnahmen auch für einen Führerschein, der aus einem solchen Umtausch hervorgegangen ist.

27 Angesichts der vorstehenden Erwägungen ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass vorbehaltlich der in der Richtlinie festgelegten Ausnahmen die in dieser Bestimmung vorgesehene gegenseitige Anerkennung ohne jede Formalität auf Führerscheine anwendbar ist, die infolge eines Umtauschs gemäß Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie ausgestellt wurden.

Zur zweiten und zur dritten Frage

28 Mit seiner zweiten und seiner dritten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass er einem Mitgliedstaat gestattet, die Anerkennung eines Führerscheins, der aus einem Umtausch nach Art. 11 Abs. 1 dieser Richtlinie hervorgegangen ist, mit der Begründung abzulehnen, dass er dem Inhaber des umgetauschten Führerscheins vor dem Umtausch die Fahrerlaubnis entzogen hatte.

29 Diese Fragen stellt das vorlegende Gericht mit Blick darauf, dass zum einen Herr M., bevor die niederländischen Behörden einen Führerschein im Umtauschverfahren nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 ausgestellt haben, in Deutschland eine Zuwiderhandlung begangen hatte, die dazu geführt hatte, dass ihm seine Fahrerlaubnis entzogen worden war, ohne dass jedoch der Führerschein an die deutschen Behörden zurückgegeben worden war, und zum anderen die niederländischen Behörden, die von diesem Entzug nach der Ausstellung des neuen Führerscheins informiert wurden, den Herrn M. ausgestellten Führerschein aufrechterhalten haben.

30 Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er gemäß Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 einen Antrag auf Umtausch seines Führerscheins gegen einen gleichwertigen Führerschein stellen.

31 Nach dieser Bestimmung ist es insoweit Sache des umtauschenden Mitgliedstaats, zu prüfen, für welche Fahrzeugklasse der vorgelegte Führerschein tatsächlich noch gültig ist. Zu diesem Zweck bestimmt Art. 15 der Richtlinie, dass die Mitgliedstaaten einander unterstützen, Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten oder entzogenen Führerscheine austauschen und hierzu das EU-Führerscheinnetz nutzen.

32 Vorliegend haben, wie in Rn. 15 des vorliegenden Urteils ausgeführt, die niederländischen Behörden am 14. November 2016 die Gültigkeit des Führerscheins von Herrn M. in der Datenbank des EU-Führerscheinnetzes überprüft und ihm am 17. November 2016 einen neuen Führerschein ausgestellt.

33 Da, wie sich aus der Antwort auf die erste Vorlagefrage ergibt, die gegenseitige Anerkennung ohne jede Formalität gemäß Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 auf Führerscheine anwendbar ist, die von einem Mitgliedstaat infolge eines Umtauschs nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie ausgestellt wurden, können die anderen Mitgliedstaaten grundsätzlich nicht überprüfen, ob die in der Richtlinie bestimmten Ausstellungsvoraussetzungen erfüllt sind. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist nämlich als Beweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber diese Vor-

aussetzungen erfüllte (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung).

34 Zwar hat der Gerichtshof entschieden, dass, wenn sich zwar nicht anhand von vom Aufnahmemitgliedstaat stammenden Informationen, aber auf der Grundlage von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststellen lässt, dass eine der in der Richtlinie 2006/126 aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen nicht erfüllt war, der Aufnahmemitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet auf den Inhaber dieses Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs einer früheren Fahrerlaubnis angewendet worden ist, die Anerkennung des Führerscheins ablehnen kann (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 26. Juni 2008, Zerche u. a., C-334/06 bis C-336/06, EU:C:2008:367, Rn. 69 und 70, sowie vom 26. Juni 2008, Wiedemann und Funk, C-329/06 und C-343/06, EU:C:2008:366, Rn. 72).

35 Im vorliegenden Fall war jedoch, wie die Europäische Kommission darlegt, weder aus dem Führerschein selbst noch aus anderen vom Ausstellungsmitgliedstaat stammenden Informationen ersichtlich, dass die deutschen Behörden Herrn M. die Fahrerlaubnis bereits entzogen hatten, als der Führerschein von den niederländischen Behörden umgetauscht wurde.

36 Nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 „[lehnt e]in Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist".

37 Aus den Worten „lehnt die Anerkennung … ab" ergibt sich, dass diese Bestimmung keine Möglichkeit, sondern eine Verpflichtung regelt (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 26. April 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, Rn. 53, und vom 21. Mai 2015, Wittmann, C-339/14, EU:C:2015:333, Rn. 24).

38 Der Gerichtshof hat entschieden, dass der Wortlaut dieser Bestimmung jedem Mitgliedstaat, und nicht nur dem Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes, gestattet, die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins abzulehnen (Urteil vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, Rn. 55).

39 Im Einzelnen hat der Gerichtshof festgestellt, dass nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 ein Mitgliedstaat, der nicht der Wohnsitzmitgliedstaat ist, wegen der in seinem Hoheitsgebiet begangenen Zuwiderhandlung des Inhabers eines in einem anderen Mitgliedstaat erhaltenen Führerscheins 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 (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, Rn. 60).

40 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 (Urteil vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, Rn. 61).

41 Einen Mitgliedstaat zur Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellten Führerscheins zu verpflichten, obwohl der erste Mitgliedstaat gegen diese Person wegen einer vor dieser Erteilung dieser Fahrerlaubnis durch den zweiten Mitgliedstaat liegenden Tat eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet hatte, führte, wie der Gerichtshof bereits entschieden hat, des Weiteren 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. Urteil vom 21. Mai 2015, Wittmann, C-339/14, EU:C:2015:333, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung).

42 Diese Erwägungen gelten auch, wenn der Führerschein im Rahmen eines Umtauschs nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 ausgestellt wurde. Die Anerkennung eines Führerscheins, der aus einem solchen Umtausch hervorgegangen ist, abzulehnen, entspricht in diesem Fall auch der dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzung der Union, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. Mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, Rn. 51 und die dort angeführte Rechtsprechung), zu der die Richtlinie 2006/126 nach dem Wortlaut ihres zweiten Erwägungsgrundes beiträgt (Urteil vom 26. Oktober 2017, I, C-195/16, EU:C:2017:815, Rn. 51).

43 Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt sich jedoch, 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 abzulehnen, wenn auf den Inhaber dieses Führerscheins im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eine einschränkende Maßnahme angewandt wurde (Urteil vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, Rn. 76 und die dort angeführte Rechtsprechung).

44 Zur Folge einer solchen Maßnahme hat der Gerichtshof festgestellt, dass der Mitgliedstaat, der es ablehnt, unter solchen Umständen die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, dafür zuständig ist, die Bedingungen festzulegen, die der Inhaber eines Führerscheins erfüllen muss, um das Recht wiederzuerlangen, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren. Es war nach den Ausführungen des Gerichtshofs 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 entgegenstellte. In dieser Hinsicht war es auch seine Aufgabe, zu überprüfen,

ob die von den Rechtsvorschriften des erstgenannten dieser Mitgliedstaaten vorgesehenen Voraussetzungen gemäß dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht die Grenzen dessen überschritten, was zur Erreichung des von der Richtlinie 2006/126 verfolgten Ziels, das in der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr besteht, angemessen und erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, Rn. 84).

45 Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs eine betrügerische oder missbräuchliche Berufung auf das Unionsrecht nicht zulässig ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 21. Februar 2006, Halifax u. a., C-255/02, EU:C:2006:121, Rn. 68, sowie vom 16. Oktober 2019, Glencore Agriculture Hungary, C-189/18, EU:C:2019:861, Rn. 34).

46 Der in dieser Rechtsprechung aufgestellte Grundsatz des Verbots von Betrug und Rechtsmissbrauch stellt einen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts dar, der von den Rechtsunterworfenen zu beachten ist. Die Anwendung der Unionsrechtsvorschriften kann nämlich nicht so weit gehen, dass Vorgänge geschützt werden, die zu dem Zweck durchgeführt werden, betrügerisch oder missbräuchlich in den Genuss von im Unionsrecht vorgesehenen Vorteilen zu gelangen (Urteil vom 6. Februar 2018, Altun u. a., C-359/16, EU:C:2018:63, Rn. 49 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

47 Insbesondere beruht die Feststellung eines Betrugs auf einem Bündel übereinstimmender Indizien, aus denen sich das Vorliegen eines objektiven und eines subjektiven Elements ergibt. Was den im Ausgangsverfahren fraglichen Sachverhalt angeht, so besteht zum einen das objektive Element darin, dass die Voraussetzungen für den Umtausch des Führerscheins nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 nicht erfüllt sind. Zum anderen besteht das subjektive Element in der Absicht des Betreffenden, die Voraussetzungen für einen solchen Umtausch zu umgehen, um den damit verbundenen Vorteil zu erlangen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Februar 2018, Altun u. a., C-359/16, EU:C:2018:63, Rn. 50 bis 52).

48 Daraus folgt, dass eine Person, die die Ausstellung eines Führerscheins im Rahmen eines Umtauschs nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 betrügerisch erwirkt hat, zu keinem Zeitpunkt die Anerkennung des so erlangten Führerscheins in einem Mitgliedstaat beanspruchen kann.

49 Vorliegend wurde dem Sachverhalt zufolge, den das vorlegende Gericht dargelegt hat und der in den Rn. 12 bis 15 des vorliegenden Urteils wiedergegeben ist, Herr M. am 20. September 2016 von der Absicht der deutschen Behörden unterrichtet, ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen. Im Anschluss an diese Mitteilung erklärte Herr M., dass er das deutsche Hoheitsgebiet verlasse, und meldete am 13. Oktober 2016 einen Wohnsitz in den Niederlanden an, wo er am 1. November 2016 den Umtausch seines deutschen Führerscheins gegen einen niederländischen Führerschein beantragte, der ihm am 17. November 2016 ausgestellt wurde.

50 Aus diesen Informationen sowie aus den schriftlichen Antworten der deutschen und der niederländischen Regierung auf die Fragen des Gerichtshofs ergibt sich, dass Herr M. in dem bei den niederländischen Behörden durchgeführten Verfahren nicht die Absicht der deutschen Behörden mitgeteilt hat, ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen, obwohl er über diese in Kenntnis gesetzt worden war, und dass er später die niederländischen Behörden auch nicht darüber informiert hat, dass ihm am 12. November 2016 ein Bescheid, mit dem die Fahrerlaubnis entzogen wurde, zugestellt wurde, obwohl die niederländischen Behörden zu seinem Antrag auf Umtausch des Führerscheins noch nicht Stellung genommen hatten.

51 Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, nach Überprüfung der Angaben in der vorstehenden Randnummer zu beurteilen, ob das Verhalten von Herrn M., das darauf abzielte, durch den Umtausch seines Führerscheins gemäß Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 einen neuen Führerschein zu erlangen, in dem Zeitraum, der von der Verkehrskontrolle, der er am 9. Juni 2016 unterworfen war, bis zur Ausstellung des neuen Führerscheins am 17. November 2016 reicht, ein missbräuchliches oder betrügerisches Verhalten darstellt. Ist dies der Fall, ist davon auszugehen, dass die Entscheidung, die Anerkennung seines Führerscheins abzulehnen, endgültig ist.

52 Unter diesen Umständen ist auf die zweite und die dritte Frage zu antworten, dass Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass er einem Mitgliedstaat gestattet, die Anerkennung eines nach Art. 11 Abs. 1 dieser Richtlinie umgetauschten Führerscheins mit der Begründung abzulehnen, dass er dem Inhaber dieses Führerscheins vor dem Umtausch die Fahrerlaubnis entzogen hatte. […]

14. 1. Hat der Betroffene ausdrücklich um Absetzung einer Hauptverhandlung und um Entscheidung im schriftlichen Verfahren gebeten, handelt es sich bei der darauf ergangenen Mitteilung des Gerichts, es werde tatsächlich im schriftlichen Verfahren entschieden, nur um eine Unterrichtung der Verfahrensbeteiligten über das weitere Vorgehen des Gerichts, die keine verjährungsunterbrechende Wirkung gem. § 33 Abs. 1 Nr. 12 OWiG entfaltet.

2. Einem im Anschluss erteilten Hinweis auf die Möglichkeit, ohne Hauptverhandlung zu entscheiden, kommt jedenfalls dann eine verjährungsunterbrechende Wirkung gem. § 33 Abs. 1 Nr. 12 OWiG zu, wenn der erneute Hinweis aufgrund in Auftrag gegebener ergänzender Beweiserhebungen gem. § 71 Abs. 2 OWiG ergangen ist, deren Inhalt dem Betroffenen zur Gewährung rechtlichen Gehörs zur Kenntnis gegeben wurde.

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 6. März 2021 – 2 Ss (Owi) 70/20

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Betroffenen mit dem angefochtenen Beschluss wegen einer am 20. August

2018 um 12.14 Uhr begangenen Geschwindigkeitsüberschreitung zu einer Geldbuße von 176 € verurteilt und ein einmonatiges Fahrverbot verhängt. Dagegen wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt und insbesondere den Eintritt der Verfolgungsverjährung geltend macht.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde gegen den Beschluss des Amtsgerichts Diepholz vom 27.12.2019 gem. § 79 Abs. 3 OWiG, § 349 Abs. 2 StPO zu verwerfen.

Aus den Gründen:

II. Die zulässige erhobene Rechtsbeschwerde hat [… einen] geringen Teil-Erfolg. Im Übrigen ist sie nach Maßgabe von §§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, 349 Abs. 2 StPO unbegründet. […]

1.) Die auch in der Rechtsbeschwerdeinstanz von Amts wegen vorzunehmende Prüfung der Verfahrensvoraussetzungen hat ergeben, dass der Verfolgung der dem Betroffenen in diesem Verfahren zur Last gelegten Tat das Verfahrenshindernis der Verfolgungsverjährung nicht entgegensteht.

Die dem Betroffenen vorgeworfene Verkehrsordnungswidrigkeit verjährt gemäß § 26 Abs. 3 StVG in drei Monaten nach Tatbegehung, solange wegen der Tat kein Bußgeldbescheid erlassen ist. Hier ist die Tat am 20. August 2018 begangen worden; durch den am 7. November 2018 erlassenen Bußgeldbescheid wurde die Verfolgungsverjährung gem. § 33 Abs. 1 Nr. 9 OWiG unterbrochen und die 6-Monatsfrist des § 26 Abs. 3 StVG begann gem. § 33 Abs. 3 Satz 1 OWiG neu zu laufen. Eine weitere Verjährungsunterbrechung trat sodann gem. § 33 Abs. 1 Nr. 11 OWiG durch den am 26. März 2019 anberaumten Termin zur Hauptverhandlung ein.

Letztmals wurde die Verjährung schließlich durch das Schreiben des Amtsgerichts vom 23. August 2019 an den Verteidiger des Betroffenen gem. § 33 Abs. 1 Nr. 12 OWiG unterbrochen, denn darin wies das Gericht (erneut) auf die beabsichtigte Entscheidung im Beschlusswege hin und erfragte zugleich, ob auf eine Begründung des Beschlusses verzichtet werde.

Der Einwand des Beschwerdeführers, es handele sich um einen wiederholten und daher gänzlich überflüssigen Hinweis, dem daher keine verjährungsunterbrechende Wirkung zukomme, geht fehl.

Zwar entfaltet nicht jeder Hinweis auf die Möglichkeit, ohne Hauptverhandlung zu entscheiden, eine verjährungsunterbrechende Wirkung; vielmehr macht der Beschwerdeführer im Ansatz zutreffend geltend, dass nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut durch die Erteilung eines derartigen Hinweises nur einmal eine Unterbrechung der Verjährung herbeigeführt werden kann, so dass einem wiederholt erteilten Hinweis auf eine mögliche Entscheidung gem. § 72 OWiG keine verjährungsunterbrechende Wirkung zukommt, wenn letztere bereits durch einen vorherigen Hinweis begründet wurde (KK-OWiG/Ellbogen, 5. Auflage 2018, § 33, Rn. 92; Krenberger/Krumm, OWiG, 5. Auflage 2018, Rn. 75; OLG Hamm, Beschluss vom 21. März 1977 – 3 Ss OWi 265/77 –, juris). Es ist ferner zutreffend, dass das Gericht bereits zuvor am 26. April 2019 den anberaumten Hauptverhandlungstermin aufgehoben und angeordnet hatte, eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren gem. § 72 OWiG zu treffen.

Hierdurch trat indes keine Unterbrechung der Verfolgungsverjährung ein. Hat der Betroffene – wie hier – zuvor ausdrücklich um Absetzung einer Hauptverhandlung und um Entscheidung im schriftlichen Verfahren gebeten, liegt in der Mitteilung des Gerichts, es werde tatsächlich eine Entscheidung im Beschlussverfahren gem. § 72 OWiG getroffen, kein Hinweis i.S.v. § 33 Abs. 1 Nr. 12 OWiG, sondern nur eine Unterrichtung der Verfahrensbeteiligten über das weitere Vorgehen. Denn in der Mitteilung liegt gerade keine Prozessverfügung, die darauf abzielt, dem Verteidiger die Gelegenheit zu einem Widerspruch gegen das schriftliche Verfahren zu geben; der Verteidiger hatte ja dem schriftlichen Verfahren bereits zugestimmt (BeckOK OWiG/Gertler, 25. Ed. 1.1.2020, OWiG § 33 Rn. 136; Göhler, NStZ 1987, 58; OLG Hamm VRS 49, 132; KG Berlin, Beschluss vom 28. Januar 2002 – 2 Ss 153/01 - 3 Ws (B) 591/01 –, juris).

Zudem dringt der Einwand des Beschwerdeführers, der gerichtliche Hinweis vom 23. August 2019 sei angesichts der vorherigen Anordnung der Entscheidung im Beschlussverfahren gem. § 72 OWiG sinnlos gewesen, nicht durch.

In Konstellationen, bei denen das Gericht weitere Beweiserhebungen durchgeführt hat und erwägt, die den Verfahrensbeteiligten noch unbekannten Erkenntnisse bei seiner Entscheidung zu verwerten, sind selbst einem Betroffenen, der bereits kundgetan hat, dass er von seinem Widerspruchsrecht gem. § 72 Abs. 1 Satz 2 OWiG keinen Gebrauch machen will, abermals seine Rechte zu verdeutlichen, denn eine ursprünglich erteilte Zustimmung zur Entscheidung durch Beschluss wird hinfällig, wenn das Gericht anschließend Ermittlungen anstellt, deren Ergebnis für die Entscheidung erheblich sein kann (OLG Brandenburg, Beschluss vom 20.07.2000 – 2 Ss (OWi) 1408/00, NJ 2000, S. 660; KK-OWiG/Senge, aaO, § 72 Rn. 43).

So liegt der Fall hier. Das Amtsgericht hatte nach der Aufhebung des ursprünglich anberaumten Hauptverhandlungstermins mit Verfügung vom 26. April 2019 zur besseren Aufklärung der Sache gem. § 71 Abs. 2 OWiG ergänzende Ermittlungen in Auftrag gegeben und eine Stellungnahme des Landkreises D. zu der Frage eingeholt, ob die Messanlage erst Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 64 km/h erfasst. Das Amtsgericht hat zudem dem Grundsatz rechtlichen Gehörs Rechnung getragen und ist seiner Verpflichtung, die diesbezüglich gewonnenen Erkenntnisse dem Betroffenen mitzuteilen, nachgekommen, indem es dem Verteidiger des Betroffenen die Stellungnahme des Landkreises D. vom 20. August 2019 gemeinsam mit dem Schreiben vom 23. August 2019 zugeleitet hat.

Nach alledem handelt es sich bei dem Schreiben des Amtsgerichts vom 23. August 2019 an den Verteidiger des Betroffenen um den ersten Hinweis i.S.v. § 33 Abs. 1 Nr. 12 OWiG, dem verjährungsunterbrechende Wirkung gem. § 33 Abs. 1 Nr. 12 OWiG zukommt, so dass keine Verfolgungsverjährung eingetreten war, als

der angefochtene Beschluss vom 27.12.2019 erging.

2.) Die durch das Amtsgericht festgesetzte Geldbuße von 176 € war gem. § 79 Abs. 6 OWiG auf 170 € zu reduzieren.

Die Bemessung des Bußgeldes liegt stets im Ermessen des Tatrichters. Die Überprüfung durch das Rechtsbeschwerdegericht beschränkt sich darauf, ob der Tatrichter bei der Festsetzung der Geldbuße von rechtlich zutreffenden Erwägungen ausgegangen ist und von seinem Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht hat (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 31.01.1990 – 5 Ss (OWi) 24/90 - (OWi) 17/90 I –, juris). Dabei sind gemäß § 17 Abs. 3 Satz 1 OWiG in erster Linie die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Vorwurf, der den Täter trifft, Grundlage für die Zumessung der Geldbuße (vgl. Göhler, 17. Auflage, § 17, Rn. 15).

Vorliegend hat das Amtsgericht – offenbar ausgehend von der Regelgeldbuße von 160 € – eine Erhöhung der Geldbuße um 16 € auf 176 € vorgenommen. Dieser Vorgehensweise lässt eine mathematische Berechnung (Erhöhung um 10 %) vermuten, die die Ausübung richterlichen Ermessens vermissen lässt und sich deshalb nach ständiger Rechtsprechung verbietet (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 22. September 1993 – 5 Ss (OWi) 312/93 - (OWi) 135/93 I –, juris; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 13. Juli 2017 – 1 OWi 1 Ss Bs 51/16 –, juris; OLG Koblenz, Beschluss vom 26. August 2011 – 1 SsBs 63/11 –, juris). Wegen dieses Rechtsfehlers bedarf es aber keiner Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht. Vielmehr hat der Senat von der Möglichkeit gemäß § 79 Abs. 6 OWiG Gebrauch gemacht, selbst in der Sache zu entscheiden und die Geldbuße wegen der rechtsfehlerfrei berücksichtigten Voreintragung des Betroffenen auf 170 € festgesetzt. […]

15. *) 1. Ein Fahrzeug – hierunter fällt auch ein Sportboot – führt i.S.d. § 316 I StGB, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung lenkt und sich hierbei aller wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, die für dessen Fortbewegung bestimmt sind. Maßgeblich ist, wer die Verantwortung für die Bewegung des Fahrzeugs hat und diese mit Blick auf den Bewegungsvorgang faktisch betätigt.

2. Auch ein Rudergänger gem. § 1.09 RheinSch-PV kann das Merkmal des Führens eines Fahrzeugs i.S.d. § 316 I StGB verwirklichen. Ob es sich dabei um eine nautisch erfahrene oder unerfahrene Person handelt und inwieweit sie weisungsgebunden tätig wird, spielt keine Rolle.

3. Der Senat ist – unter Aufgabe seiner früheren Rechtsprechung – in Übereinstimmung mit der mittlerweile in Rechtsprechung und Literatur überwiegend vertretenen Meinung der Auffassung, dass der für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr allgemein anerkannte Grenzwert von 1,1 ‰ für eine alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit auch für die motorisierte Schifffahrt anzuwenden ist.

4. Bei der rechtsirrigen Auffassung, sich nicht nach § 316 StGB strafbar zu machen, wenn eine andere, nüchterne und ebenfalls im Besitz eines Sportbootführerscheins befindliche Person an Bord war, handelt es sich um einen vermeidbaren Verbotsirrtum i. S. v. § 17 Satz 2 StGB.

Schifffahrtsobergericht Karlsruhe
Urteil vom 9. November 2020
– Ns 4 Rv 22 Ss 311/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Angeklagte wurde durch Urteil des Amtsgerichts - Schifffahrtsgericht - Mannheim vom 2.3.2020 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 100 € verurteilt. Hiergegen legte er form- und fristgemäß Berufung mit dem Ziel eines Freispruchs ein. Das Rechtsmittel blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

II. [- Ausführungen zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten A. -] Das Bundeszentralregister enthält keine Eintragung.

III. Der Angeklagte ist seit dem Jahre 1993 Inhaber des Sportbootführerscheins und Eigentümer des motorisierten Sportboots [...], amtliches Schiffskennzeichen [...], mit Liegeplatz beim BC [...]. Am Abend des 16.08.2019 fuhren der Angeklagte und sein Begleiter, der Zeuge B., vom Restaurant beim [...] zurück nach [...], wobei der Angeklagte das Sportboot steuerte und den Gashebel betätigte, obwohl er – wie er hätte erkennen können und müssen – aufgrund des vorangegangenen Alkoholkonsums fahruntüchtig war.

Gegen 20.55 Uhr sollte das Sportboot von den Zeugen C. und D. von der Wasserschutzpolizei M. wegen angesichts der einbrechenden Dämmerung erforderlicher, am Sportboot jedoch fehlender Beleuchtung kontrolliert werden. Der Angeklagte rangierte das Sportboot entsprechend der Aufforderung durch den Zeugen C. längsseits an das Polizeiboot, während der Zeuge D. die Leinen für das Anlegemanöver bereitlegte und diese am Polizeiboot festmachte. Da die Polizeibeamten beim Angeklagten Alkoholgeruch feststellten, forderten sie ihn auf, ihnen zur nahegelegenen Wasserschutzpolizeistation zu folgen. Die am 16.08.2019 um 22.00 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine BAK von 1,26 ‰.

IV. Die Feststellungen zu den persönlichen Verhältnissen beruhen auf den Angaben des Angeklagten sowie dem verlesenen Auszug aus dem Bundeszentralregister.

Die Feststellungen zum Sachverhalt beruhen auf der Einlassung des Angeklagten, soweit dieser gefolgt werden konnte, den Aussagen der Zeugen B, C, D, E, sowie dem verlesenen Blutalkoholgutachten. […]

V. Der Angeklagte hat fahrlässig im Verkehr ein Fahrzeug geführt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage war, das Fahr-

zeug sicher zu führen. Es handelt sich um ein Vergehen der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr, strafbar gem. § 316 Abs. 1 und 2 StGB.

1. Ein Fahrzeug – hierunter fällt auch ein Sportboot – führt, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung der Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung lenkt und sich hierbei aller wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, die für dessen Fortbewegung bestimmt sind. Maßgeblich ist, wer die Verantwortung für die Bewegung des Fahrzeugs hat und diese mit Blick auf den Bewegungsvorgang faktisch betätigt (Fischer, StGB, 67. Aufl., Rdn. 4 zu § 315a und Rdn. 3 a zu § 315c; Beck-OK-Kudlich, StGB, Stand 1.5.2020, Rdn. 10 zu § 315c; Schönke-Schröder-Hecker, StGB, 30. Aufl., Rdn. 19 zu § 316; LK-König, StGB, 12. Aufl., Rdn. 6 ff. zu § 315a; BGHSt 35, 390 und 59, 311). Dies war vorliegend der Angeklagte, der das Boot unter seiner Verantwortung eigenhändig – nicht nur von [...] in Richtung [...] bis zur Kontrolle, sondern auch danach bis in den [...] – gesteuert und den Gashebel bedient hat. Der Angeklagte war nach Überzeugung des Senats auch der Schiffsführer, weil er den Zeugen B. angewiesen hat, die Leinen fertig zu machen (nach seinen eigenen Angaben ein typisches Kommando eines Schiffsführers) und sich gegenüber den kontrollierenden Polizeibeamten als Schiffsführer bezeichnet hat.

Selbst wenn der Angeklagte – wie von ihm eingewendet – lediglich der Rudergänger gem. § 1.09 RheinSchPV gewesen wäre, würde dies nichts an seiner strafrechtlichen Verantwortung gem. § 316 StGB ändern. Das Merkmal des Führens eines Fahrzeugs kann nur eigenhändig verwirklicht werden (Fischer, a.a.O., Rdn. 2 zu § 315c; BeckOK, a.a.O., Rdn. 11 zu § 315c; Schönke/Schröder, a.a.O., Rdn. 20 zu § 316; LK-König, a.a.O., Rdn. 7 zu § 315a). Auch der Rudergänger verwirklicht das Merkmal des Führens eines Fahrzeugs in vollem Umfang, so dass er als Täter anzusehen ist. Ob es sich dabei um eine nautisch erfahrene oder unerfahrene Person handelt und inwieweit sie weisungsgebunden tätig wird, kann keine Rolle spielen (LK-König, a.a.O., Rdn. 9 zu § 315a). Nach dem Willen des Gesetzgebers soll § 316 StGB der abstrakten Gefahr entgegenwirken, die dem Verkehr daraus erwächst, dass der Fahrzeugführer sein Fahrzeug nicht zu beherrschen vermag (BGHSt 35, 390). Der Zeuge B. hat vorliegend – im Gegensatz zum Angeklagten – weder die Lenk- noch Antriebsvorrichtungen des Sportbootes bedient und es somit auch nicht geführt.

Auch der Einwand des Angeklagten, der Zeuge B. habe ihn einmal auf einen im Wasser schwimmenden Ast hingewiesen und ihm geraten, er solle diesen umfahren, ändert nichts an der eigenhändigen Führung des Sportboots durch den Angeklagten, denn auch dieses Ausweichmanöver wurde von ihm in eigener Verantwortung durchgeführt.

2. Aufgrund seiner Alkoholisierung war der Angeklagte nicht mehr in der Lage, das Sportboot sicher zu führen.

Der Senat ist – unter Aufgabe seiner früheren Rechtsprechung (Senat, Justiz 2001, 221) – in Übereinstimmung mit der mittlerweile in Rechtsprechung und Literatur überwiegend vertretenen Meinung der Auffassung, dass der für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr allgemein anerkannte Grenzwert von 1,1 ‰ für eine alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit auch für die motorisierte Schifffahrt anzuwenden ist (Schifffahrtsobergericht Brandenburg, VRS 115, 302; Schönke-Schröder-Hecker, a.a.O., Rdn. 3 zu § 315a; LK-König, StGB, 12. Aufl.,Rdn. 14 zu §315a; Leipold-Tsambikakis-Zöller-Krumm, Anwaltskommentar StGB, 3. Aufl., Rdn. 6 zu § 315a).

Aufgrund verkehrsmedizinischer Untersuchungen (Kaatsch, Blutalkohol 2006, 192) zur alkoholbedingten Fahrtuntüchtigkeit hat sich neuerdings mit Recht die Auffassung durchgesetzt, dass die Anforderungen, die an die Konzentrations- , Navigations- und Reaktionsfähigkeit eines Schiffsführers gestellt werden müssen, nicht anders zu beurteilen sind als beim Kraftfahrzeugverkehr (Escherich, Blutalkohol 2006, 207). Auch wenn im Schiffsverkehr in der Regel deutlich niedrigere Geschwindigkeiten vorherrschen werden, werden vom Schiffsführer eine hohe individuelle Reaktionsfähigkeit und ein hohes Maß an planender Vorausschau und Konzentrationsfähigkeit verlangt: Er muss wegen der langsameren Reaktion des Schiffes auf eingeleitete Manöver erheblich weiter voraus denken, unterschiedliche Strömungsverhältnisse beachten und darüberhinaus umfangreiches Regelwissen verarbeiten (AG Rostock, NZV 1996, 124 mit Anmerkung Reichart).

VI. Bei der Strafzumessung war der Strafrahmen des § 316 Abs. 1 StGB zugrunde zu legen, der Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr vorsieht.

1. Zunächst hat der Senat geprüft, ob sich der Angeklagte in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum i. S. v. § 17 Satz 1 StGB befunden hat, weil er rechtsirrig der Auffassung war, sich nicht strafbar zu machen, wenn eine andere, nüchterne und ebenfalls im Besitz eines Sportbootführerscheins befindliche Person an Bord war, oder ob es sich um einen vermeidbaren Verbotsirrtum i. S. v. § 17 Satz 2 StGB gehandelt hat, aufgrund dessen ggf. eine Strafrahmenverschiebung gem. § 49 Abs. 1 StGB zu erfolgen hat.

Nach Auffassung des Senats handelte es sich vorliegend lediglich allenfalls um einen vermeidbaren Verbotsirrtum. Sein Vorhaben hätte dem Angeklagten zum Zeitpunkt der Tat unter Berücksichtigung seiner Fähigkeiten und Kenntnisse Anlass geben müssen, über dessen mögliche Rechtswidrigkeit nachzudenken oder sich zu erkundigen. Vermeidbar ist der Verbotsirrtum, wenn sich der Täter – wie vorliegend – nicht informiert hat (Fischer, a.a.O., Rdn. 7 f. zu § 17).

Von einer Strafrahmenverschiebung gem. § 49 Abs. 1 StGB hat der Senat in Übereinstimmung mit dem Amtsgericht – angesichts des leichtsinnigen Verhaltens und der weit hergeholten Erklärung für sein Verhalten, dass eine andere nüchterne Person an Bord gewesen sei, – abgesehen. Der Senat verkennt nicht, dass die Situation im Sportboot des Angeklagten, in

dem der Angeklagte und der Zeuge B. nebeneinander auf der Sitzbank saßen und der Zeuge B. jederzeit hätte ins Steuerrad greifen können, nicht mit der Situation eines alkoholisierten Kraftfahrzeugführers und eines nüchternen Beifahrers, dem Eingriffsmöglichkeiten während der Fahrt fehlen, zu vergleichen ist. Allerdings hätte auch der Angeklagte – unabhängig davon, dass ihm als Inhaber eines Sportbootführerscheins und Eigentümer eines Motorsportbootes die Vorschriften der §§ 1.02 und 1.03 RheinSchPV bekannt sein sollten, – bei gehöriger Anspannung seines Gewissens erkennen können, dass die bloße Anwesenheit einer nüchternen, zum Steuern des Boots berechtigten Person nicht ausreicht, um ihm das Führen des Fahrzeugs unter Alkoholeinfluss zu ermöglichen.

2. Ausgehend vom Strafrahmen des § 316 Abs. 1 StGB hat der Senat zugunsten des Angeklagten bewertet, dass er sowohl das objektive Tatgeschehen als auch das Wissen um seine Alkoholisierung eingeräumt hat und bislang nicht vorbestraft war. Zu seinen Lasten hat der Senat gesehen, dass es der Angeklagte auch im Übrigen mit der Einhaltung der Vorschriften nicht so genau nimmt, da er ohne die erforderliche Beleuchtung nach Sonnenuntergang mit seinem Boot auf dem Rhein unterwegs war. Unter Abwägung der genannten Umstände hielt auch der Senat die Verhängung einer Geldstrafe in Höhe von 30 Tagessätzen zu je 100 € für tat- und schuldangemessen.

Bei der Festsetzung der Höhe des einzelnen Tagessatzes gem. § 40 StGB hat der Senat die monatliche Betriebsentnahme des im eigenen Haus wohnenden Angeklagten von 4.000 € netto zugrunde gelegt und die monatlichen Fixkosten in Höhe von ca. 25 % (einschließlich des Unterhalts für seinen Sohn) in Abzug gebracht, sodass unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbots von einem Tagessatz in Höhe von mindestens 100 Euro auszugehen war. […]

16. *) 1. Im Gegensatz zu der in § 1 StrEG geregelten Entschädigung für Urteilsfolgen sieht das Gesetz in § 2 StrEG vor, dass eine Entschädigung für vorläufige Strafverfolgungsmaßnahmen von deren Vollzug abhängt. Sonstige, nicht aus dem Vollzug, sondern infolge der bloßen Anordnung einer Maßnahme entstandenen Schäden sind demnach schon dem Grunde nach nicht entschädigungsfähig.

2. Es fehlt an dem Vollzug einer Strafverfolgungsmaßnahme, wenn eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis mangels vorhandener Fahrerlaubnis keine weitergehende Wirkung entfalten kann als die Anordnung selbst. Denn der Schutzzweck des § 111a StPO als vorbeugende Maßnahme umfasst allein die Absicherung der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB, sie sichert dagegen nicht die isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB.

3. Die Kosten eines Verteidigers zur Abwendung einer Strafverfolgungsmaßnahme (hier: § 111a StPO) sind nicht unmittelbar durch die betroffene Strafverfolgungsmaßnahme entstanden und folglich nicht gemäß § 2 StrEG erstattungsfähig.

Landgericht Koblenz,
Beschluss vom 16. Dezember 2020 – 2 Qs 73/20 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss des Amtsgerichts Koblenz vom 24. Juni 2020 wurde dem Beschwerdeführer und vormals Beschuldigten […] gemäß § 111a StPO die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen.

Hintergrund war, dass der spätere weitere Beschuldigte, pp, der sowohl einen sehr ähnlichen Nachnamen als auch den gleichen zweiten Vornamen wie der Beschwerdeführer trägt und zudem am selben Tag, wenn auch in einem anderen Geburtsjahr, wie dieser geboren wurde, am 13. Juni 2020 einer Verkehrskontrolle durch Beamte der Polizeiinspektion A. unterzogen wurde. Im Rahmen dieser Kontrolle wurde der bulgarische Führerschein des weiteren Beschuldigten aufgrund des Verdachts einer Trunkenheitsfahrt, gemäß §§ 94, 98 StPO, durch die Beamten beschlagnahmt und sichergestellt. Im nachfolgenden Ermittlungsverfahren wurde sodann durch die Staatsanwaltschaft Koblenz aufgrund einer Namensverwechselung der oben genannte Beschluss bei dem Amtsgericht Koblenz gegen den Beschwerdeführer beantragt und schließlich auch durch das Amtsgericht Koblenz erlassen und dem vormals Beschuldigten ordnungsgemäß zugestellt.

Am 2. Juli 2020 teilte die Führerscheinstelle bei dem Ordnungsamt der Stadt K. auf die ihr erteilte Mitteilung in Strafsachen hin mit, dass der Beschwerdeführer nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sei.

Gegen den Beschluss des Amtsgerichts Koblenz vom 24. Juni 2020, der dem Beschwerdeführer am 26. Juni 2020 zugestellt wurde, legte dieser über seinen Verteidiger mit Schreiben vom 11. Juli 2020 Beschwerde ein. In der Begründung der Beschwerde, die bei dem Amtsgericht Koblenz am 21. Juli 2020 einging, teilte er mit, dass eine Personenverwechselung vorläge und wies auf die Unterschiede zwischen dem kontrollierten Fahrer und dem Beschwerdeführer bezüglich Namen, Adresse und Geburtsjahr hin.

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Koblenz hob das Amtsgericht Koblenz den Beschluss über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vom 24. Juni 2020 mit Beschluss vom 27. Juli 2020 auf.

Im Anschluss an die Aufhebung des Beschlusses wurde diese durch die Staatsanwaltschaft Koblenz auch der Führerscheinstelle sowie dem Kraftfahrtbundesamt mitgeteilt. Mit Verfügung der Staatsanwaltschaft Koblenz vom 30. Juli 2020 wurde das Verfahren gegen den Beschwerdeführer und vormals Beschuldigten gemäß § 170 Abs. 2 StPO eingestellt.

Der Beschwerdeführer erbat mit Schreiben seines Verteidigers vom 30. Juli 2020 bei dem Amtsgericht Koblenz eine Kostenentscheidung zu dem Beschluss vom 27. Juli 2020. Darüber hinaus beantragte er mit Schreiben vom 5. August 2020, eingegangen bei der Staatsanwaltschaft Koblenz am selben Tag, über sei-

nen Verteidiger eine Entschädigung für die erlittenen Strafvollstreckungsmaßnahmen.

Die Staatsanwaltschaft Koblenz übersandte daraufhin die Akte zum Zwecke des Erlasses einer für den Beschwerdeführer günstigen Kostenentscheidung dem Amtsgericht Koblenz – Ermittlungsrichter –, welches jedoch mit Verfügung vom 21. August 2020 mitteilte, dass von dort aus nichts zu veranlassen sei und das Verfahren im Hinblick auf den Antrag nach dem Strafverfolgungsentschädigungsgesetz hausintern an den zuständigen Richter weiterleitete.

Die Staatsanwaltschaft Koblenz übermittelte dem Amtsgericht Koblenz – Ermittlungsrichter – die Akte mit Verfügung vom 28. August 2020 erneut mit der Bitte um Prüfung der Erforderlichkeit einer Kostenentscheidung. Das Amtsgericht Koblenz – Ermittlungsrichter – sandte die Akte mit dem Hinweis auf die fehlende Veranlassung einer solchen zurück an die Staatsanwaltschaft Koblenz. […]

Die Staatsanwaltschaft Koblenz beantragte mit Verfügung vom 27. Oktober 2020 festzustellen, dass die Staatskasse nicht verpflichtet ist, den Beschwerdeführer und vormals Beschuldigten zu entschädigen. […] Mit Beschluss vom 23. November 2020 wies das Amtsgericht Koblenz den Antrag des Beschwerdeführers auf Feststellung der Entschädigungspflicht hinsichtlich des Beschlusses des Amtsgerichts Koblenz vom 24. Juni 2020 zurück. Zur Begründung verwies das Amtsgericht auf den fehlenden Vollzug des Beschlusses vom 24. Juni 2020, da der vormals Beschuldigte keine Fahrerlaubnis besitze. […]

Mit Schreiben vom 30. November 2020, eingegangen bei dem Amtsgericht Koblenz über das elektronische Anwaltspostfach am selben Tag, legte der vormals Beschuldigte über seinen Verteidiger gegen den Beschluss des Amtsgerichts Koblenz vom 23. November 2020 sofortige Beschwerde ein. Zur Begründung führte er unter anderem an, dass der Vollzug der Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO bereits mit deren Zustellung im Sinne des § 2 StrEG vollzogen sei. Unabhängig davon, ob eine Fahrerlaubnis vorhanden sei, werde die Entziehung bereits zu diesem Zeitpunkt der Fahrerlaubnisbehörde gemeldet, mit der Folge, dass diese keine Fahrerlaubnis erteilen dürfte und zudem werde die Entziehung der Fahrerlaubnis im Verkehrszentralregister eingetragen.

A u s d e n G r ü n d e n:

Die sofortige Beschwerde ist zulässig […]. In der Sache bleibt der sofortigen Beschwerde jedoch der Erfolg versagt.

Die Entschädigungspflicht nach § 2 StrEG ist gemäß § 8 Abs. 1 StrEG im vorliegenden Verfahren zunächst lediglich dem Grunde nach festzustellen. Sie bindet nur hinsichtlich der Person des Berechtigten, hinsichtlich Art und Zeitraum (§ 8 Abs. 2 StrEG) der erlittenen Strafverfolgungsmaßnahme und hinsichtlich etwaiger Versagungsgründe (§§ 5, 6 StrEG).

Diese Grundentscheidung steht damit unter dem stillschweigenden Vorbehalt, dass dem Angeklagten durch die vollzogene Strafverfolgungsmaßnahme möglicherweise ein Schaden entstanden ist. Ob dies tatsächlich der Fall ist, wird erst im Betragsverfahren nach §§ 10, 13 StrEG geprüft. Von einer Grundentscheidung über die Entschädigungspflicht des Staates für eine bestimmte Strafverfolgungsmaßnahme darf deshalb grundsätzlich nicht unter Hinweis auf mangelnde Kausalität abgesehen werden (vgl. OLG Bamberg, NStZ 1989, 185).

Die Voraussetzungen für eine Entschädigung nach § 2 StrEG liegen jedoch schon dem Grunde nach nicht vor.

Im Gegensatz zu der in § 1 StrEG geregelten Entschädigung für Urteilsfolgen sieht das Gesetz in § 2 StrEG vor, dass eine Entschädigung für vorläufige Strafverfolgungsmaßnahmen von deren Vollzug abhängt. Sonstige, nicht aus dem Vollzug, sondern infolge der bloßen Anordnung einer Maßnahme entstandenen Schäden sind demnach schon dem Grunde nach nicht entschädigungsfähig (KG Berlin, Beschluss vom 20. Januar 2009 – 4 Ws 118/08 – juris).

Ein solcher Vollzug der Maßnahme ist im vorliegenden Fall nicht gegeben. Zwar ist die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis grundsätzlich bereits mit der Zustellung der Entscheidung vollzogen, da sie bereits dann ihre volle Wirkung gegenüber dem Führerscheinberechtigten entfaltet. Der hier betroffene Fall weicht jedoch von dem Regelfall, in dem eine tatsächlich erteilte Fahrerlaubnis vorläufig entzogen wird, ab. Zustellung des Beschlusses und tatsächlicher Vollzug der Maßnahme fallen vorliegend auseinander, da die bloße Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis gegenüber dem vormals Beschuldigten nicht die bezweckte Wirkung entfaltet, da er selbst gar keine Fahrerlaubnis besitzt. Die von § 2 Abs. 2 Nr. 5 StrEG abgesicherte Rechtsposition ist für den Beschwerdeführer hier durch die Zustellung des Beschlusses deshalb gar nicht betroffen.

Soweit der Beschwerdeführer vorträgt, dass ein Vollzug der Maßnahme deshalb gegeben sei, weil nach der Zustellung, unabhängig davon ob tatsächlich eine Fahrerlaubnis erteilt sei, der Entzug der Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisbehörde mitgeteilt werde und ein entsprechender Eintrag in das Verkehrsregister erfolge, führt dies zu keiner anderen Bewertung.

Zunächst ist zu beachten, dass die von dem Beschwerdeführer begehrten Schäden, namentlich die Kosten eines Verteidigers zur Abwendung einer Strafverfolgungsmaßnahme, nicht unmittelbar aus den vom Beschwerdeführer bezeichneten Maßnahmen zum Vollzug der Strafverfolgungsmaßnahme herrühren. Der Schaden muss jedoch unmittelbar durch die betroffene Strafverfolgungsmaßnahme entstanden sein, um eine Erstattungsfähigkeit dem Grunde nach zu begründen (vgl. Kunz in Münchner Kommentar zur StPO, 1. Auflage 2018, § 2 StrEG Rn. 15).

Darüber hinaus ist aber auch unter Berücksichtigung dieser über den tatsächlichen Entzug der Fahrerlaubnis hinausgehenden Folgen kein Vollzug der Maßnahme nach § 111a StPO feststellbar. Der Schutzzweck des § 111a StPO als vorbeugende Maßnahme umfasst allein die Absicherung der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB. Sie sichert dagegen z. B. nicht

die isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB (vgl. Meyer-Goßner-Schmitt, Strafprozessordnung, 63. Auflage 2020, § 111a Rn. 1). Die genannten Anordnungen und Eintragungen können daher auch nicht als Grundlage für den Vollzug der Maßnahme herangezogen werden, da sie im vorliegenden Fall nicht über den Schutzzweck der Maßnahme des § 111a StPO hinaus gehen dürfen und deshalb im vorliegenden Fall des Fehlens einer Fahrerlaubnis keine weitergehende Wirkung entfalten konnten als die Anordnung selbst. Diese war für den vormals Beschuldigten jedoch mangels bestehender Fahrerlaubnis wirkungslos.

Zwar kann auch die – von § 2 Abs. 2 Nr. 5 StrEG explizit nicht geregelte – bloße Anordnung einer Maßnahme nach § 111a StPO verschiedene negative Auswirkungen für den Betroffenen haben.

Eine allgemeine entsprechende Anwendung des StrEG auf weitere, vom Wortlaut nicht erfasste Maßnahmen und Sachverhalte ist jedoch grundsätzlich nicht zulässig, da die Rechtsordnung spezielle Regelungen zur entsprechenden Anwendung des StrEG enthält und im Wege des Umkehrschlusses eine analoge Anwendung ausscheidet (KG Berlin, Beschluss vom 20. Januar 2009 – 4 Ws 118/08 – juris).

Im Interesse der Rechtssicherheit und -klarheit bei der Anwendung des § 2 StrEG muss die Entschädigungspflicht des Staates deshalb auf die Fälle beschränkt sein, in denen der durch § 2 StrEG ausdrücklich festgelegte Schutzbereich betroffen ist. […]

17. *) 1. Bei einem E-Scooter handelt es sich um ein Fahrzeug i.S.v. § 316 StGB, bei dem absolute Fahruntüchtigkeit ab einem Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille anzunehmen ist.

2. Besteht der dringende Tatverdacht einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter gemäß § 316 StGB, sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass die Fahrerlaubnis gemäß §§ 69 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 Nr. 2, 316 StGB entzogen wird und rechtfertigen folglich die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO, soweit keine Gründe gegen die Regelvermutung sprechen.

Landgericht Köln,
Beschluss vom 9. Oktober – 117 Qs 105/20 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist gemäß § 304 StPO statthaft und zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg, da die im angegriffenen Beschluss gemäß § 111a StPO angeordnete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis [wegen des dringenden Tatverdachts des Führen eines E-Scooters am 27.06.2019 um 4:35 Uhr mit einer BAK von 2,1 Pomille] rechtmäßig erfolgt ist. Denn es sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Angeschuldigten gemäß §§ 69 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 2, 316 StGB die Fahrerlaubnis entzogen werden wird.

Insbesondere folgt die Kammer der Auffassung des Amtsgerichts, das nach vorläufiger Würdigung davon auszugehen ist, dass der Angeschuldigte den E-Scooter auf der Brücke fuhr und ihn nicht nur schob. Dieser dringende Tatverdacht ergibt sich aus der Einlassung des Angeschuldigten und der Aussage der Zeugin F vom 27.06.2020 vor Ort. Dass diese sich später abweichend dahingehend eingelassen haben, dass der Angeschuldigte den Roller nur geschoben habe, weil er sich diesen Roller für den nächsten Tag habe mitnehmen wollen, wertet die Kammer nach derzeitiger Aktenlage als Schutzbehauptung vor dem Umstand, dass es unwahrscheinlich erscheint, das sich sowohl die Zeugin F als auch der Angeschuldigte übereinstimmend unabhängig voneinander in diesem Detail bei ihrer ersten jeweiligen Aussage geirrt haben sollen. Hinzu kommt, dass die zweite Bekundung der Zeugin F vom 11.07.2020 […], dass der Angeschuldigte nur einige Meter vor ihr gelaufen sei und man auf einmal bemerkt habe, dass er verletzt auf dem Bürgersteig lag, sie aber selber nicht mitteilen konnte, wie und warum er hingefallen sei, lebensfremd erscheint, wenn der Angeschuldigte nur einige Meter vor ihr gegangen sein soll.

Soweit sich die Verteidigung darauf beruft, § 69 StGB erlaube eine Unterscheidung im Hinblick auf den Unrechtsgehalt der alkoholbedingten Einzeltat, da im vorliegenden Fall ein E-Scooter und nicht ein Pkw geführt worden sei, gilt Folgendes: Bei einem E-Scooter handelt es sich nach der Rechtsprechung des Landgerichts Köln (vgl. LG Köln 117 Qs 76/16; 117 Qs 88/19 und 101 Qs 104/19, 117 Qs 35/20) um ein Fahrzeug i.S.v. § 316 StGB, bei dem absolute Fahruntüchtigkeit ab einem Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille anzunehmen ist (vgl. Hecker in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch 30. Auflage 2019, § 316 Rn. 9 i. V. m. § 315c Rn. 5).

E-Scooter ähneln im Hinblick auf ihre potenzielle Gefährlichkeit einem Kraftfahrzeug. Denn sie sind motorisiert und erfordern durch ihre erheblich schnellere Fortbewegungsmöglichkeit und Beschleunigungskapazität eine höhere Leistungsanforderung an den Fahrer eines solchen E-Scooters als an den Fahrer eines Fahrrads beispielsweise. Daher ist ihre Fahrweise beispielsweise eher einem Mofa als einem Fahrrad ähnlich. Dem steht auch nicht der Umstand entgegen, dass viele E-Scooter bauartbedingt neuerdings eine Höchstgeschwindigkeit von 20-25 km/h aufweisen. Auch viele Mofas weisen solche Höchstgeschwindigkeiten auf. Die im Kölner Raum breit vertretenen E-Scooter des Anbieters „Bird“ haben – wie die Kammer aus eigener Erfahrung weiß – eine Höchstgeschwindigkeit von 20-25 km/h. Überdies weisen E-Scooter ein gesteigertes Gefahrenpotenzial auf, da sie wegen der kleinen Räder viel empfindlicher auf Unebenheiten und wetterbedingte Einwirkungen der Fahrbahn reagieren und dem Fahrer in diesem Zusammenhang eine höhere Aufmerksamkeit abverlangen.

Der Angeschuldigte hat sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Denn gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wer eine Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) begeht. Gründe für ein Absehen von der Regelwirkung sind nicht ersichtlich. So ist eine Ausnahme von dem

Regelfall nur dann anzunehmen, wenn in der Tat Umstände zu Tage treten, welche diese u.a. hinsichtlich Gewicht, Anlass und Motivation deutlich vom Durchschnittsfall abheben (Fischer, 67. Auflage 2020, § 69 Rn. 26). Insoweit genügt der Umstand, dass der Angeschuldigte beim Bedienen des E-Scooters keine Ausfallerscheinungen gehabt haben soll und keinen gefördert haben soll, weder allein noch in Zusammenschau mit den vorstehend dargestellten, von der Verteidigung vorgebrachten Umständen.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist auch verhältnismäßig. Der Schutz der Allgemeinheit vor weiteren Gefährdungen hat Vorrang gegenüber den beruflichen und privaten Interessen des Angeschuldigten, die durch die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis beeinträchtigt werden können (§ 69 Abs. 1 Satz 2 StGB). […]

18. *) 1. Ein – wie hier – nach §§ 46 Abs. 3, 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnetes medizinisch-psychologisches Gutachten, das zu einem für den Betroffenen negativen Schluss kommt, muss nachvollziehbar aufzeigen, dass und warum ein solcher Schluss im Einzelfall gerechtfertigt ist.

2. Ist – wie vorliegend – ein Gutachten aus sich heraus nicht nachvollziehbar oder fehlt es ihm aus anderen Gründen an der Schlüssigkeit, kann dieser Mangel nicht durch eigene Erwägungen des Gerichts behoben werden. Das Gericht darf sich nicht an die Stelle des oder der sachverständigen Gutachter(s) begeben, weil ihm hierfür regelmäßig die einschlägige Fachkunde fehlt.

3. Zum Nachweis eines nach den Wertungen der Fahrerlaubnis-Verordnung hinnehmbaren Konsummusters – Verzicht auf den zusätzlichen Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, Trennung zwischen Konsum und Fahren, keine Störung der Persönlichkeit, kein Kontrollverlust (vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) – genügt nicht bereits ein belegter temporärer Drogenverzicht. Vielmehr ist zusätzlich der Nachweis eines tiefgreifenden und stabilen Einstellungswandels zu führen, der es hinreichend wahrscheinlich macht, dass der Betroffene die von ihm geltend gemachte derzeitige Abstinenz auch in Zukunft einhalten oder zumindest ein im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV hinnehmbares Konsummuster an den Tag legen wird.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 16. Februar 2021 – 16 b 1496/20 –

Aus den Gründen:

[…] Die in dem Bescheid des Antragsgegners vom 10. Januar 2020 erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers erweist sich voraussichtlich als rechtswidrig, weil die Voraussetzungen hierfür nicht vorliegen. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Für diese Entscheidung, die nicht im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde steht, muss die Fahrungeeignetheit des Betroffenen feststehen. Dieses Erfordernis ist und war im maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entziehungsverfügung, dem Zeitpunkt ihres Erlasses (vgl. insoweit BVerwG, Urteile vom 11. Dezember 2008 – 3 C 26.07 –, juris, Rn. 16, und vom 11. April 2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 11) nicht gegeben. Es steht nicht fest, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen – hier der Gruppe 1 – ungeeignet ist. Zum Zeitpunkt des anlassgebenden Vorfalls, der Verkehrskontrolle am 30. Mai 2019, war der Antragsteller gelegentlicher Konsument von Cannabis. Dies ergibt sich aus seinen Angaben im Rahmen seiner medizinisch-psychologischen Begutachtung durch das Medizinisch-Psychologische Institut der U. O. N. GmbH & Co. KG, denen zufolge er erstmalig mit 17 Jahren Cannabis probiert, anschließend von Dezember 2017 bis Januar 2018 unregelmäßig konsumiert und von April 2019 bis Mai 2019 zweimal in der Woche insgesamt ein Gramm geraucht habe. Den gelegentlichen Konsum dieses Betäubungsmittels hat er auch im gerichtlichen Verfahren nicht in Abrede gestellt.

Gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ist bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis die Fahreignung nur gegeben, wenn zwischen Konsum und Fahren getrennt werden kann und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, eine Störung der Persönlichkeit oder kein Kontrollverlust vorliegt. Dass der Antragsteller diese Voraussetzungen nicht erfüllt, namentlich nicht zwischen Konsum von Cannabis und Fahren trennen kann, ist nicht nachgewiesen.

Eine entsprechende Annahme ergibt sich nicht aus dem medizinisch-psychologischen Gutachten des Medizinisch-Psychologischen Instituts der U. O. N. GmbH & Co. KG vom 18. November 2019. Dieses Gutachten ist keine taugliche Beurteilungsgrundlage für die Feststellung der Fahrungeeignetheit des Antragstellers, weil es unter erheblichen Mängeln leidet. Der Antragsteller weist in seiner Zulassungsbegründung zu Recht darauf hin, dass dieses Gutachten nicht schlüssig ist. Ein – wie hier – nach § 46 Abs. 3, § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnetes medizinisch-psychologisches Gutachten, das zu einem für den Betroffenen negativen Schluss kommt, muss nachvollziehbar aufzeigen, dass und warum ein solcher Schluss im Einzelfall gerechtfertigt ist. Diesem Erfordernis wird das Gutachten vom 18. November 2019 nicht gerecht.

Das Gutachten gelangt zu dem Ergebnis, dass der Antragsteller ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1 zwar sicher führen könne, es jedoch zu erwarten sei, dass er künftig ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln führen werde [...]. Dem liegt die Feststellung zugrunde, dass bei dem Antragsteller eine fortgeschrittene Drogenproblematik vorliege, so dass ein Abstinenzbeleg in der Regel über 12 Monate bzw. Belege über den konsequenten Verzicht auf jeden

Drogenkonsum zu fordern sei bzw. seien [...]. Das Gutachten legt aber nicht plausibel dar, aus welchem Grund bei dem Antragsteller von einer fortgeschrittenen Drogenproblematik auszugehen ist, und, worauf auch der Antragsteller hinweist, woraus die Forderung nach einer Drogenabstinenz resultiert.

Zu der Annahme einer fortgeschrittenen Drogenproblematik bei dem Antragsteller gelangt das Gutachten nach der Darstellung der medizinischen und psychologischen Untersuchungsbefunde, die u. a. eine ausführliche Wiedergabe der eigenen Angaben des Antragstellers enthalten, und nach den Feststellungen, dass aus verkehrsmedizinischer Sicht keine Befunde erhoben worden seien, die unter Berücksichtigung der Grundsätze der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung das ausreichend sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausschlössen, körperliche Zeichen für einen aktuellen Drogenmissbrauch oder für Auswirkungen eines früheren Drogenkonsums nicht nachweisbar seien und die Analyse der Urinprobe keine Hinweise auf einen Drogenkonsum ergeben habe und damit in Übereinstimmung mit den Angaben zum aktuellen Drogenverzicht stehe. Inwieweit gleichwohl von einer fortgeschrittenen Drogenproblematik beim Antragsteller auszugehen ist, welche aus dessen Untersuchung gewonnenen fachlichen Erkenntnisse hierfür aus welchen Gründen maßgeblich sind, legt das Gutachten auch in der nachfolgenden psychologischen Beurteilung jedenfalls nicht hinreichend dar. Denn hieraus ergibt sich schon nicht, inwieweit die dort aufgeführten, aus verkehrspsychologischer Sicht beurteilungsrelevanten Aspekte den Schluss auf das Vorliegen einer fortgeschrittenen Drogenproblematik beim Antragsteller zulassen. Soweit es auf S. 11 des Gutachtens heißt, die fortgeschrittene Drogenproblematik habe sich „im missbräuchlichen Konsum von Suchtstoffen, in einem polyvalenten Konsummuster oder auch im Konsum hoch suchtpotenter Drogen gezeigt“, fehlt es an näheren Belegen, insbesondere für die – auch in der Gutachtenanordnung nicht aufgestellte – Behauptung eines Konsums hoch suchtpotenter Drogen.

Ferner lässt das Gutachten nicht erkennen, warum darin eine Drogenabstinenz des Antragstellers – einhergehend mit Abstinenznachweisen – für notwendig erachtet wird. Eine entsprechende Darlegung wäre aber auch insbesondere mit Blick darauf erforderlich gewesen, dass, wie sich auch aus der der Begutachtung des Antragstellers zugrunde liegenden Fragestellung ergibt, bei dem Antragsteller von einem gelegentlichen Cannabiskonsum auszugehen ist, bei dem allein die Einnahme dieses Betäubungsmittels die Fahreignung nicht entfallen lässt. Gelangt ein medizinisch-psychologisches Gutachten gleichwohl zu dem Ergebnis, dass im konkreten Fall ein vollständiger Konsumverzicht erforderlich sei, z. B. weil andernfalls ein Trennen zwischen Konsum und Fahren nicht zu gewährleisten sei, muss das Gutachten die Gründe für diese Einschätzung nachvollziehbar darlegen.

Eine Verwertbarkeit des hier in Rede stehenden Gutachtens für die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers ergibt sich auch nicht aus den – eigenen, nicht im Gutachten enthaltenen – Erwägungen des Verwaltungsgerichts in dem angefochtenen Beschluss, mit denen es aufzeigen will, aus welchen Gründen das Gutachten gleichwohl schlüssig sei. Ist – wie vorliegend – ein Gutachten aus sich heraus nicht nachvollziehbar oder fehlt es ihm aus anderen Gründen an der Schlüssigkeit, kann dieser Mangel nicht durch eigene Erwägungen des Gerichts behoben werden. Das Gericht darf sich nicht an die Stelle des oder der sachverständigen Gutachter(s) begeben, weil ihm hierfür regelmäßig die einschlägige Fachkunde fehlt (vgl. in diesem Zusammenhang BayVGH, Beschluss vom 26. Juli 2019 – 11 CS 19.1093 –, juris, Rn. 14).

Nach alledem bestehen lediglich Zweifel in Bezug auf die Fahreignung des Antragstellers. Insoweit sei ergänzend darauf hingewiesen, dass diese entgegen seiner Auffassung weder durch seine zwischenzeitliche Drogenabstinenz noch durch eine von ihm geltend gemachte Kompensation des Cannabiskonsums durch Meditation und/oder durch zwischenmenschlichen Austausch ausgeräumt worden sind. Zur Klärung dieser Eignungszweifel ist vielmehr der Nachweis erforderlich, dass der Antragsteller in der Lage ist, bei fortgesetzter gelegentlicher Einnahme von Cannabis ein nach den Wertungen der Fahrerlaubnis-Verordnung hinnehmbares Konsummuster – Verzicht auf den zusätzlichen Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, Trennung zwischen Konsum und Fahren, keine Störung der Persönlichkeit, kein Kontrollverlust (vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) – einzuhalten. Ob der Antragsteller diese Voraussetzungen erfüllt, ist – anders als er meint – allein mit einem belegten temporären Drogenverzicht nicht nachgewiesen. Zusätzlich ist der Nachweis eines tiefgreifenden und stabilen Einstellungswandels zu führen, der es hinreichend wahrscheinlich macht, dass der Antragsteller die von ihm geltend gemachte derzeitige Abstinenz auch in Zukunft einhalten oder zumindest ein im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV hinnehmbares Konsummuster an den Tag legen wird. Die Frage, ob sich bei ihm eine derartige nachhaltige Einstellungsänderung vollzogen hat, ist aber nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung zu beantworten (vgl. hierzu OVG NRW, Beschlüsse vom 4. November 2013 – 16 B 1205/13 –, vom 18. Februar 2020 – 16 B 210/19 –, juris, Rn. 5 f., und vom 10. November 2020 – 16 B 1417/20 –).

Die also weiterhin bestehenden Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers hat, wie sich aus § 3 Abs. 1 Satz 3, § 2 Abs. 7 und 8 StVG, § 46 Abs. 3 i. V. m. §§ 11 ff. FeV ergibt, die Fahrerlaubnisbehörde des Antragsgegners (weiter) aufzuklären (vgl. hierzu VG München, Beschluss vom 14. November 2016 – M 26 S 16.4261 –, juris, Rn. 31 und 39; VG Augsburg, Beschluss vom 4. Juli 2018 – Au 7 S 18.936 –, juris, Rn. 92; im Ergebnis ebenso OVG NRW, Beschlüsse vom 4. Februar 2021 – 16 E 648/20 –, vom 5. November 2014 – 16 E 179/14 –, und vom 10. Oktober 2016 – 16 B 673/16 –, juris, Rn. 3, und VG Arnsberg, Beschluss vom 30. Mai 2016 – 6 L 389/16 –, juris, Rn. 17.

Erweist sich die mit Bescheid des Antragsgegners vom 10. Januar 2020 erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers daher als voraussichtlich rechtswidrig, gilt dies auch für die darin ausgesprochene Einziehung seines Führerscheins und für die Aufforderung zu dessen Übersendung oder Aushändigung an die Fahrerlaubnisbehörde. Insoweit war ebenfalls die aufschiebende Wirkung der Klage wiederherzustellen. […]

19. *) Die Fahrerlaubnisbehörde ist berechtigt, im Falle einer Cannabismedikation nach einem ursprünglich missbräuchlichen Cannabiskonsum gemäß § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 2 FeV im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung klären zu lassen, ob die Fahreignung unter dieser Dauermedikation gegeben ist.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 12. Februar 2021 – 1 B 380/20 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wurde am 29.08.2019 von einem Polizeibeamten beim illegalen Erwerb von Haschisch beobachtet. Bei der anschließenden Kontrolle wurden 7,19 g Haschisch und eine Feinwaage bei ihm vorgefunden. Der Antragsteller gab an, seit mehreren Jahren Haschisch zu konsumieren, um die Depressionen, an denen er seit dem Tod seines Vaters leide, eigenständig zu therapieren.

Hierüber als zuständige Fahrerlaubnisbehörde in Kenntnis gesetzt gab der Antragsgegner dem Antragsteller Gelegenheit, sich zum Sachverhalt zu äußern. In dessen Stellungnahme vom 19.11.2019 heißt es, er habe sich einige Zeit nach dem Tod seines Vaters in ärztliche Behandlung begeben und verzichte seitdem auf Selbstmedikationen jeglicher Art. Mit Schreiben vom 29.11.2019 forderte der Antragsgegner ihn zur Vorlage eines ärztlichen Attestes seines behandelnden Arztes auf, aus dem sich u.a. ergeben sollte, ob dem Antragsteller Cannabis als Medikament verordnet wird. Ausweislich der Bescheinigung seiner Hausärztin vom 14.01.2020 sei u.a. ein depressives Syndrom diagnostiziert; Cannabis werde nicht als Medikament verordnet.

Am 29.01.2020 verfügte der Antragsgegner in Anwendung der §§ 11 Abs. 2 Nr. 5, 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zur Frage, ob bei dem Antragsteller ein einmaliger, gelegentlicher oder regelmäßiger Konsum von Marihuana/Cannabis/Haschisch vorliege.

Der Antragsteller ließ die ihm gesetzte Frist verstreichen und teilte unter dem 27.3.2020 mit, er befinde sich seit dem 04.10.2019 in M. in ärztlicher Behandlung. Dort werde eine Therapie mit medizinischen Cannabisblüten durchgeführt. Auf die Aufforderung, ein entsprechendes Attest vorzulegen, reichte er ein Attest vom 14.04.2020 zur Akte. Hiernach wird der Antragsteller seit dem 04.10.2019 wegen einer generalisierten Angststörung in einer Arztpraxis mit medizinischen Cannabisblüten behandelt. Verordnet sei die Inhalation von jeweils 0,2 g Cannabisblüten morgens, mittags und abends.

Ein hieraufhin unter Aufhebung der Verfügung vom 29.01.2020 angeordnetes ärztliches Gutachten vom 15.07.2020 zur Frage, ob die Kraftfahreignung trotz der bekannten Erkrankung und der damit in Verbindung stehenden Dauermedikation (Medizinal-Cannabisblüten) gegeben ist, kommt zu dem Ergebnis, die Kraftfahreignung sei trotz der bekannten Erkrankung gegeben. Hinsichtlich der mit der Erkrankung verbundenen Dauermedikation empfiehlt die verkehrsmedizinische Gutachterin im Hinblick auf den vormaligen regelmäßigen Cannabiskonsum die weitere Abklärung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung.

Der Anordnung vom 20.07.2020, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, hat der Antragsteller nicht Folge geleistet. Er hält diese weitere Maßnahme für eine Schikane.

Durch Verfügung des Antragsgegners vom 09.11.2020 ist die Fahrerlaubnis nach vorheriger Anhörung unter Anordnung des sofortigen Vollzugs entzogen worden.

Aus den Gründen:

II. Die Beschwerde […] ist zulässig, aber unbegründet.

Das Verwaltungsgericht hat im Einzelnen dargelegt, dass diese Maßnahme den maßgeblichen Anforderungen der §§ 46 und 11 FeV genüge. Der Antragsgegner habe unter den gegebenen Umständen in Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen dürfen. Denn die Anordnung der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 20.07.2020 sei rechtmäßig gewesen. Mit Blick auf die Vorgeschichte eines regelmäßigen Cannabiskonsums zur Selbstmedikation und die abschließende Empfehlung in dem auf Veranlassung des Antragsgegners erstellten ärztlichen Gutachten vom 15.07.2020 habe es den Vorgaben des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 2 FeV entsprochen, zur Klärung verbliebener Eignungszweifel die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Die Fragestellung „Ist die Kraftfahreignung trotz der Dauermedikation (Medizinal-Cannabisblüten) im Hinblick auf die Gesamtbefundlage (Verordnung von Medizinal-Cannabis bei vormaligem regelmäßigem Cannabiskonsum) gegeben?“ konkretisiere die ärztliche Empfehlung und es entspreche einer pflichtgemäßen Ausübung des dem Antragsgegner eröffneten Ermessens, diese Frage im Vorfeld einer Entscheidung über das „Ob“ einer Entziehung der Fahrerlaubnis zu klären.

Das Vorbringen des Antragstellers in der Beschwerdebegründung vom 17.12.2020, das nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO den Umfang der vom Senat vorzunehmenden Prüfung begrenzt, gibt keine Veranlassung, die erstinstanzliche Entscheidung abzuändern. Diese steht im Einklang mit der Rechtsprechung des Senats zur Frage der Kraftfahreignung bei regelmäßigem

Konsum von Cannabis, wenn dieser im Wege einer Dauermedikation erfolgt.[1] Unter Bekräftigung seines erstinstanzlichen Sachvortrags weist der Antragsteller darauf hin, dass es in dem ärztlichen Gutachten heiße, seine Kraftfahreignung sei trotz der bekannten Erkrankung gegeben, und bemängelt, dass der Antragsgegner den weiteren Hinweis im Gutachten, der vormalige unrechtmäßige Cannabiskonsum sei im Hinblick auf die zur Zeit bestehende Verordnung von Medizinal-Cannabisblüten kritisch zu sehen, zum Anlass der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung genommen habe.

Dieser Sichtweise ist entgegenzuhalten, dass aus verkehrsmedizinischer Sicht nicht nur der vormalige unrechtmäßige Cannabiskonsum, sondern gleichermaßen die nunmehrige Kombination von Cannabisblüten mit zwei verschiedenen Psychopharmaka kritisch gesehen wurde […], sowie dass dem das Gutachten abschließenden Befund […] eindeutig zu entnehmen ist, dass zwar die bekannte Erkrankung als solche die Kraftfahreignung nicht in Frage stelle, aber die mit ihr verbundene Dauermedikation mit Medizinal-Cannabisblüten es im Hinblick auf die Gesamtbefundlage, namentlich den vormaligen regelmäßigen Cannabiskonsum, angezeigt erscheinen lasse, im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu klären, ob die Fahreignung unter dieser Dauermedikation gegeben sei. Dass der Antragsgegner diese verkehrsmedizinische Einschätzung zum Anlass einer weiteren Sachaufklärung durch Erlass der angefochtenen Verfügung genommen hat, entspricht – wie das Verwaltungsgericht im Einzelnen aufgezeigt hat – dem ihm durch § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FeV zuerkannten Ermessen und ist in der Sache nicht zu beanstanden, zumal auch die Handlungsempfehlung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie bei einer Cannabismedikation nach einem ursprünglich missbräuchlichen Cannabiskonsum in der Regel eine medizinisch-psychologische Untersuchung als angezeigt erachtet[2].

Soweit der Antragsteller behauptet, der letztmalige unrechtmäßige Cannabiskonsum habe zeitlich deutlich vor dem 29.08.2019 (dem Tag, an dem der Antragsteller beim illegalen Erwerb von Haschisch polizeilich beobachtet worden ist) stattgefunden, liege mithin deutlich länger als ein Jahr zurück, widerstreiten dem seine in dem ärztlichen Gutachten dokumentierten Angaben anlässlich des damaligen Untersuchungsgesprächs. Abgesehen davon, dass er dort angegeben hat, nach anfänglichem gelegentlichem Konsum seit 2013 regelmäßig und seit 2016 fast täglich Cannabis geraucht zu haben, hat er bekundet, er habe nach der aktenkundigen Personenkontrolle einige Tage nicht konsumiert, dann aber wieder angefangen, sich aber zeitgleich über Wege informiert, Cannabis verordnet zu bekommen […]. In dem schließlich vorgelegten Attest – Arztpraxis – vom 14.04.2020 wird ihm zwar bescheinigt, dort bereits seit 04.10.2019 in Behandlung (Verordnung von Cannabisblüten, Inhalation von ca. 0,2 g morgens, mittags und abends) zu sein, was hieße, dass sein Konsum unter der Prämisse der Einhaltung der verordneten Medikation inzwischen seit geraumer Zeit legal wäre, andererseits aber die Frage aufwirft, warum er ein solches Attest nicht bereits auf die entsprechende Aufforderung des Antragsgegners vom 29.11.2019 zur Akte gereicht, sondern stattdessen ein Attest seiner Hausärztin vom 14.01.2020 vorgelegt hatte, ausweislich dessen Cannabis nicht als Medikament verordnet war.

In einem weiteren Attest sei ihm bescheinigt – so das Beschwerdevorbringen –, dass er sich an die verschriebene Dosierung halte und verantwortungsbewusst mit der Medikation umgehe. Unter anderem werde ein zeitlicher Abstand von ca. 4-6 Stunden zwischen der inhalativen Einnahme und dem Führen eines Kfz eingehalten. Abgesehen davon, dass diese zeitlichen Angaben angesichts einer verordneten Einnahme morgens, mittags und abends nicht plausibel sind, ist die Einschätzung des behandelnden Arztes, der Antragsteller zeige sich compliant und adhärent, halte die Einnahmemodalitäten durchgehend ein und gehe mit großer Sorgfalt mit der Medikation um, bei Erstellung des Gutachtens vom 15.07.2020 bekannt gewesen […] und demzufolge in die gutachterliche Würdigung eingeflossen. Dass das Gutachten dennoch mit der Empfehlung an den Antragsgegner, eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu veranlassen, endet, indiziert sicherlich nicht, dass die durch die Vorgeschichte bedingten Zweifel an der Kraftfahreignung des Antragstellers aus verkehrsmedizinischer Sicht ausgeräumt waren.

Gegenteiliges ergibt sich nicht daraus, dass der Antragsteller nach Aktenlage bisher verkehrsrechtlich nicht unter dem Einfluss von Cannabis in Erscheinung getreten ist. Im Rahmen des Fahrerlaubnisrechts geht es nicht um die Sanktionierung von Verkehrsverstößen, sondern im Interesse der Allgemeinheit um die vorbeugende Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs durch in ihrer Kraftfahreignung eingeschränkte Verkehrsteilnehmer. Eine solche Gefahr kann naturgemäß auch dann bestehen, wenn sie sich noch nicht realisiert hat.

Nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FeV können Eignungszweifel, die – wie vorliegend – nach Einholung eines ärztlichen Gutachtens verbleiben, durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten geklärt werden. Es obliegt dem Antragsteller hierbei mitzuwirken, auch wenn er selbst überzeugt ist, dass sein Verhalten und seine Fähigkeiten den maßgeblichen Anforderungen gerecht werden. Verschließt er sich einer – wie vorliegend – rechtmäßigen Gutachtenanordnung, so greift § 11 Abs. 8 FeV ein. Unter diesen Gegebenheiten hat der Antragsgegner die Entziehung der Fahrerlaubnis zu Recht unter Anordnung des Sofortvollzugs angeordnet. […]

---

[1] OVG des Saarlandes, Beschlüsse vom 03.09.2018 – 1 B 221/18 –, und vom 24.01.2020 – 1 B 347/19 –, jeweils juris.

[2] Aktualisierte Fassung vom August 2018, Seite 7.

20. 1. Ist nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 Promille die Fahrerlaubnis durch das Strafgericht entzogen worden, darf die Fahrerlaubnisbehörde die Neuerteilung nicht allein wegen dieser Fahrerlaubnisentziehung von der Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machen. Anders liegt es, wenn zusätzliche Tatsachen die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründen (Anschluss an BVerwG, Urteile vom 06.04.2017 – 3 C 24.15 und 3 C 13.16).

2. Zusätzliche Tatsachen für die Annahme eines Alkoholmissbrauchs können darin liegen, dass der Betroffene bei einer hohen Blutalkoholkonzentration keine Ausfallerscheinungen zeigt.

3. Bei einer Blutalkoholkonzentration von unter 1,6 Promille hängt das im konkreten Einzelfall zu fordernde Maß der Zusatztatsachen davon ab, wieweit die gemessene Blutalkoholkonzentration unter diesem Schwellenwert liegt. Umso näher die festgestellte Blutalkoholkonzentration an den Wert von 1,6 ‰ heranreicht, desto weniger kommt es auf – gegen eine Giftfestigkeit sprechende – Ausfallerscheinungen an.

Oberverwaltungsgericht Thüringen,
Beschluss vom 15. Januar 2021 – 2 EO 147/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt im Wege der einstweiligen Anordnung die vorläufige Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A und BE.

Der Antragsteller führte am 3. Juni 2016 gegen 22:12 Uhr unter Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug. Die um 23:32 Uhr entnommene Probe ergab eine Blutalkohol-konzentration von 1,46 ‰. Mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 1. August 2016 wurde der Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt und die Fahrerlaubnis entzogen. Nachdem der Antragsteller die Neuerteilung der Fahrerlaubnis beantragt und das von ihm gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 d FeV geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beigebracht hatte, versagte die Antragsgegnerin durch Bescheid vom 20. Dezember 2017 die beantragte Fahrerlaubnis.

Der nach erfolgloser Durchführung des Widerspruchsverfahrens erhobenen Klage hat das Verwaltungsgericht durch Urteil vom 5. November 2019 stattgegeben und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt: Das Fehlen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen als „sonstige Tatsachen“ i. S. d. § 13 Satz 1 Nr. 2 a Alt. 2 FeV sei nicht mit hinreichender Sicherheit feststellbar. Zwar seien bei der ärztlichen Untersuchung Gang und Kehrtwendung sicher sowie die übrigen Orientierungs- und Reaktionsleistungen unauffällig gewesen, jedoch habe der untersuchende Arzt festgestellt, dass der Antragsteller deutlich unter dem Einfluss von Alkohol gestanden habe. Die unglaubhaften Angaben zum Alkoholkonsum seien kein Umstand, der eine „sonstige Tatsache“ darstelle. Gegen das am 29. November 2019 zugestellte Urteil hat die Antragsgegnerin Antrag auf Zulassung der Berufung gestellt und diesen fristgerecht begründet […].

Am 28. Februar 2020 hat der Antragsteller die Ablehnung des Zulassungsantrags beantragt und zugleich um einstweiligen Rechtsschutz ersucht. […]

Aus den Gründen:

II. Der Antrag auf Erlass der einstweiligen Anordnung ist zulässig […,] jedoch unbegründet.

Nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO kann eine einstweilige Anordnung zur Regelung eines vorläufigen Zustands in Bezug auf ein streitiges Rechtsverhältnis ergehen, wenn die Regelung nötig erscheint, um wesentliche Nachteile abzuwenden.

Die von dem Antragsteller begehrte Verpflichtung der Antragsgegnerin, ihm vorläufig die Fahrerlaubnis zu erteilen, ist auf eine Vorwegnahme der Hauptsache gerichtet. Ein solches Rechtsschutzziel widerspricht grundsätzlich der Funktion des vorläufigen Rechtsschutzes. Unter dem Gesichtspunkt des Gebots effektiven Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG) darf eine derart weitreichende einstweilige Anordnung grundsätzlich nur ergehen, wenn der Eilantragsteller in der Hauptsache zumindest eindeutig überwiegende Erfolgsaussichten hat (Anordnungsanspruch) und er schlechthin unzumutbaren, anders nicht abwendbaren Nachteilen ausgesetzt wäre, wenn er auf den rechtskräftigen Abschluss des Klageverfahrens verwiesen werden müsste (Anordnungsgrund). Die diesbezüglichen tatsächlichen Umstände sind glaubhaft zu machen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 27. Mai 2004 – 1 WDS-VR 2/04 – Juris, Rn. 3 f.; Beschluss des Senats vom 30. Oktober 2015 – 2 EO 201/14 – Juris, Rn. 26; jeweils m. w. N.). Dies gilt im Fahrerlaubnisrecht angesichts der staatlichen Schutzpflicht für das Leben und die Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer in besonderem Maße, da das Führen fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge im Straßenverkehr mit erheblichen Gefahren für diese Rechtsgüter einhergeht, wenn der Betroffene nicht fahrgeeignet oder zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht befähigt ist (vgl. BayVGH, Beschluss vom 28. November 2014 – 11 CE 14.1962 – Juris, Rn. 11; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 20 FeV Rn. 6; BeckOK VwGO, Posser/Wolff, 55. Edition, Stand 1. Juli 2020, § 123 Rn. 101 i). Ein hoher Grad an Wahrscheinlichkeit für einen Erfolg auch in der Hauptsache ist demnach zu verneinen, wenn die Fahrerlaubnisbehörde von dem Fahrerlaubnisbewerber im Wiedererteilungsverfahren zu Recht die Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangt und dieser das Gutachten nicht beigebracht hat (vgl. BayVGH, Beschluss vom 3. Juli 2018 – 11 CE 18.1170 – Juris, Rn. 16).

Nach summarischer Prüfung hat der Antragsteller keinen von der Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens unabhängigen Anspruch auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis.

Zwar ist beim Vollzug der Auffangvorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 a Alt. 2 FeV zu berücksichtigen, dass nach § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei erstmaligem Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr oder eine Atemalkohol-konzentration von 0,8 mg/l oder mehr voraussetzt. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung darf die Fahrerlaubnisbehörde deshalb die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach deren Entziehung im Strafverfahren aufgrund einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 ‰ nicht allein wegen dieser Fahrerlaubnisentziehung von der Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machen. Anders liegt es jedoch dann, wenn zusätzliche Tatsachen die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründen (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – Juris, Rn.16; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 13 FeV Rn. 20). Als eine solche Zusatztatsache kommt etwa das Fehlen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen trotz einer hohen Blutalkoholkonzentration in Betracht, die auf eine gewisse Giftfestigkeit schließen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – Juris, Rn. 28; BayVGH, Beschluss vom 8. Oktober 2018 – 11 CE 18.1531 – Juris, Rn. 22; OVG NRW, Beschluss vom 4. Februar 2004 – 19 A 94/03 – Juris, Rn. 12 f.).

Mit den Tatbeständen des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV erfasst der Verordnungsgeber verschiedene Lebenssachverhalte, die je selbständig zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichten. Diese Tatbestände stehen jedoch nicht beziehungslos nebeneinander. Vielmehr hat der Verordnungs-geber mit ihnen einen Rahmen geschaffen, bei dessen Ausfüllung auch die jeweils anderen Tatbestände und die ihnen zugrunde liegenden Wertungen zu berück-sichtigen sind. Das gilt namentlich für die Tatbestände des § 13 Satz 1 Nr. 2 b und c FeV. Lag die Blutalkoholkonzentration, mit der ein Fahrzeug geführt wurde, unter 1,6 ‰ und wurde keine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen, so ist nach diesen Bestimmungen die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht ohne weiteres gerechtfertigt. Diese Grundentscheidung des Verordnungsgebers ist nicht anders als im Rahmen eines Regelbeispielskatalogs bei der Auslegung des Tatbestands des § 13 Satz 1 Nr. 2 a Alt. 2 FeV zu beachten. Eine einmalig gebliebene Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 ‰ genügt ohne zusätzliche aussagekräftige Umstände nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne dieses Tatbestands die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen (BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24/15 – Juris, Rn. 16).

Die Prüfung des Vorliegens von Zusatztatsachen ist jeweils im konkreten Einzelfall vorzunehmen. Ausgangspunkt der Betrachtung ist die grundlegende Wertung des Verordnungsgebers, nach welcher bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu erfolgen hat, ohne dass es weiterer Umstände bedarf. Infolgedessen hängt bei einer Blutalkoholkonzentration von unter 1,6 ‰ das zu fordernde Maß der Zusatztatsachen davon ab, wieweit die gemessene Blutalkoholkonzentration unter diesem Schwellenwert liegt. Umso näher die festgestellte Blutalkoholkonzentration an den Wert von 1,6 ‰ heranreicht, desto weniger kommt es auf – gegen eine Giftfestigkeit sprechende – Ausfallerscheinungen an. Vorliegend wurde bei dem Antragsteller etwa 80 Minuten nach der Verkehrskontrolle eine Blutalkoholkonzentration von 1,46 ‰ festgestellt. Bezogen auf den Tatzeitpunkt muss die Blutalkoholkonzentration bei einer für den Antragsteller günstigen Berechnung mindestens bei 1,56 ‰ gelegen haben. Bei einer derart hohen Blutalkoholkonzentration sind an die Zusatztatsachen keine hohen Anforderungen zu stellen.

Gemessen daran ist es nicht zu beanstanden, dass die Antragsgegnerin hier hinreichende Zusatztatsachen für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Abklärung eines etwaigen Alkoholmissbrauchs gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 a Alt. 2 FeV trotz der erstmaligen Trunkenheitsfahrt des Antragstellers mit einer Blutalkoholkonzentration unterhalb von 1,6 ‰ angenommen hat. Der Antragsteller hat zumindest einmal am 3. Juni 2016 gegen das Trennungsgebot verstoßen. Dem ärztlichen Bericht über die Untersuchung des Antragstellers anlässlich der Blutentnahme ist zu entnehmen, dass der äußerliche Anschein des Einflusses von Alkohol zwar deutlich bemerkbar sowie Zeiteinschätzung (9 statt 30 Sekunden) und Drehnystagmus (13 Sekunden, grobschlägig) nicht unauffällig gewesen sind. Gang, Kehrtwendung, Finger-Finger- und Finger-Nasen-Prüfung wurden aber als sicher, die Sprache als deutlich, die Pupillen als unauffällig, das Bewusstsein als klar, der Denkablauf als geordnet, das Verhalten als beherrscht und die Stimmung als unauffällig eingestuft. Diese ärztlichen Feststellungen und Bewertungen trotz einer Blutalkoholkonzentration von (noch) 1,46 ‰ deuten ebenso wie die Feststellungen der Polizeibeamten, die bereits etwas mehr als eine Stunde zuvor keine Auffälligkeiten bei Reaktion, Aussprache, Orientierung, Stimmung/Verhalten, Gang und Aussteigen aus dem Fahrzeug feststellen konnten, auf eine hohe Alkoholgewöhnung hin. […]

21. 1. Die Angabe einer unzutreffenden Rechtsgrundlage führt grundsätzlich nicht zur formellen Rechtswidrigkeit der Anordnung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens. Etwas anderes kommt ausnahmsweise nur dann in Betracht, wenn die Angabe der falschen Rechtsgrundlage den Betroffenen bei seiner Entscheidung, ob er der Anordnung nachkommen will, in die Irre führen kann.

2. Eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV liegt nur vor, wenn der Verstoß

gegen Verkehrsvorschriften straf- oder bußgeldrechtlich geahndet worden ist.

3. Zu den Anforderungen an die Darlegung eines Nachtrunks.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Urteil vom 9. Dezember 2020 – 10 A 11032/20 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Dem Kläger wurde am 4. September 2008 die Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt am 12. April 2008 (BAK: 1,4 Promille) entzogen. Zu einer weiteren Entziehung kam es am 29. September 2009 wegen einer erneuten Alkoholauffälligkeit am 3. Juli 2009 (BAK: 1,48 Promille). Aufgrund eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens wurde ihm die Fahrerlaubnis am 28. Juni 2016 wiedererteilt.

Am 1. September 2017 wurde der Kläger unverschuldet in einen Verkehrsunfall verwickelt. Ein bei der Unfallaufnahme um 23:26 Uhr durchgeführter Atemalkoholtest ergab eine Atemalkoholkonzentration von 1,23 Promille. Die am Folgetag um 00:55 Uhr entnommene Blutprobe wies eine Blutalkoholkonzentration von 1,04 Promille auf. Das strafrechtliche Ermittlungsverfahren wurde eingestellt und der Vorgang an die zuständige Bußgeldstelle abgegeben. Ob ein Bußgeldverfahren eingeleitet und welchen Abschluss es gegebenenfalls gefunden hat, kann nicht festgestellt werden, weil die Akten bei der Bußgeldstelle vernichtet wurden.

Mit Schreiben vom 9. Mai 2019 forderte der Beklagte vom Kläger auf der Grundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) Fahrerlaubnisverordnung – FeV – die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu seiner Fahreignung.

Nachdem der Kläger das geforderte Gutachten nicht vorgelegt hatte, entzog der Beklagte ihm mit Bescheid vom 13. August 2019 die Fahrerlaubnis.

Zur Begründung des hiergegen eingelegten Widerspruchs berief sich der Kläger u.a. auf einen schockbedingten Nachtrunk unmittelbar nach dem Unfall am 1. September 2017.

Das Verwaltungsgericht stellte mit Beschluss vom 12. September 2019 – 3 L 899/19.NW – die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wieder her, da die Gutachtensanordnung des Beklagten im Hinblick auf den zugrunde gelegten Sachverhalt nicht hinreichend konkret und deshalb aus der Nichtvorlage des Gutachtens nicht der Schluss auf die Nichteignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen gerechtfertigt sei. Auf die hiergegen eingelegte Beschwerde des Beklagten lehnte der erkennende Senat mit Beschluss vom 31. Oktober 2019 – 10 B 11431/19.OVG – den Eilantrag ab, da die Gutachtensanforderung aufgrund der besonderen Umstände des Einzelfalls den formellen Anforderungen noch gerecht werde. Die Gutachtensanforderung sei auch materiell-rechtlich nicht zu beanstanden, da die Alkoholverstöße vom 3. Juli 2009 und 1. September 2017 noch nicht getilgt seien und dem Vorbringen des Klägers zu einem Nachtrunk nicht geglaubt werden könne.

Die nach Zurückweisung des Widerspruchs am 13. Februar 2020 erhobene Klage hat der Kläger im Wesentlichen damit begründet, dass er aufgrund des Unfallereignisses vom 1. September 2017 dermaßen geschockt gewesen sei, dass er im Anschluss Alkohol in erheblicher Menge zu sich genommen habe. Seit der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis am 28. Juni 2016 sei er im Straßenverkehr nicht auffällig geworden und an dem Unfall am 1. September 2017 habe er kein Verschulden. Die Versicherung der Unfallgegnerin habe den Schaden ohne Annahme einer Teilschuld reguliert. Das Strafverfahren sei eingestellt und ein Bußgeldverfahren nicht eingeleitet worden, weil an der Behauptung eines Nachtrunks keinerlei Zweifel bestanden hätten. Der Einwand des Beklagten hiergegen fuße auf haltlosen Anschuldigungen, für die dieser beweispflichtig sei.

Das Verwaltungsgericht hat den angefochtenen Bescheid aufgehoben und dies im Wesentlichen damit begründet, dass aus der Nichtvorlage des angeforderten Gutachtens nicht der Schluss auf die Ungeeignetheit des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen gerechtfertigt sei, weil die Gutachtensanordnung nicht den Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV genüge. […] Weitere Bedenken ergäben sich auch gegen die materielle Rechtmäßigkeit der Gutachtensanordnung. Denn es sei fraglich, ob der Vorfall vom 1. September 2017 tatsächlich als nachgewiesene Zuwiderhandlung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV angesehen werden könne. Denn hinsichtlich dieses Vorfalls sei der Kläger weder strafrechtlich noch ordnungswidrigkeitsrechtlich belangt worden. Soweit Zweifel an der Behauptung des Klägers zu einem Nachtrunk nach dem Unfall am 1. September 2019 bestünden, ändere dies nichts daran, dass die Zuwiderhandlung gegen § 24a Straßenverkehrsgesetz – StVG – nicht in dem dafür vorgesehenen Ordnungswidrigkeitsverfahren abschließend festgestellt worden sei.

[H]iergegen [richtet sich die] vom Senat zugelassene Berufung [des] Beklagte[n]. […]

Aus den Gründen:

Die Berufung des Beklagten hat Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hätte die Klage gegen den Bescheid des Beklagten vom 13. August 2019 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 9. Januar 2020 abweisen müssen, weil die darin ausgesprochene Entziehung der Fahrerlaubnis rechtlich nicht zu beanstanden ist.

Ermächtigungsgrundlage für den angefochtenen Bescheid ist § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i.V.m. §§ 46 Abs. 1 Satz 1, 11 Abs. 8 Satz 1 Fahrerlaubnisverordnung – FeV –. Danach ist eine Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Hiervon kann gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ausgegangen werden, wenn der Betroffene ein angeordnetes Fahreignungsgutachten nicht fristgerecht beibringt oder die Beibringung verweigert. Voraussetzung ist insoweit allerdings, dass die Anordnung des Gutachtens rechtmäßig war. Dies ist vorliegend sowohl in formell-rechtlicher (1.) als auch in materiell-rechtlicher (2.) Hinsicht der Fall.

1. Die Gutachtensanordnung vom 9. Mai 2019 wird insbesondere den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV gerecht. Danach teilt die Behörde dem Betroffenen unter Darlegung der Gründe für die Zweifel an der Eignung und unter Angabe der für die Untersuchung in Betracht kommenden Stellen mit, dass er sich innerhalb einer von ihr festgelegten Frist auf seine Kosten der Untersuchung zu unterziehen und das Gutachten beizubringen hat. Die dem Betroffenen zur Last gelegten Umstände, die Zweifel an der Fahreignung rechtfertigen, müssen eindeutig und nachvollziehbar dargelegt werden, d. h. die Aufforderung muss im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein und der Betroffene muss ihr entnehmen können, was konkret der Anlass ist und ob das in ihr Verlautbarte die behördlichen Zweifel an der Fahreignung zu rechtfertigen vermag (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 – 3 C 20/15 –, juris Rn. 21). Diese Anforderungen an eine rechtmäßige Aufforderung können nicht durch Überlegungen des Inhalts relativiert werden, der Betroffene werde schon wissen, worum es gehe. Deshalb müssen in der Anordnung Umstände, die dem Betroffenen bereits bekannt sind, zumindest so umschrieben sein, dass für ihn ohne weiteres erkennbar ist, was im Einzelnen zur Begründung der Aufforderung herangezogen wird. Jedenfalls muss sich der Beibringungsanordnung zweifelsfrei entnehmen lassen, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll (vgl. VGH BW, Urteil vom 27. Juli 2016 – 10 S 77/15 –, juris Rn. 47; OVG NRW, Beschluss vom 5. März 2014 – 16 B 1485/13 –, juris Rn. 3 und vom 14. November 2013 – 16 B 11/46/13 –, juris Rn. 9; BayVGH, Beschluss vom 5. Juli 2017 – 11 CS 17.1066 –, juris Rn. 13). Diese hohen formellen Anforderungen an die Gutachtensanforderung sind deshalb geboten, weil diese nicht isoliert anfechtbar ist und dem Adressaten ermöglicht werden muss, deren Berechtigung zu prüfen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 5. Februar 2015 – 3 B 16/14 –, juris Rn. 8).

Wendet man die vorgenannten Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, wird die Gutachtensanforderung vom 9. Mai 2019 den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV gerecht. Denn aus ihr kann der Kläger zweifelsfrei entnehmen, auf welche konkreten Vorfälle diese gestützt wird. Insofern hat der Senat in seinem den vorliegenden Fall betreffenden Eilbeschluss vom 31. Oktober 2019 – 10 B 11431/19.OVG – ausgeführt:

„Zum einen hat der Antragsgegner ausdrücklich darauf abgestellt, dass der Antragsteller am 1. September 2017 ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt hat, obwohl er aufgrund der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,04 ‰ fahruntüchtig war. Soweit in der Beibringungsanordnung weiter ausgeführt worden ist, dass ‚aufgrund der wiederholten Auffälligkeit mit Alkohol im Straßenverkehr und einer bereits am 28. Juni 2016 erfolgten Neuerteilung des Führerscheins nach Entzug wegen Trunkenheit' erhebliche Bedenken an der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen, kann der Antragsteller dem zweifelsfrei entnehmen, dass sich die Begründung der Gutachtensanforderung zusätzlich auf den Alkoholverstoß (1,48 ‰) vom 3. Juli 2009 bezieht, welcher zur Entziehung der Fahrerlaubnis vor der Neuerteilung vom 28. Juni 2016 geführt hat. Angesichts der schwerwiegenden verkehrsrechtlichen Konsequenz dieses Verstoßes, nämlich des Fahrerlaubnisentzuges durch Urteil des Amtsgerichts Ludwigshafen am Rhein vom 2. September 2009, ist nicht ersichtlich, dass der Antragsteller die hier in Rede stehende Beibringungsanordnung nicht mit dem Alkoholverstoß vom 3. Juli 2009 in Verbindung bringen konnte."

Hieran hält der Senat auch unter Berücksichtigung der im angefochtenen Urteil weiter begründeten gegenteiligen Auffassung des Verwaltungsgerichts fest. Denn in der Begründung der Gutachtensanforderung wird allein auf die Alkoholauffälligkeiten vom 1. September 2017 und vom 3. Juli 2009 abgestellt. Sie enthält keinerlei Anhaltspunkte, dass sich der Beklagte auch auf die Alkoholauffälligkeit am 12. April 2008 bezogen haben könnte. Eine solche Möglichkeit ergibt sich auch nicht aus der Verwendung des Wortes „und" in der Gutachtensanforderung. Insofern verkennt das Verwaltungsgericht, dass der erste Halbsatz des zweiten Absatzes der Begründung aufgrund der Verwendung des Singulars („Auffälligkeit") an das zuvor erwähnte Ereignis vom 1. September 2017 anknüpft und dieses als wiederholte Auffälligkeit bezeichnet. Die anschließende Erwähnung der „bereits am 28. Juni 2016 erfolgten Neuerteilung des Führerscheins nach Entzug wegen Trunkenheit" knüpft allein an die Tat an, welche vor dieser Wiedererteilung zur Fahrerlaubnisentziehung geführt hat. Dies ist eindeutig und deshalb auch für den Kläger ohne weiteres erkennbar die Trunkenheitsfahrt am 3. Juli 2009. Dass ihm auch am 4. September 2008 wegen einer Trunkenheitsfahrt am 12. April 2008 die Fahrerlaubnis entzogen wurde, findet in der Begründung keine, auch nicht ansatzweise Erwähnung, zumal auch das Wort „Entzug" im Singular verwendet wurde. Die bloße Tatsache, dass der Kläger auch vor der Tat am 3. Juli 2009 bei einer Trunkenheitsfahrt aufgefallen war und dies zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt hatte, ändert am eindeutigen Inhalt der Begründung nichts. Somit konnte der Kläger der Gutachtensanforderung vom 9. Mai 2019 zweifelsfrei entnehmen, dass von ihm allein aufgrund der Alkoholauffälligkeiten am 1. September 2017 und 3. Juli 2009 die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangt wurde.

Nicht zu den formellen Anforderungen an die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanordnung zählt die Angabe der von der Fahrerlaubnisbehörde herangezogenen Ermächtigungsgrundlage, da § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV lediglich die Darlegungen der Gründe für die Eignungszweifel und damit der Tatsachen, auf denen diese Zweifel beruhen, verlangt (vgl. Dauer in Henschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 11 FeV Rn. 44). Auch führt die Angabe einer unzutreffenden Rechtsgrundlage grundsätzlich nicht zur formellen Rechtswidrigkeit der Gutachtensanforderung (vgl. VGH BW, Beschluss vom 24. Juni 2002 – 10 S 985/02 –, juris Rn. 14; a.A. BayVGH, Beschluss vom 24. August 2010 – 11 CS 10.1139 –, juris Rn. 56

f.). Denn § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV soll dem Betroffenen lediglich ermöglichen, eine fundierte Entscheidung darüber zu treffen, ob er sich der geforderten Begutachtung unterziehen will oder nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 – 3 C 20/15 –, a.a.O. Rn. 21). Hierfür ist die exakte rechtliche Einordnung der Gutachtensanordnung nicht erforderlich. Vielmehr genügt es, wenn der Betroffene erkennen kann „wozu" die Begutachtung erfolgen soll und ihre Rechtmäßigkeit anhand der dargelegten tatsächlichen Gründe für die Eignungszweifel im Wege einer Beurteilung in der Laiensphäre einschätzen kann. Etwas anderes kommt ausnahmsweise nur dann in Betracht, wenn die Angabe der falschen Rechtsgrundlage den Betroffenen bei seiner Entscheidung, ob er der Anordnung nachkommen will, in die Irre führen kann. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Soweit die Gutachtensanforderung vom 9. Mai 2019 fehlerhaft auf § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV statt richtigerweise auf § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV gestützt wurde (vgl. die nachfolgenden Ausführungen zur materiellen Rechtmäßigkeit der Gutachtensanordnung), ist zu berücksichtigen, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV im Verhältnis zum hier nicht einschlägigen § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV als Auffangregelung für Fälle anzusehen ist, welche nicht unter § 13 Satz 1 Nr. 2 b) – e) FeV fallen (vgl. Dauer, a.a.O. § 13 FeV, Rn. 20). Wegen der hieraus folgenden engen Nähe der Anwendungsbereiche von § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV („wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss") und § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV („Alkoholmissbrauch") kann der Kläger als Adressat der Gutachtensanordnung, die § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV entsprechend mit dem wiederholten Führen eines Fahrzeuges unter Alkoholeinfluss und damit mit einer Alkoholproblematik begründet wurde, feststellen, dass diese Problematik mit Hilfe des Gutachtens geklärt werden soll. Deshalb kann er bei seiner Entscheidung, ob er das geforderte Gutachten einholt, nicht in die Irre geführt werden. Vielmehr kann er unabhängig von der angegebenen Rechtsgrundlage der Begründung der Gutachtensanordnung entnehmen, ob die konkret dargelegten Gründe die Zweifel an der Fahreignung wegen einer Alkoholproblematik zu rechtfertigen vermögen. Somit ist die Angabe einer unzutreffenden Rechtsgrundlage in der Gutachtensanordnung vom 9. Mai 2029 rechtlich unschädlich.

2. Die Gutachtensanforderung vom 9. Mai 2019 ist auch materiell- rechtlich nicht zu beanstanden. Zwar findet sie ihre Rechtsgrundlage nicht – wie von dem Beklagten angegeben – in § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV, sondern in § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV.

Gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn der Betroffene wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen hat. Unter Zuwiderhandlung im Sinne dieser Vorschrift ist eine geahndete Straftat oder Ordnungswidrigkeit zu verstehen. Dies ergibt sich nicht bereits aus der Begrifflichkeit selbst, sondern folgt aus der Systematik des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV und entspricht dem Zweck des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV. Rechtssystematisch ist § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV als Auffangregelung für Fälle anzusehen, welche nicht unter § 13 Satz 1 Nr. 2 b) – e) FeV fallen (vgl. Dauer, a.a.O. § 13 FeV, Rn. 20). Dementsprechend sind die Spezialregelungen enger auszulegen als die Auffangbestimmung. Dies bedeutet, dass unter einer Zuwiderhandlung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV nicht jeder Verstoß gegen eine einschlägige Verkehrsvorschrift zu verstehen ist, sondern insofern zusätzlich zu verlangen ist, dass dieser straf- oder bußgeldrechtlich geahndet worden ist. Diese Auslegung entspricht dem Sinn und Zweck des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV. Er soll den Fahrerlaubnisbehörden ermöglichen, ohne weitere Ermittlung des Sachverhalts allein aufgrund ergangener Entscheidungen in Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren Maßnahmen zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik zu treffen. Hieraus folgt nach allgemeiner Meinung, dass Gutachtensanordnungen nur dann auf § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV gestützt werden können, wenn die berücksichtigten Taten noch verwertbar sind. Dies hängt von der Tilgung der Eintragungen ab, welche wiederum eine strafrechtliche oder bußgeldrechtliche Ahndung voraussetzen (vgl. Dauer, a.a.O., § 11 FeV Rn. 22).

Soweit der Beklagte meint, die Auslegung, wonach eine Zuwiderhandlung auch im bußgeldrechtlichen Sinne eine Ahndung verlange, habe zur Konsequenz, dass die Fahrerlaubnisbehörde den Ausgang des Ordnungswidrigkeitsverfahren abwarten müsse und nicht zeitnah auf Vorfälle reagieren könne, trifft dies so nicht zu. Gemäß § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG darf die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand eines Strafverfahrens ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt, nicht berücksichtigen, solange das Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis anhängig ist. Richtig ist, dass anhängige Bußgeldverfahren eine entsprechende Sperrwirkung nicht entfalten. Deshalb sind die Fahrerlaubnisbehörden auch dann befugt, aufgrund ihrer eigenen pflichtgemäßen Beurteilung die Fahreignung zu überprüfen, wenn wegen im Raum stehender Vorfälle ein Bußgeldverfahren noch anhängig ist. Diese Befugnis erweitert allerdings nicht den Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV über geahndete Zuwiderhandlungen hinaus. Hierdurch werden die Möglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörde, zeitnah zu reagieren, nicht entgegen den gesetzlichen Vorgaben eingeschränkt. Vielmehr sind sie berechtigt, unabhängig von der Anhängigkeit eines Bußgeldverfahrens zu prüfen, ob andere als die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV für eine Gutachtensanordnung vorliegen. Dies gilt insbesondere für den Auffangtatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV.

Aus dem Vorstehenden folgt, dass der Beklagte die Gutachtensanordnung vom 9. Mai 2019 nicht auf § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV stützen konnte, weil der zur Begründung herangezogenen weitere Vorfall vom 1. September 2017 nicht straf- und – soweit ersichtlich – auch nicht bußgeldrechtlich geahndet wurde, sodass von wiederholten Zuwiderhandlungen im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV nicht ausgegangen werden kann.

Jedoch findet die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch- psychologischen Gutachtens vom 9. Mai 2019 ihre Rechtsgrundlage in § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV. Nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 a) FeV ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn nach dem ärztlichen Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3 FeV) zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen (1. Alternative) oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (2. Alternative). Die zweite Alternative des § 13 Abs. 1 Nr. 2 a) FeV setzt nicht voraus, dass ein ärztliches Gutachten mit Hinweisen auf Alkoholmissbrauch vorliegt. Nach dem Wortlaut und Sinn und Zweck des § 13 Satz 1 Nr. 2 a) 2. Alternative FeV als Auffangtatbestand werden hiervon vielmehr diejenigen Fälle erfasst, in denen kein ärztliches Gutachten vorliegt und sich der Hinweis auf Alkoholmissbrauch aus sonstigen Umständen ergibt. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung liegt Alkoholmissbrauch vor, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann (vgl. VGH BW, Beschluss vom 19. August 2013 – 10 S 1266/13 –, juris Rn. 7). Tatsachen, die hierauf hindeuten, sind vorliegend gegeben. Denn die beiden von dem Beklagten zur Begründung der Gutachtensaufforderung herangezogenen Alkoholauffälligkeiten vom 3. Juli 2009 und 1. September 2017 berechtigen die Annahme von Alkoholmissbrauch im oben genannten Sinne. Der Kläger hat am 3. Juli 2009 ein Fahrzeug geführt, obwohl bei ihm eine Blutalkoholkonzentration von 1,48 Promille festgestellt wurde. Deswegen wurde ihm mit seit 4. März 2010 rechtskräftigem Urteil des Amtsgerichts Ludwigshafen die Fahrerlaubnis entzogen. Die Tilgungsfrist der entsprechenden Eintragung im Fahreignungsregister ist gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 a) und Abs. 5 StVG noch nicht abgelaufen. Des Weiteren wurde beim Kläger anlässlich des von ihm nicht verschuldeten Verkehrsunfalls vom 1. September 2017 eine Blutalkoholkonzentration von 1,04 Promille ermittelt und es ist – wie noch darzulegen sein wird – davon auszugehen, dass er auch unter diesem Alkoholeinfluss ein Fahrzeug geführt hat. Hinzu kommt, dass sich das medizinisch-psychologische Fahreignungsgutachten vom 15. Juni 2016, in welchem dem Kläger ein stabiler Alkoholverzicht attestiert wurde, bereits nach 14 Monaten als nicht mehr tragfähig erwiesen hat.

Der Annahme einer Trunkenheitsfahrt am 1. September 2017 steht die Behauptung des Klägers nicht entgegen, er habe erst nach dem Unfall aufgrund eines unfallbedingten Schocks Alkohol zu sich genommen. Wird der Fahrer eines Fahrzeuges bei einer Unfallaufnahme unter Alkoholeinfluss angetroffen, spricht eine lebensnahe Betrachtung dafür, dass die Alkoholaufnahme vor Antritt der Fahrt erfolgt ist. Macht der Fahrerlaubnisinhaber hiervon abweichend einen sog. Nachtrunk geltend, obliegt es zunächst ihm, die näheren Umstände dieses eher ungewöhnlichen Ablaufs zeitnah durch konkrete Angaben glaubhaft darzulegen. Mangelt es insoweit an substantiierten und schlüssigen Darlegungen, ist der geltend gemachte Nachtrunk als unglaubhafte Schutzbehauptung anzusehen, ohne dass es auf eine weitere Sachverhaltsaufklärung und Beweiserhebung ankommt. Auch bedarf es keines Gegenbeweises des Beklagten. So liegen die Dinge hier.

Für überprüfbare Darlegungen eines Nachtrunks wären substantiierte und schlüssige Angaben schon bei der Unfallaufnahme, insbesondere zur Art und Menge des nach dem Unfall angeblich getrunkenen Alkohols sowie zu den sonstigen Umständen, erforderlich gewesen. Solche ergeben sich nicht aus der Mitteilung der Polizeiinspektion N. an den Beklagten vom 2. September 2017. Dass diese Mitteilung insoweit unvollständig ist, hat der Kläger nicht geltend gemacht. Auch im Verwaltungs- und Widerspruchsverfahren sowie im gerichtlichen Eil- und Hauptsacheverfahren hat er keine konkreten Angaben zu den Einzelheiten des angeblichen schockbedingten Nachtrunks gemacht, sondern diesen lediglich pauschal behauptet. Für substantiierte und schlüssige Angaben bestand im vorliegenden Fall besonderer Anlass, weil dem Kläger aufgrund der früheren Trunkenheitsfahrten hinlänglich bekannt war, welche Konsequenzen das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss haben kann. Außerdem haben das Verwaltungsgericht und der erkennende Senat bereits in den Eilentscheidungen deutliche Zweifel an der Behauptung eines Nachtrunks geäußert. Deshalb ist der erstmals im Widerspruchs- sowie gerichtlichen Eilverfahren und danach auch im Hauptsacheverfahren nur pauschal geltend gemachte Nachtrunk als bloße Schutzbehauptung anzusehen. Etwas anderes folgt auch nicht aus der Einstellung des strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens und dem Umstand, dass die Durchführung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens gegen den Kläger nicht festgestellt werden kann. An beides ist der Beklagte nicht gebunden, da es sich hierbei nicht um Entscheidungen im Sinne des § 3 Abs. 4 Satz 2 StVG handelt (vgl. zur Einstellung nach § 170 Abs. 2 StPO: Dauer, a.a.O., § 3 Rn. 53). Auch der Hinweis darauf, dass nur gegen die Unfallgegnerin ein Bußgeld festgesetzt wurde und deren Haftpflichtversicherung den Schaden des Klägers umfassend reguliert hat, sagt nichts aus, dass der geltend gemachte Nachtrunk tatsächlich erfolgt ist.

Nach alledem war der Berufung des Beklagten mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1 VwGO stattzugeben. […]

22. *) 1. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV räumt der Behörde kein Ermessen ein, sondern schreibt ihr zwingend vor, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde.

2. Die Vorschrift differenziert nicht nach Fahrzeugarten, sodass sie nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs voraussetzt. Demgemäß gilt § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV aufgrund der Verweisung in § 3 Abs. 2 FeV auch für Fahrradfahrer.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 13. November 2020 – 6 B 248/20 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde, deren Prüfung sich gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkt, bleibt ohne Erfolg. Mit ihr verfolgt der Antragsteller seinen erstinstanzlichen Antrag weiter, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 10. März 2020 wiederherzustellen, mit dem unter anderem seine Fahrerlaubnis entzogen und ihm das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagt wurde.

Der Antragssteller führte im Straßenverkehr im September 2017 ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration mit 0,41 mg/l und im August 2018 ein Fahrrad mit einer Blutalkoholzentration von 3,09 Promille. Nachdem der Antragsteller das am 27. Juni 2019 angeforderte medizinisch-psychologische Fahreignungsgutachten nicht fristgerecht vorgelegt hatte, erließ der Antragsgegner den streitgegenständlichen Bescheid. Das Verwaltungsgericht hat den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs mit Beschluss vom 3. Juni 2020 abgelehnt und zur Begründung ausgeführt: Die Entziehungsverfügung finde ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV und § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV. Zur Vorbereitung der Fahrerlaubnisentziehung habe die Behörde das Gutachten nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV zwingend anordnen müssen, da eine festgestellte Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr den Verdacht eines die Fahreignung ausschließenden Alkoholmissbrauchs begründe. Der Schluss von der Nichtbeibringung des Gutachtens auf die Nichteignung des Antragstellers sei zulässig, weil die Anordnung der Begutachtung zur Abklärung von Fahreignungszweifeln rechtmäßig gewesen sei. Insbesondere habe die Trunkenheitsfahrt vom 5. August 2018 der Anforderung zugrunde gelegt werden können, weil die fünfjährige Tilgungsfrist offensichtlich noch nicht abgelaufen gewesen sei. Die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge sei ebenfalls rechtmäßig. Nach ihrer Rechtsgrundlage (§ 3 FeV) fänden die Bestimmungen zur Gefahrenaufklärung für Kraftfahrer (§§ 11 bis 14 FeV) entsprechende Anwendung. Im Unterschied zur Fahrerlaubnisentziehung habe die Behörde bei Eignungszweifeln nach § 3 Abs. 1 FeV zwar grundsätzlich ein Auswahlermessen zwischen der Untersagung der Berechtigung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen, deren Beschränkung und der Anordnung von erforderlichen Auflagen. Nach grundloser Verweigerung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei das Ermessen aber auf Null reduziert, weil die Behörde dann nicht feststellen könne, ob eine Beschränkung oder Auflage ausreichend sei, und ihr keine andere Möglichkeit als die uneingeschränkte Untersagung zum Ausschluss der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Straßenverkehrs bleibe.

Das dagegen gerichtete Beschwerdevorbringen rechtfertigt es nicht, den angegriffenen Beschluss abzuändern.

Ohne Erfolg wendet der Antragsteller gegen die Untersagungsverfügung ein, bei der Fahrt im September 2017 habe es sich um einen erst- und einmaligen Verstoß gegen die 0,5 Promille-Grenze (§ 24a StVG) gehandelt, die mit dem späteren Verstoß bei der Fahrradfahrt „vermischt“ und doppelt nachteilig zu seinen Lasten gewertet werde. Offenbar hat der Antragsteller die Bestimmung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV im Blick, wonach ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Das Verwaltungsgericht hat aber ausdrücklich offen gelassen, ob auch die Voraussetzungen dieser Bestimmung vorliegen, und die Gutachtensanforderung auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV (Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr) gestützt. Dass diese Norm ebenso wie der Schluss von der Nichtbeibringung des Gutachtens auf die Nichteignung nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV i. V. m. § 3 Abs. 2 FeV auch bei einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt mit entsprechenden Werten eines Fahrradfahrers gilt, ist in der Rechtsprechung bereits geklärt (BVerwG, Beschl. v. 20. Juni 2013 – 3 B 102.12 –, juris Rn. 4 ff. m. w. N.; SächsOVG, Beschl. v. 20. Februar 2020 – 6 B 232/19 –, n. v.).

Der Antragsteller rügt ferner, das Verwaltungsgericht sei fehlerhaft nicht von einem Ermessensfehlgebrauch ausgegangen. Die Erwägung des Antragstellers, die Anordnung der Vorlage eines Abstinenzgutachtens hätte ausgereicht, um den Bedenken der Fahrerlaubnisbehörde Rechnung zu tragen, ist allerdings ersichtlich nicht geeignet, die Ausführungen des Verwaltungsgerichts zur Reduzierung des Auswahlermessens zwischen den in § 3 Abs. 1 FeV vorgesehenen Rechtsfolgen der Untersagung, der Beschränkung und der Anordnung von Auflagen in Frage zu stellen. Der Sache nach macht der Antragsteller vielmehr geltend, die Behörde habe über die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV nach Ermessen zu entscheiden und zu Unrecht von dem ihr zustehenden Ermessen keinen Gebrauch gemacht. Diese Auffassung trifft indes nicht zu. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV räumt der Behörde kein Ermessen ein, sondern schreibt ihr zwingend vor, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde. Die Vorschrift differenziert nicht nach Fahrzeugarten, so

dass sie nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs voraussetzt. Demgemäß gilt die Bestimmung aufgrund der Verweisung in § 3 Abs. 2 FeV auch für Fahrradfahrer. Dies gebietet auch Sinn und Zweck der Norm, da 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. 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 (BVerwG, Beschl. v. 20. Juni 2013 a. a. O. Rn. 7 m. w. N.).

Zur „Frage des Zeitpunktes des Fahrerlaubnisentzugs und der Entscheidung" weist der Antragsteller lediglich darauf hin, dass er es nicht in der Hand habe, wann der Verstoß an die Fahrerlaubnisbehörde gemeldet werde. In den Fällen von noch nicht rechtskräftigen Entscheidungen verwiesen Behörden und Gerichte regelmäßig auf eigene Prüfungskompetenzen und ließen den Einwand der fehlenden Rechtskraft unbeachtet. Vorliegend vertausche der Antragsgegner die Argumente, indem er geltend mache, dass er den Sachverhalt nicht vor Rechtskraft habe prüfen können. Soweit ersichtlich, bezieht sich der Antragsteller damit auf eine Hilfserwägung in der Antragserwiderung, mit der der Antragsgegner zu begründen suchte, dass die Trunkenheitsfahrt vom 5. August 2018 selbst bei unterstellter früherer Kenntnis nicht vor ihrer rechtskräftigen Ahndung am 2. Mai 2019 verwertbar gewesen wäre. Das Verwaltungsgericht ist darauf nicht eingegangen, weil es nicht darauf ankam, nachdem der Antragsgegner tatsächlich erst im Mai 2019 von der Trunkenheitsfahrt Kenntnis erhielt und die mit Eintritt der Rechtskraft des Strafbefehls beginnende Tilgungsfrist (§ 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 Buchst. a, Abs. 4 Nr. 1 StVG) offensichtlich im Zeitpunkt der Gutachtensanforderung am 27. Juni 2019 – und auch der Entziehungsentscheidung am 10. März 2020 – noch nicht abgelaufen war.

Sollte der Antragsteller den Zeitraum zwischen der letzten Trunkenheitsfahrt und der Entziehungsentscheidung beanstanden wollen, so kann dahinstehen, ob eine Verwirkung im Rahmen sicherheitsrechtlicher Befugnisse, die nicht im Ermessen der Behörde stehen, überhaupt in Betracht kommt. Voraussetzung für eine Verwirkung wäre jedenfalls, dass neben dem Verstreichen eines längeren Zeitraums weitere Umstände hinzukommen, die ein schutzwürdiges Vertrauen darauf begründen, die Behörde werde von ihrer Befugnis auch künftig keinen Gebrauch mehr machen (vgl. BayVGH, Beschl. v.25. Juni 2020 – 11 CS 20.791 –, juris Rn. 34). Anhaltspunkte dafür sind weder vorgetragen noch ersichtlich. […]

23. 1. Die Anordnung zur Beibringung eines ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 FeV ist nur dann anlassbezogen und verhältnismäßig, wenn sich Untersuchung und Gutachten auf die Fragen beschränken, die im einzelnen Fall zur Aufklärung der Zweifel der Verwaltungsbehörde an der Eignung des Betroffenen beantwortet werden müssen.

2. Bestehen ausschließlich Hinweise auf einen gelegentlichen Konsum von Cannabis, ist die Frage, ob der Betroffene künftig ein Kfz unter Einfluss von Betäubungsmitteln, anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen oder deren Nachwirkungen führen wird, nicht anlassbezogen und damit unverhältnismäßig (wie VG Aachen, 27.07.2020, 3 K 411/20).

Verwaltungsgericht Darmstadt,
Beschluss vom 25. Februar 2021 – 2 L 154/21.DA –

Aus den Gründen:

Der Antrag ist nach § 80 Abs. 5 VwGO zulässig, insbesondere statthaft, weil der Antragsgegner die sofortige Vollziehung seines Bescheids vom Z nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO ausdrücklich angeordnet hat.

Der Antrag ist auch begründet. […]

Im vorliegenden Fall ergibt die im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein mögliche und gebotene summarische Überprüfung der Verfügung des Antragsgegners vom Z, dass diese offensichtlich rechtwidrig ergangen ist.

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) i.V.m. § 46 Abs. 1 und 3, § 11 Abs. 8 und § 14 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn berechtigte Zweifel an der Fahreignung im Hinblick auf Betäubungsmittel aufgetreten sind und der Betreffende der Aufforderung, diese Zweifel durch Vorlage eines ärztlichen Gutachtens bzw. einer medizinisch-psychologischen Untersuchung auszuräumen, nicht nachgekommen ist.

Der Schluss auf die Nichteignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ist allerdings nur dann zulässig, wenn die ergangene Gutachtensanordnung in jeder Hinsicht (formell und materiell) rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist. Dies ist vorliegend indessen nicht der Fall.

Die entsprechende Anordnung ist nur dann anlassbezogen und verhältnismäßig, wenn sich Untersuchung und Gutachten auf die Fragen beschränken, die im einzelnen Fall zur Aufklärung der Zweifel der Verwaltungsbehörde an der Eignung des Betroffenen beantwortet werden müssen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass einerseits das durch Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG gewährleistete allgemeine Persönlichkeitsrecht grundsätzlich vor der Erhebung und Weitergabe von Befunden über den Gesundheitszustand, die seelische Verfassung und den Charakter schützt und andererseits jeder Bürger staatliche Maßnahmen hinnehmen muss, die im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit auf gesetzlicher Grundlage unter Wah-

rung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes getroffen werden. Dies hat zur Folge, dass dem Verhältnismäßigkeitsgebot im Rahmen des § 11 Abs. 8 FeV besondere Bedeutung zukommt (vgl. Bay. VGH, Beschl. v. 17.08.2007, 11 CS 07.25, Juris, Rdnr. 10 m. w. N.). In der vorgenannten Entscheidung wird hierzu ausgeführt, bereits aus dem Wortlaut von § 11 Abs. 6 S. 1 FeV sei zu folgern, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei der Anforderung eines ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Gutachtens *unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles* (Hervorhebung d. d. Ger.) festlegen müsse, welche konkreten Fragen im Hinblick auf die Fahreignung des jeweils Betroffenen zu klären seien.

Vorliegend rügt der Antragsteller zu Recht, dass der in der Fragestellung des Antragsgegners vom X zum Ausdruck kommende Untersuchungsumfang in Anbetracht der Umstände des vorliegenden Einzelfalles nicht gerechtfertigt ist. Zwar begegnet die erste Fragestellung in der Gutachtensanordnung vom X, ob der Antragsteller trotz der Hinweise auf gelegentlichen Cannabiskonsum sowie der bekannten Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug der Gruppe F (Fahrerlaubnisklasse B) sicher führen könne, insoweit keinen Bedenken, weil der Antragsteller ausweislich der beigezogenen Behördenakte am W ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss geführt hatte und die nachfolgend angeordnete Blutuntersuchung aufgrund der Konzentration des rauschunwirksamen Stoffwechselproduktes THC-Carbonsäure den Schluss auf eine wiederholte Aufnahme von Cannabisprodukten zuließ.

Die zweite Fragestellung der Gutachtensanordnung vom X ist indessen zu weit gefasst. Sie lautet: „Ist insbesondere nicht zu erwarten, dass er (der Antragsteller, Anm. d. Ger.) auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Betäubungsmitteln, anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen oder deren Nachwirkungen führen wird (Fähigkeit zum Trennen von Konsum- und Verkehrsteilnahme)?“

Diese Fragestellung betrifft nicht nur ein Führen eines Kraftfahrzeugs unter Einfluss von Cannabis, für die hier – wie oben ausgeführt – ein hinreichender tatsächlicher Anlass bestand, sondern auch ein Führen eines Kraftfahrzeugs unter Einfluss eines anderen Betäubungsmittels oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen. Diese Fragestellung ist insoweit nicht anlassbezogen und damit unverhältnismäßig, denn sie lässt sich weder auf einen hinreichenden tatsächlichen und in der Anordnung genannten Anlass zurückführen noch ist sie zur Beurteilung der Fahreignung erforderlich, weil bereits der Konsum eines Betäubungsmittels – außer Cannabis – die Fahreignung (im Regelfall) entfallen lässt, ohne dass es auf ein fehlendes Trennen von Konsum- und Verkehrsteilnahme ankäme (vgl. 9.1 der Anlage 4 zur FeV; ebenso: VG Aachen, Gerichtsbescheid vom 27.07.2020, 3 K 411/20, juris, unter Verweis auf OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 04.06.2020, 16 B 672/20, n.v.). In Anbetracht des insoweit eindeutigen Wortlauts der zweiten Frage vermag das Gericht diese auch nicht dahingehend auszulegen, dass es sich bei dieser allein um eine Erläuterung bzw. Konkretisierung der ersten Frage und damit ausschließlich auf einen künftigen Cannabiskonsum bezieht. Insgesamt ist damit der Beibringungsanordnung wegen der zu weit gefassten zweiten Frage nicht zweifelsfrei zu entnehmen, welche Problematik letztlich geklärt werden soll.

Die zu weite (zweite) Fragstellung führt zur Rechtswidrigkeit der Gutachtensanordnung insgesamt. In einer solchen Konstellation kann dem Adressaten nicht zugemutet werden, selbst entsprechende rechtliche Differenzierungen vorzunehmen und dem Gutachter verständlich zu machen, dass entgegen dem behördlichen Gutachtensauftrag nur bestimmte Teile der Fragestellungen zulässigerweise zum Gegenstand der Untersuchung gemacht werden dürfen (OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 04.06.2020, a.a.O.; Bauer in: Hentschel/König/Bauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl., § 11 FeV Rdnr. 42 m. w. N.).

Ergänzend sei noch darauf hingewiesen, dass auch nach der Rechtsprechung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Bezug auf Cannabis eine entsprechende Beschränkung der Fragestellung auf dieses bestimmte Betäubungsmittel gefordert wird, wenn keine Anhaltspunkte für den Konsum anderer Betäubungsmittel vorliegen (vgl. Beschl. v. 30.11.2016, 2 B 2587/16, n.v.).

Da sich die Gutachtensanordnung vom X demnach als rechtswidrig erweist, konnte auch die Entziehungsverfügung vom Z nicht auf § 11 Abs. 8 FeV gestützt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2005, 3 C 25/04, juris). Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom Y war daher sowohl hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis als auch hinsichtlich der Einziehung des Führerscheins nach § 47 Abs. 1 FeV wiederherzustellen.

24. *) 1. Die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 StVG i.V.m. § 46 Abs. 1 S. 1 FeV ist nur möglich, wenn die Ungeeignetheit oder mangelnde Befähigung des Fahrerlaubnisinhabers aufgrund erwiesener Tatsachen positiv festgestellt werden kann. Die insoweit bestehende Beweislast hierfür trägt die Fahrerlaubnisbehörde.

2. Eine aktuelle Einnahme von Betäubungsmitteln i. S. v. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV liegt nicht mehr vor, wenn die Anknüpfungstatsachen im Zeitpunkt der Anordnung eines ärztlichen Gutachtens bereits mehr als 3 Jahre zurückliegen.

Verwaltungsgericht Weimar,
Beschluss vom 18. Januar 2021 – 1 E 1532/20 WE –

Aus den Gründen:

Der Antrag ist zulässig. Das Gericht kann nach der für sofort vollziehbar erklärten Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 80 Abs. 5 VwGO auf Antrag des Betrof-

fenen die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs ganz oder teilweise wiederherstellen.

Der Antrag ist auch begründet.

§ 80 Abs. 5 VwGO enthält zwar keine ausdrückliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen das Gericht die aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs wiederherstellen kann. Indes ist nach der ständigen Rechtsprechung der Kammer in derartigen Fällen eine Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der alsbaldigen Vollziehung des Verwaltungsaktes und dem Interesse des Betroffenen an einer Wiederherstellung des früheren Zustandes vorzunehmen. Dabei kommt es in aller Regel auf die Erfolgsaussichten des in der Hauptsache eingelegten Rechtsbehelfes an. Ist dieser nach den summarischen Erkenntnismöglichkeiten, die dem Gericht im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes eröffnet sind, offensichtlich begründet, so ist die Anordnung der aufschiebenden Wirkung geboten, weil ein öffentliches Interesse an der Vollziehung ersichtlich rechtswidriger Verwaltungsakte nicht bestehen kann. Umgekehrt verbietet es das öffentliche Interesse bei offenkundiger Erfolglosigkeit des Rechtsbehelfs, die Vollziehung eines rechtmäßigen Verwaltungsaktes zu verhindern.

Vorliegend begegnen der Entziehungsverfügung selbst rechtliche Bedenken.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers ist § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i.V.m. § 46 Abs. 1 Satz 1 Fahrerlaubnisverordnung – FeV –. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Bereits der Wortlaut dieser Vorschrift setzt voraus, dass die Ungeeignetheit des Antragstellers erwiesen sein muss. Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist daher nur möglich, wenn die Ungeeignetheit oder mangelnde Befähigung des Fahrerlaubnisinhabers aufgrund erwiesener Tatsachen positiv festgestellt werden kann (Bundesverwaltungsgericht NJW 05, 3081). Die insoweit bestehende Beweislast hierfür trägt die Fahrerlaubnisbehörde (vgl. hierzu Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 3 StVG Rn. 24 m. w. N. aus der Rechtsprechung). Ein solcher Nachweis der Ungeeignetheit ist dem Antragsgegner nicht gelungen. Insbesondere folgt die Ungeeignetheit des Antragstellers nicht aus dem Gutachten der pp. GmbH vom 18.02.2020. Der Umstand, dass nach dem Gutachten ein aktiver Konsum von Betäubungsmitteln nicht sicher ausgeschlossen werden kann, genügt gerade nicht den Nachweispflichten des Antragsgegners zur Ungeeignetheit des Antragstellers. Denn – anders als der Antragsgegner offensichtlich meint […] – ist nicht der Antragsteller dazu verpflichtet, seine Geeignetheit, sondern der Antragsgegner ist verpflichtet die Ungeeignetheit des Antragstellers nachzuweisen. Soweit das Gutachten trotz der aufgefundenen Menge von Amphetamin (0,10 ng/mg) nicht zu einem eindeutigen Nachweis des Konsums gekommen ist, da aufgrund des geringfügigen Befundes ein aktiver Konsum nicht unterstellt werden konnte [...], ergibt das Gutachtenergebnis keine Ungeeignetheit des Antragsstellers.

Auch unabhängig vom erstellten Gutachten kann keine Ungeeignetheit des Antragstellers festgestellt werden. Dies gilt auch in Ansehung des Vorfalls vom 14.01.2016, als der Antragsteller mit einer Methamphetaminkonzentration von 31 ng/ml festgestellt wurde. Denn der Antragsgegner hat, nachdem ihm dies mit am 15.03.2016 bei ihm eingegangenen Schreiben mitgeteilt wurde [...], erstmals mit Anordnung vom 21.08.2019 ein Drogenscreening angeordnet. In diesem Fall liegt jedoch keine aktuelle Einnahme von Betäubungsmitteln i. S. v. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV mehr vor, da die Anknüpfungstatsachen im Zeitpunkt der Anordnung zur Beibringung des Drogenscreenings bereits mehr als 3 Jahre zurücklagen (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 24.11.2010 – 2 B 2190/10 – juris für den Fall eines 2 1/2 Jahre zurückliegenden Konsums von Cannabis).

Da mithin eine Ungeeignetheit des Antragstellers nicht festgestellt werden kann, war die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Entziehungsbescheid wiederherzustellen. […]

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

E-Mail: 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

E-Mail: 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 als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

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
e-mail: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler / Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
e-mail: 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 keywords 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal Blutalkohol can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

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.
Bestellungen nur über den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
Telefon (040) 44 07 16, Fax (040) 410 76 16, E-Mail: Abo-BA@bads.de
Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Herausgebers.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Subscriptions only from publishers
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (BADS), Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
telephone (+ 49 40) 44 07 16, fax (+ 49 40) 410 76 16 , e-mail: Abo-BA@bads.de
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.

Druck: MOD Offsetdruck GmbH, Gewerbestraße 3, 23942 Dassow

Vol. 58 No. 3 · Mai 2021 · Jahrgang 2021

Blutalkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., BADS
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung 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. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)
Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat
Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)
Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
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 (München)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)
Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)
Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnes (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)
Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

S. Lehmann, F. Gaunitz, K. Mercer-Chalmers-Bender
Der Konsum von NPS im Großraum Köln 125

Nachruf
Im Gedenken an den langjährigen juristischen Schriftleiter der Fachzeitschrift Blutalkohol Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler (Trentmann/Urban und Halecker/Benjamin/Nathow) 135

Dokumentation
Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern 138
Der BADS begrüßt die Ablehnung des Antrags zur Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Fahrerlaubnisinhabern/-innen 146

Aus der Forschung
Hayley, A. C., Hart, C. L., O´Malley, K. Y., Stough, C. K. K. & Downey, L. A.: Risky driving behaviours among stimulant drug users and the role of aggression: findings from a national survey (König) 148
Burgdorf, J., Lennon, C. & Teltser, K.: Do Ridesharing Services Increase Alcohol Consumption? (König) 150

Zur Information
Österreich: Forderung nach Umsetzung drängender Verkehrssicherheitsmaßnahmen 153
Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 15./16. April 2021 154
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.
Nach neuesten Unfallzahlen bei E-Scootern ist Gesetzgeber in der Pflicht 157
Urteil des Bundesverwaltungsgerichts richtungsweisend 157

Rechtsprechung

25. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 1. Dezember 2020
– Feldweg als öffentlicher Verkehrsraum – 159
26. Oberlandesgericht Brandenburg, Beschluss vom 17. Februar 2021
– Wegfall der Denkzettelfunktion des Fahrverbotes bei langer Verfahrensdauer – 160
27. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 11. Februar 2021
– Anwendbarkeit der Vollstreckungslösung im Bußgeldverfahren bei rechtsstaatswidriger Verfahrensverzögerung – 161
28. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 12. Februar 2021
– Relative Fahrunsicherheit i.S.d. § 316 StGB und Trunkenheitsfahrt als Dauerstraftat – 162
29. Landgericht Stuttgart, Beschluss vom 12. März 2021
– Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter – 163
30. Amtsgericht Stralsund, Beschluss vom 15. Februar 2021
– Keine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Strafklageverbrauch – 165
31. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4. Dezember 2020
– Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge – 166
32. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 17. März 2021
– Erfordernis eines Abstinenznachweises für positive MPU bei gelegentlichem Cannabiskonsum – 174
33. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 15. März 2021
– Behördliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach strafgerichtlich verhängtem Fahrverbot – 176
34. Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 4. März 2021
– Verwertbarkeit eines negativen MPU-Gutachtens im Rahmen einer neuen Fahreignungsbeurteilung – 180

Institut für Rechtsmedizin, Medizinische Fakultät, Universität zu Köln[1])
Institut für Rechtsmedizin der Universität zu Basel,
Gesundheitsdepartement Basel-Stadt[2])

Sabrina Lehmann[1]), Franziska Gaunitz[1]), Katja Mercer-Chalmers-Bender[1, 2])

Der Konsum von NPS im Großraum Köln

NPS consumption in the greater Cologne area

Einleitung

„Neue psychoaktive Substanzen" (NPS) werden von dem Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung als Substanzen definiert, welche weder in reiner Form, noch als Zubereitung durch das „Einheitsabkommen über die Betäubungsmittel" von 1961 oder durch die „Konvention über psychotrope Substanzen" von 1971 kontrolliert werden und gleichzeitig eine Gefahr für die öffentliche Gesundheit darstellen können [1]. Die Substanzen werden häufig durch (teils nur geringfügige) Modifikationen der chemischen Struktur von Wirksubstanzen klassischer Rauschdrogen (bspw. Amphetamin, 3,4-Methylendioxy-N-methylamphetamin (MDMA), Cocain, Tetrahydrocannabinol (THC)) sowie von Arzneistoffen (bspw. Benzodiazepine und Opioide) generiert. NPS können aber auch eigene Stoffgruppen darstellen, welche die Wirkungen klassischer Rauschdrogen nachahmen (bspw. synthetische Cannabinoide, auch bekannt als Cannabimimetika). Ein Großteil dieser Substanzen wurde bereits von der Mitte bis zum Ende des zwanzigsten Jahrhunderts synthetisiert und hat in den letzten 15 Jahren eine „Renaissance" als Missbrauchsdrogen erfahren. Bis Ende 2019 wurden über das Frühwarnsystem der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht" (engl. *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction*, EMCDDA) mehr als 790 NPS registriert, wobei die Stoffgruppen der synthetischen Cathinone, der Phenethylamine und der synthetischen Cannabinoide etwa zwei Drittel dieser Substanzen ausmachen [2]. Allein in den Jahren 2014 und 2015 wurden von der EMCDDA um die 100 neue NPS auf dem europäischen Drogenmarkt registriert [2].

Mit dem verstärkten Aufkommen wurden weltweit unterschiedliche gesetzliche Regulierungs- und Kontrollmaßnahmen zur Eindämmung dieser andauernden Flut an neuen NPS geschaffen. Während klassische Rauschdrogen in Deutschland dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) unterstellt sind, trifft dies für viele NPS nicht zu. Dies liegt darin begründet, dass neue Substanzen erst dann dem deutschen BtMG unterstellt werden können, wenn die Substanzen bestimmte Kriterien erfüllen. Zu diesen Kriterien zählen unter anderem ihre nachgewiesene (psychoaktive) Wirksamkeit bzw. Toxizität, ihr Gefahrenpotential für die Gesundheit und ihr Missbrauchspotential. Am 26. November 2016 wurde in Deutschland mit dem Inkrafttreten des „Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetzes" (NpSG) erstmals eine gesetzliche Grundlage geschaffen, um u. a. gegen den Umgang mit NPS in Deutschland juristisch vorgehen zu können. Im Gegensatz zum BtMG können dem NpSG ganze Substanzgruppen unterstellt werden. Eine Aufnahme von Einzelsubstanzen ist hier

nicht notwendig. Dadurch verkürzt sich die Zeit zwischen Detektion in beschlagnahmten Asservaten und Verbot durch das Gesetz erheblich. Möglicherweise ist der zu verzeichnende Rückgang bei der Registrierung neuer NPS durch das Frühwarnsystem ab dem Jahr 2016 auf die seitens der europäischen Regierungen ergriffenen Maßnahmen sowie durch Kontroll- und Strafverfolgungsmaßnahmen, die in China gegen NPS-synthetisierende Labore eingeleitet wurden, zurückzuführen [2]. Die Verfügbarkeit der NPS auf dem Drogenmarkt ist gemäß Einschätzung der EMCDDA allerdings weiterhin hoch [2].

In der Literatur sind eine Vielzahl von Kasuistiken publiziert, die das ernstzunehmende Gesundheitsrisiko der NPS verdeutlichen (beispielsweise in dem Review-Artikel von Krämer et al. (2019), in dem Todesfälle im Zusammenhang mit NPS diskutiert werden [3]). Laut den Statistiken des deutschen Bundeskriminalamtes (BKA) wurden in Deutschland zwischen 2016 und 2019 insgesamt 142 Todesfälle gemeldet, bei denen die Todesursache mit dem Konsum von NPS in Zusammenhang stand [4–7]. Da nicht immer eine systematisch-toxikologische Analyse (STA; inklusive NPS) zur Aufklärung der Todesursache durch die Staatsanwaltschaft angeordnet wird und NPS in der Regel nur schwierig analytisch zu erfassen sind, ist von einer weitaus größeren Dunkelziffer auszugehen. Der analytische Nachweis von NPS in biologischen Proben spielt daher für forensische Fragestellungen, wie bspw. bei der *post-mortem*-Toxikologie zur Aufklärung der Todesursache bzw. eines möglichen Einflusses durch pharmakologische Substanzen im Rahmen des todesursächlichen Geschehensablaufes, aber auch bei der Beurteilung einer möglichen Beeinflussung im Kontext mit Straftaten sowie bei der Durchführung von Abstinenzkontrollen im Rahmen von Fahreignungsbegutachtungen oder auch bei Jugendamtsfällen eine wichtige Rolle [8].

Im Folgenden werden zwei Studien aus dem Institut für Rechtsmedizin der Uniklinik Köln vorgestellt, bei welchen die Relevanz von NPS ausgewählter Stoffgruppen sowohl bei Lebenden als auch bei Verstorben aus dem Großraum Köln untersucht wurden.

Studie I

Die erste Studie befasst sich mit der Relevanz von synthetischen Stimulanzien (Substanzgruppen: u. a. Phenethylamine, Cathinone, Tryptamine und Piperazine; insgesamt 92 NPS) und klassischen Stimulanzien (Amphetamin, MDMA, MDA, MDEA und Methamphetamin) im Bereich der *post-mortem* Toxikologie. Die Studie wurde 2020 im *International Journal of Legal Medicine* publiziert [9].

Im Rahmen dieser Studie wurden in 268 Fällen Urinproben (oder falls nicht vorhanden: Nierenhomogenate) von Verstorbenen im Alter von 12 bis 35 Jahren untersucht (Zeitraum des Versterbens: 01.2011 bis 05.2017). Die Untersuchung dieser Proben erfolgte innerhalb einer erweiterten STA, welche von der Staatsanwaltschaft angeordnet wurde. Bei einem positiven Nachweis im Urin wurde zusätzlich die dazugehörige Blutprobe (sofern vorhanden) untersucht, um auch eine Aussage über einen möglichen Substanzeinfluss im Rahmen des todesursächlichen Geschehensablaufes treffen zu können.

Studie II

In einer zweiten Studie wurde das Konsumverhalten hinsichtlich NPS-Stimulanzien (insgesamt 69 NPS, inklusive Ketamin), synthetischer Cannabinoide (insgesamt 61 Metaboliten von 29 Muttersubstanzen) sowie klassischer Rauschdrogen (Stimulanzien (inkl. Amphetamin, MDMA, MDA, MDEA und Methamphetamin), Cocain, THC, Heroin/Morphin) von Besuchern eines 2016 stattgefundenen Kölner Festivals untersucht. Der Name

des Festivals soll in Rücksprache mit dem Veranstalter anonym bleiben. Innerhalb der Studie haben die Probanden einen Fragebogen zu ihren Drogen-Konsumgewohnheiten beantwortet und eine Urinprobe abgegeben. Eines der Einschlusskriterien bei der Rekrutierung der Probanden war, dass ein Drogenkonsum im nahen zeitlichen Abstand zur Urinabgabe mündlich bejaht wurde. Die Proben wurden immunchemisch auf Amphetamine, Cannabinoide, Cocain-Metaboliten und Opiate getestet. Bei positivem immunchemischen Ergebnis wurden ggf. zusätzliche beweissichere chromatographische Analysen durchgeführt. Zusätzlich wurden die Proben mittels Hochleistungsflüssigkeitschromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS) auf synthetische Stimulanzien sowie klassische Stimulanzien [10] und synthetische Cannabinoid-Metaboliten [11] untersucht. Die Genehmigung zur Durchführung der Studie wurde von der Ethikkommission der Medizinischen Fakultät der Universität zu Köln erteilt (WHO *International Clinical Trials Registry Platform* (ICTRP): ID DRKS00010706). Die Ergebnisse dieser Studie wurden 2017 in Form eines Vortrages auf der Konferenz "*Fifth International Conference on NPS*" vorgestellt [12].

Ergebnisse

Studie I

Bei den Untersuchungen konnte in 50 der 268 Fälle (19 %, davon 74 % männlich) eine Aufnahme von Stimulanzien nachgewiesen werden. In 33 dieser Fälle (76 % männlich) wurden klassische Stimulanzien und in 17 dieser Fälle (71 % männlich) synthetische Stimulanzien nachgewiesen. Vier der 17 NPS-positiven Fälle sind in drei gesonderten Publikationen detailliert beschrieben [13–15].

Innerhalb des untersuchten Zeitraumes wurden im Jahr 2013 die meisten NPS-positiven Fälle detektiert (2011: 1 Fall, 2012: 3 Fälle, 2013: 8 Fälle, 2014: kein Fall, 2015: 2 Fälle, 2016: 1 Fall, Mai 2017: 2 Fälle). Bei allen NPS-positiven Fällen konnten weitere klassische Drogen und/oder andere NPS und/oder Medikamentenwirkstoffe nachgewiesen werden. In der häufigsten Kombination lagen die NPS Stimulanzien mit klassischen Stimulanzien (8 Fälle mit bspw. Amphetamin und/oder MDMA) vor; gefolgt von Antidepressiva/Neuroleptika (7 Fälle), Benzodiazepinen (6 Fälle), Opioiden (6 Fälle), Cannabis (4 Fälle) und Cocain (2 Fälle). In sechs Fällen konnten mindestens drei verschiedene NPS im Urin bzw. Nierenhomogenat nachgewiesen werden.

In fünf Fällen konnte aufgrund einer anschließenden Blutuntersuchung gezeigt werden, dass NPS von toxikologischer Relevanz im Rahmen des todesursächlichen Geschehens gewesen sind (siehe Tab. 1). In zwei weiteren Fällen waren NPS-Stimulanzien innerhalb einer Polyintoxikation von Bedeutung. In drei Fällen ist aufgrund des Sachverhalts davon auszugehen, dass die Drogen in suizidaler Absicht aufgenommen wurden.

Para-Methoxymethamphetamin (PMMA) konnte in acht der 17 Fälle im Zeitraum von 2011 bis 2013 nachgewiesen werden. Damit stellt PMMA das am häufigsten nachgewiesene NPS dar. In drei Fällen war zusätzlich die Substanz para-Methoxyamphetamin (PMA) nachzuweisen. Es ist anzunehmen, dass es sich bei PMA um den Metaboliten von PMMA handelt. Die gehäufte Präsenz von PMMA in diesem Zeitraum konnte auch außerhalb von Deutschland beobachtet werden und wird u. a. auch durch die kanadische Arbeitsgruppe Nicol et al. [16] beschrieben, welche von einer Serie von 27 tödlichen PMMA-Intoxikationen im Zeitraum zwischen Juni 2011 und April 2012 berichtet.

Fall	Jahr	Alter, Geschlecht	Todesumstand/ Auffindesituation	Todesursache	Ergebnis der STA (Konzentrationen jeweils in µg/L)
1	2012	18, w	Leblos nach fraglichem Ecstasy-Konsum	Letale Mischintox.	**Femoralblut:** MDMA (1400), MDA (35), MDEA (7,9), Mirtazepin (80), Lidocain[1] **Herzblut:** PMMA (2500), PMA (70), **Urin:** PMMA (5700), PMA (620), PMEA (14), Methedron (7,5), Methylon (Hinweis), Amphetamin (180), Methamphetamin (16), MDMA (5100), MDA (570), MDEA (48), **Niere:** Mirtazepin[1]
2	2013	29, w	Leblos zu Hause aufgefunden	Letale Mischintox.	**Femoralblut:** Methoxetamin (140), 2-DPMP (ca. 5,2), Tramadol (490) und Metaboliten, Ibuprofen[1] **Urin:** Methoxetamin (22300), 3-MeO-PCE (ca. 3,6), 2-DPMP (ca. 52), Tramadol[1] und Metaboliten
3	2015	27, m	Leblos zu Hause aufgefunden	Letale Mischintox.	**Femoralblut:** Methoxetamin (390), 4-MEC (120), MDPV (340), α-PVP (3,6) **Niere:** Methoxetamin (810), 4-MEC (53), MDPV (830)

Fall	Jahr	Alter, Geschlecht	Todesumstand/ Auffindesituation	Todesursache	Ergebnis der STA (Konzentrationen jeweils in µg/L)
4	2016	27, m	Leblos zu Hause aufgefunden	Positionelle Asphyxie nach Mischintox.	**Femoralblut:** 2-FMA (Hinweis), 2-FA (ca. 89[3]), 3-FPM (10), Methiopropamin (ca. 2,2[3]), Amphetamin (21), Pyrazolam (28), Diclazepam (1), Delorazepam (100), Lormetazepam (6), Lorazepam (22) **Urin:** 2-FMA (120), 2-FA (ca. 4500), 3-FPM (120); Methiopropamin (ca. 16[3]), Amphetamin (75), Pyrazolam (500), Diclazepam (1; und Metaboliten: Delorazepam (570), Lorazepam (ca. 820), Lormetazepam (ca. 810)), Diphenhydramin (ca. 340)
5	2017	24, m	Leblos auf landwirtschaftlicher Nutzfläche aufgefunden	Letale Mischintox.	**Femoralblut:** mCPP[2] (ca. 5,3), U-47700 (ca. 1500), Venlafaxin (ca. 1100) und Metabolit; Trazodon (ca. 45) **Urin:** mCPP (130), U-47700 (ca. 1350), Venlafaxin[1] (und Metabolit), Nordiazepam[1], Oxazepam[1], Temazepam[1]

Tab. 1: Fälle aus dem Untersuchungsgut der Rechtsmedizin Köln, bei welchen synthetische Stimulanzien von toxikologischer Relevanz nachgewiesen wurden. (NPS sind jeweils unterstrichen; w: weiblich, m: männlich, [1] keine Quantifizierung; [2] mCPP sehr wahrscheinlich Metabolit von Trazodon; [3] analysiert durch das Institut für Rechtsmedizin der Uniklinik Freiburg).

Studie II

Insgesamt nahmen 110 Personen im Alter zwischen 18 und 57 Jahren (Median: 29; 74 % männlich) an der Studie teil, wobei 108 Personen auch eine Urinprobe abgegeben haben. In der Tabelle 2 werden die Ergebnisse der Auswertung des Fragebogens zusammengestellt.

Frage (sinngemäß)	**Ergebnis**
Herkunft der Probanden	Köln: 32 % Deutschland (außer Köln): 33 % Ausland: 17 % Keine konkreten Angaben: 18 %
Drogenkonsum schriftlich bejaht	85 %
Letztmalige Einnahme von Drogen	< 12 Stunden: 42 % < 2 Tage: 24 % 1–2 Wochen: 5 % > 2 Wochen: 16 % keine konkrete Angaben: 13 %
Häufigkeit des Drogenkonsums	Jeden Tag: 12 % 1-mal in der Woche: 12 % 1 bis 2-mal im Monat: 32 % Weniger als 1–2mal im Monat: 33 % Keine konkreten Angaben: 11 %
Substanzklassen der konsumierten Drogen	Cannabis: 56 % Amphetamine: 43 % Cocain: 31 % Heroin: 2 % Andere Opioide: 4 %

Tab. 2: Auswertung des Fragebogens.

Insgesamt konnten in 59 der 108 Urinproben (54 %) Drogen (klassische Rauschdrogen und/oder NPS) nachgewiesen werden. In 16 Urinproben (15 %) waren NPS-Stimulanzien (inklusive Ketamin) nachweisbar. Synthetische Cannabinoid-Metaboliten konnten in keiner Urinprobe nachgewiesen werden. In der Tabelle 3 werden die Analysenergebnisse der Studie zusammengestellt.

In 28 Fällen konnte eine Aufnahme von THC belegt werden, da im Urin der charakteristische THC-Metabolit THC-COOH nachgewiesen werden konnte. In 27 Fällen wurde MDMA und in 24 Fällen Amphetamin nachgewiesen. MDA war ausschließlich in MDMA-positiven Fällen in niedrigerer Konzentration als MDMA nachweisbar und kann in diesen Fällen als Metabolit von MDMA aufgefasst werden. Methamphetamin war in 15 Fällen in vergleichsweise niedrigen Konzentrationen und immer in Kombination mit sehr hohen Amphetamin-Konzentrationen nachweisbar. In elf Fällen konnte eine Cocain-Aufnahme belegt werden, da in den Urinproben dessen pharmakologisch inaktiver Metabolit Benzoylecgonin nachgewiesen werden konnte. Vereinzelt konnte auch Cocain im Urin

detektiert werden. In 37 Fällen konnten mindestens zwei verschiedene Rauschdrogen im Urin nachgewiesen werden.

Die am häufigsten nachgewiesene Substanz, die nicht den klassischen Rauschdrogen zuzuordnen ist, war Ketamin (9 Fälle). Bei Ketamin handelt es sich um einen verschreibungspflichtigen Arzneistoff, welcher vor allem in der Anästhesie und bei der Schmerzbehandlung Anwendung findet. Aufgrund seiner hypnotischen und dissoziativen Wirkungen wird Ketamin auch missbräuchlich verwendet. Auf dem illegalen Drogenmarkt wird Ketamin unter den Szenenamen *Special-K, Kate* oder *Vitamin K* gehandelt. In zwei von den insgesamt neun Ketamin-positiven Fällen konnte zudem das Ketamin-Derivat Methoxetamin nachgewiesen werden. Methoxetamin wird auch als Ketamin-Ersatzstoff gehandelt und trägt den Szenenamen *Metha-Keta*. Ferner konnten in acht Urinproben die synthetischen Cathinone Methylon und Mephedron, die Piperazine Benzylpiperazin (BZP) und Trifluormethylphenylpiperazin (TFMPP), das Piperidin 2-Diphenylmethylpiperidin (2-DPMP) sowie das Phenethylamin PMMA nachgewiesen werden. In 13 der 16 auf NPS positiv getesteten Urinproben konnten zusätzlich Amphetamin und/oder MDMA nachgewiesen werden.

Substanz/ Metabolit	Methode	Analytische Nachweisgrenze [µg/L Urin]	Anzahl positiver Befunde
Klassische Rauschdrogen			
THC-COOH	GC-MS/MS	1	28
Amphetamin	LC-MS/MS	0,8	24
Methamphetamin		0,2	15
MDMA		4	27
MDA		0,4	24
MDEA		0,2	17
Cocain	GC-MS/MS	15	7
Benzoylecgonin		15	11
Cocaethylen		15	4
NPS-Stimulanzien (inklusive Ketamin)			
Ketamin	LC-MS/MS	0,8	9
Methoxetamin[1]		0,8	2
Methylon		0,8	5
Mephedron		1,6	2
PMMA		4,0	2
2-DPMP		0,8	1
BZP[2]		1,6	1
3-TFMPP[2]		1,6	1

Tab. 3: Übersicht über die positiven Ergebnisse (Gesamturinanzahl: 108); [1]Methoxetamin war nur in den Fällen nachweisbar, in welchen auch Ketamin detektiert wurde, [2]BZP und 3-TFMPP konnten in der gleichen Urinprobe nachgewiesen werden.

Neuere Trends

Gemäß dem 2019 erschienenen Bericht der EMCDDA ist die Konsumprävalenz hinsichtlich der NPS zwar weiterhin rückläufig, dennoch ist die Verfügbarkeit von NPS auf dem Drogenmarkt noch immer als hoch einzuschätzen [2]. Als besonders besorgniserregend sind zu verzeichnende Trends zu bewerten, bei denen NPS besonders von Personen gesellschaftlicher Randgruppen (bspw. sozial- und bildungsschwache Haushalte, Obdachlose, Insassen von Justizvollzugsanstalten [2]) missbräuchlich konsumiert werden. Ursächlich hierfür könnte der – im Vergleich zu klassischen Rauschdrogen – kostengünstigere Preis der NPS sowie gute Verfügbarkeit bzw. leichte Beschaffbarkeit dieser Substanzen sein.

Bei Jugendlichen scheint zudem der Konsum von „Cocktails“ aus opioidhaltigen (bspw. mit Codein, Oxycodon oder Dextromethorphan) und anderen zentral wirksamen Arzneimitteln (bspw. Alprazolam oder Promethazin), gemischt mit zerbröselten Bonbons und Limonade oder auch Alkohol, beliebt zu sein [17, 18]. Dieser Trend findet sich auch in der Musikszene wieder und wird beispielsweise im Hip Hop, unter den Szenenamen wie *Purple drank, Sizzurp, Lean oder Texas Tea* thematisiert [17, 19, 20]. Es wurden bereits im Jahr 2014 Todesfälle, welche mit den Konsum solcher Mischungen in Verbindung gebracht wurden, beschrieben [19]. Ferner wurden 2018 gemäß EMCCDA in einigen europäischen Ländern Bedenken geäußert, dass die Verfügbarkeit sehr billiger illegaler Benzodiazepine (einschließlich Designer-Benzodiazepine) im Internet zu einem verstärkten Konsum durch Jugendliche führen könnte [21].

In der Schweiz werden nachweislich legale Hanfprodukte (sogenannter Cannabidiol (CBD)-Hanf, THC<1 %) sowie illegale Cannabisprodukte (Haschisch u. Cannabisblüten (THC>1 %)) mit synthetischen Cannabinoiden, ohne Kenntnis der Konsumenten, versetzt [22]. Der Schweizer Joël Bellmont („saferparty“) äußert in einem Radiointerview die Vermutung, dass es aufgrund der Legalisierung zu einer Überproduktion von CBD-Hanf gekommen sei. Um diesen Hanf trotzdem noch auf den Markt bringen zu können, würde der Hanf deswegen mit synthetischen Cannabinoiden versetzt werden [23]. In der Schweiz konnten im Jahr 2020 in über der Hälfte der beim *Drug-Checking* untersuchten Cannabisproben privater Konsumenten synthetische Cannabinoide nachgewiesen werden [24]. Aufgrund von Falschdeklarationen sind sich die Konsumenten oft nicht bewusst, dass sie deutlich potentere Substanzen zu sich nehmen und sich damit einem erhöhten Risiko einer Überdosierung bzw. Drogenintoxikation aussetzen. In Deutschland ist ebenfalls der Verkauf von CBD-Hanf stark gestiegen. Es bleibt abzuwarten, ob synthetische Cannabinoide unter dem Mantel der scheinbaren Unbedenklichkeit eines natürlichen, THC-armen Hanf-Produktes, Verbreitung finden werden.

Zusammenfassung

In diesem Artikel werden zwei Studien beschrieben, welche sich mit der Prävalenz von ausgewählten NPS-Gruppen im Großraum Köln auseinandersetzen. In der ersten Studie wurden im Rahmen der gerichtlich beauftragten systematischen toxikologischen Analysen im Zeitfenster von Januar 2011 bis Mai 2017 die Urinproben (oder falls nicht vorhanden: Nierenhomogenate) von 268 jungen Verstorbenen (12 bis 35 Jahre) im Hinblick auf eine Aufnahme von Stimulanzien, insbesondere von NPS-Stimulanzien, systematisch untersucht. Um auf die Wirkstoffkonzentration der NPS-Stimulanzien zum Zeitpunkt des Versterbens zurückzuschließen, wurde bei positiven Fällen noch – sofern verfügbar – die dazugehörige Blutprobe untersucht. Es konnten in 17 Fällen NPS-Stimulanzien nachgewiesen werden. In 13 dieser NPS-positiven Fälle wurden auch andere Rauschdrogen (meistens Amphetamin oder MDMA) nachgewiesen. In 6 Fällen waren mindestens drei NPS-Stimulanzien nachweisbar. Die Untersuchung der Blutproben zeigte, dass NPS in 5 Fällen von toxikologischer Relevanz, in Bezug auf den todesursächlichen Geschehensablauf, gewesen sind.

In einer zweiten Studie wurde die Prävalenz hinsichtlich NPS-Stimulanzien, synthetischer Cannabinoide sowie klassischer Rauschdrogen auf einem 2016 stattgefundenen Festival untersucht. In 59 der insgesamt 108 gesammelten Urinproben konnten Rauschdrogen nachgewiesen werden. Durch die Untersuchungen wurde in 28 Proben ein Cannabis-, in 27 Proben ein MDMA-, in 25 Proben ein Amphetamin- und in 11 Proben ein Cocain-Konsum belegt. Die am häufigsten nachgewiesene Substanz, welche nicht den klassischen Rauschdrogen zuzuordnen ist, war Ketamin (9 Proben). Ferner konnten in acht Urinproben die NPS Methoxetamin, Methylon, Mephedron, PMMA, 2-DPMP, BZP und TFMPP nachgewiesen werden. Der Konsum von synthetischen Cannabinoiden konnte nicht festgestellt werden. Dies liegt aber gegebenenfalls darin begründet, dass nur ein geringer Teil der auf dem Markt verfügbaren Substanzen aus dieser Gruppe der NPS mit der eingesetzten Methodik erfasst wird.

Die beiden Studien zeigen, dass dem Konsum von NPS-Stimulanzien im Großraum Köln, zumindest in dem untersuchten Zeitraum, eine Bedeutung bei forensisch-toxikologischen Fragestellungen zukommt. Aufgrund der nachgewiesenen Anzahl an positiven NPS-Befunden wird noch einmal die Wichtigkeit geeigneter Analysenmethoden zum Nachweis von NPS in biologischen Matrices, insbesondere im Rahmen der *post-mortem* Toxikologie, untermauert. Dennoch besaßen die klassischen Rauschdrogen im Vergleich zu den NPS in den untersuchten Zeiträumen eine übergeordnete Bedeutung. Da die Verfügbarkeit von NPS weiterhin hoch ist und sich die Entwicklung neuer *Trends* (u. a. Verschiebung zu sozialen Randgruppen, veränderndes Konsumverhalten bei Jugendlichen) abzeichnet, werden NPS auch in Zukunft weiterhin von forensisch-toxikologischer Relevanz sein.

S c h l ü s s e l w ö r t e r

Festival – Ketamin – LC-ESI-MS/MS – post-mortem-Toxikologie

S u m m a r y

This article describes two studies, dealing with the prevalence of selected new psychoactive substances (NPS) in the greater Cologne area. In the first study, undertaken on behalf of public prosecutors in the period between January 2011 and May 2017, urine-specimens (or, in cases where urine was not available, kidney tissue) from 268 young (≤ 35 years) deceased individuals were systematically investigated with regards to stimulants, especially NPS. Blood samples (if available) were also investigated in cases where urine/kidney samples were tested positive for NPS. A total of 17 cases were tested positive for NPS. In 13 of those positive NPS cases, conventional drugs of abuse (mostly amphetamine and MDMA) were also detected. In six cases, more than three NPS were detected. In five cases, NPS present were determined to be of toxicological relevance in the cause of death, due to the determined blood concentrations.

In the second study, the prevalence of NPS stimulants, synthetic cannabinoids as well as conventional drugs consumed by attendees were evaluated at a festival that took place in 2016. Of the 108 urine samples, 59 were tested positive for drugs of abuse. Cannabis was detected in 28 samples, MDMA in 27 samples, amphetamine in 25 samples and cocaine in 11 samples. The substance which does not belong to the conventional drugs group and was detected the most, was ketamine (9 samples). Moreover, the NPS methoxetamine, methylone, mephedrone, PMMA, 2-DPMP, BZP and TFMPP were detected in eight urine samples. The consumption of synthetic cannabinoids was not confirmed. It should be noted that only a limited number of synthetic cannabinoids can be determined with the applied method.

These two studies provide evidence of the forensic relevance of NPS stimulants in the greater Cologne area within the period under consideration. They further demonstrate the importance of suitable analytical methods for determining NPS in biological matrices, particularly with respect to *post-mortem* toxicology. Despite conventional drugs of abuse being found in greater abundance than NPS in samples taken at the time of evaluation, the ever-increasing availability of NPS and new trends (shift to marginal groups, changing consumer behaviour of young adults), emphasise the future forensic-toxicological relevance of NPS.

K e y w o r d s

Festival – ketamine – LC-ESI-MS/MS – post-mortem-toxicology

L i t e r a t u r

1. United Nations Office on Drugs and Crime, The challenge of new psychoactive substances, in A Report from the Global SMART Programme. 2013.
2. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, European Drug Report 2020: Trends and Developments, Publications Office of the European Union, Editor. 2020: Luxemburg.
3. Kraemer, M., et al., Death cases involving certain new psychoactive substances: a review of the literature. Forensic science international, 2019.

4. Bundeskriminalamt, Rauschgiftkriminalität – Bundeslagebild 2016 – Tabellenanhang. Wiesbaden.
5. Bundeskriminalamt, Rauschgiftkriminalität – Bundeslagebild 2017 – Tabellenanhang. Wiesbaden.
6. Bundeskriminalamt, Rauschgiftkriminalität – Bundeslagebild 2018 – Tabellenanhang. Wiesbaden.
7. Bundeskriminalamt, Rauschgiftkriminalität – Bundeslagebild 2019 – Tabellenanhang. Wiesbaden.
8. Auwärter, V. and Neukamp, M., Drogenanalytik im Wandel - Aktuelle Trends und Herausforderungen. Diagnostik im Dialog der Roche Diagnostics Deutschland GmbH, 2017. 54: p. 8–11.
9. Lehmann, S., et al., Fatalities associated with NPS stimulants in the Greater Cologne area. International journal of legal medicine, 2020. 134(1): p. 229–241.
10. Lehmann, S., et al., Determination of 74 new psychoactive substances in serum using automated in-line solid-phase extraction-liquid chromatography-tandem mass spectrometry. Journal of Chromatography B, 2017. 1064: p. 124–138.
11. Gaunitz, F., et al., Solid-phase extraction–liquid chromatography–tandem mass spectrometry method for the qualitative analysis of 61 synthetic cannabinoid metabolites in urine. Drug Testing and Analysis, 2020. 12(1): p. 27–40.
12. Gaunitz, F., et al., Relevance of New Psychoactive Substances at a popular annual festival in Cologne, Germany, in Fifth International Conference on NPS. 2017: Wien.
13. Lehmann, S., et al., Organ distribution of 4-MEC, MDPV, methoxetamine and α-PVP: comparison of QuEChERS and SPE. Forensic Toxicology, 2018. 36(2): p. 320–333.
14. Lehmann, S., et al., Tödliche Intoxikation mit dem Designer-Opioid U-47700. Toxichem Krimtech, 2018. 85 (1): p. 36.
15. Lehmann, S., et al., Organ distribution of diclazepam, pyrazolam and 3-fluorophenmetrazine. Forensic science international, 2019. 303(109959).
16. Nicol, J.J., et al., Deaths from exposure to paramethoxymethamphetamine in Alberta and British Columbia, Canada: a case series. Canadian Medical Association Open Access Journal, 2015. 3(1): p. E83–E90.
17. Miuli, A., et al., "Purple Drank"(Codeine and Promethazine Cough Syrup): A Systematic Review of a Social Phenomenon with Medical Implications. Journal of Psychoactive Drugs, 2020: p. 1–10.
18. Van Hout, M.C., Kitchen chemistry: A scoping review of the diversionary use of pharmaceuticals for non-medicinal use and home production of drug solutions. Drug testing and analysis, 2014. 6(7-8): p. 778–787.
19. Hart, M., et al., 'Me and My Drank:'exploring the relationship between musical preferences and purple drank experimentation. American Journal of Criminal Justice, 2014. 39(1): p. 172–186.
20. Tettey, N.-S., et al., Purple Drank, Sizurp, and Lean: Hip-Hop Music and Codeine Use, A Call to Action for Public Health Educators. International Journal of Psychological Studies, 2020. 12(1).
21. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, The misuse of benzodiazepines among high-risk opioid users in Europe, Publications Office of the European Union, Editor. 2018.
22. Die Stellen für Suchtprävention im Kanton Zürich. Factsheet April 2020: Synthetische Cannabinoide und ihre Risiken. 2020; Available from: https://www.suchtfachstelle.zuerich/images/PDFs/Factsheet_Cannabinoide_Suchtpraevention.pdf.
23. Vögtli, P. Synthetisches Cannabis - Das musst du über das gefährliche Gras im Umlauf wissen. 2020; Available from: https://www.srf.ch/radio-srf-virus/aktuell/synthetisches-cannabis-das-musst-du-ueber-das-gefaehrliche-gras-im-umlauf-wissen.
24. Schori, D., Synthetische Cannabinoide: Ergebnisse aus dem Drug-Checking der Stadt Zürich, Januar bis August 2020., S. Zürich, Editor. 2020.

D a n k s a g u n g

Mit diesem Artikel möchten wir uns ganz herzlich beim *Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (BADS)* für die großzügige Förderung unseres Forschungsprojekts „Neue psychoaktive Substanzen" bedanken. Ferner wurde das Forschungsprojekt durch das „Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand" (ZIM) seitens des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (KFZ: KF2429613MD3) finanziell unterstützt. Für diese Förderung möchten wir uns ebenfalls an dieser Stelle bedanken. Zu guter Letzt möchten wir auch den Mitarbeitern der Rechtsmedizin Köln unseren Dank aussprechen, welche uns bei der Durchführung der Festival-Studie und bei der chemisch-toxikologischen Untersuchung der Proben geholfen haben.

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

Dr. Sabrina Lehmann
Institut für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum
Melatengürtel 60/62
50823 Köln
E-Mail: sabrina.lehmann@uk-koeln.de

Nachruf

(* 02.12.1956; † 19.04.2021)

Im Gedenken an den langjährigen juristischen Schriftleiter der Fachzeitschrift Blutalkohol Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (BADS) trauert um den am 19. April dieses Jahres im Alter von nur 64 Jahren verstorbenen juristischen Schriftleiter der Zeitschrift, Herrn Professor Dr. Dr. Uwe Scheffler.

Mehr als zwei Jahrzehnte hat der Verstorbene neben seinem Beruf als Ordinarius für Strafrecht an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder die Aufgabe des Schriftleiters der vom BADS herausgegebenen Zeitschrift mit großem Engagement und hoher fachlicher Kompetenz wahrgenommen. Als ausgewiesener Verkehrsrechtsexperte hat er immer wieder durch zahlreiche Veröffentlichungen wesentliche Beiträge zu aktuellen Fragen des Verkehrsrechts geleistet und den öffentlichen Diskurs bereichert. In seiner Funktion als juristischer Schriftleiter der Zeitschrift war er stets auf jedem Verkehrsgerichtstag (VGT) zugegen. Mit seinen Vorträgen und erarbeiteten Empfehlungen hat er den Gremien des VGT wertvolle Impulse und eine hochbeachtete Stimme gegeben. Seine zum Teil auch kritischen Stellungnahmen zu Gesetzesentwürfen waren oft genug Anlass zum engagierten Fachgespräch. Als Mitglied im juristischen Beirat des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) war seine Expertise seit mehreren Jahren hoch gefragt. Mehrfach war der

Verstorbene Referent auf vom BADS veranstalteten bundesweiten Symposien. Zuletzt fanden seine mit beachtlichen Gründen vorgetragenen Ausführungen im Kontext der Diskussionen um die vom BADS befürwortete Null-Promille-Grenze aufmerksames Gehör.

Unter der juristischen Schriftleitung des Verstorbenen hat die Zeitschrift Blutalkohol ihr wissenschaftliches Ansehen vermehrt und die Arbeit des BADS wurde ganz wesentlich gefördert.

In Anerkennung seiner Verdienste für die Verkehrssicherheit wurde der Verstorbene deshalb vom BADS im Jahr 2018 auf einem Festakt mit der Senator-Lothar-Danner-Nadel in Silber ausgezeichnet.

Durch den Tod Prof. Dr. Dr. Uwe Schefflers verlieren wir einen allseits geschätzten Ansprechpartner, der für den BADS und das Verkehrsrecht wertvolle Impulse gesetzt und damit der Verkehrssicherheit in beispielhafter Weise gedient hat.

Wir gedenken seiner in Trauer und Dankbarkeit.

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.

Der Präsident	Der Vizepräsident
Helmut Trentmann	Prof. em. Dr. Dr. Reinhard Urban
Leitender Oberstaatsanwalt a.D.	Direktor a.D. der Rechtsmedizin, Mainz

***

Vor etwas mehr als zwanzig Jahren wurde an Herrn Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler, seit Jahren gestandener Hochschullehrer an der noch jungen Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder) und Inhaber des Lehrstuhls für Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie durch den Bund gegen Alkohol und Drogen im Strassenverkehr die Frage herangetragen, ob er sich vorstellen könne, die juristische Schriftleitung der Zeitschrift Blutalkohol zu übernehmen. Obwohl er noch seine Mitarbeiter des Lehrstuhls befragte – die Entscheidung war für ihn längst gefallen: Dieser Herausforderung stelle ich mich, stellen wir uns. Die Funktion des Schriftleiters übte er mit großer Leidenschaft aus, bedeutete es auch Anerkennung, Teil dieser hochspezialisierten Fachzeitschrift zu sein und diese inhaltlich juristisch gestalten zu dürfen. Der Blutalkohol wurde zu einer Herzensangelegenheit, der er über zwanzig Jahre treu blieb. Wurde anfänglich so manche Nachtsitzung eingelegt, um die Aufsätze und Beiträge zu bearbeiten, Statistiken und Tabellen für die Veröffentlichung zusammenzubasteln und für den Druck fertig zu stellen, entwickelte sich im Laufe der Zeit die erforderliche Routine bei der Gestaltung jedes einzelnen Hefts der Zeitschrift und in der Zusammenarbeit mit den Autoren und dem Druckhaus Dräger Wullenwever in Lübeck.

Die medizinische und psychologische Schriftleitung wechselte; mit Prof. Dr. Klaus Püschel und Dr. Paul Brieler aus Hamburg fand ständig ein kollegial-freundschaftlicher Austausch statt.

Frau Dr. Dela Madeleine Halecker trat in Frankfurt (Oder) im Jahre 2009 an seine Seite der juristischen Schriftleitung und Herrn Scheffler gelang es über die Jahre, Verantwortung vertrauensvoll in jüngere Hände des Nachwuchses zu legen. Dadurch ist es nun möglich, ihm für all die Jahre freundschaftlicher Zusammenarbeit zu danken, seiner zu gedenken und sein Werk in die Zukunft zu tragen.

Der Blutalkohol verliert einen hervorragenden Schriftleiter – wir vermissen einen Freund.

Dr. Dela Madeleine Halecker, Dan Benjamin, Ulrike Nathow, Frankfurt (Oder)

Dokumentation

Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern

Der Bundestag hatte den Antrag zur Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern*) [siehe hierzu BA 2020, 172 ff.] in seiner 186. Sitzung am 29. Oktober 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und den Ausschuss für Gesundheit zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur beschloss in seiner 95. Sitzung am 16. Dezember 2020 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Antrag. Die Anhörung fand in der 102. Sitzung des Ausschusses am 24. Februar 2021 statt, an der auch mehrere Sachverständige teilnahmen.

Am 24. März 2021 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Antrag in seiner 105. Sitzung beraten. Alle drei mitberatenden Ausschüsse haben nach ihren Beratungen die Ablehnung des Antrages empfohlen.

Stellungnahmen von Sachverständigen während der öffentlichen Anhörung**)

Die Forderung der Linksfraktion nach Anhebung der Toleranzgrenze für den Cannabiskonsum im Straßenverkehr von derzeit 1,0 Nanogramm THC pro Milliliter Blutserum (ng/ml) auf 10 ng/ml – entsprechend der 0,5-Promille-Grenze bei Alkohol – stößt bei Sachverständigen auf Zuspruch wie auch auf Ablehnung. Das wurde am Mittwoch, 24. Februar 2021, während einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses unter Leitung von Cem Özdemir (Bündnis 90/Die Grünen) zu dem von der Fraktion vorgelegten Antrag (19/17612) deutlich.

Im Gegensatz zur Grenzwert-Regelung bei Alkohol gelte bei Cannabis faktisch eine Null-Toleranz-Grenze, kritisieren die Abgeordneten in der Vorlage. Der meist angewendete Grenzwert von 1,0 ng/ml sei so niedrig, dass dieser oft noch Tage nach dem Cannabiskonsum überschritten werde, wenn längst keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit mehr bemerkbar sei. Die Abgeordneten verlangen in ihrem Antrag zudem, im Strafgesetzbuch eine Normierung des THC-Grenzwertes vorzunehmen, „indem ein THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum festgelegt wird, unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann“.

---

*) „Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern“, Antrag der Abgeordneten Niema Movassat, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, Matthias W. Birkwald, Susanne Ferschl, Ulla Jelpke, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Jutta Krellmann, Petra Pau, Martina Renner, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Harald Weinberg, Pia Zimmermann, Sabine Zimmermann (Zwickau) und der Fraktion DIE LINKE; Bundestagsdrucksache 19/17612 vom 5. März 2020.

**) Die ausführlichen Stellungnahmen der Sachverständigen sind teilweise einzusehen unter: https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15_Verkehr/oeffentliche_anhoerungen/816188-816188

Ungleichbehandlung von Cannabis- und Alkoholkonsumenten

Georg Wurth, Geschäftsführer des Deutschen Hanfverbandes (DHV), beklagte während der Anhörung eine massive Ungleichbehandlung von Cannabis- und Alkoholkonsumenten im Straßenverkehr, für die es kein vernünftiges Argument gebe. Klar sei, „dass keiner bekifft durch die Gegend fahren soll", betonte Wurth. Bis heute jedoch werde jedes noch so kleine Strafverfahren wegen Cannabisbesitz an die Führerscheinstellen gemeldet.

Kommen zufällig mehrere solche Meldungen zusammen, werde das häufig als Hinweis auf regelmäßigen Konsum gewertet, was zur Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) und damit zu hohen Kosten und auch schnell zum Führerscheinentzug führe, „ohne jeden Zusammenhang mit dem Straßenverkehr", sagte Wurth, der sich klar für den Antrag aussprach.

Richtig sei auch ein zweigeteilter THC-Grenzwert von 3 und 10 ng/ml, befand er. Da THC im Gegensatz zu Alkohol nicht linear abgebaut werde, sondern im Sinne von Halbwertzeiten, gehe der Wert nach dem Konsum zunächst sehr schnell, bei den Restwerten dann aber sehr langsam nach unten. „Deshalb gibt es sehr viele nüchterne Fahrer, die viele Stunden nach dem letzten Konsum noch mit unwirksamen THC-Restwerten zwischen 1 und 5 ng/ml unterwegs sind", sagte der Geschäftsführer des Deutschen Hanfverbandes.

Anhebung der Grenzwerte wird dringend benötigt

In eine ähnliche Richtung ging die Bewertung von Dr. Bernd Werse vom Schildower Kreis, einem Expertennetzwerk, das sich für eine alternative Drogenpolitik einsetzt. Auch wenn die genauen Grenzwerte je nach Fortschreiten der entsprechenden Forschung veränderbar seien, werde grundsätzlich eine Anhebung der Grenzwerte dringend benötigt, sagte er.

Die im internationalen Vergleich ausgesprochen ungewöhnliche Praxis, Menschen, die Drogen konsumieren, per se die Eignung für den Führerschein abzusprechen, werde von Betroffenen oft als Ersatzstrafe wahrgenommen, machte Werse deutlich.

THC-Wert im Antrag sehr hoch gegriffen

Dr. Anja Knoche von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hält den im Antrag aufgeführten THC-Wert von 10 ng/ml als analogen Wert zur 0,5 Promillegrenze bei Alkohol für sehr hoch gegriffen.

Neuere Studien wiesen darauf hin, dass bei einem Wert von 3,8 ng/ml ähnliche Einschränkungen wie bei einem Alkoholwert von 0,5 Promille zu erkennen seien. Unter 2 ng/ml seien keine Beeinträchtigungen zu erkennen.

Gleichstellung von Cannabis und Alkohol nicht möglich

Eine Gleichstellung von Cannabis und Alkohol ist laut Dr. Renate Zunft, Leitende Ärztin des Medizinisch-Psychologischen Instituts beim TÜV Nord, schon aus pharmakologischer Sicht nicht möglich, weil der THC-Gehalt überwiegend nicht bekannt sei und die aufgenommene Menge ganz wesentlich abhängig von Konsumart und Konsumerfahrung variiere.

Neben pharmakokinetischen Unterschieden begebe sich der Cannabis-Konsumierende in zusätzliche Ungewissheit, die mit der unbekannten Wirkstoffmenge verbunden sei, sagte sie.

Derzeit gültiger THC-Grenzwert wirkt präventiv

Dekra-Vertreter Dr. Thomas Wagner betonte unter anderem die präventive Wirkung des derzeit gültigen THC-Grenzwerts von einem Nanogramm pro Milliliter aufgrund der damit verknüpften Maßnahmen – Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld, Punkte und Fahrverbot – und einer MPU-Anordnung zur Klärung der Frage nach dem Trennvermögen zwischen Konsum und Fahren. Diese stärke die Verkehrssicherheit, urteilte er.

Grenzwert-Frage wird heterogen diskutiert

Prof. Dr. Dr. Stefan Tönnes vom Universitätsklinikum Frankfurt am Main erläuterte die Arbeit der Grenzwertfindungskommission, die beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angesiedelt ist. Zusammengesetzt sei sie aus der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie.

Beschlüsse würden mit Mehrheit gefällt, sagte Tönnes. Die Frage des Grenzwertes werde sehr heterogen diskutiert, machte er deutlich. Problematisch für die Bewertung sei, dass gerade im Bereich der Gering-Konsumenten von Cannabis die Studienlage sehr dünn sei.

Auszug aus der Stellungnahme des Sachverständigen Prof. Dr. jur. Dieter Müller ***):

Fazit

1. Die Vorschläge der Antragsteller widersprechen dem Sinn und Zweck des geltenden Verkehrsrechts, nämlich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer möglichst effektiv und vor allem vorbeugend zu schützen. Zudem laufen die Vorschläge den Grundlinien der Rechtsprechung von BVerfG, BVerwG und BGH zuwider.
2. Die im Antrag behandelten Rechtsmaterien des Ordnungswidrigkeitenrecht, Strafrechts und Fahreignungsrechts verfolgen unterschiedliche Ziele, die von den Antragstellern nicht richtig eingeordnet werden. Dadurch werden fehlerhafte Schlüsse gezogen.
3. Ebenso wie bei dem Betäubungsmittel Cannabis und den anderen in der Anlage zu § 24a StVG genannten Betäubungsmitteln sollte auch bei Alkohol ein vollständiges Verbot des alkoholbeeinflussten Führens eines Kraftfahrzeugs in die Vorschrift des § 24a Abs. 1 StVG eingeführt werden. Die bewährte und positiv evaluierte Vorschrift des Alkoholverbots für Fahranfänger (§ 24c StVG) sollte dafür als Beispiel dienen und auf den gesamten Verkehr mit Kraftfahrzeugen ausgedehnt werden.
4. Das bewährte Instrumentarium der Fahreignungsbegutachtung im StVG und der FeV sollte im Dienst der Verkehrssicherheit erheblich öfter als bisher angewendet werden, und zwar hinsichtlich sämtlicher Begutachtachtungsanlässe. Der Straßenverkehr kann durch die Begutachtung von aufgrund von Tatsachenberichten (§ 2 Abs. 12 StVG) potenziell ungeeigneten Personen nur sicherer werden.

***) Stellungnahme zur 102. Sitzung – Öffentliche Anhörung am 24. Februar 2021 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 19(15)459-A, Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Hochschule der Sächsischen Polizei (FH).

Zur näheren Begründung:

1. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 1 erster Absatz

Wie bei Alkoholkonsum sollen aber auch bei Cannabiskonsum nur noch Personen sanktioniert werden, die tatsächlich berauscht mit einem (Kraft-)Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen und so die Verkehrssicherheit gefährden.

Dieser Gedanke widerspricht der Rechtsprechung des BVerfG, dessen Entscheidungen Gesetzeskraft haben. Würde diese Argumentation zutreffen, müsste auch die Vorschrift des § 24a Abs. 1 StVG (0,5-Promille-Regelung) verändert werden, weil bei diesem Grad der Alkoholisierung auch nicht alle Kraftfahrer berauscht sind.

Festgestellt werden muss nach Sinn und Zweck der Vorschrift des § 24a Abs. 2 StVG eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen (BVerfG, Beschl. v. 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03, juris).

Der Vorschlag der Antragsteller würde den Rechtscharakter eines abstrakten Gefährdungsdelikts stark verändern und überdies aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht ausgegliedert werden müssen, weil ein Fahren in fahrunsicherem Zustand bereits den Straftatbestand des § 316 StGB erfüllt.

2. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 1 zweiter Absatz

*Im Gegensatz zu alkoholkonsumierenden Führerscheininhaber*innen wird Cannabiskonsument*innen momentan selbst dann die Fahrerlaubnis dauerhaft entzogen, wenn sie nicht unter Rauschwirkung ein Kraftfahrzeug führen oder überhaupt nicht mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen.*

Dies ist eine Fehlinterpretation der geltenden Rechtslage. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis ist sowohl im Strafrecht (§ 69 StGB), als auch im Fahreignungsrecht (§ 3 Abs. 1 StVG) nur nach durch Gutachten bewiesener Ungeeignetheit zulässig. Nach der Rechtsprechung der Obergerichte dient die Anordnung eines Drogenscreenings nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV der Aufklärung von im widerrechtlichen Besitz einer geringen Menge eines Cannabisprodukts begründeten Eignungsbedenken und damit der Gefahrenabwehr und setzt nicht den Nachweis von (eignungsausschließendem) Drogenkonsum voraus (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 15. März 2002 – 19 B 405/02, juris).

Selbst bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter einer seine Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, darf die Fahrerlaubnisbehörde nämlich in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen. In solchen Fällen hat sie gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV nach pflichtgemäßem Ermessen über die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 9/18, juris).

3. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 1 dritter Absatz

Mit der heute üblichen Praxis wurde die Null-Toleranz-Politik bei Cannabis-Konsumierenden, die heute im Betäubungsmittelrecht verfassungswidrig und antiquiert ist, auf Cannabis-Konsumierende im Straßenverkehr übertragen.

Die behauptete „Null-Toleranz-Politik“ hinsichtlich Cannabis-Konsumierenden existiert im Fahreignungsrecht nicht. Das Gegenteil ist der Fall.

Nach immer noch geltender Rechtsprechung des BVerfG besteht in aller Regel kein Anlass zu der Befürchtung, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Haschisch bei den Betroffenen zu einer permanenten fahreignungsrelevanten Absenkung ihrer körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit führt (BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96, juris). Auch nach der Rechtsprechung des BVerwG gibt ein einmaliger Cannabiskonsum ohne Zusammenhang mit dem Straßenverkehr allein keinen Anlass zu der Annahme, der Betroffene sei zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet (BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13/01, juris).

4. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 erster Absatz

... Schikane gegen Cannabis-Konsumierende. Sie ist daher unverhältnismäßig und nicht mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbar.

Die unterschiedlich konstruierten Vorschriften des § 24a Abs. 1 StVG (Alkohol) und des § 24a Abs. 2 StVG (u. a. Cannabis) verletzen nach der Rechtsprechung des BVerfG nicht den Gleichheitsgrundsatz; denn gemessen daran steht § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG auch mit Art. 3 Abs. 1 GG in Einklang. … Diese Gesichtspunkte, vor allem der Umstand, dass sich bei einzelnen Drogen anders als beim Alkohol die Dosiswirkungsbeziehung derzeit nicht quantifizieren lässt, sind so gewichtig, dass sie die unterschiedliche Regelung sachlich zu rechtfertigen vermögen (BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03, Rn. 15, juris).

5. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 zweiter Absatz

Der meist angewendete Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum ist so niedrig, dass dieser oft noch Tage nach dem Cannabiskonsum überschritten wird, wenn längst keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit mehr bemerkbar ist.

Bei Erreichen des Grenzwertes von 1 ng/ml Blutserum geht es nicht um die behauptete „Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit“, weil es sich bei dem Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG um eine Ordnungswidrigkeit handelt.

6. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 erste Forderung

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. *durch Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung sicherzustellen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nicht allein aufgrund des festgestellten Konsums oder widerrechtlichen Besitzes von illegalen Drogen erfolgen kann, sondern erst bei einer diagnostizierten Abhängigkeitserkrankung, einer durch Drogenkonsum verursachten konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs oder wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden.*

Die geforderte Änderung würde tief in die Rechtsgrundlagen der Fahreignungsbegutachtung eingreifen und findet derzeit keine wissenschaftliche Grundlage. Eine solche Änderung widerspräche zudem grundlegend dem Sinn und Zweck des Gefahrenabwehrrechts, die beiden Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit der Menschen im öffentlichen Verkehrsraum möglichst effizient zu schützen.

7. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 zweite Forderung

2. Die Erforschung und Entwicklung von Messverfahren, welche nur eine akute, verkehrsrelevante Beeinträchtigung durch Cannabiskonsum tatsächlich nachweisen, zu fördern und auf Messverfahren, die das nicht psychoaktive, lange nachweisbare und nichts über die Fahrtauglichkeit aussagende Abbauprodukt THC-COOH (THC-Säure) bestimmen, zu verzichten;

THC-COOH ist ein wichtiger Marker für den regelmäßigen Konsum von Cannabis und daher unverzichtbar für die Fahreignungsbegutachtung. Dieser Wert wirkt in zahlreichen Fällen entlastend für Cannabis-Konsumenten, sodass dessen Abschaffung zu einer Benachteiligung dieser Gruppe führen würde. Bei der Annahme, dass jedenfalls ab einer Konzentration des THC-Metaboliten THC-COOH von 150 ng/ml im Blutserum von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen ist, handelt es sich nicht um eine Spekulation, sondern um eine gesicherte, auf rechtsmedizinischen Untersuchungen beruhende Erkenntnis (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 24. April 2019 – 11 CS 18.2605, Rn. 13, juris). Lassen die derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisse es jedoch als möglich erscheinen, dass ein THC-COOH-Wert von 85,8 ng/ml unter Umständen auf eine einmalige Konsumepisode zurückzuführen ist, kann nicht davon ausgegangen werden, mit der Feststellung einer solchen Konzentration stehe gemäß § 11 Abs. 7 FeV fest, der betroffene Kraftfahrer müsse bereits mehrmals im Sinne des Fahrerlaubnisrechts Cannabis konsumiert haben (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 24. September 2008 – 2 B 1365/08, Rn. 20, juris).

8. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 dritte Forderung

3. in § 24a des Straßenverkehrsgesetzes eine fundierte Anpassung des THC-Grenzwertes und dessen Normierung vorzunehmen, indem analog zur Regelung bei Alkohol für THC ein Toleranzwert von 10 ng/ml Blutserum eingeführt wird, bei welchem die Beeinträchtigung etwa der bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ entspricht;

Eine solche Anhebung um 9 ng/ml widerspräche dem Gesetzeszweck der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt sowie der Rechtsprechung des BVerfG und der Verwaltungsgerichtsbarkeit. Wissenschaftliche Studien einer Entsprechung zwischen 10 ng/ml THC und 0,5 Promille BAK sind nicht bekannt.

Zur Gegenargumentation ist nochmals die Rechtsprechung des BVerfG heranzuziehen, wonach für das Vorliegen des Delikts gem. § 24a Abs. 2 StVG eine Konzentration festgestellt werden muss, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen (BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03, juris).

9. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 vierte Forderung

4. Für die §§ 315c und 316 des Strafgesetzbuches eine Normierung des THC-Grenzwertes vorzunehmen, indem ein THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum festgelegt wird, unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann.

Eine solche isolierte Einfügung eines Grenzwertes ausschließlich für THC wäre in sich unsystematisch und würde zusätzlich dem Gesetzeszweck der Generalprävention zuwiderlaufen. Falls sich der Gesetzgeber zur Einfügung von Grenzwerten entschlösse, müsste er diese auch für sämtliche anderen berauschenden Mittel nach Anlagen I – III zu § 1 BtMG (z. B. Methamphetamin oder Cocain), AMG, NpsG sowie auch für Alkohol in die genannten Vorschriften einfügen.

Bei Feststellung von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei anderen berauschenden Mitteln, anders als bei alkoholischer Beeinflussung, keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen. Der Grund dafür liegt in der bereits vom BVerfG angesprochenen differierenden Dosiswirkungsbeziehung begründet. Bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss existiert ein unterer Grenzwert von 0,3 Promille BAK, ab dessen Erreichen alkoholtypische Ausfallerscheinungen möglich sind. Dieser kann nicht mit 3 ng/ml THC gleichgesetzt werden, weil bei Cannabis keine Vergleichsuntersuchungen vorliegen. Bei einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit ist es nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen bzw. geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Unter Umständen können zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben (BGH, Urteil vom 15. April 2008 – 4 StR 639/07, juris).

Auszug aus der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur[***]):

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/17612 abzulehnen.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Die Fraktion der CDU/CSU erklärte, dass sie den Antrag ablehnen werde. Es gebe eine Grenzwertkommission beim Bundesverkehrsministerium, welche auch in dem Antrag thematisierte Fragen prüfe und eine Novellierung sei auf dieser Grundlage denkbar. Wenn die Grenzwertkommission eine Empfehlung gegeben habe, könne es sein, dass man zu einer neuen Bewertung der Sachlage komme. Aber ohne die Expertenmeinung abzuwarten, werde man eine Novellierung nicht auf den Weg bringen.

Die Fraktion der SPD stellte fest, die Anhörung habe hinreichend gezeigt, dass eine einfache Gleichbehandlung von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr nicht möglich sei. Im Gegensatz zu Alkohol-Konsumierenden wisse der Cannabis-Konsumierende in der Regel nichts über den THC-Gehalt des Produktes, das er konsumiere. Die aufgenommene Menge variiere darüber hinaus abhängig von Konsumart und Konsumerfahrung. Die Verteilung im Körper und auch der Abbau ergäben ein kompliziertes Bild, das sich von

[***]) Vom 3. Mai 2021, Bundestagsdrucksache 19/29205, zu dem Antrag der Abgeordneten Niema Movassat, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE, Drucksache 19/17612, „Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern“.

dem bei Alkohol unterscheide. Bei Cannabis existiere keine einfache Konzentrations- und Wirkungsbeziehung. Entsprechende Stellen hätten ein überwiegend problematisches Konsummuster bei denjenigen festgestellt, die im Zusammenhang mit Cannabis eine MPU absolvierten. Daher müsse man sich die Gefahren vor Augen führen, die potentiell von beeinträchtigten FahrerInnen für das Leben anderer Verkehrsteilnehmer ausgingen. Anders sehe es beim Konsum von medizinischem Cannabis aus. Vor dem Hintergrund von jährlich 35.000 „Alkoholunfällen" könne man jederzeit gemeinsam über eine Absenkung der Promillegrenze für Alkohol, aber nicht über die substanzielle Heraufsetzung des THC-Grenzwertes sprechen.

Die Fraktion der AfD führte aus, dass sie eine Gleichstellung von Alkohol und THC im Straßenverkehr prinzipiell ablehne. Die Wirkungsweise von THC auf die Fahrsicherheit hänge stark von der Person ab. Bei manchen Personen führe eine geringe Dosis an THC zu starken Reaktionen. Die Stärke der Reaktion hänge von der körperlichen Verfassung und von der Konsumerfahrung der jeweiligen Person ab. Die Aussage, dass unterhalb des Grenzwertes von 3 Nanogramm pro Milliliter THC im Blutserum eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden könne, hätten auch die Experten in der Anhörung als nicht erwiesen angesehen. Dabei zeige sich, dass es nicht immer einen kausalen Zusammenhang zwischen einer niedrigen Konzentration im Blut und erhöhter Fahrsicherheit gebe. Schon heute erlebe man, dass ein Großteil der Verkehrsunfälle mit Personenschäden auf berauschende Mittel zurückgehe. Die rechtliche Gleichstellung von Alkohol und Cannabis im Straßenverkehr würde in Zukunft zu einer deutlichen Erhöhung von Unfällen unter Einfluss von berauschenden Mitteln führen. Zudem sei eine rechtliche Gleichbehandlung von Alkohol und Betäubungsmitteln durch die EU-Gesetzgebung ausgeschlossen, da zwischen Alkohol, Drogen und Arzneimitteln unterschieden werde. DIE LINKE versuche, die Lobbypolitik von Drogenverbänden umzusetzen und gefährde damit massiv die Sicherheit von Bürgerinnen und Bürgern. Das sei eine verantwortungslose Politik, die man entschieden ablehne.

Die Fraktion der FDP merkte an, dass sich der Antrag auch daran messen lassen müsse, ob er dazu beitrage, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder zu verringern. Nach der Anhörung sei klar, dass die Verkehrssicherheit damit eher gefährdet werde und dass eine einfache Vergleichbarkeit zwischen Alkohol und Cannabis so nicht gegeben sei. Hier würden „Äpfel mit Birnen" verglichen, was unter Umständen zu falschen Schlussfolgerungen verleite. Der Antrag sei zudem handwerklich problematisch, denn in der Überschrift werde suggeriert, dass es allein um cannabiskonsumierende Führerscheininhaber gehe. Im Text sei dann aber die Rede von allen Drogen. Das heiße, man rede dann auch über Kokain, Heroin und andere Drogen. Es könne nicht im Sinne aller sein, dass man Drogensüchtige ans Steuer lasse. Schon aus diesen Gründen müsse man den Antrag ablehnen.

Die Fraktion DIE LINKE äußerte, zurzeit sei es bei Cannabis-Konsum so, dass man selbst dann, wenn man 24 Stunden gewartet habe und sich erst dann wieder ans Steuer setze, den Führerschein verlieren könne, weil der Grenzwert unter anderem auch durch Abbauprodukte überschritten werden könne. Zudem könnten nach derzeitiger Rechtslage Menschen, die Cannabis konsumierten bzw. im Besitz von Cannabis seien, ihren Führerschein auch unabhängig von der Teilnahme am Straßenverkehr verlieren. Da stelle sich dann schon die Frage, ob das noch dem Schutz des Straßenverkehrs diene. Wenn jemand eine nachgewiesene Drogensucht aufweise, ergebe es sicherlich Sinn, auch über die Frage des Führerscheinentzugs zu reden. Aber die Auflage einer MPU für Personen, bei denen

im Rahmen von Routinekontrollen der Polizei Cannabis gefunden werde, sei ein sehr hartes Vorgehen, das massive Konsequenzen für die Betroffenen habe. Im Übrigen könne aus dem bloßen Besitz von Drogen nicht auf eine Drogensucht geschlossen werden. Zu erwähnen sei, dass ein Teil der Sachverständigen, die an der Anhörung teilgenommen hätten, auch diejenigen seien, die die MPU durchführten und damit Geld verdienten. Insofern müsse man fragen, inwiefern da eine hundertprozentige Objektivität gegeben sei.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betonte, dass es ihr in allererster Linie um die Verkehrssicherheit gehe und weniger um die Frage, aus welchen Gründen jemand in seiner Fahrtüchtigkeit eingeschränkt sei. Deswegen sei man dafür, einen Grenzwert für Cannabis – ähnlich der Promillegrenze bei Alkohol – einzuführen und wolle das Cannabiskontrollgesetz regelmäßig evaluiert wissen, um Erkenntnisse in Hinblick auf die Verkehrssicherheit daraus zu ziehen. Man sei nicht der Auffassung, dass der Besitz oder auch der Konsum von Cannabis regelmäßig zu einer stärkeren Sanktionierung führen dürfe, als das im Straßenverkehr in Hinblick auf Alkohol der Fall sei. Die Nachweisbarkeit von Cannabis im Blut liege ja weit über der Wirkungsdauer von Cannabis. Insofern könne es in der Tat geschehen, dass man ohne Beeinträchtigung im Verkehr unterwegs sei, aber gleichwohl die Möglichkeit bestehe, dass Cannabis im Blut bzw. im Urin oder sogar im Haar nachgewiesen werden könne. Daher wolle man eine Gleichbehandlung, die auch darin bestehen könne, Rauschmittelkonsum im Straßenverkehr grundsätzlich zu verbieten. Es sei richtig, dass derjenige, der Cannabis besitze, nicht zwingend cannabisabhängig sei. Deswegen wolle man, dass der Cannabis konsumierende Mensch nicht deutlich schlechter gestellt werde. Daher werde man den Antrag der Fraktion DIE LINKE mittragen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag auf Drucksache 19/17612 abzulehnen.

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (BADS) begrüßt die Ablehnung des Antrags zur Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Fahrerlaubnisinhabern/-innen

Die Forderung der Fraktion der Linken im Bundestag nach Anhebung der Toleranzgrenze für den Cannabiskonsum im Straßenverkehr von derzeit 1,0 Nanogramm THC pro Milliliter Blutserum (ng/ml) auf 10 ng/ml und nach einer Gleichbehandlung von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr stößt beim BADS auf Ablehnung.

Der Antrag verkennt wesentliche Unterschiede der beiden Rauschmittel und die Anhörung hat klar ergeben, dass eine einfache Vergleichbarkeit zwischen Alkohol und Cannabis nicht gegeben ist.

Bereits im Oktober 2014 hat der BADS das wegweisende Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23.10.2014 (BVerwG, Az. 3 C 3/13, veröffentlicht in NJW 2015, 2439 = NZV 2015, 256), den „Risikogrenzwert“ für eine cannabisbedingte Beeinträchti-

gung der Fahrtüchtigkeit bei 1 ng/ml als erreicht anzusehen, grundsätzlich sehr begrüßt. Wie die Anhörung im Verkehrsausschuss hinreichend aufgezeigt hat, gelten die im Urteil des BVerwG genannten Gründe unverändert fort. Die Forderungen der Antragsteller widersprechen nicht nur diesen Gründen, sondern auch den im Urteil des BVerwG zu Recht zitierten Grundlinien der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) zu Art. 3 Abs. 1 GG. So heißt es von Seiten des BVerwG (a.a.O., Rz. 51) ausdrücklich:

„Den [...] 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 BVerfG bereits zurückgewiesen [...]. 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 [...]. Diese Wertung ist aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht auf das Recht der Gefahrenabwehr übertragbar. Auch das abstrakte Gefährdungsdelikt des § 24a StVG soll – wie auch das BVerfG [...] betont – der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr dienen [...]. Zudem hat das BVerfG 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 [...]."

Für den BADS ist die Sicherheit im Straßenverkehr maßgebend. Gemessen daran trägt der Antrag der Fraktion der Linken nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Unter Berücksichtigung schwerer und schwerster Alkoholunfälle im Straßenverkehr sollte vielmehr über eine Herabsetzung der Promillegrenze für Alkohol und nicht über die Heraufsetzung des THC-Grenzwertes gesprochen werden, zumal die Zahl von „Drogenfahrten" in den letzten Jahren exponentiell gestiegen ist und nach Aussagen der Polizei von einer hohen Dunkelziffer auszugehen ist.

Helmut Trentmann, Präsident des BADS

Aus der Forschung

Hayley, A. C., Hart, C. L., O'Malley, K. Y., Stough, C. K. K. & Downey, L. A. (2019)

Risky driving behaviours among stimulant drug users and the role of aggression: findings from a national survey.

Addiction, 114, 2187-2196.

Ziel der Studie war es, festzustellen, inwiefern der bekannte Zusammenhang zwischen dem Konsum stimulierender Substanzen (hier: Amphetamine oder Methamphetamine) und riskantem Fahrstil standhält, wenn Aggressivität miteinbezogen wird. Die verwendeten Daten wurden gewonnen im Rahmen einer großen, nationalen Erhebung in den Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 2012/2013 („National Epidemiologic Survey on Alcohol and Related Conditions). Es handelt sich um eine repräsentative Stichprobe 36.309 amerikanischer Erwachsener im Alter von 18 Jahren oder älter. Durchgeführt wurden strukturierte diagnostische Interviews, um Substanzkonsum und Substanzkonsumstörungen zu erheben.

Hierbei wurde erfasst, ob die befragten Personen schon einmal Stimulanzien konsumiert haben, ob es in den letzten 12 Monaten und/oder davor gewesen ist, ebenso die Häufigkeit des Konsums. Das Fahren unter dem Einfluss von stimulierenden Substanzen wurde auch während des Interviews erfragt, ebenso riskantes Fahrverhalten und erhaltene Strafen aufgrund von Verkehrsverstößen.

Die Variable „allgemeine Aggression" wurde ebenfalls im Interview anhand verschiedener Frage-Items erhoben. Dazu diente ein Modul von Fragen zu „antisozialem Verhalten". Gefragt wurde u. a., ob die befragte Person jemals einen anderen Menschen bestohlen oder sexuell genötigt habe, öfter körperliche Auseinandersetzungen begonnen oder mit Vorsatz einen anderen Menschen verletzt habe. Dabei wurde auch vermerkt, in welchem Alter die berichteten aggressiven Verhaltensweisen auftraten, ob vor dem Alter von 15 oder danach. Diejenigen Befragten, die auch nach dem Alter von 15 Jahren Aggressionstaten berichteten, wurden je nachdem, wieviele der Aggressions-Items sie mit „Ja" beantwortet hatten, verschiedenen Stufen des Aggressionsausmaßes zugeordnet, von „niedrig" über „mittel" bis „hoch".

Es wurden des Weiteren soziodemographische Daten wie Ethnie, Geschlecht, Alter, Ausbildung, aktuelle Arbeitssituation und Familienstand erhoben. Auch die Alkoholtrinkgewohnheiten wurden erfasst, ebenso wie psychiatrische Diagnosen.

Von den befragten Personen gaben 2.714 (8,3 %) an, jemals stimulierende Substanzen konsumiert zu haben, von diesen berichteten 333 (11,3 %) von fortgesetztem Konsum. Insgesamt 112 der Befragten (0,3 %) erfüllten die Kriterien für das Vorliegen einer Substanzgebrauchsstörung im vergangenen Jahr.

Sowohl die Personen, die allgemein vom Konsum stimulierender Substanzen berichteten, als auch diejenigen, bei denen eine Substanzgebrauchsstörung vorlag, berichteten häufiger von riskantem Fahrverhalten. Ebenso gaben sie vermehrt an, unter dem Einfluss einer oder mehrerer illegaler Substanzen am Straßenverkehr teilgenommen zu haben.

Mehr als ein Drittel der Personen, die angaben, jemals in ihrem Leben stimulierende Substanzen konsumiert zu haben, erfüllten die Kriterien für einen allgemein erhöhten Aggressivitätslevel, mehr als ein Viertel dieser Personen erfüllten die Kriterien für eine Biographie mit vermehrter Agression (= aggressives Verhalten sowohl vor als auch nach dem 15. Lebensjahr). Bei den Personen, die in den vergangenen 12 Monaten eine Substanzgebrauchsstörung zeigten, lagen diese Anteile bei 53 % bzw. 45 %. Bei denjenigen Personen, die von monatlichem oder täglichem Gebrauch stimulierender Drogen berichteten, wurden mehr als 15 % im Bereich mittlerer bis hoher Aggressionslevel klassifiziert. Diejenigen Teilnehmer, die für ihre Vergangenheit von fortgesetzt aggressivem Verhalten berichteten, gaben in 10 % der Fälle an, stimulierende Substanzen monatlich oder täglich zu konsumieren.

Multivariate Zusammenhänge zeigten, dass Konsumenten von stimulierenden Substanzen viermal häufiger von Fahrten unter dem Einfluss von Rauschmitteln berichteten als Konsumenten von Rauschmitteln allgemein. Ebenso ergaben sich signifikante Zusammenhänge mit häufigeren Geschwindigkeitsverstößen, betrunkenen oder anderweitig berauschten Fahrten und Fahrerlaubis-Entzügen.

Dieselben erhöhten Wahrscheinlichkeiten zeigten sich bei den befragten Personen, die für das vergangene Jahr die Kriterien einer Substanzgebrauchsstörung erfüllten. Die Fahrerlaubnis-Entzüge wurden in diesen Fällen vollständig erklärt durch exzessiven Alkoholkonsum.

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie weisen darauf hin, dass sowohl der Konsum stimulierender Drogen als auch Aggressivität jedes für sich im Zusammenhang stehen mit häufigeren riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Sowohl die Personen, die stimulierende Drogen konsumierten als auch diejenigen, die eine Substanzgebrauchsstörung aufwiesen, zeigten eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Fahrten unter dem Einfluss von stimulierenden Substanzen. Ebenso wiesen diese Personen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für allgemeine Aggression und eine Biographie mit wiederholten aggressiven Verhaltensweisen auf. Dabei gab es einen ansteigenden Zusammenhang zwischen der Häufigkeit des Gebrauchs stimulierender Drogen und der Ausprägung aggressiver Neigung. Diese Ergebnisse ließen vermuten, dass es in dieser Personengruppe möglicherweise eine geringere Risikowahrnehmung von Verkehrsverstößen gibt. Allgemein werden stimulierende Substanzen häufig als weniger einschränkend für die Fahrfähigkeit/sichere Teilnahme am Straßenverkehr eingeschätzt als andere Drogen. Nach den Ergebnissen der vorliegenden Studie, die Zusammenhänge zwischen Substanzgebrauch und dem Fahren unter dem Einfluss von Rauschmitteln ebenso wie riskantem Fahrverhalten und der Ausprägung aggressiver Wesenszüge zeigte, empfehlen die Autoren kognitives Training, um ein größeres Bewusstsein für die Risiken im Zusammenhang mit Stimulanzien (zusätzlich zu den direkt durch den akuten Konsum ausgelösten) zu erzielen, um so bei der Entwicklung praktischer Lösungen für den Umgang mit Frustration oder Ungeduld beim Fahren helfen zu können.

Aggression allgemein war jedoch nicht assoziiert mit der Neigung, riskantes Fahrverhalten im Straßenverkehr zu zeigen. Dies zeigte sich darin, dass sich diese Persönlichkeitsei-

genschaft nicht unbedingt durch gefährliche Verhaltensweisen äußerte. Vielmehr scheint es so zu sein, dass die Auswirkungen auf komplexe Verhaltensweisen wie Autofahren eine Interaktion zwischen individuellen Persönlichkeitseigenschaften sowie situativen und Umweltfaktoren ist. Eine erhöhte Ausprägung von Aggressivität war in der vorliegenden Studie nicht in der Lage, die Wahrscheinlichkeit vom Konsum von Stimulanzien oder riskantem Fahrverhalten zu erklären.

Der Konsum von Alkohol war assoziiert mit Berichten von häufigerem Vorkommen von Feindseligkeiten im vergangenen Monat sowie Aggressivität und Gewalt bei Konsumenten von Methamphetamin. Langfristiger Alkoholkonsum zeigte einen positiven Zusammenhang mit aggressivem Verhalten auch unabhängig von akuter Intoxikation. Ebenso könnte allerdings auch der umgekehrte Zusammenhang zutreffen: Personen mit höherem Aggressionsniveau neigen möglicherweise eher zum Konsum von Stimulanzien und/oder Alkohol. Exzessiver Alkoholkonsum konnte den Zusammenhang zwischen Substanzgebrauchsstörung und Fahrerlaubnis-Entzug vollständig erklären.

Aggressivität ist eine vergleichsweise zeitlich stabile Eigenschaft und muss sich nicht notwendigerweise in offen aggressiven Verhaltensweisen äußern. Es ist möglich, dass sich eine grundlegend aggressive Veranlagung im Gegensatz zu akut aggressiven Stimmungen nicht so eindeutig in gefährlichen Verhaltensweisen wie riskantem Fahrverhalten äußert. Tatsächlich könnte ein höherer Aggressivitätslevel in manchen Zusammenhängen sogar als nützlich angesehen werden, so z. B. in beruflichen/geschäftlichen Zusammenhängen. Er muss sich nicht notwendigerweise in antisozialen Verhaltensweisen zeigen.

Einschränkungen in der Interpretierbarkeit der vorliegenden Ergebnisse ergaben sich aus der Art der Datenerhebung, selbstberichteten Ereignissen und Verhaltensweisen. Denkbar wären also Verfälschungen durch Erinnerungsfehler. Ebenso könnte es sein, dass junge Fahrer, die eher zu riskantem Verhalten im Straßenverkehr neigen, ebenso eher eine Neigung für riskanten Substanzgebrauch oder dafür, in Streitigkeiten zu geraten, aufweisen. Des Weiteren sind Konsumenten von stimulierenden Substanzen häufig auch Konsumenten anderer Drogen wie Cannabis oder Alkohol, so dass sich der (zusätzliche) Einfluss dieser anderen Substanzen auf riskantes Fahrverhalten nicht vollständig ausschließen lässt.

Burgdorf, J., Lennon, C & Teltser, K (2019)

Do Ridesharing Services Increase Alcohol Consumption? (July, 31, 2020).

Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=3484845.
Letzter Abruf: 25.08.2020

Ridesharing, also organisierte Mitfahrgelegenheiten, sind eine moderne Version des Taxifahrens, preiswerter als letzteres und deshalb für viele Menschen attraktiv. Qualitätssicherung/Vertrauen erfolgt durch die Möglichkeit, dass Fahrer und Fahrgäste sich gegenseitig bewerten können. Organisatoren dieser Mitfahrbörsen werben unter anderem damit, dass ihre

Dienstleistung Gefahren von der Allgemeinheit abwende, weil sie die Häufigkeit alkoholisierten Fahrens verringerten, indem sie niedrigschwellige Alternativen böten. Gleichzeitig führen sie jedoch möglicherweise dazu, dass die Gesundheit der Bevölkerung beeinträchtigt wird, indem Menschen mehr Alkohol konsumieren, weil sie eben nicht selbst nach Hause fahren müssen. Es stellt sich also die Frage nach dem sozialen „Netto-Einfluss" auf die Gesellschaft durch organisierte Mitfahrbörsen („net social impact of ridesharing").

Die Autoren der vorliegenden Studie untersuchten Daten eines Forschungspanels zu Angaben des Alkoholkonsums in den vergangenen 30 Tagen. Daten aus den Jahren 2009–2017 verschiedener US-amerikanischer Regionen standen hierfür zur Verfügung. Das Forschungspanel der befragten Personen setzte sich zusammen aus 400.000 Personen in den USA über 18 Jahre, die jedes Jahr befragt werden. Gefragt wurde, ob die Interviewten in den letzten 30 Tagen überhaupt Alkohol getrunken hatten, wie häufig, welche Anzahl Getränke pro Trinkanlass durchschnittlich und wie viele maximal. Und wie häufig sehr viel Alkohol konsumiert wurde („Binge drinking" = mehr als 4 drinks für einen Mann, 5 für eine Frau pro Trinkanlass). Des Weiteren wurden erfasst: Alter, Familienstand, Ethnie, Geschlecht, Einkommen und Beruf bzw. Studentenstatus. Gleichzeitig wurde der Anteil des jeweiligen Jahres, in dem der „Uber X Taxi Service" in der betreffenden Region zur Verfügung stand, vermerkt.

Die in vergangenen Studien gefundenen Effekte der Verfügbarkeit von Mitfahrgelegenheiten auf die Häufigkeit von betrunkenen Fahrten waren unterschiedlich, in manchen wurde von einer Reduktion berichtet, andere fanden keinen Effekt oder sogar eine Steigerung der Häufigkeit betrunkenen Fahrens. Als mögliche Hintergründe dieser Widersprüche wurden genannt, dass Personen, die Mitfahrgelegenheiten nutzen, nun mehr ausgehen und damit auch Personen, die selbst fahren, mehr ausgehen, weil allgemein die soziale Gruppe sich häufiger außer Haus trifft. Des Weiteren ist denkbar, dass ursprüngliche Pläne, nach dem Alkoholkonsum eine Mitfahrgelegenheit zu nutzen, im Laufe des Abends geändert werden und die Personen dann doch selbst nach Hause fahren.

Insgesamt fanden die Autoren der hier beschriebenen Studie eine Steigerung im Zusammenhang mit der Präsenz von UberX von 3,1 % der Anzahl der Drinks pro Trinkanlass, 2,8 % Steigerung der Anzahl der Tage, an denen Alkohol konsumiert wurde, 5,4 % Steigerung der Drinks insgesamt pro Monat. Des Weiteren eine 4,9 % Steigerung der Maximalanzahl von Getränken pro Trinkanlass und eine Steigerung von 9 % der Anlässe für „binge drinking" im vergangenen Monat. Diese Effekte zeigten sich weniger in den Altersgruppen 18 bis 20 und 65 und älter.

Den größten Effekt scheint die Präsenz von Uber Services demnach auf die Gruppe der 21-34-Jährigen zu haben: 7,4 % Steigerung in der Gesamtanzahl drinks, 9,5 % Steigerung in der Anzahl der Anlässe für binge drinking, 2,3 % mehr Personen, die in den vergangenen 30 Tagen Alkoholkonsum berichten. Vielleicht wird bei jüngeren Personen das Trinkverhalten vermehrt bestimmt durch die Möglichkeiten, sicher nach Hause zu kommen. Zusätzlich wird für die Verfügbarkeit des Uber Services ein Smartphone benötigt, was vielleicht eher junge Menschen besitzen.

In den USA spielt für die Effekte möglicherweise eine Rolle, dass allgemein der ÖPNV eine schlechte Infrastruktur hat. Eine weitere Datenanalyse, die die Qualität und Verfügbarkeit von ÖPNV in der betreffenden Region mitberücksichtigte, zeigte für Regionen mit guter ÖPNV-Verfügbarkeit einen geringeren Effekt der Anwesenheit von Uber auf die Trinkgewohnheiten. In Regionen mit einer schwachen Infrastruktur des ÖPNV zeig-

ten sich dagegen um bis zu 21,8 % häufigere Anlässe mit hohen Trinkmengen nach der Einführung des UberX-Angebotes. Das unterstützte die These, dass die Anwesenheit von Uber den Alkoholkonsum außer Haus fördert.

Um noch besser einschätzen zu können, ob Uber das Trinken in Bars und ähnlichen Etablissements fördert, wurde für die entsprechenden Regionen erhoben, wie viele Angestellte in Bars arbeiten und welches Einkommen diese angeben. Es zeigte sich für Regionen mit Uber-Präsenz eine Steigerung der Angestellten-Verhältnisse um 3,5 % und eine Steigerung deren Einkommens um 3,7 %. Diese Effekte zeigten sich nur für Bars oder Nachtclubs, nicht jedoch für Restaurants, damit wurde dieser Effekt nicht auf eine allgemeine etwaige Einkommenssteigerung der Bevölkerung oder andere unbekannte Gründe, die allgemein zu vermehrtem Konsum und Freizeitausgaben hätten führen können, zurückgeführt.

Die Auswirkungen auf die Gesundheitsangaben der Befragten waren: 4,1 % mehr Personen berichteten, dass sie als depressiv diagnostiziert wurden; bei der besonderen Berücksichtigung von männlichen Probanden und Studenten, zwei Gruppen, von denen angenommen werden kann, dass sie besonders häufig Alkohol konsumieren, zeigte sich sogar eine 4,7 % Steigerung in der Anzahl der Tage, von denen Männer berichteten, sich schlecht gefühlt zu haben, und eine 20 %-ige Steigerung unter Studenten, die angaben, jemals als depressiv diagnostiziert worden zu sein. Die Autoren vermuten, dass die Effekte auf die Gesundheit sich vielleicht über einen längeren Zeitraum der Datenerhebung noch deutlicher gezeigt hätten, weil die fühlbaren Auswirkungen von Alkoholkonsum einige Zeit brauchen, um sich zu manifestieren.

Eine positive Auswirkung der Verfügbarkeit von Mitfahrgelegenheiten in Bezug auf die Gesundheit lag darin, dass offenbar Uber Services häufig als Alternative zu einem Transport im Krankenwagen genutzt wurden und damit der Zugang zu Gesundheitsdienstleistungen vereinfacht wurde.

Allgemein zeigten sich die genannten Auswirkungen stärker für Männer als für Frauen und eher für Weiße als für Schwarze. Die größten Effekte zeigten sich für Personen, die als Rassenzugehörigkeit eine andere als weiß oder schwarz angaben, allerdings sind diese schwerer zu interpretieren wegen der geringen Stichprobengröße.

Die Autoren kommen insgesamt zu dem Schluss, dass offenbar der Effekt der Verfügbarkeit von Mitfahrdiensten auf die Auswirkungen und Gefahren des Alkoholkonsums wie etwa Fahren unter Alkoholeinfluss, Alkoholkonsum, Tätlichkeiten, Sterblichkeit, Verletzungen, Krankheit, riskantes Sexualverhalten u. ä. komplizierter ist als die bisherige Forschung nahelegte.

Anschrift der Verfasserin
Birgit König
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
E-Mail: koenig@ifs-seminare.de

Zur Information

Österreich: Forderung nach Umsetzung drängender Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Mehr Gewicht der Verkehrssicherheit, das fordert das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) angesichts der Unfallzahlen in Österreich. Schon vor Corona blieben essentielle Verkehrssicherheitsprobleme in Österreich ungelöst. Seit mehr als 60 Jahren arbeitet das KFV als Präventionsinstitution laufend an der Erarbeitung von Möglichkeiten zu Reduktion von Unfällen und Unfallfolgen. „Viele Verkehrssicherheitskonzepte - die auch Menschenleben retten können - warten seit Jahren auf Realisierung und müssen endlich umgesetzt werden“, so Dr. Othmar Thann, Direktor des KFV.

Drängende Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Österreich:

- **Klares Bekenntnis zu einem absoluten Verbot harter Drogen** am Steuer: Seit mehr als 15 Jahren testet Österreich zwar Drogenvortestgeräte ohne sie jedoch flächendeckend und systematisch einzusetzen. Ein Nulltoleranzansatz für harte Drogen und die Änderung des Beeinträchtigungsansatzes sind wichtige Schritte hin zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr.
- **Reduktion von Sicherheitsrisiken für Kinder im Straßenverkehr**: Seit beinahe zehn Jahren wurde keine konkrete Maßnahme zum Schutz von Kindern im Österreichischen Straßenverkehr mehr verordnet. Hier wären Temporeduktionen in Unfallrisikobereichen, Infrastrukturmaßnahmen zur Gefahrenentschärfung wichtig sowie die strenge Bestrafung von kindersicherheitsgefährdendem Verhalten im Straßenverkehr.
- **Strafverschärfung für Raser:** Gegen Temposünder, denen diese Einsicht fehlt und die mit drastisch überhöhten Geschwindigkeiten im Straßenverkehr unterwegs sind braucht es höhere Strafen, deutlich längere spürbare Führerscheinentzüge und in besonders gravierenden Fällen auch eine Konfiszierungsmöglichkeit des Fahrzeuges.
- **Harmonisierung der Strafkataloge bei Straßenverkehrsdelikten:** Derzeit gelten in allen Bundesländern andere Regelungen. Wer z.B. in Wien eine Verkehrsübertretung begeht muss mit einem anderen Strafausmaß rechnen wie z.B. in Niederösterreich.
- **Weitere Reduktion von Risiken für Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge**, z.B. durch die Einführung einer praktischen Moped-Prüfung und die gesetzliche Verankerung unfallreduzierender Bodenmarkierungen auf typischen Motorradstrecken
- **Förderung und Ausbau des Einsatzes technischer Assistenzsysteme zur Erhöhung der Sicherheit:** Nach derzeitigen Regelungen dauert es noch mehr als 10 Jahre bis die meisten schweren LKWs und Mittelklasseautos auch im Realverkehr mit verpflichtender Sicherheitstechnik unterwegs sein werden wie z.B. Notbremssysteme und Toter-Winkelassistent.

(Aus einer Presseinformation des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, KFV, vom 9. März 2021)

Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 15./16. April 2021*)

– Auszug –

Beschluss zu Punkt 6.4: Reform der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes über den Sachstand der StVZO-Reform zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass weder der von der Bundesregierung avisierte Zeitplan noch die Erwartungen der Verkehrsministerkonferenz aus ihrem Beschluss vom 14./15. Oktober 2020 eingehalten werden konnten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass vom Bund bereits ein Konzept zur schnelleren Umsetzung der erforderlichen Reform der StVZO erarbeitet wurde.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund erneut und nachdrücklich auf, die Reform der betroffenen nationalen Vorschriften (insbesondere der StVZO und der EG-FGV) mit hoher Priorität zu behandeln.

Beschluss zu Punkt 6.6: Reform der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

1. Die Verkehrsministerkonferenz und der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur begrüßen die nunmehr über die bislang streitigen Gegenstände des Bußgeldkataloges erfolgte Einigung.
2. Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr im Allgemeinen und insbesondere für den Rad- und Fußverkehr bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund, folgende Änderungen der Buß- und Verwarnungsgelder vorzunehmen:
   a) Die Sanktion für verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen sowie das unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe wird auf bis zu 110 Euro angehoben.
   b) Die Sanktion für unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz wird von 35 auf 55 Euro angehoben.
   c) Es wird ein neuer Tatbestand eingeführt: unberechtigtes Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge und Carsharingfahrzeuge. Dieser Tatbestand wird mit einem Verwarnungsgeld von 55 Euro geahndet.
   d) Bei Parkverstößen in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrten oder mit Behinderung von Rettungsfahrzeugen erfolgt eine Erhöhung der Geldbuße auf bis zu 1000 EUR.
   e) Die Sanktion für rechtswidriges Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen bzw. im Bereich einer scharfen Kurve wird auf bis zu 55 Euro angehoben.
   f) Der allgemeine Halt- und Parkverstoß wird statt bis zu 15 Euro mit einem Verwarnungsgeld bis zu 55 Euro geahndet.

*) Die Verkehrsministerkonferenz fand im Format einer Video-/Telefon-Schaltkonferenz statt. Die Beschlüsse sind vollständig einsehbar unter: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telko.html;jsessionid=9C51EE61D210E419054FCA95CA45FF47.1_cid382?nn=4812620

g) Die Sanktion für rechtswidriges Parken im Schienenraum wird auf bis zu 70 Euro angehoben, ein Tatbestand „Schienenverkehr nicht Vorrang gewährt“ wird eingeführt und ein Verstoß hiergegen mit 80 Euro geahndet.
h) Das unerlaubte Nutzen sowie Nichtbilden einer Rettungsgasse wird mit einem Bußgeld zwischen 200 und 320 Euro sowie einem Monat Fahrverbot geahndet.
i) Der Verstoß gegen die neu eingeführte Pflicht für Lkw, beim Rechtsabbiegen innerorts nur mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren, wird mit 70 Euro Bußgeld geahndet.
j) Bei fehlerhaften Abbiegevorgängen oder einer Sorgfaltspflichtverletzung beim Ein- bzw. Aussteigen werden die Geldbußen verdoppelt und im Falle einer Gefährdung durch Abbiegevorgänge zusätzlich ein Fahrverbot von einem Monat eingefügt.
k) Die vorschriftswidrige Nutzung von Gehwegen, linksseitig angelegten Radwegen und Seitenstreifen durch Fahrzeuge wird statt bis zu 25 Euro mit bis zu 100 Euro Geldbuße geahndet.
l) Auto-Posing: Die Geldbuße für das Verursachen von unnötigem Lärm und einer vermeidbaren Abgasbelästigung sowie das belästigende unnütze Hin- und Herfahren wird von bis zu 20 Euro auf bis zu 100 Euro angehoben.
m) Geldbußen bei Halt- oder Parkverstößen auf Bussonderstreifen und im Haltestellenbereich werden von bis zu 35 Euro auf bis zu 100 Euro erhöht.
n) Für normale Pkw bis 3,5 t werden die Sanktionshöhen in Euro bei Geschwindigkeitsüberschreitungen wie folgt erhöht:

	innerorts			außerorts		
Überschreitung in km/h	**BKat alt (vor dem 28.04.2020)**	**BKat (seit dem 28.04.2020)**	**BKat neu (VMK 15.04.2021)**	**BKat alt (vor dem 28.04.2020)**	**BKat (seit dem 28.04.2020)**	**BKat neu (VMK 15.04.2021)**
bis 10	15	30	30	10	20	20
11 – 15	25	50	50	20	40	40
16 – 20	35	70	70	30	60	60
21 – 25	80	80	115	70	70	100
26 – 30	100	100	180	80	80	150
31 – 40	160	160	260	120	120	200
41 – 50	200	200	400	160	160	320
51 – 60	280	280	560	240	240	480
61 – 70	480	480	700	440	440	600
über 70	680	680	800	600	600	700

o) Für Pkw mit Anhänger / Fahrzeuge schwerer als 3,5 t (nach laufender Nummer 11.1 BKat) werden die Sanktionshöhen in Euro bei Geschwindigkeitsüberschreitungen wie folgt erhöht:

	innerorts			außerorts		
Überschreitung in km/h	**BKat alt (vor dem 28.04.2020)**	**BKat (seit dem 28.04.2020)**	**BKat neu (VMK 15.04.2021)**	**BKat alt (vor dem 28.04.2020)**	**BKat (seit dem 28.04.2020)**	**BKat neu (VMK 15.04.2021)**
bis 10	15	30	30	10	20	20
11 – 15	25	50	50	20	40	40
16 – 20	35	70	70	30	60	60
21 – 25	80	80	115	70	70	100
26 – 30	100	100	180	80	80	150
31 – 40	160	160	260	120	120	200
41 – 50	200	200	400	160	160	320
51 – 60	280	280	560	240	240	480
61 – 70	480	480	700	440	440	600
über 70	680	680	800	600	600	700

p) Für Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern oder Passagierbusse (nach laufender Nummer 11.2 BKat) werden die Sanktionshöhen in Euro bei Geschwindigkeitsüberschreitungen wie folgt erhöht:

	innerorts			außerorts		
Überschreitung in km/h	**BKat alt (vor dem 28.04.2020)**	**BKat (seit dem 28.04.2020)**	**BKat neu (VMK 15.04.2021)**	**BKat alt (vor dem 28.04.2020)**	**BKat (seit dem 28.04.2020)**	**BKat neu (VMK 15.04.2021)**
bis 10	35	35	70	30	30	60
11 – 15	60	60	120	35	35	70
bis 15 (länger als 5min)	160	160	320	120	120	240
16 – 20	160	160	320	120	120	240
21 – 25	200	200	360	160	160	280
26 – 30	280	280	480	240	240	400
31 – 40	360	360	640	320	320	560
41 – 50	480	480	800	400	400	700
51 – 60	600	600	900	560	560	800
über 60	760	760	950	680	680	900

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass mit den vereinbarten Tatbeständen eine deutliche und sachgerechte Verschärfung der Geldbußen für Geschwindigkeitsüberschreitungen im Sinne der Verkehrssicherheit erfolgt. Die bestehenden Voraussetzungen zur Anordnung etwaiger Fahrverbote bleiben auf Grundlage des geltenden Rechts bestehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Verordnungsgeber, unverzüglich einen entsprechenden Verordnungsvorschlag vorzulegen und diesen in das Verfahren einzubringen, damit das Verfahren bis spätestens zum Ende der aktuellen Legislatur abgeschlossen wird und so die erhöhten Bußgelder noch in dieser Legislatur in Kraft treten.
5. Die Vorsitzende wird gebeten, diesen Beschluss der Innenministerkonferenz zu übersenden.

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.

Nach neuesten Unfallzahlen bei E-Scootern ist Gesetzgeber in der Pflicht

Als häufigste Unfallursache bei der Nutzung von E-Scootern im Straßenverkehr hat das Statistische Bundesamt, Destatis, den vorherigen Genuss von Alkohol festgestellt. Er ist mit einem Anteil von 18,3 % bezeichnend hoch.

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) fordert deshalb, diese Entwicklung stärker in den Blick zu nehmen und durch eine Verschärfung im Gesetz präventiv einer weiteren Steigerung entgegen zu wirken.

Präsident Helmut Trentmann sagte nach der Veröffentlichung der Statistik, es zeige sich, dass durch die Nutzung der E-Scooter eine größere Gefahr für die Sicherheit auf den Straßen bestehe. „Wer diese Verkehrsteilnehmer insbesondere auch vor Corona beobachtet hat, musste feststellen, wie unkonzentriert und teilweise rücksichtslos gefahren wurde und wird − und dies in deutlichem Maße angeheitert auf Straßen-, Geh- und Radwegen."

Für Trentmann sind die Zahlen des Destatis mit insgesamt 2 155 Unfällen im vergangenen Jahr besorgniserregend. Allein 386 Menschen wurden schwer sowie 1 907 leicht verletzt. Fünf Verkehrsteilnehmer wurden getötet.

„Da die meisten Unfallbeteiligten jünger als 45 Jahre (76 %) bzw. jünger als 25 Jahre (33,7 %) waren, fordern wir verschärfte Regelungen und werden darüber hinaus unsere Präventionsarbeit verstärken.

Auch unterstützen wir finanziell eine Studie, die vom Institut für Rechtsmedizin an der Uni Düsseldorf durchgeführt wird. Darin wird erforscht, ob die allgemein gültige Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille für E-Scooter nicht niedriger anzusetzen ist", sagte der Präsident des BADS. Erste Ergebnisse lägen noch nicht vor.

(Aus einer Pressemitteilung des BADS vom 28. März 2021)

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts richtungsweisend

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) begrüßt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (v. 17.03.2021 - 3 C 3.20) in Leipzig, bereits bei einer Trunkenheitsfahrt ab 1,1 Promille im Blut ein Medizinisch-Psychologisches Gutachten zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis einzufordern. Dies gilt bisher nach dem Gesetz erst ab einem Blutalkoholgehalt (BAK) ab 1,6 Promille.

Der Präsident des BADS, Helmut Trentmann, sieht sich damit in der von seiner Organisation seit längerem erhobenen Forderung nach einer Gesetzesänderung bestätigt. „Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit begrüßen wir alle präventiven Maßnahmen, die geeignet sind, Menschenleben im Straßenverkehr zu schützen."

Trentmann verwies auf die bereits im Jahr 2016 vom Verkehrsgerichtstag ausgesprochene Empfehlung, die Grenze auf 1,1 Promille zu senken. Die Begründung damals wie

heute: Alkoholisierte Verkehrsteilnehmer mit einem BAK-Wert zwischen 1,10 und 1,59 Promille unterscheiden sich hinsichtlich ihres Umgangs mit Alkohol häufig nicht von der Gruppe der Fahrer mit 1,6 Promille. Entscheidend sei, ob der Betroffene in der Lage sein wird, Alkoholkonsum und Teilnahme am Verkehr zu trennen. Dies wird bei alkoholisierten Fahrern mit einem BAK von 1,6 Promille verneint.

„Die bewährte Verknüpfung zwischen einer verpflichtenden MPU und der Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis zukünftig auch an der Grenze von 1,1 Promille würde helfen, alkoholbedingte Unfälle weiter zurück zu drängen, insofern ist der Gesetzgeber gefordert, die Bestimmungen anzupassen“, so der BADS-Präsident.

(Aus einer Pressemitteilung des BADS vom 29. März 2021)

Rechtsprechung

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

25. *) Nach ständiger Rechtsprechung 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 (hier: Feldweg).

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 1. Dezember 2020 – 4 StR 519/19 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Landgericht hat den Angeklagten der fahrlässigen Körperverletzung schuldig gesprochen, ihn verwarnt und die Verurteilung zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 50 Euro vorbehalten. Im Übrigen hat es ihn freigesprochen.

2 Hiergegen wenden sich die Staatsanwaltschaft mit ihrer auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützten Revision, die vom Generalbundesanwalt nicht vertreten wird, sowie der Angeklagte und der Nebenkläger, die jeweils die Verletzung materiellen und formellen Rechts rügen.

Aus den Gründen:

3 1. Auf die Revisionen der Staatsanwaltschaft und des Angeklagten ist der Schuldspruch in analoger Anwendung des § 354 Abs. 1 StPO zu ändern.

4 a) Nach den rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen hantierte der Angeklagte, ein Landwirt, hinter einem am Rand eines Feldweges abgestellten Gespann aus Traktor und Anhänger mit einer Schaufel. Dabei bewegte er die Schaufel in die Wegbreite hinein, ohne sich zuvor vergewissert zu haben, ob der Weg frei war. Der Nebenkläger, der in diesem Moment mit seinem Geländemotorrad das Gespann passierte, prallte mit seinem Helm gegen das Schaufelblatt, stürzte und verletzte sich erheblich. Ein nachfolgender Begleiter des Nebenklägers stürzte ebenfalls, als er dem Nebenkläger auswich, blieb aber unverletzt.

5 b) Diese Feststellungen tragen nicht nur die vom Landgericht ausgeurteilte fahrlässige Körperverletzung. Tateinheitlich verwirklicht ist außerdem der Tatbestand des fahrlässigen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315b Abs. 1 Nr. 2, Abs. 5 StGB, indem der Angeklagte fahrlässig ein Hindernis bereitete und dadurch ebenfalls fahrlässig die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigte.

6 Insbesondere war der Feldweg, auf dem sich die Tat ereignete, dem öffentlichen Verkehrsraum zuzurechnen. Nach st. Rspr. 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, Urteil vom 4. März 2004 - 4 StR 377/03, BGHSt 49, 128 mwN). Nach den Feststellungen traf dies zu, da der Weg jedenfalls durch Fahrradfahrer und Fußgänger genutzt werden durfte und auch tatsächlich „durch berechtigte als auch durch unberechtigte Kradfahrer“ genutzt wurde. Ob der Nebenkläger berechtigt war, den Weg als Motorradfahrer zu nutzen, ist demgegenüber ohne Bedeutung. Die Voraussetzungen der subjektiven Tatseite hat das Landgericht rechtsfehlerfrei festgestellt.

7 c) Soweit der Schuldspruch auf die Revision des Angeklagten geändert wird, verletzt dies nicht das Verschlechterungsverbot des § 358 Abs. 2 StPO (st. Rspr.; vgl. BGH, Beschluss vom 28. November 2019 - 3 StR 482/19; Beschluss vom 27. Juli 2010 - 4 StR 165/10; Gericke in KK-StPO, 8. Aufl., § 358 Rn. 18). Auch § 265 StPO steht nicht entgegen, da auszuschließen ist, dass der Angeklagte sich anders als geschehen hätte verteidigen können, zumal die Feststellungen des Landgerichts dazu, wie der Weg üblicherweise genutzt wurde, auch auf seinen eigenen Angaben beruhten.

8 d) Der Senat kann die gebotene Schuldspruchänderung auch auf die Revision der Staatsanwaltschaft durch Beschluss vornehmen, nachdem der Generalbundesanwalt die Verwerfung der Revision der Staatsanwaltschaft gemäß § 349 Abs. 2 StPO beantragt hat. Denn auch eine nachteilige Schuldspruchänderung hat der Angeklagte - wie vorstehend ausgeführt - sogar bei der Entscheidung über seine eigene Revision im Rahmen der Beschlussverwerfung hinzunehmen. Der allein zugunsten des Angeklagten bestehende Schutzzweck der Regelung des § 349 Abs. 4 StPO, wonach eine Urteilsaufhebung durch Beschluss zuungunsten des Angeklagten auf eine Revision der Staatsanwaltschaft oder eines Nebenklägers nicht vorgesehen ist, wird bei der hier vorliegenden bloßen Schuldspruchänderung daher nicht berührt (vgl. BGH, Beschluss vom 10. Oktober 2017 - 1 StR 340/17; Beschluss vom 26. Februar 2003 - 5 StR 27/03, jeweils zu einer Revision der Nebenklage).

9 e) Auf die Revision der Nebenklage ist der Schuldspruch nicht zu ändern, da der fahrlässige gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr im vorliegenden Fall kein Nebenklagedelikt ist.

10 2. Die Revision der Staatsanwaltschaft deckt über die gebotene Schuldspruchänderung hinaus keinen sachlich-rechtlichen Mangel des Urteils auf. Insbesondere hat der Strafausspruch Bestand. Der Senat kann ausschließen, dass das Landgericht eine höhere Strafe verhängt hätte, wenn es die Verwirklichung des weiteren Tatbestands berücksichtigt hätte. […]

26. *) 1. Das Fahrverbot kann seinen Sinn verlieren, wenn die zu ahndende Tat lange zurückliegt, die für die lange Verfahrensdauer maßgeblichen Umstände auch außerhalb des Einflussbereiches des Betroffenen liegen und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr festgestellt worden ist.

2. Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist zwar grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. In der obergerichtlichen Rechtsprechung, der sich der Senat angeschlossen hat, ist allerdings die Tendenz erkennbar, den Sinn eines Fahrverbotes in Frage zu stellen, wenn die zu ahndende Tat mehr als zwei Jahre zurückliegt.

Oberlandesgericht Brandenburg,
Beschluss vom 17. Februar 2021
– (1 B) 53 1 Ss-Owi 334/20 (279/20) –

Zum Sachverhalt:

I. Mit Bußgeldbescheid des Zentraldienstes der Polizei des Landes B. vom 11. September 2018 wurde gegen den Betroffenen wegen einer am pp. 2018 begangenen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 48 km/h (nach Toleranzabzug) eine Geldbuße in Höhe von 160,00 € verhängt sowie ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat unter Zubilligung einer Abgabefrist für den Führerschein von vier Monaten angeordnet.

Gegen diesen Bußgeldbescheid hat der Betroffene mit Verteidigerschriftsatz vom 24. September 2018 Einspruch eingelegt.

Nachdem die Akten nach Verfügung der Staatsanwaltschaft N. vom 17. Dezember 2018 am 19. Dezember 2018 dem Amtsgericht Oranienburg vorgelegt worden waren, hat die Bußgeldrichterin unter dem 22. Februar 2019 Hauptverhandlungstermin auf den 15. Juli 2019 anberaumt.

Nach Erhalt der Ladung unter dem 14. Juni 2019 hat der Betroffene unter dem 17. Juni 2019 Terminverlegung wegen Ortsabwesenheit beantragte.

Am 24. Juni 2019 hat die Bußgeldrichterin daraufhin neuen Termin zur Hauptverhandlung auf den 7. Oktober 2019 anberaumt.

Unter dem 16. September 2019 hat die Bußgeldrichterin den Hauptverhandlungstermin wieder auf gehoben und die Akte der Staatsanwaltschaft N. zur Prüfung übersandt, ob infolge des Verteidigungsvorbringens, wonach das Fahrverbot für den Betroffenen eine besondere Härte darstellen würde, eine Kompensationsentscheidung in Betracht komme und im Beschlusswege entschieden werden könne.

Unter dem 26. September 2019 hat sich die Staatsanwaltschaft N. mit dem Vorgehen nicht einverstanden erklärt und die Akten dem Amtsgericht Oranienburg zurückgesandt.

Am 9. Oktober 2019 hat die Bußgeldrichterin daraufhin Termin zur Hauptverhandlung auf den 10. Dezember 2019 anberaumt.

Wegen Erkrankung der Bußgeldrichterin wurde der Hauptverhandlungstermin unter dem 5. Dezember 2019 erneut aufgehoben.

Am 8. Januar 2020 hat die nunmehr zuständige Bußgeldrichterin die Sache auf den 3. März 2020 terminiert und den Betroffenen auf dessen Antrag von seiner Erscheinenspflicht befreit.

Das Amtsgericht Oranienburg hat den Betroffenen durch Urteil vom 3. März 2020 wegen fahrlässiger Überschreitung der außerhalb geschlossener Ortschaften zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer Geldbuße von 160,00 € verurteilt sowie ein Fahrverbot von einem Monat verhängt, welches erst wirksam wird, wenn der Führerschein nach Rechtskraft des Urteils in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch mit Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft.

Hiergegen hat der Betroffene durch seinen Verteidiger form- und fristgerecht Rechtsbeschwerde eingelegt, mit welcher er die Verletzung materiellen und formellen Rechts rügt.

Die Generalstaatsanwaltschaft Landes Brandenburg hat in ihrer Stellungnahme vom 28. September 2020 beantragt, die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen das Urteil des Amtsgerichts Oranienburg vom 3. März 2020 mit der Maßgabe als unbegründet zu verwerfen, dass der Betroffene des vorsätzlichen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 48 km/h schuldig ist.

Gegen den Antrag der Generalstaatsanwaltschaft des Landes Brandenburg hat der Betroffene mit Verteidigerschriftsatz vom 23. Oktober 2020 weiter vorgetragen.

Mit Verfügung vom 26. Oktober 2020 hat der Senat die Akte an das Amtsgericht Oranienburg zur Fertigung dienstlicher Stellungnahmen der Bußgeldrichterin und der Protokollführerin gereicht.

Die Akte ist sodann mit den erbetenen dienstlichen Äußerungen unter dem 6. November 2020 an den Senat zurückgereicht worden.

In der Folge erhielt der Betroffene Gelegenheit zur Stellungnahme, die er mit Verteidigerschriftsatz vom 24. November 2020 wahrnahm.

Unter dem 25. November 2020 wurde die Akte daraufhin erneut der Generalstaatsanwaltschaft des Landes B. zur Gelegenheit ergänzender Stellungnahme übersandt, welche diese indes nicht nutzte und die Akte unter dem 2. Dezember 2020 an den Senat zurückreichte.

Auf rechtlichen Hinweis des Senats vom 23. Dezember 2020 hat der Betroffene mit Verteidigerschriftsatz vom 13. Januar 2012 sein Rechtsmittel auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt, wobei er ausschließlich den Wegfall des Fahrverbotes erstrebt.

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat mit der Sachrüge Erfolg. Die nach wirksamer Rechtsmittelbeschränkung einzig noch verfahrensgegenständliche Verhängung des Fahrverbotes hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand, sie unterlag deshalb der Aufhebung. Der Senat entscheidet diesbezüglich in

der Sache selbst (§ 79 Abs. 6 OWiG), da bei einer Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht keine weiteren Feststellungen, die für die Entscheidung über ein Fahrverbot wesentlich sind, zu erwarten sind.

Das Fahrverbot nach § 25 StVG hat nach der gesetzgeberischen Intention in erster Linie eine Erziehungsfunktion. Es ist als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme gedacht und ausgeformt (vgl. BVerfGE 27, 36, 42; OLG Brandenburg, Beschluss vom 26. Februar 2019, Az.: (1B) 53-Ss-Owi-608/18 -; OLG Stuttgart, Beschluss vom 19. Januar 2017, Az.: 2 Ss 762/16 -; OLG Dresden, Beschluss vom 11. März 2019 – OLG 23 Ss 80/19 (B) –). Von ihm soll eine warnende Wirkung auf den Betroffenen ausgehen und ihn anhalten, sich künftig verkehrsordnungsgemäß zu verhalten. Das Fahrverbot kann deshalb seinen Sinn verlieren, wenn die zu ahndende Tat lange zurückliegt, die für die lange Verfahrensdauer maßgeblichen Umstände auch außerhalb des Einflussbereiches des Betroffenen liegen und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr festgestellt worden ist (vgl. OLG Brandenburg, a.a.O.; OLG Stuttgart, a.a.O., m.w.N.; OLG Dresden m.w.N.). Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist zwar grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. In der obergerichtlichen Rechtsprechung, der sich der Senat angeschlossen hat, ist allerdings die Tendenz erkennbar, den Sinn eines Fahrverbotes in Frage zu stellen, wenn die zu ahndende Tat mehr als zwei Jahre zurückliegt.

Die dem Betroffenen zur Last gelegte Tat liegt hier inzwischen mehr als zwei Jahre und zehn Monate zurück, wobei es zu erheblichen Verfahrensverzögerungen kam, deren Ursachen nicht der Sphäre des Betroffenen zuzurechnen sind.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Anordnung eines Fahrverbotes gegen den Betroffenen nicht mehr geboten, vielmehr konnte das Fahrverbot entfallen.

27. 1. Die Grundsätze der vom Bundesgerichtshof (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2006 - 2 StR 499/05, BGHSt 51, 100 ff.) entwickelten Vollstreckungslösung bei einer festgestellten rechtsstaatswidrigen Verfahrensverzögerung sind entsprechend im Bußgeldverfahren anwendbar.

2. Eine nach Erlass des erstinstanzlichen Bußgeldurteils eingetretene rechtsstaatswidrige Verfahrensverzögerung (hier: rund neun Monate) kann vom Rechtsbeschwerdegericht im Rahmen einer Entscheidung nach § 79 Abs. 6 OWiG dahingehend kompensiert werden, dass ein Teil des verhängten Fahrverbots (hier: eine Woche) als vollstreckt gilt.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 11. Februar 2021 – III-4 RBs 13/21 –

Aus den Gründen:

I. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der dieser eine Verletzung materiellen Rechts rügt und die Rechtsfehlerhaftigkeit des verhängten einmonatigen Fahrverbots geltend macht, ist im Wesentlichen offensichtlich unbegründet, da die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerderechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben hat (§ 79 Abs. 3 OWiG, § 349 Abs. 2 StPO). Wegen der Regelung des § 32 Abs. 2 OWiG ist - anders als die Rechtsbeschwerde meint - keine Verjährung eingetreten.

Allerdings war wegen einer nach Erlass des angefochtenen Urteils eingetretenen rechtsstaatswidrigen Verfahrensverzögerung eine Woche des verhängten Fahrverbots für vollstreckt zu erklären. Grundsätzlich ist zwar eine Verletzung des Beschleunigungsgebotes nur auf eine entsprechende Verfahrensrüge hin zu überprüfen. Für Verzögerungen nach Urteilserlass ist ein Eingreifen des Rechtsmittelgerichts von Amts wegen aber dann geboten, wenn der Betroffene diese nicht frist- und formgerecht rügen kann, weil die Verzögerung erst nach Ablauf der Rechtsmittelbegründungsfrist eingetreten ist (vgl. BGH, Beschluss vom 08.03.2006 - 2 StR 565/05 - juris; OLG Hamm, Beschluss vom 24. März 2011 - III-3 RBs 70/10 -juris). So verhält es sich vorliegend. Die Rechtsbeschwerdebegründungsfrist lief nach Zustellung des Berichtigungsbeschlusses am 09.04.2020 (vgl. BGH NJW 1959, 899) am 11.05.2020 ab. Die letzte aktenkundige Verfügung bis zur Antragsschrift der Generalstaatsanwaltschaft vom 27.01.2021 war die Übersendung der Akten vom Amtsgericht Paderborn an die Staatsanwaltschaft Paderborn am 04.05.2020, wo sie am 05.05.2020 eingegangen sind. Die Sache ist damit aus Gründen, die der Betroffene nicht zu vertreten hat und die sich auch nicht mit Umfang oder Schwierigkeit der Sache rechtfertigen lassen, rund neun Monate, nicht gefördert worden. Mithin ist eine rechtsstaatswidrige Verfahrensverzögerung festzustellen.

Nach der vom Bundesgerichtshof (BGHSt 51, 124 ff.) in Strafsachen entwickelten Vollstreckungslösung wird bei einer festgestellten rechtstaatswidrigen Verfahrensverzögerung zur Entschädigung für die überlange Verfahrensdauer ein bezifferter Teil der verhängten Strafe als vollstreckt ausgesprochen. Der Ausgleich für einen Verstoß gegen das Beschleunigungsgebot wird dabei aus dem Vorgang der Strafzumessung herausgelöst, bleibt aber Teil des Rechtsfolgenausspruchs im weiteren Sinne. Die notwendige Kompensation für rechtsstaatswidrige Verzögerungen des zugrunde liegenden Verfahrens bildet einen eigenständigen, allein an den Maßstäben des Art. 6 Abs. 1 Satz 1 MRK orientierten Prüfungsvorgang, der Unrecht, Schuld- und Strafhöhe unberührt lässt. Diese Grundsätze sind auf das Bußgeldverfahren übertragbar (OLG Hamm a.a.O.) In entsprechender Übertragung dieser Grundsätze auf das Bußgeldverfahren hat sich der Senat in Anwendung von § 79 Abs. 6 OWiG unter Abwägung oben aufgeführter Umstände veranlasst gesehen, das Fahrverbot zur Kompensation der eingetretenen Verfahrensverzögerung in der Weise zu reduzieren, dass

eine Woche des angeordneten einmonatigen Fahrverbotes als vollstreckt gilt. Eine darüber hinausgehende Kompensation hielt der Senat im Hinblick auf die geringere Eingriffsintensität des Bußgeldverfahrens nicht für erforderlich.

Da seit der Tat im Mai 2019 noch nicht einmal 1 3/4 Jahre vergangen sind und zwischen Tat und tatrichterlichem Urteil (was grundsätzlich der maßgebliche Zeitabschnitt ist, wenn es um die Frage des Absehens von einem Fahrverbot geht, vgl. OLG Hamm a.a.O.; OLG Hamm, Beschluss vom 29. März 2019 - III-4 RBs 62/19 -juris) weniger als ein 3/4 Jahr lag, hat das Fahrverbot als solches seine Denkzettel- und Besinnungsfunktion noch nicht verloren und es war nicht gänzlich von ihm abzusehen. […]

28. *) 1. Die Dauerstraftat der Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) endet regelmäßig, wenn sich der Täter nach einem von ihm verursachten Unfall zur Flucht entschließt, sodass die im Zustand der Fahrunsicherheit erfolgende Weiterfahrt eine rechtlich selbstständige Handlung darstellt. Dies gilt sowohl für den Unfall im Rechtssinne (mit nicht nur völlig belanglosem Schaden) als auch für jeden Fahrfehler, der dem zunächst fahrlässig Fahrunsicheren nunmehr die Erkenntnis verleiht, infolge des Alkoholkonsums nicht mehr fahren zu können und zu dürfen.

2. Zur Annahme einer relativen Fahrunsicherheit i.S.d. § 316 StGB.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 12. Februar 2021
– (3) 121 Ss 1/21 (5/21) –

Aus den Gründen:

Die Revision des Angeklagten gegen das Urteil des Landgerichts Berlin vom 2. November 2020 wird nach § 349 Abs. 2 StPO als offensichtlich unbegründet verworfen.

Der Schriftsatz des Verteidigers vom 9. Februar 2021 lag vor, gab aber zu einer anderen Bewertung keinen Anlass. Der Erörterung bedarf nur Folgendes:

Die Urteilsfeststellungen tragen die Verurteilung wegen zunächst fahrlässig und hiernach vorsätzlich begangener Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB). Sie weisen aus, dass der Angeklagte nach einem Tag mit Alkoholkonsum („drei Flaschen Bier zu je 0,5 l und 100 ml Apfellikör zu 18 Vol%“) in einem PKW zwei weitere Flaschen Bier zu je 0,5 l trank und sich dann vom Fahrersitz aus quer über den Beifahrersitz legte. Eine offenbar besorgte Passantin fragte ihn, ob er Hilfe brauche, was dieser mit „Alkoholgeruch, glasigen Augen und lallender Aussprache“ […] verneinte, um – nach einem kurzen Gespräch über den Zündschlüssel – mit einer „Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,77 Promille“ sowie „mit für die geringe Breite der Straße unangemessener Geschwindigkeit“ davonzufahren […]. Nach kurzer Fahrstrecke kam er in einer Kurve von der Spur ab und streifte einen im Gegenverkehr ordnungsgemäß abgeparkten Anhänger, an dem nur wegen mannigfacher Vorschäden kein wirtschaftlich messbarer Schaden entstand. Der Angeklagte, so die Feststellungen weiter, bemerkte den Anstoß, fuhr aber weiter, obwohl er „seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit nunmehr erkannt hatte“ […]. Eine wenig später entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,9 Promille, die der Angeklagte mit – nicht widerlegtem – Nachtrunk erklärte.

1. Die Feststellungen rechtfertigen zwanglos den durch die Strafkammer gezogenen Schluss, der Angeklagte sei mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,77 Promille alkoholbedingt fahrunsicher gewesen. Dafür streitet neben der signifikanten Blutalkoholkonzentration und dem Vortatverhalten (Alkoholkonsum im Auto, Schlafen im Auto, glasige Augen, lallende Aussprache) auch die hiernach begangenen Fahrfehler (unangepasst-überhöhte Geschwindigkeit in enger Straße, Nichtbeherrschung einer Kurvenfahrt mit Anstoß an ein im Gegenverkehr (!) abgeparktes Fahrzeug). Der durch das Landgericht gezogene Schluss wäre einer revisionsrechtlichen Überprüfung schon entzogen, wenn er nur vertretbar wäre, tatsächlich erscheint er dem Senat fast zwingend.

2. Die Feststellungen rechtfertigen auch die Verurteilung wegen zunächst fahrlässig und hiernach tatmehrheitlich (§ 53 StGB) verwirklichter vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr. Die durch BGHSt 21, 203 entwickelte und seither gefestigte Rechtsprechung ist auch hier anwendbar. Danach endet die Dauerstraftat der Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) regelmäßig, wenn sich der Täter nach einem von ihm verursachten Unfall zur Flucht entschließt, so dass die im Zustand der Fahrunsicherheit erfolgende Weiterfahrt eine rechtlich selbstständige Handlung darstellt.

Zwar bildete das vom Angeklagten alkoholbedingt herbeigeführte Unfallgeschehen hier keinen Unfall im Rechtssinne; hierzu fehlte es am wirtschaftlichen Schaden. Der tiefere Grund der gefestigten Rechtsprechung liegt aber nicht im wirtschaftlichen, sondern im kognitiven und im normativen Bereich: Die Erkenntnis, einen relevanten Fahrfehler begangen zu haben, lässt den Normappell neu wirken und begründet einen neuen Tatentschluss. Dass sich der Täter „nunmehr sowohl im äußeren Geschehen wie in seiner geistig-seelischen Verfassung vor eine neue Lage gestellt“ sieht (vgl. BGHSt 21, 203), gilt sowohl für den Unfall im Rechtssinne (mit nicht nur völlig belanglosem Schaden) als auch für jeden Fahrfehler, der dem zunächst fahrlässig Fahrunsicheren nunmehr die Erkenntnis verleiht, infolge des Alkoholkonsums nicht mehr fahren zu können und zu dürfen. So lag der Fall hier, als der angetrunkene Angeklagte einer Kurve nicht folgen konnte und gegen einen auf der Gegenfahrbahn abgeparkten Anhänger stieß. Die Verurteilung wegen zweier tatmehrheitlicher Vergehen nach § 316 Abs. 1 und § 316 Abs. 2 StGB ist daher frei von Rechtsfehlern. […]

29. 1. Bei einem E-Scooter mit einem 350 W-Elektroantrieb und einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h handelt es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG.

2. Besonderheiten, die ein Abweichen von der Regelentziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 I, II Nr. 2 rechtfertigen würden, bestehen nicht bereits darin, dass der Straftatbestand des § 316 StGB „nur" mit einem E-Scooter verwirklicht worden sein soll.

Landgericht Stuttgart,
Beschluss vom 12. März 2021 – 18 Qs 15/21 –

Zum Sachverhalt:

I. 1. Dem Angeklagten wird zur Last gelegt, am 1. November 2020 um 00:30 Uhr mit einem E-Scooter der Marke E. ohne Versicherungskennzeichen aus Richtung S.-straße kommend den R.-S.-Platz in [...] Herrenberg befahren zu haben, an dem die Polizei eine Kontrollstelle errichtet hatte. Der Angeklagte soll dann von der N. Straße in die A.-straße abgebogen sein, wo er von Polizeibeamten gestoppt wurde. Bei der Fahrt soll der Angeklagte infolge vorangegangenen Alkoholgenusses fahruntüchtig gewesen sein, was bei kritischer Selbstprüfung für ihn auch erkennbar gewesen sein soll. Der von dem Angeklagten genutzte E-Scooter soll gemäß Herstellerangaben einen 350 W-Elektroantrieb haben und Höchstgeschwindigkeiten von bis 30 km/h erreichen. Eine Betriebserlaubnis für den öffentlichen Straßenverkehr soll nicht bestehen, weshalb auch der Abschluss einer Haftpflichtversicherung nicht möglich sein soll.

Ein freiwillig angebotener Atemalkoholvortest bei dem Angeklagten ergab um 00:30 Uhr einen Wert von 0,62 mg/l. Eine am 1. November 2020 um 00:48 Uhr entnommen Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,2 Promille.

Gegen den Angeklagten wurde am 14. Dezember 2020 ein Strafbefehl erlassen und eine Geldstrafe in Höhe von 25 Tagessätzen zu je 70 Euro verhängt. Zugleich wurde festgestellt, dass sich der Angeklagte durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen und auch ein Fahrverbot für nicht fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge verwirkt habe. Die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Einziehung des Führerscheins sowie eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von 6 Monaten wurden angeordnet. Zudem wurde dem Angeklagten für die Dauer von 3 Monaten verboten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder Art zu führen. Der Angeklagte hat gegen den Strafbefehl Einspruch eingelegt.

Mit Beschluss vom 1. Februar 2021 ordnete das Amtsgericht Böblingen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis des Angeklagten an und stellte fest, dass diese zugleich als Anordnung der Beschlagnahme des Führerscheins wirke. […] Mit Fax vom 26. Februar 2021 legte der Verteidiger des Angeklagten Beschwerde gegen den Beschluss des Amtsgerichts Böblingen vom 1. Februar 2021 ein und beantragte, den Führerschein wieder an den Angeklagten auszuhändigen. […] Das Amtsgericht Böblingen half der Beschwerde im Wesentlichen unter Verweis darauf nicht ab, es handele sich bei dem E-Scooter um ein Kraftfahrzeug, für das dieselben Alkoholgrenzwerte wie bei Pkw-Führern gelten und das sich aufgrund der Motorisierung bezüglich des Gefahrenpotentials von einem Fahrrad unterscheide. Das Schaffen einer erhöhten Gefährdungslage sei für den Tatbestand des § 316 StGB nicht erforderlich, der wiederum einen Regelfall des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB darstelle. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart legte der Kammer die Beschwerde zur Entscheidung vor und beantragte, diese zu verwerfen.

Aus den Gründen:

II. Die gemäß § 304 StPO statthafte und auch im Übrigen zulässige Beschwerde des Angeklagten ist unbegründet. Das Amtsgericht Böblingen hat dem Angeklagten zu Recht die Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 S. 1 StPO vorläufig entzogen und festgestellt, dass dies zugleich als Anordnung der Beschlagnahme des Führerscheins wirkt (§ 111a Abs. 3 S. 1 StPO).

Es sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 i.V.m. § 316 StGB entzogen werden wird. Sowohl der dringende Tatverdacht im Sinne des § 69 Abs. 1 S. 1 StGB als auch der erforderliche hohe Grad von Wahrscheinlichkeit, dass das Gericht den Angeklagten für ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen halten und ihm daher die Fahrerlaubnis entziehen wird, liegen vor.

1. Aufgrund des Ergebnisses der polizeilichen Ermittlungen besteht der dringende Verdacht, dass sich der Angeklagte nach § 316 StGB strafbar gemacht hat. Der Angeklagte ist dringend verdächtig, am 1. November 2020 um 00:30 Uhr über die S.-straße den R.-S.-Platz in [...] Herrenberg sowie anschließend die N. Straße und die A.-straße befahren zu haben und damit im Verkehr einen E-Scooter der Marke E. ohne Versicherungskennzeichen mit einem 350 W-Elektroantrieb und einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geführt zu haben. Zwar hat der Angeklagte selbst keine Angaben zur Sache gemacht. Der dringende Tatverdacht ergibt sich jedoch aus der Aussage der Zeugen PM S. und PK W., die den Angeklagten während der Fahrt beobachteten.

Bei dem E-Scooter handelt es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG. Kraftfahrzeuge sind danach alle durch Maschinenkraft bewegten und nicht an Gleise gebundenen Landfahrzeuge. Dabei sei darauf hingewiesen, dass selbst E-Scooter, die unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) fallen, weil sie eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h erreichen, gemäß § 1 Abs. 1 eKFV als Kraftfahrzeuge einzustufen sind (hierzu ausführlich LG München I, Beschluss vom 30. Oktober 2019 - 1 J Qs 24/19 jug, BeckRS 2019, 38560; s. auch LG Münster, Beschluss vom 19. Dezember 2019 - 3 Qs-62 Js 7713/19-61/19, BeckRS 2019, 35480; LG Dresden, Beschluss vom 27. März 2020 - 16 Qs 14/20, BeckRS 2020, 7598; LG München I, Beschluss vom 29. November 2019 - 26 Qs 51/19, BeckRS 2020, 3467). Vor diesem Hintergrund ist der vom Angeklagten gefahrene E-Scooter, der eine

Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erreicht, zweifellos ebenso als Kraftfahrzeug einstufen.

Es liegt weiterhin der dringende Verdacht vor, dass der Angeklagte aufgrund seiner Alkoholisierung zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet war. Die um 00:48 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,2 Promille, also mehr als den Mindestwert für die unwiderlegliche Annahme der Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille bei Führern von Kraftfahrzeugen (s. bspw. BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 - 4 StR 297/90, NJW 1990, 2393) und damit absolute Fahruntüchtigkeit. Vorliegend ist nicht der höher liegende Grenzwert für Fahrradfahrer anzusetzen, da es sich bei einem E-Scooter eben gerade um ein Kraftfahrzeug handelt (s. auch LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 - 31 Qs 1/20, juris Rn. 8; LG Stuttgart, Beschluss vom 27. Juli 2020 - 9 Qs 35/20, juris Rn. 14; LG München I, Beschluss vom 29. November 2019 - 26 Qs 51/19, aaO). Insoweit kann ergänzend auf die Rechtsprechung zu „Segways“ verwiesen werden, auf deren Führer ebenfalls der Beweisgrenzwert von 1,1 Promille anzuwenden ist (s. OLG Hamburg, Beschluss vom 19. Dezember 2016 - 1 Rev 76/16, NJOZ 2018, 249). Seine absolute Fahruntüchtigkeit hätte der Angeklagte bei kritischer Selbstprüfung auch erkennen können.

2. Nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist der Angeklagte bei einer Tat nach § 316 StGB in der Regel als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet anzusehen, sodass mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht erfolgen wird. Nur wenn im Einzelfall besonders günstige - außergewöhnliche - Umstände in der Person des Täters oder in den Tatumständen vorliegen, die positiv festgestellt werden können und die Indizwirkung der Tat widerlegen und sie vom Durchschnittsfall deutlich abheben lassen, ist ein Ausnahmefall anzunehmen und von der Regelvermutung abzuweichen (Fischer, StGB, 68. Auflage (2021), § 69, Rn. 22 und 26).

Ein derartiger Ausnahmefall wird bei Verwirklichung des § 316 StGB mittels eines E-Scooters in der Rechtsprechung teils, bisher wohl vornehmlich im Landgerichtsbezirk Dortmund, aber auch dort nicht einheitlich, angenommen. Gegen die Indizwirkung, die der Verwirklichung des § 316 StGB nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB zukommt, wird von der 31. Strafkammer des Landgerichts Dortmund in der auch vom Angeklagten in Bezug genommenen Entscheidung die von dieser angenommene verringerte abstrakte Gefährlichkeit eines E-Scooters gegenüber einspurigen Kraftfahrzeugen angeführt. Ein E-Scooter sei angesichts seines Gewichts und der erreichbaren Geschwindigkeit vielmehr mit der Gefährlichkeit eines Pedelecs oder eines konventionellen Fahrrads zu vergleichen (LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 - 31 Qs 1/20, juris Rn. 12, 13 und 16). Weiterhin wird angeführt, die Einordnung der für E-Scooter geltenden „Promillegrenze“ sei für den Bürger jedenfalls schwerer als im Fall von Pkws oder Motorrädern (LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 - 31 Qs 1/20, juris Rn. 15). Zudem sah das Landgericht Dortmund die konkrete Gefährlichkeit der Benutzung eines E-Scooters in fahruntüchtigem Zustand bei den zwei Beschwerdesachen zugrundeliegenden Sachverhalten als deutlich herabgesetzt an (LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 - 31 Qs 1/20, juris Rn. 17: Tatzeit gegen 01:10 Uhr an einem Werktag; LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 - 35 Qs 3/20, BeckRS 2020, 3435: kurze Fahrtstrecke von 2,5 Metern). Schließlich bestehe eine niedrigere Hemmschwelle für das Führen eines E-Scooters in fahruntüchtigem Zustand, als dies bei einem Pkw der Fall sei (LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 - 35 Qs 3/20, aaO).

In der vorliegenden Konstellation konnte die Kammer günstige Umstände, mit denen sich die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB widerlegen ließe, jedenfalls nicht positiv feststellen. Das Vorbringen des Angeklagten und seines Verteidigers vermag die Indizwirkung nicht zu widerlegen und hebt sie vom Durchschnittsfall jedenfalls nicht so deutlich ab, dass ein Ausnahmefall anzunehmen und von der Regelvermutung abzuweichen wäre.

Insbesondere liegen Besonderheiten, die ein Abweichen von der Regelentziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen würden, nicht schon darin, dass der Straftatbestand des § 316 StGB „nur“ mit einem E-Scooter verwirklicht worden sein soll (s. auch LG Dresden, Beschluss vom 27. März 2020 - 16 Qs 14/20, juris Rn. 7). Aus Sicht der Kammer ist die abstrakte Gefährlichkeit eines E-Scooters als Kraftfahrzeug nicht mit der von konventionellen Fahrrädern oder Pedelecs, sondern eher mit der eines Motorrollers oder Mofas vergleichbar (so auch LG Dortmund, Beschluss vom 11. Februar 2020 - 43 Qs 5/20, BeckRS 2020, 3434; LG München I, Beschluss vom 29. November 2019, 26 Qs 51/19, aaO; LG Stuttgart, Beschluss vom 27. Juli 2020 - 9 Qs 35/20, juris Rn. 22). E-Scooter sind motorisiert und weisen durch ihre erheblich schnellere Fortbewegungsmöglichkeit und Beschleunigungskapazität eine höhere Leistungsanforderung an den Fahrer auf als dies bei einem Fahrrad der Fall ist. Der vom Angeklagten gefahrene E-Scooter kann offenbar eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erreichen und hat damit ein erhebliches Gefährdungs- und Verletzungspotential für Dritte. Dieses wird dadurch verstärkt, dass der E-Scooter eine ohne große eigene Anstrengung und ohne erhebliche Koordinationsbemühungen abrufbare Kraft des Elektromotors freisetzt und insbesondere eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erheblich leichter fällt als mit einem Fahrrad oder Pedelec, das durch eigene Anstrengung und Koordination bewegt werden muss (LG München I, Beschluss vom 30. Oktober 2019 - 1 J Qs 24/19 jug, aaO). Diese Kraft muss von dem Führer eines E-Scooters auch beherrscht werden können (so auch LG München I, Beschluss vom 29. November 2019, 26 Qs 51/19, aaO; LG Stuttgart, Beschluss vom 27. Juli 2020 - 9 Qs 35/20, juris Rn. 21). Überdies weisen E-Scooter ein gesteigertes Gefahrenpotential auf, da sie wegen der kleinen Räder viel empfindlicher auf Unebenheiten und wetterbedingte Einwirkungen der Fahrbahn reagieren und dem Fahrer insoweit eine höhere Aufmerksamkeit abverlangen (s. auch LG Köln, Beschluss vom 9. Oktober 2020 - 117 Qs 105/20, juris

Rn. 5). Im alkoholisierten Zustand kommt noch hinzu, dass durch Gleichgewichtsbeeinträchtigungen und dadurch veranlasste plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen auch andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichmanövern veranlasst werden können, die nicht nur für den ausweichenden, sondern auch vor allem für entgegenkommende Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich sind (s. auch LG Dortmund, Beschluss vom 8. November 2019 - 32 Qs 130/19, 32 Qs 267 Js 1748/19 - 130/19, juris Rn. 11).

Dabei verkennt die Kammer nicht, dass auch bei der Benutzung von Pedelecs mit Hilfe eines Elektroantriebs schnell Geschwindigkeiten erreicht werden können, die jedenfalls nicht erheblich unter der Höchstgeschwindigkeit des E-Scooters des Angeklagten liegen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass Pedelecs, die nach § 1 Abs. 3 StVG gerade nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen sind, lediglich einen elektrischen Hilfsantrieb haben, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer nicht mehr tritt. Schon aufgrund dieses Umstands und der für die Benutzung eines Pedelecs erforderlichen Koordination dürfte ein fahruntüchtiger Fahrer größere Schwierigkeiten haben, mit einem Pedelec ähnliche Geschwindigkeiten zu erreichen wie mit einem E-Scooter. Im Fall eines alkoholisierten Fahrradfahrens steht daher nicht wie bei einem Kraftfahrzeug die Fremd-, sondern die Eigengefährdung im Vordergrund (so auch LG München I, Beschluss vom 30. Oktober 2019 - 1 J Qs 24/19 jug, aaO). Aufgrund des unterschiedlichen Gefährdungspotentials vermag die Kammer den vom Angeklagten angeführten Wertungswiderspruch zu einer Verwirklichung des § 316 StGB mit dem Fahrrad, bei dem § 69 StGB eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht vorsieht, nicht zu erkennen.

Auch ist letztlich die Wertung des Gesetzgebers zu sehen, wonach § 69 StGB grundsätzlich für alle Kraftfahrzeuge gilt. Eine Beschränkung auf einzelne Fahrzeugarten wie etwa bei § 69a Abs. 2 StGB sieht § 69 StGB gerade nicht vor. Dementsprechend ist es auch nicht erforderlich, dass der Angeklagte eine Verantwortungslosigkeit an den Tag legt, die mit einer Trunkenheitsfahrt mit - wie auch immer definierten - „klassischen" Kraftfahrzeugen vergleichbar ist. Eine Unterscheidung zwischen „klassischen" und anderen Kraftfahrzeugen sieht das Gesetz nicht vor und es existieren an diesem Punkt keine Sonderregelungen für E-Scooter. Auch wenn die Einordnung von E-Scootern als Kraftfahrzeuge und die daraus resultierende „Promillegrenze" derzeit gegebenenfalls noch nicht allgemein bekannt sein sollte, so gehört es doch zur Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges, dass sich der Kraftfahrzeugführer über die für E-Scooter geltenden Regelungen informiert, bevor er einen solchen verwendet (s. auch LG Dresden, Beschluss vom 27. März 2020 - 16 Qs 14/20, juris Rn. 7).

Anders als vom Angeklagten dargestellt, ist vorliegend auch die konkrete Gefährlichkeit der Benutzung des E-Scooters zum Zeitpunkt und Ort der zur Last gelegten Tat am 1. November 2020 gegen 00:30 Uhr im Bereich des R.-S.-Platzes gegeben. Zu der gegebenen Uhrzeit und an der betroffenen Örtlichkeit war durchaus mit Personen- und vor allem auch Kfz-Verkehr zu rechnen, da der Angeklagte zwar nachts, aber noch nicht in den ganz frühen Morgenstunden unterwegs war. Zudem handelte es sich um die Nacht zu einem Sonntag (und Feiertag), so dass mit gegenüber einem Werktag erhöhtem Verkehrsaufkommen gerechnet werden musste. Dies zeigt nicht zuletzt der Umstand, dass die Polizei an dieser Stelle sogar eine Kontrollstelle eingerichtet hatte. Für andere Personen und Kraftfahrzeuge bestand daher ein nicht unerhebliches Gefährdungspotential, zumal der Angeklagte mit 1,2 Promille erheblich alkoholisiert und im Bereich einer mehrspurigen Bundesstraße unterwegs war.

Auch in der Person des Angeklagten liegende günstige Umstände, durch die die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB widerlegt wäre, konnte die Kammer nicht positiv feststellen. Der Angeklagte soll seine Fahrt nicht aus eigenem Antrieb abgebrochen haben, sondern von der Polizei gestoppt worden sein, nachdem er bereits die Kreuzung mehrerer mehrspuriger Straßen überquert hatte. Ein freiwilliger oder einsichtsgesteuerter Abbruch der Fahrt, der positive Rückschlüsse auf die charakterliche Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen zulassen könnte, scheint damit ausgeschlossen.

Abschließend ist zu bemerken, dass allein eine möglicherweise niedrigere Hemmschwelle für die Nutzung eines E-Scooters in alkoholisiertem Zustand gegenüber der Nutzung eines anderen Kraftfahrzeugs nicht als Umstand für die Widerlegung der Regelvermutung ausreichend ist (s. auch LG Dortmund, Beschluss vom 11. Februar 2020 - 43 Qs 5/20, juris Rn. 9).

Einer weiteren Verhältnismäßigkeitsprüfung bedarf es gemäß § 69 Abs. 1 S. 2 StGB nicht. Insbesondere bleiben persönliche, berufliche oder wirtschaftliche Auswirkungen außer Betracht (Fischer, StGB, aaO, § 69, Rn. 49 m.w.N.). Ob ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB naheliegender und bei Verurteilung als Nebenstrafe ausreichend ist, wird das Tatgericht zu entscheiden haben. […]

30. Drogenbesitz und Trunkenheitsfahrt sind als eine prozessuale Tat zu werten, wenn die Fahrt dem Transport der Drogen diente. Ist der Angeklagte wegen dem Drogenbesitz bei der Fahrt bereits rechtskräftig verurteilt, tritt bezüglich der Trunkenheitsfahrt Strafklageverbrauch ein.

Amtsgericht Stralsund,
Beschluss vom 15. Februar 2021 – 315 Cs 853/20 –

Aus den Gründen:

Es bestehen derzeit keine Gründe für die Annahme, dass dem Angeklagten in diesem Strafverfahren die Fahrerlaubnis entzogen wird, da das Verfahren nach dem derzeitigen Ermittlungsstand wegen eines Verfahrenshindernisses einzustellen ist.

Der Angeklagte hat sich zur Fahrt am 20.05.2020 dahin eingelassen, dass er auf dem Rückweg von

einem Drogenkauf, namentlich von Amphetaminen, gewesen sei, um die erworbenen Drogen nach Hause zu bringen. Beim Verkäufer, den er nicht benennen will, habe er mit diesem zusammen noch Kokain konsumiert. […]

Dies kann dem Betroffenen nicht mit der erforderlichen Sicherheit widerlegt werden.

Wie die Nachermittlungen ergeben haben, kam der Angeklagte aus Richtung R. in die Kontrollstelle in D. gefahren. Anders als beim Erlass des § 111a StPO-Beschlusses angenommen, wohnte der Angeklagte zu diesem Zeitpunkt nicht mehr in R., was gegen seine Einlassung sprach, sondern in T. Dies hat der Angeklagte in seiner Beschwerde durch die Vorlage des Übergabeprotokolls seiner Wohnung in R. an seinen damaligen Vermieter vom 28.04.2020 belegt. Es ist daher davon auszugehen, dass er zum Zeitpunkt der Fahrt bereits in T. wohnte, sodass die Fahrtrichtung zu seiner Einlassung passt. Weitere Beweismittel, die seine Einlassung widerlegen könnten, sind nicht ersichtlich.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich der Angeklagte auf der Rückfahrt von einem Drogenkauf befand, die Fahrt also dem Transport der Drogen diente. Damit diente die Fahrt gerade dem Transport der Drogen, sodass das Mitführen der Betäubungsmittel nicht nur in einem engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang, sondern – darüber hinaus – in einem inneren Beziehungs- oder Bedingungszusammenhang mit dem Fahrvorgang stand, vgl. BGH, Beschluss vom 03.05.2021 in NStZ 2021, 709 m.w.N. Besitz der Drogen und die Trunkenheitsfahrt sind damit als eine prozessuale Tat zu werten. Mit der rechtskräftigen Verurteilung wegen des Drogenbesitzes bei der Fahrt im Verfahren […] ist damit Strafklageverbrauch eingetreten.

Entgegen der Ansicht der Staatsanwaltschaft Stralsund führt die Entscheidung des OLG München vom 22.03.2019, 4 OLG 13 Ss 491/18 B, zu keinem anderen Ergebnis, denn dort wird entscheidend darauf abgestellt, dass wenn eine minderschwere Dauerstraftat mit mehreren schwereren Gesetzesverstößen zusammentrifft, aufgrund des großen Schwereunterschiedes eine „Entklammerung“ stattfindet. Diese Voraussetzungen liegen hier aber nicht vor. Zum einen fällt es schon an mehreren schweren Verstößen neben dem „Klammerdelikt“ und zum anderen wiegen Trunkenheitsfahrt und der Besitz von einer geringen Menge (5,5 g) Amphetamin etwa gleich schwer.

31. 1. Die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ist ein Dauerverwaltungsakt. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer solchen Untersagung ist auf den Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abzustellen.

2. Unterliegt die im Fahreignungsregister gespeicherte Eintragung zur Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad wegen Ablaufs der gesetzlichen Frist einem Verwertungsverbot, darf die Annahme fehlender Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nicht gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV darauf gestützt werden, dass der Betroffene ein vor Ablauf der Frist gefordertes Fahreignungsgutachten nicht beigebracht hat.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 4. Dezember 2020 – 3 C 5/20 –

Der Kläger wendet sich gegen die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge. **1**

Er hatte am 8. Juni 2013 mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,88 Promille auf einem Fahrrad am Straßenverkehr teilgenommen. Deshalb verurteilte ihn das Amtsgericht München mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 4. Juli 2013 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB) zu einer Geldstrafe. **2**

Nachdem der Kläger der von der Beklagten am 10. Januar 2017 erneut an ihn gerichteten Aufforderung nicht nachgekommen war, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung der Fragen vorzulegen, ob er auch zukünftig ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde, sodass dadurch die Eignung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen ausgeschlossen sei, und ob er zukünftig mit erhöhter Wahrscheinlichkeit auch unter Alkoholeinfluss mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen werde, sodass dadurch auch seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen sei, entzog ihm die Beklagte mit Bescheid vom 23. Mai 2017 die Fahrerlaubnis (1.), forderte ihn auf, den Führerschein unverzüglich abzugeben (2.), drohte ihm bei Nichtabgabe ein Zwangsgeld an (3.) und untersagte ihm das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen auf öffentlichem Verkehrsgrund (4.); den Sofortvollzug ordnete die Beklagte nicht an. Zur Begründung der hinsichtlich der Nummern 1 und 4 des Bescheids auf § 11 Abs. 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) gestützten Verfügung verwies sie darauf, dass der Kläger das Gutachten nicht vorgelegt habe, dessen Beibringung sie zu Recht von ihm gefordert habe. **3**

Die nach erfolglosem Widerspruch erhobene Klage hat das Bayerische Verwaltungsgericht München abgewiesen. Die Beklagte habe gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen und fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen schließen dürfen, da er das rechtmäßig geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorgelegt habe. Diese Gutachtensanforderung habe auf die Trunkenheitsfahrt vom 8. Juni 2013 gestützt werden dürfen. Die Eintragung im Fahreignungsregister sei gemäß § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG erst mit Ablauf des 4. Juli 2018 nicht mehr für die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und mit Ablauf des 4. Juli 2023 nicht mehr für eine Fahrerlaubnisentziehung verwertbar gewesen. **4**

Auf die beschränkt auf die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge zugelassene Berufung des Klägers hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die erstinstanzliche Entscheidung geändert und die angefochtenen Bescheide aufge- **5**

hoben, soweit dort das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagt worden war. Zur Begründung heißt es: Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des angegriffenen Dauerverwaltungsakts sei, nachdem die Beteiligten auf mündliche Verhandlung verzichtet hätten, der Zeitpunkt, zu dem das vollständig abgesetzte Urteil von der Geschäftsstelle zum Zweck der Zustellung zur Versendung gebracht worden sei. Zu diesem Zeitpunkt habe die Beklagte aus der Nichtvorlage des geforderten Gutachtens nicht mehr gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Klägers schließen dürfen. Zwar sei die Beibringungsanordnung vom 10. Januar 2017 bei deren Erlass durch die Trunkenheitsfahrt vom 8. Juni 2013 gerechtfertigt gewesen. Zu diesem Zeitpunkt sei die Straftat noch im Fahreignungsregister eingetragen und die Beklagte gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV verpflichtet gewesen, die deshalb bestehenden Fahreignungszweifel aufzuklären. Doch dürfe der Kläger mittlerweile die Vorlage des geforderten Gutachtens verweigern; die Anlasstat sei nun getilgt und dürfe ihm daher nicht mehr entgegengehalten werden. Nach § 29 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 2 StVG würden Entscheidungen über eine Straftat in fünf Jahren getilgt. Die vor dem 30. April 2014 in das Fahreignungsregister eingetragene Straftat des Klägers sei zum 1. Mai 2019 tilgungsreif geworden; nach § 29 Abs. 6 Satz 1 i.V.m. Abs. 7 Satz 1 StVG und nach § 29 Abs. 7 Satz 2 StVG könne sie ihm nicht mehr vorgehalten und zu seinem Nachteil verwertet werden. Auch wenn man davon ausginge, § 11 Abs. 8 FeV könne nach der Tilgung der Anlasstat weiter zur Anwendung kommen, weil die Gutachtensanordnung zuvor ergangen sei, ergäbe sich nichts Anderes. Ein Festhalten an der Untersagung wäre unverhältnismäßig. Sie müsste von der Beklagten auf Antrag sofort aufgehoben werden, da sie nach Tilgung der Anlasstat nicht mehr berechtigt sei, im Verfahren auf Aufhebung der Untersagung erneut ein Gutachten anzufordern. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV könne nicht entsprechend auf das Verbot des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge angewendet werden, da diese Regelung eine Fahrerlaubnisentziehung voraussetze. Auch der Umstand, dass dem Kläger mittlerweile bestandskräftig die Fahrerlaubnis entzogen worden sei, könne nicht dazu führen, dass die Beklagte von ihm gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV die Beibringung eines Fahreignungsgutachtens zur Klärung der Frage anfordern dürfe, ob das Verbot des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge aufzuheben sei. Diese Regelung erlaube nach einer Fahrerlaubnisentziehung die Anforderung eines Gutachtens nur zur Klärung der Frage, ob der Betroffene Kraftfahrzeuge sicher führen könne. Der Einwand der Beklagten, bei einer solchen Auslegung würden Personen, die ein negatives Gutachten vorgelegt und solche, die eine Beibringung verweigert hätten, ungleich behandelt, rechtfertige kein anderes Ergebnis. Die Ungleichbehandlung könne nicht dazu führen, dass Tilgungsvorschriften für die zugrundeliegenden Delikte nicht beachtet und tilgungsreife Verstöße verwertet würden.

6 Die Beklagte macht zur Begründung ihrer - vom Berufungsgericht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zugelassenen - Revision geltend: Sie habe gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Klägers schließen dürfen. Komme es für die Rechtmäßigkeit einer auf § 11 Abs. 8 FeV gestützten Verfügung darauf an, ob die Gutachtensanforderung zu Recht erfolgt sei, sei das nach der Sach- und Rechtslage beim Erlass der Anforderung zu beurteilen. Zu diesem Zeitpunkt sei die Trunkenheitsfahrt des Klägers noch verwertbar gewesen. Es könne dahinstehen, welcher Beurteilungszeitpunkt im Allgemeinen maßgeblich sei, wenn die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge angefochten werde. Selbst wenn auf den Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abzustellen wäre, hätte das nicht zur Folge, dass die Tilgung der Trunkenheitsfahrt die Rechtmäßigkeit der Untersagung entfallen lasse. Für deren Verwertbarkeit komme es allein auf den Zeitpunkt der Begutachtungsanordnung an. Zwar sei bei Dauerverwaltungsakten regelmäßig davon auszugehen, dass maßgeblich die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung sei. Das liege aber nicht immer so; eine solche Ausnahme sei auch hier zu machen. In der Rechtsprechung sei anerkannt, dass es für die Verwertbarkeit der Anlasstat allein auf den Zeitpunkt der Gutachtensanforderung ankomme und ein späteres Verwertungsverbot die Rechtmäßigkeit nicht nachträglich entfallen lasse. Bei der Anwendung von § 11 Abs. 8 FeV werde die mangelnde Fahreignung nicht aus der getilgten Tat, sondern aus der Weigerung hergeleitet, ein zu Recht gefordertes Gutachten vorzulegen. Das sei eine neue, unabhängig von der Tilgung der Anlasstat zu berücksichtigende Tatsache. Außerdem führe die Berücksichtigung einer zwischenzeitlichen Tilgung zu einem Wertungswiderspruch gegenüber Betroffenen, die einer berechtigten Gutachtensanforderung nachgekommen seien. Bei Vorlage eines negativen Gutachtens hätte eine spätere Tilgung der Anlasstat keine Rolle gespielt. Die unberechtigte Weigerung, ein Gutachten vorzulegen, sei der Vorlage eines negativen Gutachtens gleichzustellen. Entgegen dem Berufungsgericht sei die Aufrechterhaltung der Untersagung schließlich nicht unverhältnismäßig. Sie dürfe in einem Aufhebungsverfahren trotz Tilgung der Anlasstat ein medizinisch-psychologisches Gutachten vom Kläger fordern. Da im Fahrerlaubnisrecht Regelungen zur Aufhebung einer bestandskräftigen Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge fehlten, sei auf Art. 49 Abs. 1 oder Art. 51 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayVwVfG zurückzugreifen. Die danach erforderliche nachträgliche Änderung der Sachlage sei aber nicht eingetreten, denn die fehlende Fahreignung des Klägers stehe gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV fest. Solange es keine Belege für deren Wiedererlangung gebe, etwa durch ein positives Fahreignungsgutachten, kämen daher ein Wiederaufgreifen des Verfahrens oder ein Widerruf der Untersagung nicht in Betracht. Auch bei einer entsprechenden Anwendung der §§ 11 ff. FeV wäre sie berechtigt, vom Kläger ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu fordern. Die Rechtsgrundlage dafür ergebe sich, da ihm die

Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs bestandskräftig entzogen worden sei, aus § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV. Außerdem könne die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge eine Begutachtungsanordnung rechtfertigen; es sei im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV sonst klärungsbedürftig, ob Alkoholmissbrauch nicht mehr bestehe.

7 Der Kläger tritt der Revision entgegen und verteidigt das Berufungsurteil: Die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge sei ein Dauerverwaltungsakt; maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit sei deshalb der Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung. Folgte man der Rechtsansicht der Beklagten, blieben die gesetzlichen Tilgungsvorschriften und deren Schutzzweck unbeachtet. Seit seiner Trunkenheitsfahrt im Jahr 2013 sei er nicht mehr im Straßenverkehr auffällig geworden. Er habe sich damit bewährt, sodass eine medizinisch-psychologische Begutachtung nicht mehr erforderlich sei.

8 Der Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht trägt in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor: Ob es sich bei der Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge gemäß § 3 FeV um einen Dauerverwaltungsakt handele, für dessen Rechtmäßigkeit auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung abzustellen sei, könne dahinstehen. Hier sei die Tilgung der Anlasstat schon deswegen irrelevant, weil die Untersagung nicht unmittelbar auf diese Tat gestützt worden sei, sondern auf die Weigerung des Klägers, das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten fristgerecht beizubringen. Dabei handele es sich, wie in der Rechtsprechung anerkannt sei, um eine neue Tatsache, die unabhängig von der Tilgung der Anlasstat zu berücksichtigen sei. Die Aufrechterhaltung der Untersagung sei auch nicht unverhältnismäßig. Die Berechtigung der Fahrerlaubnisbehörde, die Vorlage eines Fahreignungsgutachtens zu fordern, ergebe sich aus § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV. Wegen des nach § 11 Abs. 8 FeV zu ziehenden Schlusses auf die Nichteignung sei davon auszugehen, dass beim Kläger in der Vergangenheit Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit vorgelegen habe. Damit sei, wie in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV vorausgesetzt, sonst zu klären, ob Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit nicht mehr bestehe. Für eine Anwendung der Art. 49, 51 BayVwVfG sei wegen des Anwendungsvorrangs der Fahrerlaubnis-Verordnung kein Raum. Selbst bei einem Rückgriff auf diese Vorschriften habe der Kläger keinen Anspruch auf eine Aufhebung der Untersagung, da es mit Blick auf § 11 Abs. 8 FeV an einer neuen Sach- oder Rechtslage fehle. § 3 FeV habe in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG eine ausreichende Ermächtigungsgrundlage.

Aus den Gründen:

9 Die Revision der Beklagten bleibt ohne Erfolg. Die Entscheidung des Berufungsgerichts beruht nicht auf einer Verletzung von Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO). Zutreffend nimmt der Verwaltungsgerichtshof an, für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der vom Kläger angegriffenen Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge sei auf den Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abzustellen (1.). Unterliegt in diesem Zeitpunkt die im Fahreignungsregister gespeicherte Eintragung zur Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad wegen Ablaufs der gesetzlichen Frist einem Verwertungsverbot, darf die Annahme fehlender Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nicht gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV darauf gestützt werden, dass der Betroffene ein vor Ablauf der Frist gefordertes Fahreignungsgutachten nicht beigebracht hat (2.).

10 1. Der Zeitpunkt, auf den bei der verwaltungsgerichtlichen Prüfung der Rechtmäßigkeit eines Verwaltungsakts für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage abzustellen ist, richtet sich in erster Linie nach dem jeweils einschlägigen materiellen Recht (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 15. November 2007 - 1 C 45.06 - BVerwGE 130, 20 Rn. 13 und vom 29. Mai 2019 - 6 C 8.18 [ECLI:DE:BVerwG:2019:290519U6C8.18.0] - BVerwGE 165, 251 Rn. 16, jeweils m.w.N.). Maßgeblich bei der Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ist danach der Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung und bei einem Verzicht der Beteiligten auf mündliche Verhandlung der Zeitpunkt, zu dem die Geschäftsstelle das vollständig abgesetzte Urteil zum Zwecke der Zustellung zur Versendung gebracht hat (vgl. Schübel-Pfister, in: Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 15. Aufl. 2019, § 101 Rn. 11 m.w.N.).

11 a) Die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ist ein Dauerverwaltungsakt, da sich die Regelungswirkung nicht in einem einmaligen Verbot oder einer einmaligen Gestaltung der Rechtslage in der Vergangenheit erschöpft, sondern sich das angeordnete Verbot fortlaufend verlängert und aktualisiert (vgl. BT-Drs. 8/2034 S. 34 zum Regelungsgehalt eines Verwaltungsakts mit Dauerwirkung). Ist aber ein behördlich verfügtes Ge- oder Verbot auf Fortwirkung und Dauer angelegt, ist für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit regelmäßig - das heißt, soweit sich aus dem maßgeblichen materiellen Recht nichts anderes ergibt - auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abzustellen (vgl. BVerwG, Urteile vom 19. September 2013 - 3 C 15.12 - BVerwGE 148, 28 Rn. 9, vom 7. November 2018 - 7 C 18.18 [ECLI:DE:BVerwG:2018:071118U7C18.18.0] - Buchholz 451.224 § 36 KrWG Nr. 2 Rn. 15 und vom 13. Juni 2019 - 3 C 28.16 [ECLI:DE:BVerwG:2019:130619U3C28.16.0] - BVerwGE 166, 32 Rn. 11). Das gilt ungeachtet dessen, dass über eine Anfechtungsklage zu entscheiden ist. Denn regelmäßig geht es dem Betroffenen bei der Anfechtung einer Regelung mit Dauerwirkung vor allem darum, deren Wirkung für die Zukunft zu beseitigen (vgl. allg. zum maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bei Dauerverwaltungsakten: Schenke, in: Kopp/Schenke, VwGO, 26. Aufl. 2020, § 113 Rn. 43 ff. m.w.N.). Im Revisionsverfahren ist das Bundesverwaltungsgericht unter den Voraussetzungen des § 137 Abs. 2 VwGO an die in dem angefochtenen Urteil getroffenen tatsächlichen Feststellungen gebunden.

12 b) Aus dem materiellen Recht - hier also dem Straßenverkehrsgesetz und der Fahrerlaubnis-Verordnung - ergibt sich für die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nichts anderes. Zwar ist für die Fahrerlaubnisentziehung und ebenso für die Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, anerkannt, dass für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung maßgeblich ist (stRspr, vgl. zur Fahrerlaubnisentziehung u.a. BVerwG, Urteile vom 23. Oktober 2014 - 3 C 3.13 [ECLI:DE:BVerwG:2014:231014U3C3.13.0] - Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 16 Rn. 13 und vom 18. Juni 2020 - 3 C 14.19 [ECLI:DE:BVerwG:2020:180620U3C14.19.0] - NJW 2020, 2974 Rn. 10; zur Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen: BVerwG, Urteil vom 28. April 2010 - 3 C 2.10 - BVerwGE 137, 10 Rn. 11; vgl. auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 3 StVG Rn. 32 m.w.N.).

13 Das hat seine Rechtfertigung darin, dass dies rechtsgestaltende Verwaltungsakte in dem Sinne sind, dass dem Betroffenen eine durch einen vorangegangenen Hoheitsakt gewährte Rechtsstellung ganz oder teilweise wieder entzogen wird. Diese Entscheidung wirkt zwar mittelbar auch in die Zukunft - ohne Fahrerlaubnis darf ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht geführt werden (§ 2 Abs. 1 StVG) -, ihr Regelungsgehalt ist aber primär auf die mit dem vorangegangenen Hoheitsakt herbeigeführte Gestaltung der Rechtslage bezogen. Dementsprechend ist zu klären, ob die dafür zu erfüllenden rechtlichen Voraussetzungen im Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung vorlagen (vgl. zum Widerruf der ärztlichen Approbation wegen Unwürdigkeit: BVerwG, Beschluss vom 31. Juli 2019 - 3 B 7.18 [ECLI:DE:BVerwG:2019:310719B3B7.18.0] - Buchholz 418.00 Ärzte Nr. 118 Rn. 9; zum Widerruf der Genehmigung für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur: BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 - 3 C 8.16 [ECLI:DE:BVerwG:2019:110419U3C8.16.0] - Buchholz 442.09 § 6 AEG Nr. 1 Rn. 10; zur Streichung aus der Architektenliste: BVerwG, Beschluss vom 30. September 2005 - 6 B 51.05 - GewArch 2006, 77; zum Widerruf einer waffenrechtlichen Erlaubnis: BVerwG, Urteil vom 16. Mai 2007 - 6 C 24.06 - Buchholz 420.5 WaffG Nr. 93 Rn. 35, jeweils m.w.N.).

14 Hinzu kommt, dass das Fahrerlaubnisrecht für die (Neu-)Erteilung einer Fahrerlaubnis nach vorheriger Entziehung und ebenso für die Wiedergewährung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, formalisierte Verfahren vorsieht (vgl. § 20 Abs. 1 FeV sowie § 28 Abs. 5 und § 29 Abs. 4 FeV). Das rechtfertigt es, den Betroffenen, der sich auf eine Änderung der Sach- oder Rechtslage beruft, auf diese Verfahren zu verweisen (vgl. für den Widerruf der ärztlichen Approbation wegen Unwürdigkeit: BVerwG, Beschluss vom 31. Juli 2019 - 3 B 7.18 - Buchholz 418.00 Ärzte Nr. 118 Rn. 13 m.w.N.; für die Gewerbeuntersagung mit Blick auf § 35 Abs. 6 GewO: BVerwG, Urteil vom 15. April 2015 - 8 C 6.14 [ECLI:DE:BVerwG:2015:150415U8C6.14.0] - BVerwGE 152, 39 m.w.N.). An einem solchen eigenständigen Wiedererteilungsverfahren fehlt es dagegen bei der Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge; das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnis-Verordnung enthalten keine den § 20 Abs. 1, § 28 Abs. 5 und § 29 Abs. 4 FeV funktional entsprechende Regelung. Dieser Umstand wird dadurch nicht ausgeglichen, dass der von der Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge Betroffene - wie der von einem sonstigen belastenden Verwaltungsakt Betroffene - eine Änderung der Sach- oder Rechtslage gegebenenfalls in einem Verfahren auf Aufhebung des gegen ihn ergangenen Verbotes geltend machen kann (vgl. §§ 49, 51 VwVfG und die entsprechenden landesrechtlichen Regelungen). Auch § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV führt nicht zur Maßgeblichkeit eines früheren Zeitpunkts. Nach dieser Vorschrift darf die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn er sich weigert, sich untersuchen zu lassen oder das geforderte Fahreignungsgutachten nicht fristgerecht beibringt. Ob die Aufforderung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens zu Recht erfolgt ist, ist nach der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt ihres Ergehens zu beurteilen (BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 - 3 C 20.15 [ECLI:DE:BVerwG:2016:171116U3C20.15.0] - BVerwGE 156, 293 Rn. 14). Das gilt aber nur für die Aufforderung zur Beibringung des Gutachtens, nicht für die hierauf gestützte Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde, hier das Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen. Die in der Aufforderung festgelegte Frist ist keine Ausschlussfrist. Ein im maßgebenden Zeitpunkt vorliegendes positives Fahreignungsgutachten muss berücksichtigt werden, auch wenn der Betroffene es erst nach Ablauf der Frist beigebracht hat (VGH München, Beschluss vom 7. August 2018 - 11 CS 18.1270 [ECLI:DE:BAYVGH:2018:0807.11CS18.1270.00] - ZfSch 2018, 594 Rn. 16; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 1 FeV Rn. 54).

15 2. Danach hat der Verwaltungsgerichtshof zutreffend angenommen, dass sich die angefochtene Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge als rechtswidrig erweist und den Kläger in seinen Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Mit Ablauf des 4. Juli 2018 war die im Fahreignungsregister gespeicherte Eintragung der strafgerichtlichen Ahndung der Trunkenheitsfahrt für die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nicht mehr verwertbar (a). Daraus, dass die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 8 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen darf, wenn er sich weigert, ein von ihr rechtmäßig gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ergibt sich kein vom Ablauf der Tilgungsfrist oder einem sonstigen Verwertungsverbot unabhängiger und insoweit eigenständiger Anknüpfungspunkt für Eignungszweifel oder die Annahme mangelnder Fahreignung (b). Danach kann offenbleiben, Ob die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen

Gutachtens nach der Trunkenheitsfahrt des Klägers auf einem Fahrrad und die an dessen Nichtvorlage anknüpfende Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge mit § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG i.V.m. § 3 Abs. 2, § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c und § 11 Abs. 8 FeV auf einer ausreichenden Rechtsgrundlage beruhten (c).

16 a) Die Beklagte hat die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge auf §§ 3 i.V.m. 11 Abs. 8 FeV gestützt.

17 aa) Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV in der hier maßgeblichen aktuellen Fassung vom 21. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3083) hat die Fahrerlaubnisbehörde, erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen oder Tieren, ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen. Nach § 3 Abs. 2 FeV finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Führer eines Fahrzeugs oder Tieres zum Führen ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist.

18 Zu den für entsprechend anwendbar erklärten Regelungen gehört auch § 11 Abs. 8 FeV. Wie dargelegt, darf die Behörde nach dieser Vorschrift auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn er das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht vorlegt. Nach ständiger Rechtsprechung ist der Schluss auf die fehlende Eignung nur gerechtfertigt, wenn die Anforderung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig war (vgl. u.a. BVerwG, Urteile vom 28. April 2010 - 3 C 2.10 - BVerwGE 137, 10 Rn. 14 und vom 17. November 2016 - 3 C 20.15 - BVerwGE 156, 293 Rn. 19, jeweils m.w.N.). Ob das der Fall war, ist bei einer gegen die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge gerichteten Anfechtungsklage nicht anders als im Falle der Anfechtung einer Fahrerlaubnisentziehung oder der Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, inzident zu überprüfen.

19 bb) Als am 10. Januar 2017 die Aufforderung an den Kläger erging, ein medizinisch-psychologisches Gutachten unter anderem zu seiner Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge beizubringen, waren die Voraussetzungen von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV erfüllt. Nach dieser Bestimmung ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde. Die Voraussetzungen dieser Vorschrift sind nicht nur durch das Führen eines Kraftfahrzeuges, sondern ebenso durch das Führen eines sonstigen Fahrzeuges unter erheblichem Alkoholeinfluss erfüllt (so zur Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad: BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 - 3 C 32.07 - BVerwGE 131, 163 Rn. 15 ff. sowie Beschluss vom 20. Juni 2013 - 3 B 102.12 - Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 20 Rn. 7).

20 cc) Zum Zeitpunkt der Aufforderung zur Vorlage des Fahreignungsgutachtens und ebenso auch noch zum Zeitpunkt des Erlasses der letzten Verwaltungsentscheidung - hier des Widerspruchsbescheides vom 23. November 2017, mit dem die Regierung von Oberbayern die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge bestätigt hat - war die im Fahreignungsregister gespeicherte Eintragung der rechtskräftigen Ahndung der Trunkenheitsfahrt, auf die die Beklagte ihre Eignungszweifel gestützt hatte, noch zulasten des Klägers verwertbar. Diese Eintragung unterlag jedoch, was ihre hier streitige Berücksichtigung für die Beurteilung der Eignung des Klägers zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge betrifft, mit Ablauf des 4. Juli 2018 einem Verwertungsverbot.

21 Nach der Übergangsregelung des § 65 Abs. 3 Nr. 2 StVG werden Entscheidungen, die nach § 28 Abs. 3 StVG in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden und - wie hier - nicht von Nummer 1 erfasst sind, bis zum Ablauf des 30. April 2019 nach den Bestimmungen des § 29 StVG in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung getilgt und gelöscht. Diese Regelung kommt hier zur Anwendung, da der Strafbefehl vom 4. Juli 2013 ausweislich der Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes am 22. August 2013 in das Verkehrszentralregister eingetragen worden war, das ab dem 1. Mai 2014 dann als Fahreignungsregister weitergeführt wurde.

22 Gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 StVG in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 geltenden Fassung (im Folgenden: a.F.) werden die im Register gespeicherten Eintragungen nach Ablauf der in Satz 2 bestimmten Fristen getilgt. Nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 Buchst. a StVG a.F. betragen die Tilgungsfristen fünf Jahre bei Entscheidungen wegen Straftaten mit Ausnahme von Entscheidungen wegen Straftaten unter anderem nach § 316 StGB und Entscheidungen, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b StGB oder eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB angeordnet worden ist. Gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG a.F. betragen die Tilgungsfristen in allen übrigen Fällen zehn Jahre. Diese Regelung kommt im Falle des Klägers zur Anwendung, der vom Amtsgericht wegen seiner Trunkenheitsfahrt nach § 316 Abs. 1 und 2 StGB verurteilt wurde. Zu laufen beginnt die Tilgungsfrist (Absatz 1) gemäß § 29 Abs. 4 Nr. 1 StVG a.F. bei Strafbefehlen mit dem Tag der Unterzeichnung durch den Richter. Danach begann die zehnjährige Tilgungsfrist hier am 4. Juli 2013 zu laufen; die Voraussetzungen einer Anlaufhemmung nach § 29 Abs. 5 StVG a.F. lagen - nachdem das Amtsgericht dem Kläger die Fahrerlaubnis nicht entzogen hat - nicht vor.

23 Ergänzend zu den genannten Regelungen zur Dauer der Tilgungsfrist und zu deren Beginn sind die Verwertungsbeschränkungen nach § 29 Abs. 8 StVG a.F. zu beachten. Gemäß § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG a.F. dürfen, wenn eine Eintragung im Verkehrszentralregister getilgt ist, die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Abs. 2 StVG a.F. nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden. Dieses ab Tilgung einsetzende Verwertungsverbot wird durch § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG a.F. modifiziert und im Ergebnis zeitlich vorverlagert. Nach dieser Regelung dürfen Eintragungen über gerichtliche

Entscheidungen, die - wie im Falle des Klägers - einer zehnjährigen Tilgungsfrist unterliegen, nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist nach den Vorschriften dieses Paragraphen entspricht, nur noch für ein Verfahren übermittelt und verwertet werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Für ein Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, dürfen sie nicht mehr verwertet werden.

24 Da das Verfahren seit der beschränkten Zulassung der Berufung nur noch die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und dementsprechend die Eignung zum Führen solcher Fahrzeuge zum Gegenstand hat, greift in Bezug auf die Trunkenheitsfahrt des Klägers und deren rechtskräftige Ahnung bereits nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist entspricht und damit hier mit Ablauf des 4. Juli 2018, ein Verwertungsverbot. Dieses aufgrund von § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG a.F. bereits vor Ablauf des 30. April 2019 eingetretene Verwertungsverbot bleibt davon unberührt, dass gemäß § 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 4 StVG ab dem 1. Mai 2019 in Bezug auf die Eintragung des rechtskräftigen Strafbefehls im Fahreignungsregister die Regelungen des § 29 StVG in der ab dem 1. Mai 2014 anwendbaren Fassung gelten.

25 b) Der Umstand, dass dieses Verwertungsverbot noch nicht bestand, als die Beklagte den Kläger zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufforderte, rechtfertigt keine andere Beurteilung. Zwar darf - wie gezeigt - die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn er ein von ihr zu Recht gefordertes Fahreignungsgutachten nicht beigebracht hat; zugleich ist nach ständiger Rechtsprechung für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Beibringensaufforderung auf den Zeitpunkt ihres Ergehens abzustellen. Doch lässt sich weder § 11 Abs. 8 FeV noch anderen Regelungen im Straßenverkehrsgesetz oder in der Fahrerlaubnis-Verordnung entnehmen, dass damit auch ein im Straßenverkehrsgesetz angeordnetes Verwertungsverbot für im Fahreignungsregister zu tilgende und zu löschende oder aus anderen Gründen, etwa - wie hier - gemäß § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG a.F. oder § 29 Abs. 7 Satz 2 StVG nicht berücksichtigungsfähige Eintragungen, durchbrochen wird. Auch in Bezug auf die Annahme eines Verwertungsverbotes steht die Auffassung des Berufungsgerichts danach im Einklang mit Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO; a.A. u.a. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 18. Januar 2011 - OVG 1 S 233.10 [ECLI:DE:OVGBEBB:2011:0118.OVG1S233.10.0A] - NJW 2011, 1832; OVG Bautzen, Beschluss vom 29. September 2016 - 3 A 222/16 [ECLI:DE:OVGSN:2016:0929.3A222.16.0A] - juris Rn. 5 f.; OVG Saarlouis, Beschluss vom 5. Februar 2018 - 1 B 12/18 - Blutalkohol 2018, 318 <319>).

26 aa) Die Rechtfertigung dafür, auf der Grundlage von § 11 Abs. 8 FeV von fehlender Fahreignung des Betroffenen auszugehen, liegt darin, dass er sich dadurch, dass er einer zu Recht an ihn gerichteten Aufforderung der Fahrerlaubnisbehörde nicht nachgekommen ist, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, seiner Obliegenheit entzogen hat, zur Aufklärung des Sachverhalts beizutragen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 12. März 1985 - 7 C 26.83 - BVerwGE 71, 93 <96>). Diese Obliegenheit folgt daraus, dass der Betroffene durch eine oder mehrere Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr oder sonstige in seiner Person liegende Ursachen, etwa gesundheitliche Beeinträchtigungen (vgl. dazu die Anlagen 4 und 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung), den Grund für Zweifel an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und/oder fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen gelegt hat. Die nach §§ 11 ff. FeV gebotene Aufklärung solcher Eignungszweifel ist nur möglich, wenn der Betroffene hieran mitwirkt, sich also auch einer zu Recht von der Fahrerlaubnisbehörde von ihm geforderten ärztlichen Untersuchung oder medizinisch-psychologischen Begutachtung unterzieht. § 11 Abs. 8 FeV ist insoweit letztlich ein in normative Form gebrachter Beweiswürdigungsgrundsatz.

27 bb) Weder dem Straßenverkehrsgesetz noch der Fahrerlaubnis-Verordnung ist der Wille des Normgebers zu entnehmen, dass sich die Regelung des § 11 Abs. 8 FeV mit der dort vorgesehenen Anknüpfung der Annahme fehlender Fahreignung an die nicht fristgerechte Beibringung eines rechtmäßig geforderten Gutachtens auch gegenüber einem gesetzlichen Verwertungsverbot durchsetzen soll. § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG, der bestimmt, dass die Tat und die Entscheidung der betroffenen Person für die Zwecke des § 28 Abs. 2 StVG nicht mehr vorgehalten und nicht zu ihrem Nachteil verwertet werden dürfen, wenn eine Eintragung im Fahreignungsregister gelöscht ist, enthält keine Ausnahme mit Blick auf die § 11 Abs. 8 FeV zugrundeliegende Anknüpfung für die Annahme fehlender Fahreignung. Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats enthält § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG ein absolutes Verwertungsverbot, das etwa auch das Tattagprinzip nach § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG überlagert und begrenzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2020 - 3 C 14.19 - NJW 2020, 2974 Rn. 20 ff.). Das gilt gleichermaßen für die Regelung des § 29 Abs. 7 Satz 2 StVG. Sie hat - wie gezeigt - aufgrund der in den Nummern 1 und 2 angeordneten Verwertungsbeschränkungen zur Folge, dass die Eintragung des gegen den Kläger ergangenen Strafbefehls bereits nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist entspricht, nicht mehr zur Beurteilung seiner Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge herangezogen werden darf, also auch unabhängig davon, dass eine Löschung noch nicht erfolgt ist, da in Bezug auf die Beurteilung seiner Eignung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge für diese Eintragung eine zehnjährige Tilgungsfrist gilt. Der gleiche Befund ergibt sich in Bezug auf § 29 Abs. 8 Satz 1 und 2 StVG in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 geltenden alten Fassung, der - wie gezeigt - für Alteintragungen wie die im Falle des Klägers zur Anwendung kommt. Auch dort wird keine Ausnahme von dem in § 29 Abs. 8 StVG a.F. angeordneten Verwertungsverbot in Bezug auf § 11 Abs. 8 FeV gemacht.

28 Wenn aber die Registereintragungen zur Anlasstat und ihrer strafgerichtlichen Ahndung nicht mehr zum Nachteil des Betroffenen verwertet werden dürfen, ist

nicht ersichtlich, warum für die aufgrund dieser Tat angeordnete Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens etwas Anderes gelten soll. Vielmehr wäre auch mit dem Rückgriff auf § 11 Abs. 8 FeV letztlich eine Verwertung der Tat zum Nachteil des Betroffenen verbunden, die § 29 Abs. 7 Satz 1 und 2 StVG und ebenso die Vorgängerregelungen aber gerade verbieten.

29 cc) Dafür, dass der Nichtbeibringung des geforderten Gutachtens beim Bestehen eines Verwertungsverbots in Bezug auf die zur Anlasstat gespeicherte Registereintragung keine gegenüber der Anlasstat eigenständige Bedeutung zukommt, spricht überdies die rechtliche Einordnung dieser Aufforderung. Sie ist lediglich eine, der eigentlichen Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde vorausgehende und sie vorbereitende Maßnahme zur Sachverhaltsaufklärung (stRspr, vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 - 3 C 20.15 - BVerwGE 156, 293 Rn. 17 m.w.N.). Zugleich findet - wie § 28 Abs. 3 StVG mit seinem Katalog der im Fahreignungsregister zu speichernden Eintragungen zu entnehmen ist - die Weigerung des Betroffenen, ein von der Fahrerlaubnisbehörde gefordertes Fahreignungsgutachten beizubringen, im Fahreignungsregister keinen eigenständigen Niederschlag. Gleiches galt, wie § 28 Abs. 3 StVG in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 geltenden Fassung zeigt, auch für das Verkehrszentralregister. Eingetragen wird und wurde in das Register vielmehr lediglich die aus der Nichtbeibringung des Gutachtens von der Fahrerlaubnisbehörde gezogene rechtliche Konsequenz in Gestalt eines Verbotes oder einer Beschränkung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge (vgl. § 28 Abs. 3 Nr. 4 StVG) und/oder einer entsprechenden Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. § 28 Abs. 3 Nr. 6 StVG), soweit sie unanfechtbar oder für sofort vollziehbar erklärt wurden.

30 dd) Dem kann die Beklagte nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass das Unterbleiben eines Rückgriffs auf § 11 Abs. 8 FeV zu einem Wertungswiderspruch gegenüber Betroffenen führe, die einer berechtigten Gutachtensaufforderung nachgekommen seien und ein negatives medizinisch-psychologisches Gutachten vorgelegt hätten. Zwar trifft es zu, dass nicht anders als die Entziehung einer Fahrerlaubnis auch die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge auf die Feststellung der alkoholbedingten Nichteignung in einem vorgelegten negativen Gutachten hätte gestützt werden dürfen, ohne dass dem die spätere Tilgung oder ein sonstiges Verwertungsverbot in Bezug auf die Anlasstat hätte entgegengehalten werden können. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass die Verwertbarkeit eines beigebrachten Gutachtens nicht davon abhängt, ob die behördliche Anordnung zu Recht erfolgt ist. Hat der Betroffene das von ihm geforderte Gutachten vorgelegt, hat sich dadurch die Anordnung in der Weise erledigt, dass vonseiten der Behörde rechtswidrig erlangten Erkenntnissen nicht mehr gesprochen werden kann. Zudem schafft das Ergebnis des Gutachtens eine neue Tatsache, die selbstständige Bedeutung hat. Einem Verwertungsverbot steht schließlich auch das Interesse der Allgemeinheit entgegen, vor Führern von Fahrzeugen geschützt zu werden, die sich aufgrund festgestellter Tatsachen als ungeeignet erwiesen haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. April 2010 - 3 C 2.10 - BVerwGE 137, 10 Rn. 19 m.w.N.). Gestützt ist die Annahme fehlender Fahreignung nach der Vorlage eines negativen Gutachtens auf eine sachverständige Äußerung und Prognose zum zukünftigen Verhalten des Betroffenen, die auf dessen Untersuchung und psychologische Exploration zurückgehen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 - 3 C 32.07 - BVerwGE 131, 163 Rn. 19 ff.). Dagegen beruht im Falle des § 11 Abs. 8 FeV die Annahme fehlender Fahreignung allein auf dem Umstand, dass der Betroffene einer rechtmäßigen Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens nicht nachgekommen ist, und damit auf dessen mangelnder Mitwirkung an der Aufklärung berechtigter Eignungszweifel. Darin liegt, ungeachtet der in § 11 Abs. 8 FeV angeordneten Rechtsfolge, eine deutlich schmalere Tatsachengrundlage als bei einem negativen Fahreignungsgutachten.

31 ee) Schließlich würde es der Systematik des § 2 Abs. 9 StVG widersprechen, käme über § 11 Abs. 8 FeV der Weigerung des Betroffenen, einer berechtigten Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nachzukommen, ein Gewicht zu, das auch ein gesetzliches Verwertungsverbot in Bezug auf die Eintragung der Anlasstat und der sie ahndenden strafgerichtlichen Entscheidung im Fahreignungsregister überwindet. Gemäß § 2 Abs. 9 Satz 1 StVG dürfen die Registerauskünfte, Führungszeugnisse, Gutachten und Gesundheitszeugnisse - gemeint sind die nach den Absätzen 7 und 8 von der Fahrerlaubnisbehörde unter anderem mit Blick auf die Erteilung, Verlängerung oder Änderung einer Fahrerlaubnis einzuholenden Unterlagen - nur zur Feststellung oder Überprüfung der Eignung oder Befähigung verwendet werden. Sie sind nach § 2 Abs. 9 Satz 2 StVG spätestens nach zehn Jahren zu vernichten, es sei denn, mit ihnen in Zusammenhang stehende Eintragungen im Fahreignungsregister oder im Zentralen Fahrerlaubnisregister sind nach den Bestimmungen für diese Register zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt zu tilgen oder zu löschen. Eine entsprechende Regelung für die Anordnung, ein Fahreignungsgutachten beizubringen, enthält das Gesetz nicht. Auch die Berechtigung der Behörde, gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen zu schließen, muss aber zeitlich begrenzt sein. Sie erhält eine solche Begrenzung durch die Vorschriften über die Tilgung und Verwertbarkeit der in das Fahreignungsregister einzutragenden Entscheidungen über die Anlasstat. Auch aus diesem Grund kann die Nichtbeibringung des Gutachtens keine gegenüber der Anlasstat eigenständige Bedeutung für die Beurteilung der Fahreignung des Betroffenen haben. Zudem ist kein überzeugender Grund dafür zu erkennen, weshalb der Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens ein höheres eigenständiges Gewicht zukommen sollte als dem Gutachten selbst.

32 c) Der Verwaltungsgerichtshof hat offengelassen, ob die Untersagung außerdem deshalb rechtswidrig ist, weil § 3 FeV in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG keine hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrund-

lage findet (UA Rn. 22). Auch aus Sicht des erkennenden Senats ist das nicht zweifelsfrei; doch bedarf diese Frage, da sie nicht entscheidungserheblich ist, auch in der Revision keiner abschließenden Entscheidung.

33 aa) Die Beklagte hat die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV und die wegen der Nichtvorlage anschließend erfolgte Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge auf § 3 Abs. 1 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV gestützt.

34 § 3 FeV bedarf für den Eingriff in die Rechte des Betroffenen, der mit jeder der beiden Maßnahmen verbunden ist (vgl. zum Eingriff durch die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens in das durch Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG geschützte allgemeine Persönlichkeitsrecht: BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 - 1 BvR 689/92 - BVerfGE 89, 69 <84>), einer gesetzlichen Verordnungsermächtigung, die den Anforderungen von Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG genügt. Danach müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung im Gesetz bestimmt werden. Dem Gesetzgeber wird damit aufgegeben, die Tendenz und das Programm der Rechtsverordnung so weit zu umreißen, dass deren Zweck und möglicher Inhalt feststehen. Dabei genügt, dass sie sich mithilfe allgemeiner Auslegungsgrundsätze erschließen lassen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 7. November 1991 - 1 BvR 1469/86 - BVerfGE 85, 97 <104 f.>).

35 bb) Dass § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG diesen Anforderungen genügt, ist keineswegs eindeutig (zweifelnd auch Rebler/Müller, DAR 2014, 690 <695>; die Verfassungskonformität der Regelung dagegen bejahend: OVG Lüneburg, Beschluss vom 1. April 2008 - 12 ME 35/08 - NJW 2008, 2059 und OVG Münster, Beschluss vom 23. April 2015 - 16 E 208/15 - juris Rn. 4 ff.; offengelassen von Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 3 FeV Rn. 10).

36 In § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG ermächtigt der Gesetzgeber das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen über Maßnahmen, um die sichere Teilnahme sonstiger Personen am Straßenverkehr zu gewährleisten, sowie die Maßnahmen, wenn sie bedingt geeignet oder ungeeignet oder nicht befähigt zur Teilnahme am Straßenverkehr sind. Klar ist zwar, dass „sonstige Personen“ im Sinne dieser Regelung auch solche sind, die fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge im Straßenverkehr führen. Dagegen lässt sich näherer Aufschluss darüber, welche Maßnahmen aus Sicht des Gesetzgebers der Verordnungsgeber danach unter welchen Voraussetzungen vorsehen darf, weder dem Wortlaut dieser Regelung noch der Gesetzesbegründung entnehmen. Indes sind für die Prüfung, ob eine Verordnungsermächtigung dem Bestimmtheitsgebot des Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG genügt („im Gesetz“), nicht nur die Ermächtigungsnorm selbst und deren Begründung, sondern auch die weiteren Vorschriften des Gesetzeswerkes in den Blick zu nehmen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 7. November 1991 - 1 BvR 1469/86 - BVerfGE 85, 97 <105>). Dementsprechend kann daraus, dass gemäß § 28 Abs. 3 Nr. 4 StVG im Fahreignungsregister auch Daten über unanfechtbare oder sofort vollziehbare Verbote oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen, gespeichert werden, auch mit Blick auf Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG entnommen werden, dass diese Maßnahmen aus Sicht des Gesetzgebers zu denen gehören, deren Ausgestaltung er dem Verordnungsgeber über § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG eröffnen will. Denselben Schluss rechtfertigen § 29 Abs. 5 Satz 2 StVG, der den Beginn der Tilgungsfrist bei von der nach Landesrecht zuständigen Behörde verhängten Verboten oder Beschränkungen regelt, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen, sowie § 50 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. b StVG, wonach im örtlichen Fahrerlaubnisregister Daten über Verbote und Beschränkungen, ein Fahrzeug zu führen, gespeichert werden dürfen; auch hier wird vom Gesetzgeber die Möglichkeit solcher Maßnahmen vorausgesetzt.

37 An vergleichbaren Anknüpfungspunkten im Straßenverkehrsgesetz fehlt es indes, was mögliche Gründe für Zweifel an der Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und die Maßnahmen angeht, die von der Fahrerlaubnisbehörde zur Aufklärung von Eignungszweifeln zu treffen sind oder im Ermessenswege getroffen werden können. Die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG ist deutlich allgemeiner und zudem knapper gehalten als das in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c, q und r StVG in Bezug auf das Führen von Kraftfahrzeugen der Fall ist. In diesen Bestimmungen hat der Gesetzgeber den Verordnungsgeber zur Regelung der Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Beurteilung der Eignung durch Gutachten sowie die Feststellung und Überprüfung der Eignung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 4, 7 und 8 StVG (Buchst. c) sowie zur Regelung der Maßnahmen bei bedingt geeigneten oder ungeeigneten oder bei nicht befähigten Fahrerlaubnisinhabern nach § 3 Abs. 1 StVG ermächtigt (Buchst. q). Darüber hinaus erteilt der Gesetzgeber dem Verordnungsgeber in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r StVG die Befugnis, im Verordnungswege Regelungen zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht zu treffen. Hinzu kommt, dass der Verordnungsgeber in Bezug auf das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge anders als das aufgrund von § 2 StVG hinsichtlich des Führens von Kraftfahrzeugen der Fall ist, nicht an eine gesetzliche Regelung und Eingriffsgrundlage anknüpfen kann, die - wenn auch nur in recht allgemeiner Form - selbst Vorgaben für die Eignung und Befähigung zum Führen solcher Fahrzeuge (vgl. § 2 Abs. 4 und 5 StVG) und zur Anordnung der Beibringung von Gutachten bei Zweifeln an der Eignung oder Befähigung zum Führen (vgl. § 2 Abs. 8 StVG) enthält. Ebenso fehlt es für die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge an vergleichbaren Regelungen wie denen des § 3 StVG zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei fehlender Eignung oder Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Das Straßenverkehrsgesetz regelt schließlich

nicht - auch nicht im Wege einer Verordnungsermächtigung (vgl. § 3 Abs. 7 StVG) - für welche Dauer das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge verboten werden darf und/oder unter welchen Voraussetzungen ein solches Verbot wieder aufzuheben ist.

38 cc) Näherer Überprüfung bedürfte aus Sicht des erkennenden Senats zudem, inwieweit es mit Blick auf das gegenüber Kraftfahrzeugen in der Regel geringere Gefährdungspotenzial des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge mit den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vereinbar ist, wenn § 3 Abs. 2 FeV für die Klärung von Eignungszweifeln ohne weitere Differenzierung umfassend auf die strengen Anforderungen der §§ 11 ff. FeV verweist, die auf die Prüfung der Eignung und Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgerichtet sind. Aufgeworfen ist damit zugleich die Frage, inwieweit bestehenden Unterschieden im Rahmen der vorgegebenen entsprechenden Anwendung der §§ 11 ff. FeV Rechnung getragen werden kann und, ob und inwieweit die §§ 11 ff. FeV auch im Verfahren zur Aufhebung eines Verbots, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, anzuwenden sind.

39 dd) Eine Gesamtschau ergibt: Das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnis-Verordnung regeln das Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, nur punktuell. Die vorhandenen Regelungen werfen eine Reihe von Auslegungsfragen auf, auch solche des Verfassungsrechts. Aus Sicht des Senats sind in erster Linie der Gesetz- und der Verordnungsgeber berufen, für Klarheit zu sorgen. Die Teilnahme am Straßenverkehr mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen, insbesondere mit dem Fahrrad, kann für die private Lebensgestaltung des Einzelnen von erheblicher Bedeutung sein. […]

32. 1. Bei gelegentlichem Cannabiskonsum darf die Begutachtungsstelle die Erstellung eines (positiven) medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht generell, also einzelfallunabhängig, von einem Abstinenznachweis abhängig machen.

2. Erfolgt in einem derartigen Fall im Anhörungsverfahren zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtvorlage des Gutachtens der substantiierte Hinweis des Betroffenen auf ein solches Verhalten der Begutachtungsstelle, gebietet es der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei der Begutachtungsstelle auf eine Begutachtung bzw. Beantwortung der zu klärenden Fragen hinwirkt. Zudem ist nötigenfalls zur Gutachtenbeibringung eine Fristverlängerung zu gewähren bzw. eine neue Frist zu setzen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 17. März 2021 – 16 B 22/21 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller nahm gelegentlich Cannabis ein. Nachdem er ein Kraftfahrzeug mit einer THC-Konzentration von 1,7 ng/ml Blut geführt hatte, ordnete die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an. Im Anhörungsverfahren zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 11 Abs. 8 FeV trug der Antragsteller vor, die von ihm kontaktierte Begutachtungsstelle mache ein (positives) Gutachten generell von einem Abstinenznachweis abhängig; es werde gebeten, darauf hinzuweisen, wie das Gutachtenverfahren ordnungsgemäß ablaufen könne. Die Fahrerlaubnisbehörde entzog nachfolgend die Fahrerlaubnis des Antragstellers und erklärte dabei, sein Vortrag führe zu keinem anderen Ergebnis. Das Verwaltungsgericht lehnte den Eilantrag ab, die Beschwerde hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde des Antragstellers hat Erfolg. Sie führt zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage bezüglich der in der Ordnungsverfügung vom 3.11.2020 erfolgten Entziehung der Fahrerlaubnis sowie der Abgabeverpflichtung hinsichtlich seines Führerscheins und dementsprechend zu der Pflicht des Antragsgegners, dem Antragsteller seinen Führerschein unverzüglich vorläufig zurückzugeben.

Bei der Entscheidung über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsbehelfs nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO sind die dem Rechtsbehelf bei summarischer Prüfung beizumessenden Erfolgsaussichten von erheblicher Bedeutung. Ergibt die Prüfung, dass die Klage voraussichtlich Erfolg haben wird, ist die aufschiebende Wirkung des Rechtsbehelfs in aller Regel wiederherzustellen.

So verhält es sich hier. Die Beschwerdebegründung (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) weist zu Recht darauf hin, dass die auf § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV gestützte Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtbeibringung des unter dem 2.6.2020 von dem Antragsgegner angeordneten medizinisch-psychologischen Gutachtens über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen erheblichen rechtlichen Bedenken begegnet.

Nach dieser Vorschrift darf die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen, wenn der Betroffene sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder ein von ihm gefordertes Gutachten nicht fristgerecht beibringt.

Bei einer fehlenden Vorlage des Gutachtens ist der Schluss auf die Nichteignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV jedoch nur zulässig, wenn dieser nach wirksamer, formell und materiell rechtmäßiger (insbesondere anlassbezogener und verhältnismäßiger) Begutachtungsanordnung ohne ausreichenden oder von ihm nicht zu vertretenden Grund entweder die Untersuchung verweigert oder das geforderte Gutachten nicht (fristgerecht) beibringt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.1985 - 7 C 26.83 -, juris, Rn. 16; OVG NRW, Beschlüsse vom 22.1.2001 - 19 B 1757/00 u. a. -, juris, Rn. 42, und vom 03.12.2015 - 16 E 817/15 -, juris, Rn. 10 f.; Bay. VGH, Beschluss vom 07.08.2018 - 11 CS 18.1270 -, juris, Rn. 16; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 11 FeV Rn. 51).

Dass diese Voraussetzungen hier gegeben sind, ist bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes regelmäßig, und auch hier, nur gebotenen summarischen Prüfung nicht ersichtlich. Vielmehr spricht Überwiegendes dafür, dass der Antragsteller das von ihm geforderte medizinisch-psychologische Gutachten aus von ihm nicht zu vertretenden Gründen nicht beigebracht hat.

Die Vorlage des wegen des (einmaligen) fehlenden Trennens der gelegentlichen Einnahme von Cannabis von dem Führen eines Kraftfahrzeugs (vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) zu Recht angeordneten (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 - 3 C 14.17 - juris, Rn. 12, 16, 34, 36 f.) Gutachtens unterblieb, weil die vom Antragsteller aus der der Begutachtungsanordnung vom 02.06.2020 beigefügten Liste ausgewählte Begutachtungsstelle für Kraftfahreignung, die U. O. N. GmbH & Co. KG, sich seinen Angaben zufolge ohne Nachweis eines sechsmonatigen Abstinenzzeitraums gehindert sah, ein (positives) Gutachten zu erstellen. Das kann nicht zu Lasten des Antragstellers gehen, weil dies nach dem bisherigen Erkenntnisstand weder auf von ihm zu vertretenden Umständen beruht noch seiner Risikosphäre zuzurechnen ist.

Die Begutachtungsstelle darf in Fällen des gelegentlichen Cannabiskonsums die Erstellung eines (positiven) Gutachtens nicht generell, also einzelfallunabhängig, von einem Abstinenznachweis abhängig machen. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV verlangt für die Fahreignung von Personen, die gelegentlich Cannabis konsumieren, keinen Konsumverzicht, sondern u. a. das Trennen der Cannabiseinnahme von dem Führen eines Kraftfahrzeugs (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 - 3 C 14.17 -, juris, Rn. 42, mit Verweis auf Schubert/Dittmann/ Brenner-Hartmann (Hrsg.), Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien, 3. Aufl. 2013, S. 192 ff.).

Nach den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, die nach der Anlage 4a zur FeV (Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten) die Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 - 3 C 14.17 -, juris, Rn. 20), darf bei gelegentlichem Cannabiskonsum ein Abstinenznachweis lediglich in bestimmten Fallgestaltungen gefordert werden (vgl. den <partiellen> Abdruck der Begutachtungsleitlinien in Schubert/Huetten/Reimann/Graw, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 3. Aufl. 2018, S. 438).

Nach summarischer Prüfung ist davon auszugehen, dass sich die Begutachtungsstelle zu einer (positiven) Begutachtung des Antragstellers ohne hinreichenden sachlichen Grund schon vor Durchführung der Begutachtung nicht in der Lage sah, weil sie unabhängig vom Einzelfall einen sechsmonatigen Abstinenzzeitraum forderte. Dies habe ihm, so der vom Antragsgegner nicht in Abrede gestellte Vortrag des Antragstellers vom 03. und 12.08.2020 sowie vom 07.10.2020, die Begutachtungsstelle mitgeteilt. Weder aus diesem Vortrag noch aus Ausführungen des Antragsgegners oder anderweitig ergeben sich Anhaltspunkte für die Annahme, dass die Begutachtungsstelle die Erstellung eines (positiven) Gutachtens aus in der Person des Antragstellers liegenden Gründen des Einzelfalles von einem vorherigen Abstinenzzeitraum abhängig gemacht hat.

Dies geht nicht zu Lasten des Antragstellers, weil es nicht in seine Risikosphäre fällt.

Zwar ist die Feststellung des VG in dem angefochtenen Beschluss, dass ein entsprechender Hinweis im privatrechtlichen (Innen-)Verhältnis des Antragstellers mit der Begutachtungsstelle erfolgt sei, zutreffend. Der Senat teilt allerdings nicht die Auffassung des VG, dass hiervon das öffentlich-rechtliche Rechtsverhältnis zwischen dem Antragsteller und dem Antragsgegner unberührt bleibe. Denn insoweit kann nicht außer Acht gelassen werden, dass die Begutachtungsanordnung der Fahrerlaubnisbehörde, die Reaktion des Betroffenen und die abschließende Entscheidung der Behörde in einem engen Zusammenhang stehen. So teilt die Fahrerlaubnisbehörde der untersuchenden Stelle mit, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind und übersendet ihr die vollständigen Unterlagen, soweit sie unter Beachtung der gesetzlichen Verwertungsverbote verwendet werden dürfen (§ 11 Abs. 6 Satz 4 FeV). Mit der Entscheidung des Betroffenen, ein gefordertes Fahreignungsgutachten nicht vorzulegen, ist grundsätzlich die Entscheidung für eine Entziehung der Fahrerlaubnis „vorgezeichnet“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.2016 - 3 C 20.15 -, juris, Rn. 37).

Wenn eine Begutachtungsstelle in Fällen gelegentlichen Cannabiskonsums generell und einzelfallunabhängig einen Abstinenzzeitraum zur Voraussetzung eines positiven Gutachtens macht, kann dies grundsätzlich nicht zulasten des Betroffenen gehen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 09.11.2020 - 16 B 1697/19 -, juris, Rn. 13; s. auch VG Saarland, Beschluss vom 21.01.2014 - 6 L 2052/13 -, juris, Rn. 15 bis 24; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 11 FeV Rn. 51).

In einem solchen Fall gebietet es der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz als Gebot der Erforderlichkeit und Angemessenheit jeglichen staatlichen Eingriffs in (Grund-) Rechte, dass die Fahrerlaubnisbehörde einem derartigen (substantiierten) Vortrag, jedenfalls soweit er bis zum Abschluss des Anhörungsverfahrens (§ 28 Abs. 1 VwVfG NRW) erfolgt, im Rahmen ihrer Pflicht zur Sachverhaltsaufklärung nachgeht und ggf. der Begutachtungsstelle einen Hinweis erteilt, um auf eine der geltenden Rechtslage, insbesondere der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, und dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechende Begutachtung bzw. Beantwortung der von ihr mitgeteilten, zu klärenden Fragen hinzuwirken. Dann ist zudem nötigenfalls dem Betroffenen eine Fristverlängerung zu gewähren bzw. eine neue Frist zur Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens zu setzen (vgl. auch OVG NRW, Beschluss vom 09.11.2020 16 B 1697/19 -, juris, Rn. 14).

Dass die Fahrerlaubnisbehörden hierzu nicht in der Lage wären, ist vor dem Hintergrund der ihnen bekann-

ten einschlägigen höchstrichterlichen Rechtsprechung und der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung nebst Kommentierung (vgl. nochmals BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 - 3 C 14.17 - juris, Rn. 42; Schubert/ Huetten/Reimann/ Graw, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 3. Aufl. 2018, S. 438) nicht ersichtlich (vgl. aber VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 16.4.2020 - 9 L 54/20 -, juris, Rn. 47).

Der Auffassung, wenn die Begutachtungsstelle meine, ohne Cannabisabstinenznachweis sei kein (positives) Gutachten möglich, sei es Sache des Betroffenen, das Gutachten gleichwohl erstatten zu lassen und es bei negativem Ergebnis zur gerichtlichen Überprüfung zu stellen (vgl. VG Düsseldorf, Beschluss vom 8.10.2019 - 6 L 2406/19 -, juris, Rn. 23; VG Gelsenkirchen, Urteil vom 23.6.2020 - 9 K 4695/19 -, juris, Rn. 76 f., und Beschluss vom 16.4.2020 - 9 L 54/20 - juris, Rn. 48 f.), vermag der Senat angesichts der mit einer Gutachtenerstellung bzw. mit einer – bei Nichtvorlage des Gutachtens regelmäßig erfolgenden – Entziehung der Fahrerlaubnis verbundenen Folgen für die allgemeine Handlungsfreiheit und ggf. Berufsfreiheit der Betroffenen in dieser Allgemeinheit nicht zu folgen. Dieses dürfte zwar im Falle einer entsprechenden einzelfallbezogenen (Vor-)Einschätzung durch die Begutachtungsstelle der Fall sein, nicht aber, wenn diese bei gelegentlicher Cannabiseinnahme für die Erstellung eines (positiven) Gutachtens generell Abstinenz fordert.

Soweit für eine behördliche Fristverlängerung teilweise eine Glaubhaftmachung des Fahrerlaubnisinhabers gefordert wird, dass die Möglichkeit der Erstattung eines (positiven) Gutachtens ohne Abstinenzzeitraum von sämtlichen durch die Fahrerlaubnisbehörde genannten Begutachtungsstellen verweigert worden ist (vgl. VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 16.04.2020 9 L 54/20 -, juris, Rn. 49 f., und Urteil vom 23.06.2020 9 K 4695/19 -, juris, Rn. 74), erscheint dies schon angesichts des für eine Befassung aller Begutachtungsstellen erforderlichen Zeitraums, der gemäß § 11 Abs. 6 Satz 4 FeV jeweils die Aktenübersendung an die ausgewählte Begutachtungsstelle (und nachfolgend Rückübersendung an die Behörde) umfasst, nicht sachgerecht bzw. verhältnismäßig.

Demgegenüber ist es grundsätzlich nicht Aufgabe der Fahrerlaubnisbehörde, bereits in diesem frühen Stadium des Begutachtungsverfahrens, in dem ein medizinisch-psychologisches Gutachten (noch) nicht vorliegt, zu entscheiden, ob die Begutachtungsstelle einen Abstinenzzeitraum im Einzelfall zu Recht auf hinreichender tatsächlicher Grundlage fordert bzw. gefordert hat.

Zur Vermeidung von Missverständnissen weist der Senat darauf hin, dass der Betroffene das Risiko einer Entziehung seiner Fahrerlaubnis trägt, wenn er auch nach einer weiteren Aufklärung des Sachverhalts durch die Fahrerlaubnisbehörde und ggf. einem entsprechenden Hinweis an die Begutachtungsstelle auf die Beauftragung eines rechtmäßig angeordneten medizinisch-psychologischen Gutachtens verzichtet, z. B. weil er meint, die Begutachtungsstelle(n) setze bzw. setzten zu Unrecht in seinem Fall weiterhin einen Abstinenzzeitraum voraus. In einem derartigen Fall darf die Fahrerlaubnisbehörde bei Vorliegen einer formell und materiell rechtmäßigen Begutachtungsanordnung gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV dessen Fahrerlaubnis entziehen, ohne dass zuvor die Fahreignung anhand eines Gutachtens durch die Behörde bzw. nachfolgend durch die VGe geprüft werden kann.

Besondere Umstände, die es nach alledem trotzdem gebieten, dem öffentlichen Interesse an einer sofortigen Vollziehung der angefochtenen Entziehungsverfügung den Vorrang vor dem privaten Interesse des Antragstellers, hiervon vorläufig verschont zu bleiben, einzuräumen, sind nicht ersichtlich. Dies gilt insbesondere angesichts der gesetzlichen Wertung in § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG – und daran anschließend in § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV –, wonach die Fahrerlaubnis erst zu entziehen ist, wenn die Fahrungeeignetheit feststeht. Aus diesen Regelungen folgt gleichzeitig, dass dem Betroffenen die Fahrerlaubnis zu belassen ist, solange – wie vorliegend – bestehende Eignungszweifel noch nicht abschließend geklärt sind, ohne dass er dies zu vertreten hat.

Erweist sich die mit Bescheid des Antragsgegners vom 11.11.2020 erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers daher als voraussichtlich rechtswidrig, gilt dies auch für die darin ausgesprochene Aufforderung zur Abgabe seines Führerscheins beim Straßenverkehrsamt. Insoweit war ebenfalls die aufschiebende Wirkung der Klage wiederherzustellen. Die Anordnung der vorläufigen Rückgabe des Führerscheins beruht auf § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO.

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

33. 1. Behörden und Verwaltungsgerichte dürfen die in einer rechtskräftigen strafgerichtlichen Entscheidung getroffenen Feststellungen regelmäßig im Fahrerlaubnis-Entziehungsverfahren zu Grunde legen, ohne diese selbst auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Dieser Grundsatz gilt auch für rechtskräftige Verurteilungen im Strafbefehlsverfahren.

2. Ein Parkplatz, der zu einem Einkaufscenter gehört, ist unabhängig von einer etwaigen wegerechtlichen Widmung generell dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuordnen. Dies gilt auch im Falle der Nutzung des Parkplatzes außerhalb der Öffnungszeiten der angrenzenden Geschäfte, soweit kein Anhaltspunkt dafür ersichtlich ist, dass der Verfügungsberechtigte zu dieser Zeit keinen Verkehr mit unübersehbaren Nutzern duldet und dies nach außen erkennbar bekundet hat.

3. Die Bindungswirkung der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG entfällt, 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. Dies gilt auch, wenn das Strafgericht ein nach § 267 Abs. 4 Satz 1 Halbs. 2 StPO in den Gründen abgekürztes Urteil erlässt.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 15. März 2021 – 11 CS 20.2867 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen A1, A (jeweils Schlüsselzahlen 79.03 und 79.04), AM, B, C1 (Schlüsselzahl 171), BE (Schlüsselzahl 79.06), C1E und L (Schlüsselzahl 174).

Am 1. Dezember 2018 kontrollierte eine Streife der Polizeidirektion Zwickau den Antragsteller gegen 1:15 Uhr nachts auf dem Parkplatz eines Einkaufscenters in Crimmitschau. Nach den polizeilichen Feststellungen fuhr der Antragsteller mit seinem Pkw etwa drei Meter rückwärts aus einer Parkbucht heraus und bremste ab, als er den Streifenwagen bemerkte. Die um 2:00 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,63 ‰.

Durch Strafbefehl vom 27. Februar 2019 wurde gegen den Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe verhängt und die Fahrerlaubnis unter Festsetzung einer Sperrfrist von neun Monaten entzogen. Auf seinen Einspruch hin, den der Antragsteller in der mündlichen Hauptverhandlung auf die Führerscheinmaßnahme als Strafnebenfolge beschränkte, verurteilte das Amtsgericht Zwickau den Antragsteller mit rechtskräftigem Urteil vom 22. Juli 2019 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe und verhängte gegen ihn ein Fahrverbot für die Dauer von sechs Monaten.

Mit Schreiben vom 13. Januar 2020 forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV auf, bis zum 20. März 2020 ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen. Zu klären sei, ob zu erwarten sei, dass der Antragsteller das Führen von Kraftfahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher trennen könne.

Nachdem in der bis zum 29. Mai 2020 verlängerten Frist kein Gutachten vorgelegt wurde, entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller mit Bescheid vom 18. August 2020 nach Anhörung die Fahrerlaubnis und forderte ihn unter Androhung eines Zwangsgelds auf, den Führerschein innerhalb einer Woche ab Zustellung des Bescheids abzugeben. Ferner ordnete es die sofortige Vollziehung dieser Verfügungen an. Aus der Nichtvorlage des Gutachtens sei auf die mangelnde Eignung zu schließen.

Am 21. September 2020 legte der Antragsteller Widerspruch ein, über den nach Aktenlage noch nicht entschieden wurde. Zugleich beantragte er beim Verwaltungsgericht Ansbach die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs mit der Begründung, der Vorfall habe sich nicht im öffentlichen Straßenverkehr ereignet und er habe den Pkw auch nicht bewegt.

Mit Beschluss vom 30. Oktober 2020 lehnte das Verwaltungsgericht den Antrag ab. Die Antragsgegnerin habe aus der Nichtvorlage des Gutachtens auf die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen dürfen, da die Gutachtensanordnung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV nicht zu beanstanden sei. Der Antragsteller habe am 1. Dezember 2018 eine Blutalkoholkonzentration von 1,63 ‰ erreicht und ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt. Der in Rede stehende allgemein zugängliche Parkplatz sei dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuordnen. Der Antragsteller habe sein Fahrzeug auch bewegt. Insoweit müsse er den durch die rechtskräftigen strafgerichtlichen Entscheidungen festgestellten Sachverhalt gegen sich gelten lassen, für dessen Unrichtigkeit keine Anhaltspunkte bestünden. Hinsichtlich der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entfalte das Strafurteil keine Bindungswirkung, denn darin werde nicht begründet, warum von einer Maßregel nach § 69 StGB Abstand genommen wurde. Da der in der Hauptsache erhobene Rechtsbehelf somit voraussichtlich keinen Erfolg haben werde, überwiege das öffentliche Interesse am Sofortvollzug das Interesse des Antragstellers an der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs.

Zur Begründung der hiergegen eingereichten Beschwerde, der die Antragsgegnerin entgegentritt, lässt der Antragsteller ausführen, er bestreite, das Fahrzeug, in dem er sich befunden habe, am 1. Dezember 2018 bewegt bzw. geführt zu haben. Das Amtsgericht Zwickau habe dazu keine Feststellungen getroffen. Seinen Einspruch gegen den Strafbefehl habe er auf die Rechtsfolgen beschränkt, nachdem das Amtsgericht in Aussicht gestellt habe, es in diesem Fall bei einem Fahrverbot zu belassen. Eignungsmängel i.S.d. § 69 StGB habe das Amtsgericht damit nicht gesehen. Zudem sei der inmitten stehende Parkplatz außerhalb der Öffnungszeiten der angrenzenden Geschäfte nicht dem öffentlichen Straßenverkehr zuzuordnen. Bei der Interessenabwägung sei auch zu berücksichtigen, dass der Antragsteller seinen Führerschein am 22. Juli 2019 zurückerhalten habe und danach über ein Jahr ohne Beanstandungen am Straßenverkehr teilgenommen habe. […]

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. Es kann dahinstehen, ob die Beschwerdebegründung sich hinreichend mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzt und insoweit den Anforderungen des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO genügt. Selbst wenn man von einer Erfüllung des Darlegungserfordernisses und damit einer zulässigen Beschwerde ausgeht, ist diese nicht begründet. Denn aus den im Beschwerdeverfahren vorgetragenen Gründen, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), ergibt sich nicht, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts zu ändern und die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederherzustellen wäre.

1. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (StVG, BGBl I S. 310), zuletzt

geändert durch Gesetz vom 3. Dezember 2020 (BGBl I S. 2667), und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 13. Dezember 2010 (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV, BGBl I S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. März 2019 (BGBl I S. 218), zum Teil in Kraft getreten zum 1. Januar 2021, hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV gilt dies insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 der FeV vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wer das Führen von Fahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher trennen kann (Alkoholmissbrauch).

Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Eignung begründen, so kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines Fahreignungsgutachtens anordnen (§ 2 Abs. 8 StVG, § 46 Abs. 3 i.V.m. §§ 11 bis 14 FeV). Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV ist zur Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzuordnen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde.

Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf diese bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV). Der Schluss aus der Nichtvorlage eines angeforderten Fahreignungsgutachtens auf die fehlende Fahreignung ist gerechtfertigt, wenn die Anordnung formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig war (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 17.11.2016 – 3 C 20.15 – BVerwGE 156, 293 = juris Rn. 19 m.w.N.). Bei feststehender Ungeeignetheit ist die Entziehung der Fahrerlaubnis zwingend, ohne dass der Fahrerlaubnisbehörde ein Ermessensspielraum zukäme. Dies gilt auch bei Nichtvorlage eines zu Recht geforderten Fahreignungsgutachtens.

2. Gemessen daran begegnet die von der Antragsgegnerin verfügte Entziehung der Fahrerlaubnis keinen Bedenken. Der Schluss aus der Nichtvorlage des angeforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens auf die Nichteignung ist nicht zu beanstanden, denn die auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV gestützte Begutachtungsanordnung war rechtmäßig.

a) Das Verwaltungsgericht hat zutreffend angenommen, dass der Antragsteller am 1. Dezember 2018 ein Fahrzeug „geführt“ hat im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV. Dieser Begriff deckt sich mit dem des § 316 StGB und § 24a StVG (Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 13 FeV Rn. 23d). Danach führt ein Fahrzeug, wer es selbst 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, B.v. 23.9.2014 – 4 StR 92/14 – BGHSt 59, 311 = juris Rn. 11; König in Hentschel/König/Dauer, a.a.O. § 316 StGB Rn. 3). Die Länge der gefahrenen Strecke ist insoweit unerheblich (vgl. BayVGH, B.v. 5.2.2021 – 11 ZB 20.2611 – juris Rn. 27).

Diese Voraussetzungen sind nach den strafgerichtlichen Feststellungen in dem Strafbefehl vom 27. Februar 2019, der aufgrund der Beschränkung des Einspruchs auf die Rechtsfolgen hinsichtlich des Schuldspruchs rechtskräftig geworden ist (vgl. Eckstein in Münchner Kommentar zur StPO, 1. Aufl. 2019, § 410 Rn. 24 f., 35) und insoweit nach § 410 Abs. 3 StPO einem rechtskräftigen Urteil gleichsteht (vgl. auch § 3 Abs. 4 Satz 2 StVG), und auch dem Ergebnis der polizeilichen Ermittlungen zu bejahen.

Behörden und Verwaltungsgerichte dürfen die in einer rechtskräftigen strafgerichtlichen Entscheidung getroffenen Feststellungen regelmäßig im Fahrerlaubnis-Entziehungsverfahren zu Grunde legen, ohne diese selbst auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Anderes gilt nur, soweit sich gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen ergeben, insbesondere Wiederaufnahmegründe nach § 359 StPO gegeben sind, oder die Behörden und Verwaltungsgerichte den Sachverhalt ausnahmsweise besser aufklären können als die Strafverfolgungsorgane (vgl. BVerwG, B.v. 28.9.1981 – 7 B 188.81 – Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 60 = juris Rn. 7; B.v. 13.2.2014 – 3 B 68.16 – juris Rn. 5; B.v. 16.7.2010 – 5 B 2.10 – juris Rn. 18; BayVGH, B.v. 11.2.2019 – 11 CS 18.1808 – juris Rn. 20; B.v. 22.7.2014 – 21 B 14.463 – juris Rn. 30; B.v. 16.9.2010 – 11 ZB 09.2002 – juris Rn. 12; NdsOVG, B.v. 2.12.2016 – 12 ME 142/16 – DAR 2017, 159 = juris Rn. 11 f.). Insoweit obliegt es dem Betroffenen, substantiierte, stimmige und nachprüfbare Umstände darzulegen, die die Richtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen ernsthaft in Zweifel ziehen (vgl. BVerwG, B.v. 13.2.2014 a.a.O.; BayVGH, B.v. 22.7.2014 a.a.O.; B.v. 11.2.2019 a.a.O.). Diese Grundsätze gelten auch für rechtskräftige Verurteilungen im Strafbefehlsverfahren (vgl. BVerwG, B.v. 16.7.2010 a.a.O.).

Ferner können sich Behörden und Verwaltungsgerichte im Fahrerlaubnis-Entziehungsverfahren auf dieselben Beweismittel stützen wie die Strafgerichte (BayVGH, B.v. 24.3.2014 – 11 CE 14.11 – Blutalkohol 51, 292 = juris Rn. 17). Insbesondere sind Mitteilungen der Polizei nach § 2 Abs. 12 StVG und sonstige polizeiliche Schilderungen grundsätzlich berücksichtigungsfähig, wenn sie Anhaltspunkte für Fahreignungszweifel des Betroffenen enthalten und nicht durch substantiierte Einwände erschüttert werden oder sonst der weiteren Klärung bedürfen (vgl. zu polizeilichen Mitteilungen nach § 2 Abs. 12 StVG BayVGH, B.v. 18.4.2012 – 11 ZB 12.296 – juris Rn. 4; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVG Rn. 86 und § 13 FeV Rn. 20; zur Verwertung amtlicher Schilderungen s. auch BayVGH, B.v. 13.1.2016 – 22 CS 15.2643 – GewArch 2016, 160 = juris Rn. 10).

Hier ergeben sich keine Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der Feststellungen in dem Strafbefehl sowie in der – inhaltlich damit übereinstimmenden – polizeilichen Darstellung, wonach der Antragsteller seinen Pkw bewegt hat. In dem Aktenvermerk der Polizeidirektion Zwickau vom 1. Dezember 2018 ist detailliert und anschaulich beschrieben, dass der Antragsteller vor der Kontrolle mit seinem Pkw etwa drei Meter aus einer Parkbucht zurücksetzte, bei Wahrnehmung des Streifenwagens abbremste, das Bremslicht noch gewisse Zeit aufleuchtete, der Motor weiterlief und die Beamten den Pkw schließlich wieder in die Parkbucht schoben. Vor dem Verwaltungsgericht und im Beschwerdeverfahren hat der Antragsteller diese Feststellungen allein unsubstantiiert bestreiten lassen. Doch auch die Einwände, die sich in dem Protokoll über die Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht Zwickau finden, sind weder von Substanz noch stimmig und nicht geeignet, Zweifel an der inhaltlichen Richtigkeit der Feststellungen des Strafgerichts sowie der polizeilichen Schilderung darzulegen.

b) Der Antragsteller hat den Pkw auch „im Straßenverkehr“ geführt im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV. Der verkehrs- und strafrechtliche Begriff des Straßenverkehrs bezieht sich auf Vorgänge im öffentlichen Verkehrsraum. Ein Verkehrsraum ist dann öffentlich, wenn er entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch benutzt wird. Umfasst werden nicht nur Verkehrsflächen, die wegerechtlich dem allgemeinen Straßenverkehr gewidmet sind, sondern auch solche, deren Benutzung durch eine nach allgemeinen Merkmalen bestimmte größere Personengruppe durch den Berechtigten ausdrücklich oder faktisch zugelassen wird. Dabei kommt den erkennbaren äußeren Gegebenheiten, die einen Rückschluss auf das Vorhandensein und den Umfang der Gestattung bzw. Duldung des allgemeinen Verkehrs durch den Verfügungsberechtigten zulassen, eine maßgebliche Bedeutung zu (vgl. OVG NW, B.v. 8.11.2011 – 16 A 1533/11 – Blutalkohol 49, 118 = juris Rn. 3; BGH, U.v. 4.3.2004 – 4 StR 377/03 – BGHSt 49, 128 = juris Rn. 7 f.; KG Berlin, B.v. 18.11.2008 – 3 Ws (B) 419/08 u.a. – juris Rn. 7; König in Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, § 13 FeV Rn. 23d und § 1 StVO Rn. 13 ff.).

Ausgehend davon, dass diese – teilweise – Einbeziehung von Privatflächen auf Schutzbedürfnissen beruht und die Anwendbarkeit der allgemeinen Verkehrsvorschriften immer, aber auch nur dann geboten erscheint, wenn Verkehrsflächen einem nicht näher bestimmten bzw. individuell nicht kontrollierbaren Personenkreis offenstehen (vgl. OLG Stuttgart, U.v. 27.4.1979 – 3 Ss (8) 184/79 – NJW 1980, 68/69 unter Verweis auf BGH, B.v. 9.3.1961 – 4 StR 6/61 – BGHSt 16, 7 = NJW 1961, 1124/1125), wird angenommen, dass eine Verkehrsfläche zeitweilig öffentlich und zu anderen Zeiten nichtöffentlich sein kann (vgl. OLG Stuttgart a.a.O.; OLG Hamm, U.v. 13.10.1966 – 2 Ss 68/77 – NJW 1967, 119; KG Berlin a.a.O.). Als nichtöffentlich eingeordnet worden sind demnach Verkehrsflächen in Zeiten totaler Betriebsruhe (vgl. OLG Hamm a.a.O. zu Verkehrsflächen einer Tankstelle) sowie genereller Betriebsruhe bei individueller Betreuung des verbleibenden Restverkehrs (vgl. OLG Stuttgart a.a.O. zu Verkehrsflächen eines Parkhauses mit Nachtwächter; kritisch dazu Müther in Freymann/Wellner, § 1 StVO Rn. 18). Voraussetzung für eine solche zeitweilige Zuordnung zum nichtöffentlichen Verkehrsraum ist jedoch, dass der Verfügungsberechtigte für jene Zeiträume keinen öffentlichen Verkehr duldet und dies für jedermann eindeutig erkennbar macht, etwa durch Sperrung der Zufahrt (vgl. OLG Hamm a.a.O.; OLG Stuttgart a.a.O.; OLG Düsseldorf, B.v. 23.9.1991 – 5 Ss 3437/91 – NZV 1992, 120; Pasker, NZV 1992, 120/121; Hentschel, JR 92, 300/302).

Nach diesen Maßstäben ist der in Rede stehende Parkplatz, der nach den übereinstimmenden Angaben der Polizei und des Antragstellers vor dem Amtsgericht zu einem Einkaufscenter gehört, unabhängig von einer etwaigen wegerechtlichen Widmung generell dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuordnen (vgl. auch BGH, U.v. 15.12.2015 – VI ZR 6/15 – DAR 2016, 197 = juris Rn. 1, 11 zu Parkplatz eines Baumarktes; U.v. 26.1.2016 – VI ZR 179/15 – DAR 2016, 260 = juris Rn. 2, 11 zu Kundeparkplatz eines Einkaufszentrums; Müther a.a.O.). Soweit der Antragsteller einwendet, der Vorfall habe sich außerhalb der Öffnungszeiten der angrenzenden Geschäfte ereignet, greift dies nicht durch. Es ist kein Anhaltspunkt dafür ersichtlich, dass der Verfügungsberechtigte außerhalb der Öffnungszeiten der angrenzenden Geschäfte keinen Verkehr mit unübersehbaren Nutzern duldet und dies nach außen erkennbar bekundet hat.

c) Soweit der Antragsteller meint, das Amtsgericht habe keine Eignungsmängel im Sinne des § 69 StGB gesehen, hat das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt, dass das Strafurteil des Amtsgerichts Zwickau der Gutachtensanordnung nicht entgegenstand.

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. Andere Erkenntnisquellen kommen aus Gründen der Rechtsklarheit nicht in Betracht. 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, U.v. 15.7.1988 – 7 C 46.87 – BVerwGE 80, 43 = juris Rn. 10 f.; B.v. 11.10.1989 – 7 B 150.89 – juris Rn. 2; BayVGH, B.v. 14.9.2020 – 11 CS 20.941 – DAR 2020, 707 = juris Rn. 17; Koehl, DAR 2020, 709). Diese Grundsätze gelten auch, wenn das Strafgericht – wie hier – ein nach § 267 Abs. 4 Satz 1 Halbs. 2 StPO in den Gründen abgekürztes Urteil erlässt (vgl. BayVGH, B.v. 8.1.2015 – 11 CS 14.2389 – SVR 215, 232 = juris Rn. 15; B.v. 17.7.2007 – 11 CS 07.535 – juris Rn. 16).

Demnach stand hier die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG der Anordnung, ein Gutachten beizubringen, nicht entgegen. Das Urteil des Amtsgerichts Zwickau vom 22. Juli 2019 enthält keine Ausführungen zur Fahreignung des Antragstellers und einer Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB, sondern verhält sich allein zur Frage eines Fahrverbots (§ 44 StGB). Ihm lässt sich damit bereits nicht entnehmen, ob das Strafgericht eine eigenständige Eignungsbeurteilung in dem von § 3 Abs. 4 StVG vorausgesetzten Sinn überhaupt vorgenommen hat. Aus der Tatsache, dass in dem Strafurteil die ursprünglich im Strafbefehl vorgesehene Entziehung der Fahrerlaubnis nicht angeordnet wurde, kann der Antragsteller somit nichts zu seinen Gunsten herleiten (vgl. dazu auch BayVGH, B.v. 7.8.2008 – 11 CS 08.1854 – BayVBl 2009, 111 = juris Rn. 39 f.; OVG NW, B.v. 21.7.2004 – 19 B 862/04 – DAR 2004, 721 = juris Rn. 11 ff.).

3. Davon ausgehend bleibt der Widerspruch des Antragstellers voraussichtlich ohne Erfolg und überwiegt somit das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehung der Fahrerlaubnis das Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs. Denn einem Kraftfahrer, dem die erforderliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen fehlt, kann die Fahrerlaubnis angesichts der damit verbundenen Gefahren für die Allgemeinheit ungeachtet des Gewichts seines persönlichen Interesses nicht bis zum Eintritt der Bestandskraft des Entziehungsbescheids belassen werden (stRspr, vgl. BayVGH, B.v. 10.10.2019 – 11 CS 19.1451 – juris Rn. 21; Hoppe in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 80 Rn. 46). Dabei spielt, auch wegen der bekanntermaßen geringen Kontrolldichte, keine Rolle, dass der Antragsteller von Juli 2019 bis zur Abgabe des Führerscheins Ende August 2020 unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hat. Maßgeblich ist allein, dass die Gefahren für die Allgemeinheit fortbestehen, solange dem Antragsteller die Fahreignung fehlt (vgl. BayVGH a.a.O.). Da somit das Erlassinteresse regelmäßig mit dem Vollzugsinteresse identisch ist, bestehen auch gegen die (formelle) Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung keine Bedenken (vgl. BayVGH, a.a.O.). […]

34. 1. Die Löschungsfrist für ein medizinisch-psychologisches Gutachten nach § 2 Abs. 9 StVG richtet sich grundsätzlich nach der Tilgungsfrist für die Entscheidung über die Fahrerlaubnis, für die es angefertigt wurde.

2. Das Gutachten stellt insofern eine neue Tatsache dar und darf auch noch verwertet werden, wenn die Taten und Entscheidungen, die zur Fahrerlaubnisentziehung geführt haben, bereits getilgt wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. April 2010 – 3 C 2.10 –).

Verwaltungsgericht Berlin,
Urteil vom 4. März 2021 – 4 K 125/20 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Neuerteilung der Fahrerlaubnis.

Er war Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen B, M und L, welche ihm im Mai 2005 entzogen wurde. Einen Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Juli 2009 lehnte die Fahrerlaubnisbehörde der Stadt Wiesbaden im November 2009 aufgrund eines ungünstigen medizinisch-psychologischen Gutachtens ab, welches künftige Verkehrszuwiderhandlungen und das künftige Führen eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss durch den Kläger für wahrscheinlich hielt. Einen weiteren Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis im September 2014 lehnte Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) mit Bescheid im Mai 2015 ab, weil der Kläger das angeforderte Gutachten nicht innerhalb der Frist vorgelegt hatte. Nach durchlaufenem Widerspruchsverfahren verfolgte dieser sein Begehren erfolglos mit

Klage vor dem Verwaltungsgericht und Beschwerde zum Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg weiter.

Am 1. August 2019 stellte der Kläger erneut einen Antrag auf Neuerteilung der Klassen B, A, A1 und L. Mit Schreiben vom 30. September 2019 wies das LABO ihn auf die bestehenden Bedenken an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hin. Es führte das noch aktenkundige vorsätzliche Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie das negative medizinisch-psychologischen Gutachten aus 2009 auf. Es forderte ihn zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens binnen sechs Monaten zu den Fragen auf, ob zu erwarten sei, dass er auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde, ob psycho-funktionale Beeinträchtigungen vorliegen würden und ob aufgrund der aktenkundigen Tatsachen zukünftig mit Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften zu rechnen sei. Der Kläger verweigerte die Begutachtung und bat um einen rechtsmittelfähigen Bescheid, sodass das LABO mit Bescheid vom 14. November 2019 den Antrag des Klägers auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis ablehnte. Dieser habe das angeforderte Gutachten nicht innerhalb der Frist vorgelegt. Daneben sei ihm schriftlich erklärt worden, dass das Gutachten aus dem Jahr 2009 noch verwertbar und deshalb die Gutachtenanforderung rechtmäßig sei.

Hiergegen legte der Kläger am 22. November 2019 Widerspruch ein. […] Das LABO wies den Widerspruch mit Widerspruchsbescheid vom 2. März 2020, zugestellt am 5. März 2020, zurück. […] Der Kläger verfolgt sein Begehren mit der am 3. April 2020 eingegangenen Klage weiter. […]

Aus den Gründen:

Die Klage, über die nach Übertragung auf ihn der Berichterstatter als Einzelrichter entscheidet (§ 6 Abs. 1 VwGO), hat keinen Erfolg.

1. Sie ist bezüglich des Antrags zu 1. als Verpflichtungsklage zulässig, aber unbegründet. Der angefochtene Verwaltungsakt ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten; er hat keinen Anspruch auf Erteilung der begehrten Erlaubnis, § 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO. […]

a) Ein Vorrang des Fahreignungs-Bewertungssystem, welcher die Anwendung der infrage stehenden Normen sperren würde, besteht nicht. Dies folgt für den hiesigen Fall bereits daraus, dass der Kläger bereits seit 2005 kein Fahrerlaubnisinhaber mehr ist und unklar ist, inwiefern hier das Verhältnis von Fahreignungs-Bewertungssystem zu Vorschriften zur Gutachtenanordnung eine Rolle spielen kann.

b) Die Gutachtenanordnung ist formell rechtmäßig. Da sie nicht selbständig anfechtbar ist, sondern nur im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens inzident auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden kann, ist es ein Gebot effektiven Rechtsschutzes, strenge Anforderungen an sie zu stellen. Sie muss deshalb im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein. Für den Betroffenen muss klar erkennbar sein, was der Anlass für die angeordnete Untersuchung ist und ob die in ihr verlautbarten Gründe die behördlichen Bedenken an der Kraftfahreignung zu rechtfertigen vermögen. Denn nur auf der Grundlage dieser Information kann er sachgerecht einschätzen, ob er sich trotz der mit einer Untersuchung verbundenen Beeinträchtigung seines Persönlichkeitsrechts und der Kostenbelastung der Begutachtung stellen oder die mit der Verweigerung der Begutachtung verbundenen Risiken eingehen möchte. Vor diesem Hintergrund muss die Gutachtenanordnung hinreichend bestimmt erkennen lassen, aufgrund welcher Umstände die Behörde Eignungszweifel hegt. Ferner muss eine von der Behörde für die Gutachtenanordnung angegebene Rechtsgrundlage zutreffen; ein nachträgliches Austauschen der Rechtsgrundlage ist grundsätzlich unzulässig (OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 26. Februar 2016 – OVG 1 M 39.14 –, S. 5 des amtlichen Entscheidungsabdrucks). Diesen Maßgaben wird die Gutachtenanordnung vom 30. September 2019 gerecht.

Der Beklagte stellt hinreichend genau dar, weshalb er Zweifel an der Fahreignung des Klägers hegt und auf welche Weise diese geklärt werden sollen. Er weist auf das vorsätzliche Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie das negative medizinisch-psychologische Gutachten aus dem Jahr 2009 hin und die daraus folgenden Annahmen. Anlass und Grund für die Eignungszweifel werden hierdurch deutlich benannt. Die Formulierung der im ärztlichen Gutachten zu beantwortenden Fragen begegnet ebenfalls keinen Bedenken. Es lässt sich zweifelsfrei entnehmen, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll. Gefragt wird zutreffend und nachvollziehbar danach, ob der Kläger zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde, ob psycho-funktionale Beeinträchtigungen vorlägen und ob bei ihm zukünftig mit Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften zu rechnen sei.

Auch die Vorgaben des § 11 Abs. 6 Satz 2 Hs. 2 FeV sind erfüllt. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Betroffenen mitzuteilen, dass er die an den Gutachter zu übersendenden Unterlagen einsehen kann. Ein solcher Hinweis findet sich in ausreichender Form auf Seite 3 der Gutachtenanordnung. Dort heißt es, dass der Kläger vor der Begutachtung die Möglichkeit habe, Einsicht in den Verwaltungsvorgang zu nehmen. Bei verständiger Würdigung ist damit hinreichend klargestellt, dass die zu übersendenden Unterlagen aus dem kompletten Verwaltungsvorgang bestehen. In der Gutachtenanordnung wird der Kläger weiterhin gemäß § 11 Abs. 8 Satz 2 FeV darauf hingewiesen, dass der Beklagte – sofern das Gutachten nicht fristgerecht beigebracht werde – davon ausgehe, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet sei. Schließlich ist die angegebene Rechtsgrundlage für die Aufforderung, ein ärztliches Gutachten beizubringen, korrekt angegeben. Zutreffend wird § 2 Abs. 8 StVG in Verbindung mit § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e), § 11 Abs. 3 Nr. 5, Abs. 6 und § 20 Abs. 1 FeV zitiert.

c) Die Gutachtenanordnung ist auch materiell rechtmäßig.

aa) Anlass der Anordnung des Gutachtens sind wesentlich die Ausführungen im medizinisch-psychologischen Gutachten aus dem Jahr 2009. Das Gutachten ist hier (noch) verwertbar. Nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Buchst. b) i.V.m. § 28 Abs. 3 Nr. 5 StVG beträgt die Frist zur Tilgung bei einer Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis zehn Jahre. Nach § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG beginnt diese Frist erst mit der Erteilung/Neuerteilung der Fahrerlaubnis, spätestens jedoch fünf Jahre nach der Rechtskraft des Versagungsbescheid zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Die Tilgungsfrist für den Versagungsbescheid vom 5. November 2009 begann mithin erst im November 2014 zu laufen. Die Zehn-Jahres-Frist ist damit zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung – dem 4. März 2021 – unzweifelhaft noch nicht abgelaufen. Nach § 2 Abs. 9 Satz 2 StVG sind Gutachten, die nur zur Feststellung oder Überprüfung der Eignung oder Befähigung verwendet werden dürfen, spätestens nach zehn Jahren zu vernichten, es sei denn, mit ihnen im Zusammenhang stehende Eintragungen im Fahreignungsregister oder im Zentralen Fahrerlaubnisregister sind nach den Bestimmungen für diese Register zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt zu tilgen oder zu löschen. Nach Satz 3 der Vorschrift ist in diesem Fall für die Vernichtung oder Löschung der frühere oder spätere Zeitpunkt maßgeblich. Das Gutachten aus dem Jahr 2009 steht im Zusammenhang mit der Eintragung der Versagung der Erteilung der Fahrerlaubnis mit Bescheid vom 5. November 2009 im Fahreignungsregister. Die Löschungsfrist bestimmt sich mithin nach der Tilgungsfrist des Versagungsbescheids aus dem Jahr 2009.

Der damit erzielte Gleichlauf zwischen Tilgungsfrist für die Ablehnung der Erteilung der Fahrerlaubnis und Verwertbarkeitsdauer des Gutachtens ist sachgerecht. Der Einwand des Klägers, dass mit der Verwertbarkeit des Gutachtens auch Verkehrsverstöße sowie Tatsachen mittelbar verwertbar bleiben, die als solche bereits getilgt worden sind, schlägt nicht durch. Nach § 29 Abs. 7 Abs. 1 StVG dürfen die Tat und die Entscheidung der betroffenen Person für die Zwecke des § 28 Abs. 2 StVG zwar nicht mehr vorgehalten und nicht zu ihrem Nachteil verwertet werden, wenn die Eintragung im Fahreignungsregister gelöscht ist. Das Bundesverwaltungsgericht führt insofern aber aus, dass das Ergebnis eines Gutachtens eine neue Tatsache schafft, die selbständige Bedeutung hat (BVerwG, Urteil vom 28. April 2010 – 3 C 2.10 –, juris Rn. 19). Das Gutachten mag insofern zwar auf den mittlerweile getilgten Taten beruhen und diese berücksichtigen, bleibt aber zumindest hinsichtlich des Ergebnisses eine neue Tatsache, die selbständige Bedeutung hat. Dies gilt bereits deswegen, weil das Gutachten eigenständige Bewertungen und Beurteilungen trifft, die zwar auf die vergangenen Taten und Entscheidungen Bezug nehmen, aber auch – etwa hinsichtlich des Umgangs des Betroffenen mit den fraglichen Taten – über diese hinausgehen. Bei der Frage nach der Geeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr, bei der es ein hohes Schutzbedürfnis der Gesellschaft gibt, stellen diese mithin eigenständige Erkenntnisse dar. Die Erwähnung einzelner – inzwischen – unverwertbar gewordener Taten erfassen mithin ein vorliegendes Gutachten nicht insgesamt, wenn es nicht ausschließlich auf ihnen beruht. Die Richtigkeit dieser Auslegung zeigt sich u.a. auch an folgender Überlegung: Wäre der Kläger der Gutachtenanforderung 2019 gefolgt und hätte diese rein hypothetisch eine negative Prognose ergeben, hätte das LABO die Fahrerlaubniserteilung versagt. Bei einer – wiederum rein hypothetischen – Neubeantragung ein Jahr nach dem Gutachten und anschließender Verweigerung der Befolgung der Gutachtenanordnung durch den Kläger muss aus Gründen der Verkehrssicherheit außer Frage stehen, dass das Gutachten aus dem Jahr 2019 für diese Frage verwertbar hätte bleiben müssen – damit wären aber selbst in dieses Gutachten mittelbar die nach § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG getilgten Taten und Entscheidungen eingeflossen. Ist dies der Fall, liegt es nahe, die Verwertbarkeit des Gutachtens an die direkt auf die Gutachtenerstellung folgende Entscheidung zu knüpfen – so wie es § 2 Abs. 9 Satz 2, 3 StVG tut.

bb) Das Gutachten selbst aus dem Jahr 2009 lässt für das Gericht keine formelle oder materielle Mängel erkennen. Soweit der Kläger die Befähigung der Gutachterin rügt, sind die Anforderungen an die Qualifikation der Gutachter in der Anlage 14 zur Fahrerlaubnisverordnung abschließend geregelt. Es ist weder hinreichend substantiiert vorgetragen noch erkennbar, dass diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall nicht eingehalten worden sind. Dem pauschalen Vorwurf des Klägers, die Gutachterin habe die „Inhalte des verkehrspsychologischen Gesprächs willkürlich manipuliert und gravierend abweichend zu den Aussagen des Klägers wiedergegeben“ ist damit nicht weiter nachzugehen.

cc) Die jetzige Gutachtenanforderung basierend auf dem Ergebnis des Gutachtens 2009 ist auch materiell zulässig. Sie beruht auf § 2 Abs. 8 StVG i.V.m. §§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b) sowie 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FeV.

§ 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. e) FeV greift hinsichtlich eines aufzuklärenden Alkoholmissbrauchs ein und rechtfertigt damit die Frage nach dem zukünftigen Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss. Alkoholmissbrauch liegt nach Punkt 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann. Die Auffangvorschrift des Buchstabens e) greift ein, wenn ein Alkoholmissbrauch in der Vergangenheit feststand und aufgeklärt werden soll, ob dieser fortbesteht. Der Aufklärungsbedarf folgt aus dem Ergebnis des Gutachtens aus dem Jahr 2009, welches ausführt, dass es zu erwarten sei, dass beim Kläger das Führen eines Kraftfahrzeugs zukünftig in unkontrollierter Weise

mit Alkoholtrinkanlässen zusammentrifft (S. 14 des Gutachtens vom 28. September 2009). Es habe keine signifikante Veränderung im Umgang mit Alkohol stattgefunden. Der nach dem Gutachten bestehende Alkoholmissbrauch werde vom Kläger nicht einmal ansatzweise reflektiert (vgl. Seite 13 f. des Gutachtens). Diese Feststellungen im verwertbaren Gutachten, die nicht auf vorher begangene Taten als solche Bezug nehmen, rechtfertigen die Fragestellung nach der Erwartung über das zukünftige Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss. Daneben spricht für die Zulässigkeit der Frage auch, dass der Kläger hier 2014/2015 einer auf § 13 Nr. 2 FeV gestützten Gutachtenanforderung nicht nachgekommen ist und der Beklagte die Regelung des § 11 Abs. 8 FeV angewandt hat. Wenn die Ablehnung einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Nichtvorlage eines nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. a) bis e) FeV vorzulegenden Gutachtens erfolgt, wirkt die § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV innewohnende Vermutung der Nichteignung – die die Ablehnung trägt – letztlich dahin, dass die in der Gutachtenanforderung zum Ausdruck kommenden Eignungszweifel als berechtigt zugrunde gelegt werden (vgl. in diese Richtung BVerwG, Urteil vom 21. März 2013 – BVerwG 3 C 6.12 –, juris, Rn. 22; s. auch VG Augsburg, Urteil vom 18. Juli 2016 – Au 7 K 15.1883 –, juris Rn. 32). Dieser Annahme folgend war noch 2014/2015 ein Alkoholmissbrauch beim Kläger infolge der Nichtvorlage eines Gutachtens anzunehmen.

Keinen Zweifel hat das Gericht an der Anlassbezogenheit der Frage nach sich aus dem – aufzuklärenden – Alkoholmissbrauch ergebenden psycho-funktionalen Beeinträchtigungen. Die Fragestellung ergibt sich unmittelbar aus den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – BAST – (Stand 31. Dezember 2019, S. 74) und erscheint auch angesichts der vom Kläger geltend gemachten hierdurch erhöhten Kosten der Begutachtung nicht unverhältnismäßig.

Die Straftat des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis vom 28. Oktober 2005 begründet auch einen Begutachtungsbedarf nach § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 FeV und rechtfertigt mithin Frage 3 nach der Wahrscheinlichkeit von zukünftigen Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften. Danach kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung von Eignungszweifeln angeordnet werden bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht. Auch die Umstände der Straftrat sind dabei zu berücksichtigen (vgl. MüKoStVR/Hahn/Kalus, 1. Aufl. 2016, FeV § 11 Rn. 63, 55). Soweit der Beklagte auf aktenkundige Tatsachen verweist, ist dies zusätzlich das Gutachten aus dem Jahr 2009. Ob das einmalige nach § 21 Abs. 1 StVG strafbare vorsätzliche Fahren ohne Fahrerlaubnis für sich genommen eine erhebliche Straftat im Sinne des § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 FeV darstellt (offen gelassen durch OVG Lüneburg, Urteil vom 8. Juli 2014 – OVG 12 LC 224/13 -, juris, Rn. 50), kann hier offenbleiben, weil jedenfalls der Verstoß gepaart mit den Ausführungen im Gutachten zur Zulässigkeit der Frage führt. Nach dem Gutachten gebe es keine Anhaltspunkte dafür, dass der Kläger sich mit den Ursachen seiner Verhaltensauffälligkeiten selbstkritisch auseinandergesetzt habe. Bei dieser ausgesprochen unkritischen Grundeinstellung dem eigenen Fehlverhalten gegenüber bestehe nur eine geringe Wahrscheinlichkeit für eine künftige Verhaltensänderung. Es fehle an einer Impulskontrolle sowie Selbstkontrollbereitschaft […]. Eine derart negative Prognose hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit, sich zukünftig an Verkehrsregeln zu halten, gepaart mit einer verwertbaren Straftat aus dem inmitten stehenden Bereich führt bei Berücksichtigung des Maßstabs der Sicherheit des Straßenverkehrs zur Zulässigkeit der Frage 3. Der Umstand, dass der Kläger seit über zehn Jahren nicht gegen Bestimmungen verstoßen hat, kann diese Erwägungen nicht entkräften.

Die Gutachtenanordnung ist nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e) FeV im Falle von Eignungszweifeln beizubringen. Hinsichtlich der Gutachtenanordnung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FeV ist sie ermessensfehlerfrei erfolgt. Nach dieser Vorschrift kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens fordern. Der Umfang der erforderlichen Ermessenserwägungen ist dabei abhängig von den konkreten Umständen des Einzelfalls und den Anforderungen, die sich aus der jeweiligen Ermächtigungsgrundlage des § 11 Abs. 2 bis 4 FeV ergeben. Sie fließen regelmäßig bereits in die Prüfung ein, ob konkrete und hinreichend gewichtige Eignungszweifel vorliegen. Ergibt die Würdigung der Behörde, dass die festgestellten Tatsachen nach Art und Gewicht aussagekräftige Anzeichen für aufklärungsbedürftige Eignungszweifel sind, wird ohne das Vorliegen besonderer Umstände kaum Anlass dafür bestehen, dass die Behörde ihre diesbezüglichen Überlegungen nochmals im Rahmen einer ausdrücklich als solche bezeichneten Ermessensausübung wiederholt. Denn wenn durch konkrete Tatsachen begründete Zweifel an der körperlichen, geistigen oder charakterlichen Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers bestehen, hat die Behörde im Interesse der Verkehrssicherheit im Regelfall weitere Ermittlungen anzustellen. Je gewichtiger die Eignungsbedenken sind, desto geringer wird das Entschließungsermessen der Behörde; bei Vorliegen von erheblichen Eignungszweifeln dürfte es regelmäßig auf Null reduziert sein (VG Aachen, Beschluss vom 2. Mai 2018 – 3 L 334/18 –, juris, Rn. 36). Unter Berücksichtigung dieser Kriterien hat der Beklagte ermessensfehlerfrei die Vorlage eines ärztlichen Gutachtens angeordnet. Der Zeitablauf bezüglich der Straftat vom 28. Oktober 2005 sowie des Gutachtens vom 28. September 2009 stellt als solches keinen Grund dar, der im Rahmen der Ermessensausübung eine andere Entscheidung angezeigt hätte. Grundsätzlich sinkt zwar die Aussagekraft einzelner Umstände, je mehr Zeit vergeht. Es liegt auf der Hand, dass es für die Frage von Eignungszweifeln und – in den Fällen des § 11 FeV, der die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens in das Ermessen der Be-

hörde stellt – ebenso für die anschließende Ermessensausübung einen Unterschied macht, ob eine fahreignungsrelevante Zuwiderhandlung erst kurze Zeit oder aber bereits mehrere Jahre zurückliegt, selbst wenn sie nach den maßgeblichen Tilgungsvorschriften noch verwertbar ist (BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 – 3 C 20/15 –, juris Rn. 36). Hier ist indes die dezidiert negative Prognose des Gutachtens zu berücksichtigen, die den Umstand des Zeitablaufs überwiegt. Gibt es nach der fachlichen Bewertung keine Anhaltspunkte dafür, dass eine selbstkritische Auseinandersetzung mit den relevanten Ursachen für Verhaltensauffälligkeiten stattgefunden hat und liegt eine ausgesprochen unkritische Grundeinstellung dem eigenen Fehlverhalten gegenüber vor, indizieren diese Punkte ohne sonstige Gesichtspunkte, die für eine gewandelte Einstellung sprechen würden, die Ermessensausübung.

Schließlich hat der Kläger auf eine rechtsmittelfähige Bescheidung vor Fristablauf bestanden, sodass das fehlende Abwarten der Frist vor Bescheiderlass unschädlich ist. […]

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

E-Mail: 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

E-Mail: 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 als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

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
e-mail: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler† / Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
e-mail: 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 keywords 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal Blutalkohol can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

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.
Bestellungen nur über den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
Telefon (040) 44 07 16, Fax (040) 410 76 16, E-Mail: Abo-BA@bads.de
Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Herausgebers.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Subscriptions only from publishers
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (BADS), Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
telephone (+ 49 40) 44 07 16, fax (+ 49 40) 410 76 16 , e-mail: Abo-BA@bads.de
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.

Druck: MOD Offsetdruck GmbH, Gewerbestraße 3, 23942 Dassow

Vol. 58 No. 4 · Juli 2021 · Jahrgang 2021

Blutalkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., BADS
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung 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. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)
Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat
Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)
Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
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 (München)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)
Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)
Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnes (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)
Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

M. Minge, H.-G. Kollra, P. Brieler
Hangover auch nach geringeren Konsummengen? 193

J. Körkel, T. Wagner
Abstinenz oder kontrolliertes Trinken? Eine evidenzbasierte Betrachtung zur notwendigen Verhaltensänderung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern 211

Aus der Forschung
Studie des rechtsmedizinischen Instituts der Universität Basel (Schweiz): „THC-Grenzwerte im Straßenverkehr“ 229

Zur Information
EMCDDA: Europäischer Drogenbericht 2021 237
Österreich: Alkohol- und Drogenkontrollen im Jahr 2020 245
Schweiz: Verfahrensbeschleunigung beim Führerausweisentzug und Erleichterungen für Berufskraftfahrerinnen/-fahrer 246
Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 247
Fortbildungsseminar des Deutschen Verkehrsgerichtstages – Ankündigung – 249

Rechtsprechung
35. Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 29. April 2021
– Vermerk auf Führerscheindokument über Fahrerlaubnismaßnahme – 252
36. Bundesverfassungsgericht (Kammer), Beschluss vom 23. Juni 2021
– Rechtswegerschöpfung bei vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis – 255
37. Bundesgerichtshof, Urteil vom 29. April 2021
– Notwendige Erörterung der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 I, II Nr. 2 StGB – 256
38. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 24. März 2021
– Wirkung der Regelvermutung des § 69 II StGB nicht für Teilnehmer an Katalogtat – 257
39. Bundesgerichtshof, Urteil vom 4. Februar 2021
– Erfordernis der Ursächlichkeit zwischen alkoholbedingter Fahrunsicherheit und konkreter Gefahr i.S.d. § 315c I Nr. 1 a StGB – 258
40. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 10. Mai 2021
– Kein Absehen vom Fahrverbot wegen Vollstreckung eines verfahrensfremden Fahrverbotes – 260
41. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 7. Januar 2021
– Anforderungen an freisprechendes Urteil bei standardisierter Atemalkoholmessung – 263
42. Oberlandesgericht Zweibrücken, Urteil vom 14. Juni 2021
– Rechtsmittelbeschränkung auf Fahrerlaubnisentziehung/Fahrverbot in Berufungsinstanz, Ausnahme von Regelvermutung des § 69 II StGB – 265

43. Oberlandesgericht Dresden, Beschluss vom 16. April 2021
– Aufrechterhaltung eines erstinstanzlich verhängten Fahrverbotes trotz erheblichen Zeitablaufs zwischen Tat und Berufungsverhandlung – 268
44. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 23. April 2021
– Erforderliche Feststellung bei Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG – 270
45. Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 22. Dezember 2020
– Anwendbarkeit von Jugendstrafrecht bei Verkehrsstraftat eines Heranwachsenden – 271
46. Amtsgericht Bad Segeberg, Urteil vom 10. August 2020 und Landgericht Kiel, Urteil vom 21.Oktober 2020
– (Nicht)Entziehung der Fahrerlaubnis im Falle einer fahrlässigen Tötung – 273
47. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 17. März 2021
– MPU nach einmaliger Trunkenheitsfahrt mit BAK unter 1,6 Promille – 276
48. Saarländisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 3. Mai 2021
– Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge, Bemessungsfrist zur Beibringung eines MPU-Gutachtens – 284
49. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 9. März 2021
– Erhebliche Straftat i.S.d. § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 6 FeV – 289

Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe[1)]
Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V., Hamburg[2)]
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg[3)]

Michael Minge[1)], Hans-Günter Kollra[2)], Paul Brieler[2, 3)]

Hangover auch nach geringeren Konsummengen?

Aktuelle Befunde aus Alkoholselbsterfahrungsversuchen (ASV)

Hangover after the consumption of smaller quantities of alcohol?

Findings from alcohol consumption experiments

1. Einleitung

Als alkoholinduzierter Hangover werden die meist als „Kater" bekannten Beschwerden am Folgetag nach dem Konsum alkoholischer Getränke bezeichnet. Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass Hangover-Beschwerden erst nach dem Konsum „größerer" Alkoholmengen auftreten. Bereits länger zurückliegende Studien definieren als „größere" Menge, dass mindestens 1,2 Gramm reiner Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht innerhalb einer Stunde konsumiert worden sein muss, um bei mehr als jeder zweiten Person Hangover-Beschwerden auszulösen. Haas und Kollegen (2006) gehen in diesem Zusammenhang sogar von 1,5 Gramm pro Kilogramm Körpergewicht aus. Die Alcohol Hangover Research Group (AHRG) erwähnt in dem 2010 erschienenen „Consensus statement on best practice in alcohol hangover research" eine nötige Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 ‰ bei Konsumende für die Entstehung von Kater-Symptomen am Folgetag (Verster et al. 2010).

Bezüglich der Konsummenge als Einflussfaktor für das Erleben von Hangover-Beschwerden am Folgetag ist in jüngster Zeit allerdings ein Umdenken festzustellen. So vermuten Verster et al. (2020), dass Hangover-Phänomene auch bereits nach dem Konsum von Alkoholmengen unterhalb der oben genannten Werte erheblich wahrscheinlicher und häufiger zu beobachten sind als bislang angenommen.

Offensichtlich wird die Entstehung eines Hangover durch eine Vielzahl weiterer Faktoren beeinflusst (vgl. Minge et al. 2018). Eine nicht unerhebliche Rolle spielt in diesem Zusammenhang beispielsweise die Art der konsumierten alkoholischen Getränke. Insbesondere kohlensäurehaltige Getränke (z. B. Sekt), Heißgetränke (z.B. Grog) und Getränke mit einem hohen Anteil an Begleitstoffen (z. B. Bourbon und Whisky) haben ein größeres Potenzial, Hangover zu verursachen (Chapman 1970).

Ein weiterer Faktor ist Alkoholgewöhnung bzw. Alkoholvorerfahrung. Hier gehen mehrere Studien davon aus, dass alkoholgewohnte Personen Hangover-Symptome seltener erleben als moderat Trinkende (Pristach et al. 1983, Wiese et al. 2000).

Außerdem gibt es Belege neueren Datums, die darauf hinweisen, dass die Selbsteinschätzung des Trunkenheitsgrades, also der persönliche Eindruck sich zum Ende der Konsumsituation angetrunken bzw. betrunken zu fühlen, das Hangover-Erleben am Folgetag beeinflusst (Verster et al. 2020). Den Autoren zufolge sei dieser Einfluss sogar bedeutsamer für die Auslösung von Hangover-Beschwerden als die objektiv gemessene Menge an konsumiertem Alkohol zum Ende der Konsumsituation (Verster et al. 2020).

Nicht zuletzt werden auch Alters- und Geschlechtereffekte thematisiert. Während hinsichtlich des Alters allerdings keine übereinstimmende Evidenz vorliegt, sind es bezüglich des Geschlechts wiederholt Frauen, die öfter von zudem stärkeren und länger andauernden Hangover-Beschwerden berichten (Penning et al. 2010). Mögliche Erklärungsansätze reichen von erhöhter Körperachtsamkeit (Penning et al. 2010) über biophysiologische Unterschiede (Richardson 2019, Schmidt 1997) bis zur Beobachtung, dass Frauen bei gleicher Alkoholmenge prinzipiell höhere BAK-Werte erzielen (Haas et al. 2006). Vor dem Hintergrund, dass sich Hangover-Forschung über lange Zeit vor allem mit männlichen Probanden ereignet hat, muss der Geschlechtereffekt als ursächlich nicht abschließend geklärt bezeichnet werden.

Im Rahmen der in den Jahren 2017–2020 durchgeführten Alkoholselbsterfahrungsversuche (ASV) wurden stets auch Hangover-Symptome am nächsten Tag erfasst.Die in diesem Zusammenhang erhobenen Daten wurden nun summativ ausgewertet, um insbesondere folgenden Fragen zu beantworten:

1. Gibt es begründete Hinweise, die darauf schließen lassen, dass Hangover-Symptome nur dann erwartet werden können, wenn eine größere Menge Alkohol (BAK≥1,1 ‰) am Vorabend konsumiert worden ist?
2. Kann ein Geschlechtereffekt beobachtet werden, dahingehend, dass Frauen trotz vergleichbar großer Mengen konsumierten Alkohols stärkere Hangover-Beschwerden berichten?
3. Gibt es einen Einfluss der Alkoholvorerfahrung auf die Hangover-Symptomatik, dahingehend, dass Menschen mit geringer Vorerfahrung von stärkeren Hangover-Beschwerden berichten?
4. Gibt es einen Zusammenhang mit der selbsteingeschätzten Alkoholbelastung und der Ausprägung von Hangover-Symptomen?
5. Welchen Stellenwert hat die subjektive Schlafgüte auf die Schwere von Hangover-Symptomen?

2. Methode

Die Daten, die zur Beantwortung dieser Fragen herangezogen werden, stammen aus Alkoholselbsterfahrungsversuchen (ASV), die der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) im Rahmen seiner satzungsgemäßen Ziele in seinen Landessektionen zwischen 2017 und 2020 mit ausgewählten Teilnehmergruppen durchgeführt hat (s. a. Brieler et al. 2019). Zu den Teilnehmenden zählen u. a. Richter*innen, Staatsanwält*innen, Rechtsanwält*innen, Rechtsreferendar*innen, Mitarbeitende von Fahrerlaubnisbehörden, Bundeswehr-Offizier*innen und Polizeibeamt*innen.

Im Rahmen der ASV wird relevantes Wissen zum Thema „Alkohol und Verkehrssicherheit“ zielgruppenspezifisch aufbereitet. Zudem erhalten die Teilnehmenden im Rahmen einer Alkoholkonsumsituation die Möglichkeit, eine selbst festgelegte Blutalkoholkonzentration (BAK) zu erreichen und somit die Auswirkungen des Alkohols auf die eigene Person wahrzunehmen. Über die tatsächlich erreichte BAK, die über Blutproben oder Atemalkoholmessungen bestimmt wird, werden die Teilnehmenden im Anschluss informiert. Zielkonzentrationen über 1,1 ‰ werden nur ausnahmsweise zugelassen und sind stets an eine spezielle medizinische Überwachung geknüpft.

2.1 Stichprobe

An den ASV in den Jahren 2017 bis 2020 nahmen insgesamt 574 Personen teil. Von 375 Personen liegen Daten zur Ziel-BAK, zur Soziodemografie, zur objektiv erreichten Blutalkoholkonzentration (BAK) bzw. Atemalkoholkonzentration (AAK) sowie zu erlebten Hangover-Symptomen am Folgetag vor.

Von den insgesamt 375 Personen gaben 256 (ca. 70 %) im Nachgang jedoch an, im Anschluss an die Alkoholmessung des ASV noch weiteren Alkohol konsumiert zu haben. Da dieser „Nachtrunk“ nicht kontrolliert werden konnte, die Auslösung von Hangover-Beschwerden hierdurch allerdings offensichtlich beeinflusst wird, bilden lediglich die verbliebenen 119 Personen den Gegenstand der folgenden Auswertung. Es handelt sich hierbei um 61 Frauen und 58 Männer. Die Altersverteilung liegt zwischen 21 und 78 Jahren mit einem Mittelwert von 35,1 Jahren. Das Körpergewicht der Teilnehmenden liegt zwischen 51 und 112 kg bei einem Mittelwert von 72,1 kg.

2.1.1 Ziel-BAK

Zu Beginn der ASV entscheiden Teilnehmende unbeeinflusst, welche BAK sie in dem Versuch erreichen möchten. Anschließend wird näherungsweise ermittelt und den Personen zurückgemeldet, welche Menge an frei gewählten zur Verfügung gestellten alkoholischen Getränken in welchem Zeitraum zu konsumieren sei, um diesen Wert zu erreichen.

Die Ziel-BAK der 119 hier ausgewerteten Teilnehmenden fasst Tabelle 1 zusammen. Die meisten Personen wählten eine Ziel-BAK von 0,5 ‰, wobei ein größerer Anteil männlicher Teilnehmer zu der höheren Ziel-BAK von 1,1 ‰ tendierte.

Ziel-BAK in ‰	Häufigkeit der Nennung	davon männlich	davon weiblich
0,3	10 (8,4 %)	4 (6,9 %)	6 (9,8 %)
0,5	45 (37,8 %)	19 (32,8 %)	26 (42,6 %)
0,8	34 (28,6 %)	14 (24,1 %)	20 (32,8 %)
1,1	28 (23,5 %)	20 (34,5 %)	8 (13,1 %)
1,3	1 (0,8 %)	1 (1,7 %)	-
Keine Angabe	1 (0,8 %)	-	1 (1,6 %)
Summe:	**119 (100 %)**	**58 (100 %)**	**61 (100 %)**

Tab. 1: Verteilung der selbst gewählten Ziel-BAK in den Alkoholselbsterfahrungsversuchen.

2.2.2 Alkoholvorerfahrung

Zur Einschätzung der Alkoholvorerfahrung füllten Probanden zu Beginn der Datenerhebung den Audit-C-Fragebogen aus (AWMF 2016). Bei Erreichen eines Gesamtpunktwerts von 5 Punkten bei Männern und 4 Punkten bei Frauen wird nach der S3-Leitlinie von einem riskanten Konsum ausgegangen. Unter riskantem Konsum wird ein erhöhter täglicher bzw. wöchentlicher Konsum oder übermäßiges Gelegenheitstrinken verstanden, bei dem jedoch keine körperliche Abhängigkeit besteht. Im Gegensatz zu schädlichem Konsum sind bei riskantem Konsum noch keine gesundheitlichen Schäden aufgetreten.

Nach der Definition der S3-Leitlinie erfüllten in der Stichprobe 23 von 61 Frauen (37,7 %) und 26 von 57 Männern (45,6 %) die Kriterien für einen riskanten Alkoholkonsum (s. Tab. 2). Die Angabe einer (männlichen) Person ist fehlend.

Punkte	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
Frauen	1	13	7	17	13	8	2	-	-	-	-
Männer	-	1	10	10	10	10	9	4	2	1	-

Tab. 2: Verteilung der Audit-C-Gesamtpunkte bei Frauen und Männern (grau unterlegt sind die Zellen, die nach Definition der S3-Leitlinie auf einen mindestens riskanten Alkoholkonsum hindeuten).

2.3 Ablauf der Alkoholselbsterfahrungsversuche

Die Durchführung der ASV folgt einem standardisierten Ablauf: Nach einer Begrüßung und dem Ausfüllen des ersten Fragebogens (Fragebogen I: Vor dem Trinkversuch, dieser Fragebogen enthält auch die Audit-C-Fragen), werden die Teilnehmenden über die Thematik „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ informiert (Dauer ca. 60 Minuten). Dreißig Minuten nach Vortragsbeginn startet die Alkoholkonsumphase, in der die Teilnehmenden zwischen Bier, Weiß- und Rotwein wählen können. Getränke, Trinkmengen und Uhrzeit werden durch die Teilnehmenden im Fragebogen II (Trinkversuchsprotokoll) protokolliert. Nach Ende der Trinkzeit (Dauer im Schnitt: 1,5 Stunden) dürfen die Teilnehmenden kleinere Snacks zu sich nehmen (d. h. belegte Brötchen). Im Anschluss an eine 30-minütige Karenzzeit, in welcher der dritte Fragebogen (Fragebogen III: Nach dem Trinkversuch) ausgefüllt wird, erfolgt eine abschließende Atemalkoholmessung (Dräger-Alcotestgerät) und/oder Blutentnahme zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK). Abschließend erhalten alle Teilnehmenden einen letzten Fragebogen (Fragebogen IV: Am Tag danach) mit der Bitte, diesen am nächsten Morgen auszufüllen und zurückzusenden. Mit diesem Fragebogen werden das Vorliegen und die Intensität erlebter Hangover-Symptome sowie die Schlaflänge und die Schlafgüte auf einer Skala von 1 bis 10 erhoben (s. Abb. 1).

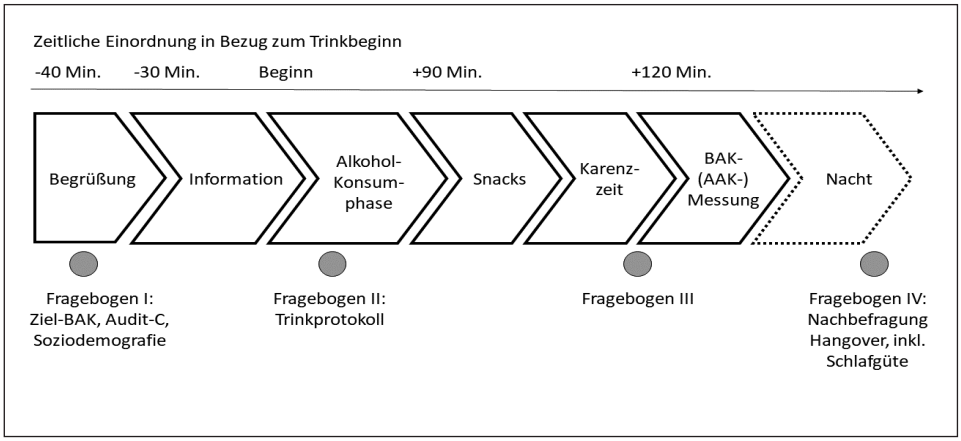

Abb. 1: Zeitlicher Verlauf und eingesetzte Messinstrumente im Vorgehen der Alkoholselbsterfahrungsversuche (ASV).

2.4 Fragebogen zur Messung von Hangover-Symptomen

Der bislang etablierte Ansatz zur Erfassung des Schweregrads eines Hangovers ist die subjektive Einschätzung von Beschwerden anhand von standardisierten Selbstberichten, d. h. Fragebögen mit Rating-Skalen. Es existieren verschiedene Skalen mit teils unterschiedlichen Items. Ein aktuell etabliertes Verfahren ist die von Penning und Kollegen entwickelte Alcohol Hangover Severity Scale (AHSS nach Penning et al. 2013). Diese Skala umfasst 12 Items, die als Resultat eines faktorenanalytischen Konstruktionsprozesses aus einem ursprünglichen Itempool von 47 Items hervorgingen (Penning et al. 2013). Die AHSS beinhaltet Items, die sich auf folgende Dimensionen zurückführen lassen: Kognitive Einschränkungen, gestörter Flüssigkeitshaushalt, Gleichgewichtsstörungen und gastrointestinale sowie kardiovaskuläre-pulmonale Beschwerden. Im Rahmen der hier berichteten ASV wurden die 12 Items aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt. Außerdem erfolgte eine Ergänzung der Skala um die Abfrage nach Kopfschmerzen, da diese ein häufig genanntes Hangover-Symptom darstellen.

Entsprechend der Vorgaben nach Penning et al. (2013) wurden Probanden gebeten, jedes Hangover-Symptom auf einer Skala von 0 (=keine Beschwerden) bis 10 (=sehr starke Beschwerden) einzuschätzen. Die insgesamt 13 Items der in den hier berichteten ASV verwendeten Hangover-Skala sind in Tabelle 3 aufgeführt.

Da entgegen des englischsprachigen Originalfragebogens eine Übersetzung stattgefunden hat und der Itempool um das Item „Kopfschmerzen“ ergänzt wurde, kam zur Prüfung der faktoriellen Validität im Vorfeld eine Hauptkomponentenanalyse (PCA) zum Einsatz. Es wurden die im Rahmen der ASV rückgemeldeten Daten von n=288 Personen mittels einer varianzmaximierenden Komponentenanalyse mit Rotation (VARIMAX) ausgewertet. In der Lösung ergeben sich drei Komponenten, die zur Erklärung der Varianz aller Items extrahiert worden sind (s. Tab. 3).

	Komponente		
Hangover-Symptom	**I**	**II**	**III**
Konzentrationsprobleme	.807		
Apathie	.745		
Schwerfälligkeit	.777		
Müdigkeit	.731		
Kopfschmerzen	.526		
Konfusion			
Übelkeit		.835	
Magenschmerzen		.734	
Schwindel		.730	
Zittern		.565	.543
Schwitzen			.808
Durst			.605
Herzklopfen			.588
Anteil erklärter Varianz der Komponenten	**43,1 %**	**10,3 %**	**8,1 %**

Tab. 3: Hangover-Symptome und Faktorenladungen (dargestellt sind Faktorladungen >.5).

Die Items, die aufgrund eines ähnlichen Antwortmusters in Komponente I zusammengefasst werden, fragen insbesondere kognitive Einschränkungen ab, wie Konzentrationsprobleme, Apathie und Schwerfälligkeit sowie Müdigkeit und Kopfschmerzen. In Komponente II zusammengefasst werden die vier Symptome Übelkeit, Magenschmerzen, Schwindel und Zittern. Komponente III erklärt vor allem Antwortvarianz in den Items Schwitzen, Durst und Herzklopfen. Im Vergleich zur originären AHSS finden sich die von Penning et al. (2013) als relevant betrachteten Dimensionen somit in der hier eingesetzten Fragebogen-Version wieder: „Kognitive Einschränkungen“ (Komponente I), „Gleichgewichtsstörungen und gastrointestinale Beschwerden“ (Komponente II) sowie „Gestörter Flüssigkeitshaushalt und kardiovaskuläre-pulmonale Beschwerden“ (Komponente III).

Die Komponente I korreliert zudem am höchsten mit dem Hangover-Gesamtwert und hier insbesondere die beiden Symptome „Konzentrationsprobleme“ (*rho*=.79; $p<.001$) und „Schwerfälligkeit“ (*rho*=.83; $p<.001$).

Der hier verwendete Hangover-Fragebogen mit 13 Items hat eine ausgezeichnete innere Konsistenz (*Cronbachs Alpha*=0,87).

Anhand des Außenkriteriums unterschiedlicher Trinkmengen konnte in Verbindung mit den Angaben im Hangover-Fragebogen zudem ein Maß für die externe Validität bestimmt werden. Hierzu wurde die Stichprobe entsprechend der Alkoholbelastung aller Teilnehmenden anhand eines a posteriori festgelegten Cut-Off-Wertes von 1,4 Gramm pro Kilogramm Körpergewicht in zwei gleichgroße Hälften geteilt. Zur Überprüfung von Unterschieden zeigte ein *t*-Test für unabhängige Stichproben, dass sich der Hangover-Gesamtwert zwischen den beiden Gruppen hoch signifikant unterscheidet ($p>.001$): Diejenigen, die überdurchschnittlich viel Alkohol konsumiert hatten, erreichten im Fragebogen am Folgetag einen bedeutsam höheren Hangover-Gesamtwert (*M*=3,25 gegenüber *M*=1,96 bei denjenigen mit geringerer Alkoholbelastung). Die Unterschiede sind bei den

Symptomen „Müdigkeit“ und „Magenschmerzen“ signifikant (p=.02), beim „Schwitzen“ sehr signifikant (p=.004) und bei allen übrigen Symptomen hoch signifikant (p<.001). Aus diesen Ergebnissen kann der Schluss gezogen werden, dass die Validität des Fragebogens hinreichend gestützt wird, um die damit erhobenen Daten zur Beantwortung der oben genannten Fragestellung heranzuziehen.

3. Datenaufbereitung

Die Bestimmung der Alkoholkonzentration erfolgte unmittelbar im Anschluss an den ASV in 86 Fällen durch Blutentnahme (BAK). Bei den übrigen 33 Personen wurde die über ein Dräger-Messgerät erfasste Atemalkoholkonzentration (AAK) als Messwert genutzt. Da Atemalkoholwerte die mittels Blutproben gemessenen Werte systematisch unterschätzen, wurden die AAK-Werte entsprechend korrigiert, um eine Vergleichbarkeit sicherzustellen. Als Korrekturfaktor wurde zu dem AAK-Wert ein Differenzwert von 0,075 ‰ addiert. Dieser Wert entspricht dem Mittelwert von Beobachtungen, in denen beide Werte, sowohl die AAK als auch die BAK, vorlagen.

4. Ergebnisse

4.1 Konsumierte Alkoholmengen, Trinkzeit und BAK-Werte

Pro Person wurde in den ASV zwischen 15 und 182,8 Gramm Alkohol konsumiert. Der Mittelwert lag bei 74,2 Gramm (Männer: 80,6 Gramm; Frauen: 68,3 Gramm). Die Trinkzeit betrug im Schnitt 1,5 Stunden (Spannweite: 0,5 bis 4,0 Stunden). Die Alkoholkonzentration lag zwischen 0,0 und 2,74 ‰, der Mittelwert betrug 0,94 ‰ (Frauen: 0,98 ‰; Männer: 0,9 ‰). Die Alkoholbelastung pro Stunde Trinkzeit lag zwischen 0,2 und 1,76 Gramm pro Kilogramm Körpergewicht pro Stunde (M=0,81). Zur Einschätzung dieses Wertes sei auf ein Urteil des BGH verwiesen, in dem Alkoholbelastungen bis maximal 0,8 g Alkohol/kg/h als „normales“ gesellschaftliches Trinken bezeichnet werden (Haffner et al., 2012, S. 51).

Tabelle 4 zeigt, dass ältere Teilnehmende im Schnitt weniger konsumierten als jüngere und im Schnitt weniger Hangover-Beschwerden berichteten.

Alter in Jahren	*n*	Alkoholmenge in Gramm (Mittelwert/ Spannweite)	Hangover-Gesamtwert (Mittelwert/ Spannweite)
20–30	75	83,8 (25,9 bis 182,8)	2,51 (0,0 bis 7,15)
31–50	15	61,4 (15,0 bis 101,4)	1,79 (0,08 bis 4,92)
51–80	25	52,9 (21,2 bis 96,0)	1,17 (0,0 bis 4,62)

Tab. 4: Alter, Alkoholmengen und Hangover-Gesamtwerte.

In den Tabellen 5 und 6 dargestellt sind die im ASV erzielten BAK-Werte in Relation zu den jeweils eingangs genannten Ziel-BAK-Werten. Auffällig ist, dass die angestrebte Ziel-BAK sowohl bei Frauen (Tab. 5) als auch bei Männern (Tab. 6) im Mittel durchweg überschritten wurde, Probanden also in den ASV eine größere Menge alkoholischer Getränke konsumierten als sie im Vorfeld zu konsumieren beabsichtigten.

	Ziel-BAK bei weiblichen Teilnehmenden			
	0,3 ‰	**0,5 ‰**	**0,8 ‰**	**1,1 ‰**
Häufigkeit	6	24	20	7
Erreichte BAK, Mittelwert in ‰	0,48	0,79	1,2	1,47
BAK Min in ‰	0,0	0,23	0,52	1,06
BAK Max in ‰	0,90	1,59	1,96	2,45

Tab. 5: Übersicht Ziel-BAK/ erreichte BAK bei Frauen.

	Ziel-BAK bei männlichen Teilnehmenden				
	0,3 ‰	**0,5 ‰**	**0,8 ‰**	**1,1 ‰**	**1,3 ‰**
Häufigkeit	4	19	14	18	1
Erreichte BAK, Mittelwert in ‰	0,48	0,51	0,81	1,47	1,17
BAK Min in ‰	0,19	0,11	0,38	0,59	-
BAK Max in ‰	0,81	1,06	1,58	2,74	-

Tab. 6: Übersicht Ziel-BAK/ erreichte BAK bei Männern.

4.2 Hangover-Symptome: Fragebogendaten

4.2.1 Hangover-Gesamtwerte

Mit der Hangover-Skala, die von 0 bis 10 reicht und auf der sich der Gesamtwert als (ungewichtetes) Mittel aus allen 13 Einzelangaben berechnet, erzielten Teilnehmende entsprechend Tabelle 7 einen Wert zwischen 0 und 7,15 (M=2,12; s=1,69). Ein t-test zur Prüfung von Unterschieden in den Hangover-Werten zwischen Männern und Frauen ergab keinen signifikanten t-Wert. Lediglich beim Vergleich einzelner Symptome zeigten sich signifikante Unterschiede in der Beantwortung durch Frauen und Männer (s. Tab. 12, Abschnitt 4.2.3).

	Gesamt	**Frauen**	**Männer**
	n=113	n=59	n=54
Hangover-Mittelwert	2,12	2,21	2,01
Standardabweichung	1,69	1,70	1,69
Spannweite	0 bis 7,15	0,8 bis 7,15	0 bis 5,46
BAK-Mittelwert in Gramm	74,15 g	68,3 g	80,6 g
BAK-Mittelwert in ‰	0,94 ‰	0,98 ‰	0,90 ‰

Tab. 7: Hangover-Gesamtwerte sowie Alkoholmengen und BAK.

Bezüglich der Alkoholvorerfahrung zeigt sich, dass Personen mit einem hohen Gesamtpunktwert im Audit-C-Fragebogen im Allgemeinen einen höheren Hangover-Gesamtwert erreichte als Personen mit geringer Vorerfahrung (*M*=2,67 gegenüber *M*=1,77; *t*=- 2,8 *p*<.01). Im Fall eines geringen Alkoholkonsums sind es allerdings interessanter Weise die Personen mit geringer Alkoholvorerfahrung, die einen höheren Hangover-Gesamtwert erreichte (s. Tab. 8).

Trinkmenge	**Hangover-Gesamtwerte**	
	Vorerfahrung gering (Audit-C-Gesamtpunktwert bei Männern <5, bei Frauen <4)	**Vorerfahrung groß (Audit-C-Gesamtpunktwert bei Männern >4, bei Frauen >3)**
Geringer Alkoholkonsum im ASV (<50 g)	1,28 (0 bis 3,62) *n*=22 (32,4 %)	0,97 (0,77 bis 1,38) n=3 (6,8 %)
Mittlerer Alkoholkonsum im ASV (50 bis 100 g)	1,77 (0 bis 7,15) *n*=38 (55,9 %)	2,64 (0 bis 5,15) *n*=21 (47,7 %)
Hoher Alkoholkonsum im ASV (>100 g)	2,75 (0 bis 6,69) *n*=7 (10,3 %)	3,14 (0 bis 7,08) *n*=17 (38,6 %)
Gesamt	1,77 (0 bis 7,15) *n*=67 (100 %)	2,67 (0,23 bis 5,85) *n*=41 (100 %)

Tab. 8: Hangover-Gesamtwerte (Mittelwerte und Spannweite) in Abhängigkeit von der Alkoholvorerfahrung (Audit-C-Fragebogen) sowie der konsumierten Alkoholmenge.

Auf die Frage, wie oft sie pro Jahr „Kater"-Symptome erleben, gaben Teilnehmende mit geringer Alkoholvorerfahrung eine bedeutsam geringere Anzahl an als Personen mit höherer Vorerfahrung (*M*=1,9 gegenüber *M*=6,9; *t*-Test: *t*=-4,3 *p*<.001). In den hier ausgewerteten ASV zeigt sich, dass die Hangover-Gesamtwerte von Personen mit geringer Alkoholvorerfahrung insbesondere bei geringen und mittleren Alkoholkonsummengen einer besonders hohen Streuung unterliegen. Die Spannweiten sind sogar oft größer als die Angaben der Personen mit höherer Alkoholvorerfahrung (s. Abb. 2). In Abbildung 2 ist außerdem zu sehen, dass sich die Streuungsbereiche vielfach überlappen und dass sich die Mittelwerte im BAK-Bereich von 0,5–1,5 Promille nur wenig unterscheiden. In diesem Bereich befindet sich der überwiegende Teil der Probanden (65,8 %). Bei einem zufälligen Vergleich zweier Personen mit unterschiedlicher Alkoholerfahrung kann es also durchaus sein, dass die Person mit geringer Vorerfahrung einen höheren Hangover-Gesamtwert berichtet als die Person mit mehr Alkoholerfahrung.

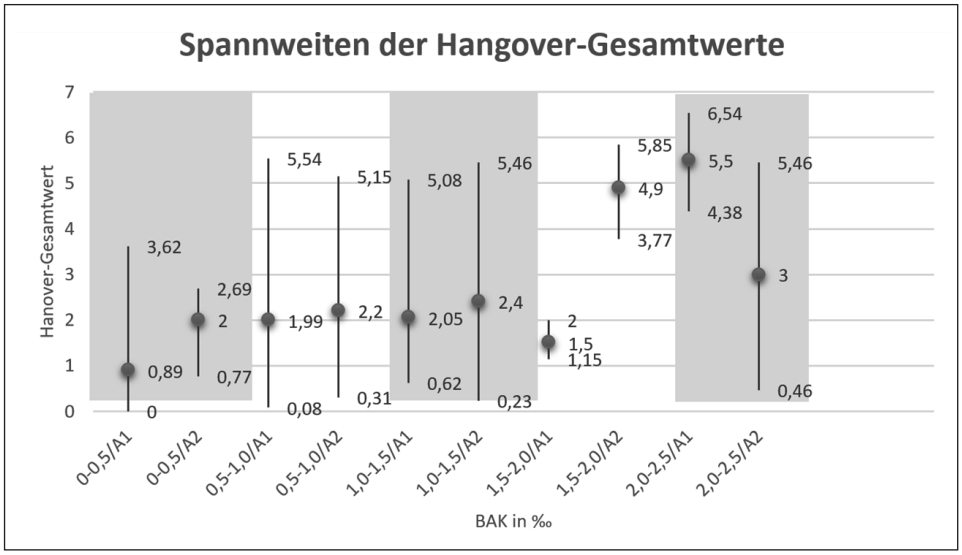

Abb. 2: Spannweiten der Hangover-Gesamtwerte bei verschiedenen BAK-Stufen und bei verschiedener Vorerfahrung (A1=weniger Alkoholvorerfahrung, A2=höhere Alkoholvorerfahrung).

Der Zusammenhang zwischen dem Hangover-Gesamtwert am Folgetag und der Selbsteinschätzung zum subjektiven Alkoholisierungsgrad bei Messung der Alkoholkonzentration („Wie alkoholisiert schätzen Sie sich selbst ein?“) ist für die Teilstichprobe von n=119 Teilnehmenden zwar statistisch bedeutsam, vom Betrag her allerdings vergleichbar gering (rho=.38; p<.001). Eine betragsmäßig höhere Korrelation liegt zwischen dem Hangover-Gesamtwert und der BAK vor (rho=.47 p<.001).

4.2.2 Schwerestufen des Hangovers

Um die Schwere des Hangovers zu klassifizieren, wurden Hangover-Gesamtwerte von unter 1,1 im Fragebogen als nicht hinreichend genug durch Alkohol verursacht betrachtet und daher nicht als Alkohol-Hangover gewertet (in Anlehnung an Penning et al. 2013). Entsprechend der AHSS wurden Werte zwischen 1,1 und unter 3 als „leicht“, zwischen 3 und unter 5 als „mittel“ und zwischen 5 und 10 als „stark“ klassifiziert. Gemäß dieser Einteilung erreichen in der hier vorliegenden Stichprobe 38 Teilnehmende (33,6 %) einen Hangover Gesamtwert von unter 1,1. Die übrigen 75 Teilnehmenden (66,4 %) erzielen einen Gesamtwert von mindestens 1,1 und berichten somit von Hangover-Beschwerden (darunter 38,1 % mit einer leicht, 20,4 % mit einer mittleren und 8,0 % mit einer stark ausgeprägten Symptomatik, s. Tab. 9).

	Hangover-Gesamtwert			
	<1,1	**1,1 bis <3**	**3 bis <5**	**≥5**
Schweregrad der Hangover-Symptome	kein Hangover	leicht	mittel	stark
n	38 (33,6 %)	43 (38,1 %)	23 (20,4 %)	9 (8,0 %)
Alter (Mittelwert)	44,8 Jahre	29,2 Jahre	32,0 Jahre	25,3 Jahre
Geschlechter-Verteilung	21 m, 17 w	18 m, 25 w	12 m, 11 w	3 m, 6 w
BAK (Mittelwert)	0,65 ‰	1,02 ‰	1,11 ‰	1,42 ‰
Alkoholmenge (Mittelwert)	61,1 g	77,2 g	79,7 g	106,5 g
Mittlere Alkoholbelastung (Alkoholmenge/ kg Körpergewicht)	0,82 g/kg	1,13 g/kg	1,07 g/kg	1,71 g/kg

Tab. 9: Häufigkeit der Besetzung von Hangover-Schwerestufen in der vorliegenden Stichprobe.

Betrachtet man die berichteten Hangover-Gesamtwerte in Abhängigkeit von der erzielten BAK, fällt auf, dass höhere Schweregrade (Hangover-Gesamtwert ≥3) mit größerer Wahrscheinlichkeit bei einer BAK ≥1,1 ‰ vorliegen (36,6 % gegenüber 20,9 % bei einer BAK von unter 1,1 ‰). Allerdings kann gleichfalls festgestellt werden, dass bei den hier ausgewerteten Alkoholselbsterfahrungsversuchen 59,7 % der Teilnehmenden mit einer BAK von <1,1 ‰ von mindestens leichten Hangover-Symptomen am Folgetag berichteten (siehe Tabelle 10).

Hangover-Gesamtwert	**BAK <1,1 ‰**	**BAK ≥1,1 ‰**
0 bis <1,1 = kein Hangover	27 (40,3 %)	9 (22,0 %)
1,1 bis <3 = leichter Hangover	26 (38,8 %)	17 (41,5 %)
3 bis <5 = mittlerer Hangover	11 (16,4 %)	10 (24,4 %)
≥5 = starker Hangover	3 (4,5 %)	5 (12,2 %)
Gesamt	67 (100 %)	41 (100 %)

Tab. 10: Hangover-Gesamtwert-Verteilung bei BAK-Werten unter und über 1,1 ‰.

4.2.3 Einzelne Hangover-Symptome

Bezüglich der wahrgenommenen Symptome wurden am häufigsten Müdigkeit und Durst angegeben (92,3 % bzw. 83,8 %), gefolgt von Konzentrationsproblemen, Schwerfälligkeit und Kopfschmerzen (61,7 bis 69,6 %). Für Durst und Müdigkeit ergaben sich Mittelwerte von jeweils 4,4. Konzentrationsprobleme, Schwerfälligkeit und Kopfschmerzen wiesen Mittelwerte zwischen 2,6 und 2,9 auf (s. Tab. 11).

Symptom	*n*	Relative Häufigkeit einer Angabe von mind. „1“ auf der Skala (in %) einer Angabe der Wert „1“ (%)	Mittelwert (s)
Müdigkeit	117	92,3	4,4 (2,6)
Apathie	115	42,6	1,4 (2,3)
Konzentrationsprobleme	115	62,6	2,6 (2,7)
Schwerfälligkeit	115	69,6	2,9 (2,9)
Konfusion	115	33,0	0,9 (1,8)
Durst	117	83,8	4,4 (3,1)
Schwitzen	114	41,2	1,6 (2,5)
Zittern	114	24,6	0,7 (1,6)
Magenschmerzen	115	41,7	1,4 (2,5)
Übelkeit	114	43,9	1,7 (2,9)
Schwindel	115	40,0	1,6 (2,7)
Herzklopfen	117	29,9	1,1 (2,2)
Kopfschmerzen	115	61,7	2,8 (3,1)
Hangover-Gesamtwert	**113**	**-**	**2,1 (1,7)**

Tab. 11: Relative Häufigkeit, Mittelwerte und Standardabweichungen der einzelnen Hangover-Symptome.

Hinsichtlich des Geschlechts zeigten sich in den hier vorgestellten ASV keine signifikanten Unterschiede im Hangover-Gesamtwert. Allerdings erreichte die Bewertung einzelner Symptome unterschiedliche Niveaus bei Frauen und Männern. Dies ist der Fall für die Symptome „Müdigkeit“, „Magenschmerzen“, „Übelkeit“ und „Kopfschmerzen“, bei denen Frauen im Schnitt höhere Werte erreichten (s. Tab. 12).

Symptom	Geschlecht	*N*	Mittelwert	*t-Wert*	*p-Wert*
Müdigkeit	m w	56 61	3,61 5,10	-3,2	.002
Magenschmerzen	m w	56 59	1,02 1,80	-1,7	.09
Übelkeit	m w	55 59	1,20 2,24	-2,0	.05
Kopfschmerzen	m w	56 59	2,11 3,44	-2,4	.02

Tab. 12: Signifikante Unterschiede zwischen Männern und Frauen bei einzelnen Hangover-Symptomen.

4.2.4 Einfluss der Schlafgüte

Da Alkoholkonsum oft zu einem gestörten Schlaf führt, der wiederum die Ausprägung von Hangover-Symptomen verstärken kann, ist zu erwarten, dass die konsumierte Alkoholmenge und die erreichte BAK den Hangover-Gesamtwert positiv und die subjektive Schlafgüte den Gesamtwert negativ beeinflusst. Diese Annahme wurde mittels multipler linearer Regressionsanalyse geprüft. Die Ergebnisse in Tabelle 13 zeigen, dass nur zwei der fünf Prädiktoren, nämlich die in den ASV erreichte BAK (*Beta*=0,32; *p*=.04) und die subjektive Schlafgüte (*Beta*=-0,25; *p*=.01), den Hangover-Gesamtwert beeinflussen: Je höher die erfasste BAK und je schlechter die subjektive Schlafgüte, desto höher die berichteten Hangover-Gesamtwerte am Folgetag.

	Standardisierte *Beta*-Koeffizienten	***t***	***p-Wert***
BAK	0,32	2,04	.04
Schlafgüte	- 0,25	- 2,5	.01
Schlaflänge	0,03		n.s.
Alkoholmenge	0,009		n.s.
Vorerfahrung	0,10		n.s.

Tab. 13: Koeffizienten der multiplen linearen Regressionsanalyse zur Vorhersage des Hangover-Gesamtwertes.

5. Diskussion

Um die einleitend formulierten Fragestellungen zu beantworten, liefern die von 2017 bis 2020 durchgeführten ASV mit den vorgestellten Messinstrumenten von der Erfassung der Alkoholkonzentration, über die konsumierte Trinkmenge und -zeit, die Soziodemografie, die Alkohol-Vorerfahrung, die Schlafgüte bis hin zur subjektiven Hangover-Symptomatik eine umfangreiche Datengrundlage. Zur Erfassung der Hangover-Symptomatik wurde die Alcohol Hangover Severity Scale (AHSS) von Penning und Mitarbeitern aus dem Englischen übersetzt und um das Item „Kopfschmerzen“ erweitert. Im Ergebnis wurde für den Einsatz in den ASV ein deutschsprachiges Instrument entwickelt, das insgesamt 13 Symptome erfragt und diese ungewichtet zu einem Gesamtmittel verrechnet. Es liegt eine dreidimensionale faktorielle Struktur vor, bestehend aus „Kognitive Einschränkungen“, „Gleichgewichtsstörungen und gastrointestinale Beschwerden“ sowie „Gestörter Flüssigkeitshaushalt und kardiovaskuläre-pulmonale Beschwerden“. Reliabilitätswerte sowie die externe Validität konnten als mindestens zufriedenstellend identifiziert werden. Die Hangover-Skala kann somit hinsichtlich ihrer Güte als hinreichend geeignet bezeichnet werden, um die folgenden Fragen mit Hilfe der Ergebnisse zu beantworten.

1. *Gibt es begründete Hinweise, die darauf schließen lassen, dass Hangover-Symptome nur dann erwartet werden können, wenn eine größere Menge Alkohol (BAK ≥1,1 ‰) am Vorabend konsumiert worden ist?*

Die Auswertung der Daten zeigt, dass rund 60 % der Teilnehmenden mit einer BAK von unter 1,1 ‰ von Hangover-Symptomen berichten, davon ein Großteil mit einer leicht (26 von 67) oder mittel (11 von 67) ausgeprägten Symptomatik. Drei von 67 Personen

(4,5 %) berichten sogar von einer stark ausgeprägten Hangover-Symptomatik. Eine höhere BAK (≥1,1 ‰) geht auch mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit für eine Hangover-Symptomatik einher. Hier berichten rund 80 Prozent aller Personen von mindestens leicht ausgeprägten Hangover-Symptomen am Folgetag. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse findet sich somit Evidenz, dass Hangover-Symptome auch bei geringeren Alkoholkonzentrationen unter 1,1 ‰ möglich sind, ja sogar bei deutlich mehr als die Hälfte aller Probanden zu erwarten sind. Die Daten stützen somit die Annahme von Verster er al. (2020), dass die Auslösung von Hangover-Symptomen nicht notwendiger Weise den Konsum größerer Mengen Alkohol voraussetzen.

2. *Kann ein Geschlechtereffekt beobachtet werden, dahingehend, dass Frauen trotz vergleichbar großer Mengen konsumierten Alkohols stärkere Hangover-Beschwerden berichten?*

Frauen haben mit durchschnittlich 68,3 Gramm Alkohol substanziell weniger Alkohol konsumiert als Männer (M=80,6 Gramm; siehe Tabelle 7). Dennoch führte der Alkoholkonsum bei Frauen zu einer höheren durchschnittlichen Alkoholkonzentration (M=0,98 ‰ gegenüber M=0,9 ‰). Bezogen auf den Hangover-Gesamtwert kann kein statistisch bedeutsamer Unterschied zwischen Frauen und Männern identifiziert werden. Allerdings zeigt sich hinsichtlich einzelner Symptome, dass diese durch Frauen signifikant höher (Müdigkeit, Magenschmerzen, Übelkeit, Kopfschmerzen) berichtet werden als durch Männer.

Haas et al. (2006) führen den Geschlechtereffekt auf unterschiedliche physiologischen Eigenschaften von Frauen und Männern zurück und auf die Beobachtung, dass Frauen bei der gleichen Alkoholmenge höhere BAK-Werte aufbauen als Männer. Werden lediglich die konsumierten Alkoholmengen mit den Hangover-Gesamtwerten korreliert, finden sich auch in den hier vorliegenden Daten für Frauen vergleichbar hohe Hangover-Werte bei bereits deutlich geringeren Mengen konsumierten Alkohols. Allerdings erklärt dies nicht, warum Frauen bestimmte Symptome, wie z.B. Kopf- und Magenschmerzen sowie Müdigkeit und Übelkeit, als signifikant stärker angaben. Aufgrund unserer eigenen Beobachtung im Rahmen der ASV könnte der Geschlechtereffekt u.a. durch eine erhöhte Körpersensibilität und einer größeren Bereitschaft, Hangover-Symptome anzugeben, erklärt werden, während Männer eher dazu tendieren, alkoholbedingt Beschwerden zu bagatellisieren, vor allem, wenn sie sich selbst als besonders „trinkfest“ wahrnehmen.

3. *Gibt es einen Einfluss der Alkoholvorerfahrung auf die Hangover-Symptomatik, dahingehend, dass Menschen mit geringer Vorerfahrung von stärkeren Hangover-Beschwerden berichten?*

Eine Diskussion und Beantwortung dieser Frage wird zunächst durch die Beobachtung überlagert, dass in den vorliegenden ASV Personen mit höherer Alkoholvorerfahrung in der Regel größere Mengen Alkohol konsumiert haben als Personen mit geringerer Alkoholvorerfahrung. Vor diesem Hintergrund eines größeren Konsums am Vorabend erscheint es nicht verwunderlich, dass alkoholerfahrene Teilnehmende Hangover-Gesamtwerte erzielen, die im Schnitt auch höher ausfallen. Damit werden Befunde gestützt, die bereits durch Maney und Kollegen berichtet worden sind (Maney et al. 2002). Bei einem genaueren Blick auf die deskriptive Verteilung zeigten sich in den hier vorliegenden Daten größere Streuungen in den Hangover-Gesamtwerten, insbesondere für Personen mit weniger

Alkoholerfahrung und bei geringen bzw. mittleren Konsummengen. Da sich die Mittelwerte bei der Mehrzahl der Teilnehmer nur wenig unterscheiden, spricht dies dafür, dass es unter den Alkoholunerfahrenen einen Anteil an Personen gibt, die von stärker ausgeprägten Hangover-Symptomen berichten. Bei einem zufälligen Vergleich zweier Personen mit unterschiedlicher Vorerfahrung kann also durchaus die Person mit der geringeren Vorerfahrung stärkere Beschwerden aufweisen als die erfahrenere Person. Ob das Erleben eines Hangover in diesen Fällen durch die geringe Alkoholvorerfahrung verursacht wird oder umgekehrt, eine wiederholte besonders achtsame Wahrnehmung von Konsequenzen zu nachfolgend geringeren Konsummengen und weniger Alkoholerfahrung führt, kann an dieser Stelle, ebenso wie die Frage nach individuellen Einflussfaktoren, nicht abschließend beurteilt werden.

4. Gibt es einen Zusammenhang mit der selbsteingeschätzten Alkoholbelastung und der Ausprägung von Hangover-Symptomen?

In der vorliegenden Auswertung der ASV korreliert die selbsteingeschätzte Alkoholbelastung zum Zeitpunkt der BAK-Messung signifikant mit den am Folgetag berichteten Hangover-Gesamtwerten. Allerdings ist die Höhe dieser Korrelation geringer als der Korrelationswert zwischen der objektiv erfassbaren BAK und dem Hangover-Gesamtwert. Damit kann die Vermutung von Verster et al. (2020) zu einem höheren Zusammenhang zwischen der Selbsteinschätzung und der Schwere des Hangovers als zwischen der BAK und dem Hangover nicht gestützt werden. Die Selbsteinschätzung ist in den hier vorliegenden Daten eine zwar relevante, allerdings nicht die bedeutendere Determinante.

5. Welchen Stellenwert hat die subjektive Schlafgüte auf die Schwere von Hangover-Symptomen?

Es kann festgehalten werden, dass der Hangover-Gesamtwert am Folgetag signifikant durch die am Vorabend erreichte Alkoholkonzentration und in leicht geringerem, jedoch signifikantem, Ausmaß durch die subjektive Schlafgüte beeinflusst wird. Damit stützen die vorliegenden Ergebnisse die Vermutung, dass die Schlafgüte bei der Ausbildung von Hangover-Symptomen eine nicht unerhebliche Rolle spielt.

6. Limitationen

Alkoholselbsterfahrungsversuche (ASV) schaffen auf den ersten Blick aus methodischer Sicht ein klar beschreibbares Untersuchungssetting, um Hangover-Phänomene in ihrer Entstehung und Intensität zu erforschen. Insbesondere erscheinen sie geeignet, um wichtige Einflussfaktoren, wie individuelle Charakteristika, Konsummengen, Getränkearten, Trink- und Abbauzeiten für eine Vergleichbarkeit von Studienergebnissen nachvollziehbar zu halten. In ihrer Planung und Durchführung sind sie hinsichtlich ethischer Bedenken jedoch nicht unkritisch und auch aus Sicht der Validität und Methodik mit bestimmten Herausforderungen versehen.

Nach den Empfehlungen des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) sind der Umsetzung von Studien mit der Gabe von Alkohol aus ethischer Sicht Grenzen gesetzt, insbesondere was die maximale Menge an Alkohol und die medizinische Begleitung betrifft. Probanden setzten sich in den hier vorliegenden ASV zu Beginn

eine eigene Ziel-BAK, die 1,1 ‰ nur im Ausnahmefall und mit spezieller medizinischer Begleitung überschritten werden durfte (1,3 ‰). Für diesen Wert wurde näherungsweise ermittelt und den Personen rückgemeldet, welche Menge an alkoholischen Getränken individuell konsumiert werden müsste, um diese BAK zu erreichen. Die Probanden waren zudem angehalten, ihren Konsum begleitend zu protokollieren, sodass in kritischen Situationen, wie einem erheblichen Überkonsum, medizinisch eingegriffen und der Versuch hätte gestoppt werden können. Die Teilnahme war für Probanden freiwillig, ihre individuelle Entscheidung weder mit Vor- noch Nachteilen verbunden und es wurde gewährleistet, dass jede Person jederzeit ohne Angabe von Gründen den Versuch hätte unterbrechen, insbesondere auch abbrechen, dürfen; dies ebenfalls ohne jedwede negative Konsequenz.

In der vorliegenden Auswertung haben wir uns auf die Teilnehmenden beschränkt, die nach Abschluss des ASV keinen weiteren Alkohol konsumiert haben, sodass nur objektiv erfasste Kenngrößen für die erreichte Alkoholkonzentration am Abend in die Analyse eingeflossen sind. Hierbei handelt es sich allerdings nur um circa 30 Prozent aller Probanden. Der größere Anteil hat nach eigenen Angaben im Anschluss an den ASV noch weiteren Alkohol konsumiert („Nachtrunk"), sodass zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr verlässlich ermittelt werden kann, von welcher Alkoholkonzentration zu welchem Zeitpunkt tatsächlich ausgegangen werden kann und ob bei Beantwortung des Hangover-Fragebogens am Folgetag ein Erreichen von 0,0 ‰ plausibel erscheint. Nachtrunk ist in zukünftigen ASV entweder auszuschließen oder durch Mitgabe von Geräten zur selbstständigen Erfassung der Atemalkoholkonzentration zu dokumentieren.

Hinsichtlich der Validität stellt sich oft die Frage, ob die im Rahmen eines ASV geschaffene Situation vergleichbar ist mit der „ungezwungenen" Trinksituation, die im realen Alltag aus eigenem Antrieb aufgesucht wird. Die Alternative einer retrospektiven Befragung realer Alltagssituationen liefert allerdings mit hoher Wahrscheinlichkeit ein deutlich verzerrtes Bild, sowohl hinsichtlich der konsumierten Trinkmengen und -zeiten sowie hinsichtlich der erlebten Hangover-Symptome am Folgetag. Vor dem Hintergrund dieser Abwägungsentscheidungen erachten wir Alkoholselbsterfahrungsversuche (ASV) zur Untersuchung von Hangover-Effekten als einen gangbaren und sinnvollen Weg, insbesondere um Ergebnisse zu erhalten, die in ihrem Entstehen nachvollziehbar sind sowie zur dringend erforderlichen und besseren Vergleichbarkeit von Untersuchungsbedingungen beitragen können.

7. Konklusion

Die hier vorliegende Auswertung der ASV liefert Hinweise darauf, dass nicht erst ab einem kritischen Schwellenwert von 1,1 ‰ davon ausgegangen werden kann, dass Hangover-Beschwerden am Folgetag überdurchschnittlich wahrscheinlich werden. Bereits unterhalb dieses Wertes sind es drei von fünf Teilnehmenden, die einen Hangover, meist in mildem Bereich, erleben. Der Anteil scheint also erheblich größer zu sein, als vielfach bisher vermutet, sodass die jüngst geäußerte Annahme Versters (2020) klar unterstützt werden kann. Keine Belege erkennbar werden bislang für die Vermutung, dass die subjektive Trunkenheits-Einschätzung bedeutender für die Auslösung von Hangover sei als die objektiv erfasste Alkoholkonzentration (Verster et al. 2020). Hier ist nach unseren Analysen der bedeutendste Prädiktor weiterhin die am Vorabend erfasste BAK.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Es werden die Ergebnisse aus Alkoholselbsterfahrungsversuchen (ASV) der Jahre 2017 bis 2020 vorgestellt, in denen die Daten von n=119 Teilnehmenden ausgewertet wurden. In einer vorgegebenen Konsumsituation nahmen die Probanden alkoholhaltige Getränke zu sich. Die Menge ihres Konsums legten sie vorab selbst fest. Zum Abschluss der ASV erreichte die Alkoholkonzentration bei den Teilnehmenden Werte zwischen 0,0 und 2,74 ‰. Am Folgetag des Konsums beantworteten die Teilnehmenden einen Fragebogen, der das Vorliegen von Hangover-Symptomen erfasst. Die Auswertung der Daten zeigt, dass Hangover-Symptome, wenn auch meistens in leichterer Form, auch von einem Großteil der Probanden (59,7 %) berichtet werden, die am Vorabend eine Alkoholkonzentration von unter 1,1 ‰ erreicht haben, obwohl diese Grenze in der Literatur oft als kritischer Schwellenwert für einen Hangover berichtet wird. Einflussfaktoren, wie Geschlecht und Alter sowie Alkoholvorerfahrung und Schlafgüte, auf die Ausbildung von Hangover wurden ebenfalls untersucht und werden berichtet.

S c h l ü s s e l w ö r t e r

Alkoholselbsterfahrungsversuche – Hangover – Alkoholkonzentration – Geschlechtereffekte – Hangover-Fragebogen

S u m m a r y

We report the results of a series of alcohol consumption experiments which were conducted between 2017 and 2020. A total of 119 participants consumed alcoholic beverages in a predefined experimental setting. In the end, values of blood alcohol concentration (BAC) between 0,0 and 2,74 ‰ were obtained. The following day, participants were asked to report the occurence and the intensity of hangover symptoms. It could be shown that 59,7 % of the participants with a BAC below 1,1 ‰ reported hangover symptoms. This finding supports the assumption that also smaller quantities of alcohol can be sufficient for the development of hangover symptoms. The contribution also reports results with respect to influencing factors, such as gender, age, alcohol consumption experience, and sleep quality.

K e y w o r d s

Alcohol consumption experiments – Hangover – Alcohol concentration – Gender effects – Hangover questionnaire

L i t e r a t u r

1. AWMF: Arbeitsgemeinschaft der Wissenschaftlichen Medizinischen Fachgesellschaften (2016) Screening, Diagnose und Behandlung alkoholbezogener Störungen. Letzter Abruf 17.03.2021 unter https://www.awmf.org/leitlinien/detail/ll/076-001.html
2. Brieler P, Kollra H-G, Püschel, K (2019) Alkoholselbsterfahrungsversuche im B.A.D.S. – Bericht 2018. Blutalkohol, 56: 304–314
3. Chapman LF (1970) Experimental induction of hangover. Quarterly Journal of Studies on Alcohol (Supplement), 31(S5): 67–68
4. Haas SL, Feick P, Singer, MV (2006) Katersymptome nach alkoholkonsum: Epidemiologie, Risikofaktoren und pathophysiologie. Sucht, 52(5): 317–326
5. Haffner H-T, Skopp G, Graw, M (2012) Begutachtung im Straßenverkehr (1. Auflage). Springer, Berlin – Heidelberg
6. Maney DW, Higham-Gardill DA, Mahoney BS (2002) The Alcohol-Related Psychosocial and Behavioral Risks of a Nationally Representative Sample of Adolescents. Journal of School Health, 72(4): 157–163
7. Minge M, Kollra H-G, Brieler P (2018) Sicherheitsrisiko "Hangover": Review aktueller Entwicklungen in der Forschung. Blutalkohol, 55: 1–23
8. Penning R, Munk L, Fliervoet L, Oudelaar A, van Nuland M, Olivier B, Verster JC (2010) Next Day Effects of Excessive Alcohol Consumption and their Relationship with the Alcohol Hangover. Alcoholism: Clinical & Experimental Research, 34(6): 54A
9. Penning R, McKinney A, Bus LD, Olivier B, Slot K, Verster JC (2013) Measurement of alcohol hangover severity: Development of the Alcohol Hangover Severity Scale (AHSS). Psychopharmacology, 225(4): 803–810

10. Pristach CA, Smith CM, Whitney RB (1983) Alcohol withdrawal syndromes — prediction from detailed medical and drinking histories. Drug and Alcohol Dependence, 11(2): 177–199
11. Richardson H (2019) Revealed: Why women suffer WORSE hangovers than men, according to a nutrionist – and there`s a reason why afternoon drinking makes you more tipsy too. Letzer Abruf: 17.03.2021 unter URL https://www.dailymail.co.uk/femail/article-7755861/Why-women-suffer-WORSE-hangovers-than-men-according-nutrionist.html
12. Schmidt LG (1997) Diagnostik von Alkoholmißbrauch und Alkoholabhängigkeit. In: Alkoholismus als psychische Störung. Springer, Berlin – Heidelberg, S. 61–74
13. Verster JC, Stephens R, Penning R, Rohsenow D, McGeary J, Levy D, et al. (2010) The Alcohol Hangover Research Group Consensus Statement on Best Practice in Alcohol Hangover Research. Current Drug Abuse Reviewse, 3(2): 116–126
14. Verster JC, Kruisselbrink LD, Slot KA, Anogeianaki A, Adams S, et al. (2020) Sensitivity to Experiencing Alcohol Hangovers: Reconsideration of the 0.11% Blood Alcohol Concentration (BAC) Threshold for Having a Hangover. Journal of Clinical Medicine, 9(1): 179
15. Wiese JG, Shlipak MG, Browner WS (2000) The Alcohol Hangover. Annals of Internal Medicine, 132(11): 897–902

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr.-Ing. Michael Minge
Fachgebiet Innovationspsychologie
Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe
Campusallee 12
32657 Lemgo
E-Mail: michael.minge@th-owl.de

Evangelische Hochschule Nürnberg/ Institut für innovative Suchtbehandlung und Suchtforschung[1])
DEKRA e.V. Dresden, Fachbereich amtl. anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung[2])

Joachim Körkel[1]), Thomas Wagner[2])

Abstinenz oder kontrolliertes Trinken? Eine evidenzbasierte Betrachtung zur notwendigen Verhaltensänderung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern

Abstinence or controlled drinking? An evidence-based view on the necessary behavioural changes in drunk drivers

1. Einleitung

Wer nach Trunkenheit im Verkehr und einer Alkoholisierung von mindestens 1,6 Promille nach Ablauf der Sperrfrist die Neuerteilung der Fahrerlaubnis anstrebt, muss der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 13 Abs. 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ein Medizinisch-Psychologisches Gutachten zur Frage der Wiederholungsgefahr vorlegen. Die Notwendigkeit einer Begutachtung wird im Fahreignungsrecht damit begründet, dass ab 1,6 Promille deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche „Giftfestigkeit" vorliegen und demnach ein Alkoholproblem, das die Gefahr einer weiteren Alkoholauffälligkeit in sich berge[1]). Zur Eindämmung eines erhöhten Gefährdungspotenzials für die Verkehrsgemeinschaft fordert daher das Fahreignungsrecht sowohl eine Verhaltensänderung im Umgang mit Alkohol als auch eine Änderung der Einstellung zum Bereich „Trinken und Fahren" (vgl. Anlage 4a zu § 11 Abs. 5, Punkt 1f der FeV i.V. mit Nr. 8.1 und 8.2 der Anlage 4 zur FeV).

Mit dieser Forderung nach einer Verhaltensänderung ist jedoch noch nichts über deren Richtung und Tiefe ausgesagt. Denn es gibt zwei grundsätzlichen Möglichkeiten für eine solche Änderung: Der Betroffene könnte sowohl die Häufigkeit des Trinkens als auch die Trinkmenge so reduzieren, dass die Alkoholaufnahme überschaubar und damit kontrollierbar wird. Oder der Betroffene könnte ganz auf Alkohol verzichten und für sich eine dauerhafte Abstinenz beschließen. Der vorliegende Beitrag setzt sich mit dem Spannungsfeld „Abstinenzforderung" vs. „kontrolliertes Trinken" auseinander und entwirft im Ergebnis einer umfangreichen Literaturanalyse eine evidenzbasierte Empfehlung für die künftige Verfahrenspraxis im Rahmen der Begutachtung und Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer.

[1]) Z. B. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32/07 – zur Feststellung einer Alkoholproblematik bei Fahrzeug-führern ab 1,6 Promille, zitiert nach Blutalkohol Vol. 45/2008, Ziff. 82, S. 410-414, vgl. auch BRDrucks. 443/98 <Beschluss> S. 6.

2. Das Abstinenzparadigma

2.1 Abstinenznotwendigkeit im Kontext der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU)

Die Abstinenznotwendigkeit wird stets konstatiert beim Vorliegen einer Alkoholabhängigkeit in Umsetzung der Vorgaben aus der EU-Führerscheinrichtlinie, der Fahrerlaubnisverordnung und der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Gräcmann & Albrecht, 2019). Es handelt sich hierbei um eine ermessensfreie Muss-Anforderung. Im Falle des Alkoholmissbrauchs kann ein Alkoholverzicht erforderlich sein, damit künftig das Trennungsgebot zwischen Alkoholkonsum und Führen eines Kraftfahrzeugs sichergestellt wird. Dazu wird in der aktuell geltenden 3. Auflage der Beurteilungskriterien ausgeführt (DGVP & DGVM, 2013, S. 134):

„Alkoholverzicht ist demnach immer dann erforderlich, wenn sich, unabhängig von der aktenkundigen Verkehrsvorgeschichte, ein klinisch relevanter Alkoholmissbrauch nach DSM-IV diagnostizieren lässt oder aufgrund der (auch verkehrsspezifischen) Lerngeschichte sonst anzunehmen ist, dass sich ein konsequent kontrollierter Umgang mit alkoholischen Getränken nicht erreichen lässt. In die Betrachtung der Lerngeschichte sind dabei die Auffälligkeiten in der Vorgeschichte, die individuelle Verarbeitung dieser Erlebnisse und ggf. auch therapeutische Maßnahmen mit einzubeziehen".

Die Kriterien A 2.1 K und A 2.2. K mit insgesamt 31 Indikatoren operationalisieren die Notwendigkeit eines konsequenten Alkoholverzichts. Genannt werden z.B. negative Auswirkungen des Alkoholkonsums auf psychische, soziale oder delinquenzspezifische Merkmale, wobei gefordert wird, dass nicht nur ein Merkmal bzw. Indikator erfüllt ist, sondern dass sich Indikatoren aus verschiedenen Merkmalsbereichen zu einem einheitlichen Befundbild zusammensetzen (DGVP & DGVM, 2013). Die so abgeleitete Abstinenzforderung basiert u.a. auf umfangreichen Studien von Stephan (1988) zu typischen Charakteristika von Trunkenheitstätern, deren Ergebnisse in ein Sachverständigengutachten des gleichen Autors vom 20. Januar 1992 auf Veranlassung des OVG Schleswig-Holstein (Urteil vom 11.03.1992, Az.: 4 L 215/91) einflossen. Ausgehend von Analysen zur Häufigkeitsverteilung von Blutalkoholkonzentrationen, dem Ergebnis von Befragungsstudien unter Trunkenheitstätern und in einer Suchtklinik, einer Bewertung der Effizienz von spezial- und generalpräventiven Maßnahmen zur Bekämpfung von Trunkenheit im Verkehr sowie unter Einbeziehung kriminologischer Erkenntnisse gelangte Stephan zu der Schlussfolgerung, dass es sich bei Trunkenheitstätern ab 1,3 Promille um „fahrende Trinker" handele. „Durch ihren chronischen Alkoholmissbrauch haben sie eine pathologische Alkoholtoleranz erworben und stehen bei der Registrierung häufig nur unter ihrem ‚alltäglichen' Alkoholeinfluss" (Stephan, 1988, S. 215). Daraus resultiere für die Mehrheit der Täter die Erkenntnis, dass in Zukunft ein völliger Alkoholverzicht erstrebenswert sei. Danach verweist Stephan (1988) auf den damaligen Stand der Alkoholismusforschung sowie die Instrumentalität antizipierter negativer Ereignisse (z.B. Führerscheinentzug, Ehescheidung, eine drohende Freiheitsstrafe) als förderlich für eine Abstinenzentscheidung (S. 223). Dieses fahreignungsrechtliche Abstinenzparadigma wurde in Expertenkreisen überwiegend anerkannt, beeinflusste in den Folgejahren nachhaltig die „Regelungsarchitektur" bei Trunkenheitstätern mit hohen Promillewerten und wirkt bis in die Gegenwart fort. Nachfolgend sind einige „Meilensteine" exemplarisch aufgeführt, wobei die ursprüngliche Empfehlung zum freiwilligen Alkoholverzicht (Stephan, 1988) im Zeitverlauf zu

einer „von außen" auferlegten Abstinenzforderung umgedeutet und als Realnorm etabliert wurde:

- Obergerichtliche Rechtsprechung Anfang der 1990-er Jahre, z.B. OVG Schleswig, 11.03.1992 AZ: 4 L 215/91; OVG Schleswig AZ 4 L 229/91 – Leitsatz: „Die gebotene Abstinenz muss auf einer unabhängig von der Frage der Erlangung der Fahrerlaubnis bestehenden Motivation beruhen"; OVG Schleswig 07.12.1993: AZ 4 L 138/93 – Leitsatz: „Ein Betroffener …. muss auf dem Hintergrund einer realistischen und selbstkritischen Analyse glaubhaft zu einem Abstinenzentschluss gekommen und in der Lage sein, diesen Entschluss auch zu realisieren".
- Kroj (Hrsg., 1995). Psychologisches Gutachten – Kraftfahreignung, Bonn: Deutscher Psychologen Verlag: „…Alkoholabstinenz … ist zu fordern bei Alkoholabhängigkeit oder wenn aufgrund der Lerngeschichte anzunehmen ist, dass sich ein konsequenter kontrollierter Umgang mit alkoholischen Getränken nicht erreichen lässt" (S. 85).
- Bundesministerium für Verkehr und Bundesministerium für Gesundheit (Hrsg.) (1996). Schriftenreihe „Krankheit und Kraftverkehr" – Begutachtungs-Leitlinien des Gemeinsamen Beirates für Verkehrsmedizin, Bonn, Heft 73: „Hat der Betroffene jedoch gezeigt, dass er situationsadäquate Regeln zum kontrollierten Alkoholtrinken mit hinreichender Konsequenz nicht einhalten kann, ist Alkoholabstinenz zu fordern." (S. 27)
- Unveröffentlichte Arbeits- und Verfahrensanweisungen Medizinisch-Psychologischer Untersuchungs-stellen, z.B. „TÜVIS-Prüfgrundlagen: Urteilsbildung in der verkehrspsychologischen Fahreignungsdiagnostik", Version 06/98, dort: Hypothese 2: „Die aus der Lern-geschichte des Klienten abzuleitende Notwendigkeit einer konsequent alkohol-abstinenten Lebensweise ist nicht erfüllt".
- Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit", Heft M 115, Bergisch-Gladbach, 2000.
- Erste bis dritte Auflage der Beurteilungskriterien (z.B. DGVP & DGVM, 2013).

Im Kontext einer vorwiegend defizitorientierten Fokussierung auf Gefährdungsmerkmale des alkoholisierten Kraftfahrers stellte sich eine Interpretationsroutine ein, die eine Alkoholisierung von mindestens 1,6 Promille mit einer Abstinenzforderung verknüpfte. Diese Auslegung wurde – leider fast ungehört in einschlägigen Fachkreisen – bereits in den frühen 1990-er Jahren von Kunkel (1993) als unz ureichend und wenig valide kritisiert. Während Kunkel seine Kritik auf Literaturanalysen stützte, untermauerten andere Kritiker des Abstinenzparadigmas ihren Standpunkt nicht. Weder Befürworter noch Antagonisten der Abstinenzforderung legten in den Folgejahren evidenzbasierte Analysen vor. Die Annahme, dass bei Trunkenheitstätern, die schweren Alkoholmissbrauch noch unterhalb der Abhängigkeitsschwelle praktiziert haben, eine dauerhaft „fehlende Fähigkeit zum kontrollierten Umgang mit Alkohol" (Schubert/DGVP & Mattern/DGVM, 2009, S. 86) vermutet und implizit ein unumkehrbarer „Kontrollverlust" unterstellt wird, konnte so nicht empirisch und nachvollziehbar erschüttert werden.

2.2 Abstinenzparadigma im Kontext der Suchtforschung

Die These eines permanent wirksamen „Kontrollverlusts" geht v.a. auf frühere Annahmen des US-amerikanischen Physiologen Jellinek (1960) über die „Natur" des Alkoholismus zurück (vgl. Fingarette, 1988; Miller, 1993) und wirft noch immer ihre Schatten

auf die Phänomenologie der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr. Diese keineswegs aus wissenschaftlich abgesicherten Studien abgeleiteten, sondern weitgehend aus persönlichen Erfahrungen der Anonymen Alkoholiker (1939) übernommenen Annahmen Jellineks (1960) besagen erstens, dass sich Alkoholabhängige qualitativ und nicht nur quantitativ von Nicht-Abhängen unterschieden („Man ist Alkoholiker oder nicht – genauso wie man schwanger ist oder nicht"). Zweitens: Alkoholabhängige müssten nach einem ersten Quantum Alkohol weitertrinken, bis kein Alkohol mehr verfügbar sei bzw. beschafft bzw. wegen zu starker Intoxikation nicht mehr getrunken werden könne (Annahme „des Kontrollverlusts"). Drittens: Die „wahren" Ursachen des Alkoholismus seien biologischer Natur (genetische Ausstattung, Metabolismus, neurobiologische Mechanismen etc.), wohingegen psychologische und soziale Faktoren nur die Ausformung einer Alkoholabhängigkeit beeinflussten. Viertens: Kein „Alkoholiker" könne jemals wieder kontrolliert trinken (Annahme der Irreversibilität).

Diese vier Annahmen sind nach heutigem Wissenschaftsstand nicht haltbar, da sie durch experimentelle Studien, die Forschung zum „Herauswachsen" aus einer Sucht ohne Behandlung („untreated remissions", "Selbstheilung") sowie durch Nacherhebungen nach Suchtbehandlungen (Katamnesen) wie folgt als widerlegt gelten können (Heather & Robertson, 1981; Henssler et al., 2020; Körkel, 2014; Miller, 1993; Miller, 1996):

- Konsummengen, Konsumfolgeprobleme und Abhängigkeitskriterien variieren kontinuierlich: Es gibt empirisch keinen qualitativen Sprung von der Nichtabhängigkeit zur Abhängigkeit. Dies schlägt sich im DSM-5 in der Aufgabe der Unterscheidung zwischen Missbrauch und Abhängigkeit und der Konzipierung von Substanzkonsumstörungen als auf einem Kontinuum angesiedelt nieder (American Psychiatric Association, 2018).
- Es gibt keine Belege für die Ausschließlichkeit biologischer Faktoren in der Entstehung und Aufrechterhaltung einer Sucht.
- Übermäßiger Konsum lässt sich besser als Kontrollminderung („impaired control") denn als „Kontrollverlust" („loss of control") erklären.
- Ein Teil der Suchtkranken kann zu einem gemäßigten, nicht symptombelasteten Konsum zurückfinden.

Obwohl Abstinenz also keineswegs die einzig „logische" Möglichkeit der Überwindung einer Alkoholabhängigkeit (und auch keiner Drogen- oder Tabakabhängigkeit) darstellt, bestimmen die vier genannten Annahmen bis heute implizit oder explizit das Denken in vielen Bereichen der Suchtbehandlung und verkehrspsychologischen/-medizinischen Beratung und Begutachtung.

3. Behandlungsansatz des selbstkontrollierten Alkoholkonsums („Kontrolliertes Trinken")

Eine alternative Zieloption zur Abstinenz stellt die des selbstkontrollierten Alkoholkonsums („Kontrolliertes Trinken") dar. Auf dieses Ziel hin ausgerichtete, verhaltenstherapeutisch angelegte Behandlungen („Behavioral Self-Control Trainings", BSCT; Hester, 2003) wurden in den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts für den Alkoholbereich in Australien und den USA entwickelt und auf ihre Wirksamkeit geprüft; später fanden entsprechende Übertragungen auf andere Substanzgruppen (illegale Drogen, Tabak, nicht-stoffgebundene Süchte) statt. Maßgeblich für die Erforschung, öffentliche Rezeption und Verbreitung des

Kontrollierten Trinkens war die US-amerikanische IBTA-Studie des Ehepaares Linda und Mark Sobell. In dieser Studie wurden „Gamma-Alkoholiker" („poor-prognosis, chronic alcoholic state hospital patients", davon 37 % mit schweren Entzugserscheinungen [Halluzinationen, Delirien etc.]) entweder auf das Ziel des kontrollierten Trinkens („Individualized Behavior Therapy for Alcoholics") oder das der Abstinenz hin behandelt. Im Ergebnis zeigte sich, dass die IBTA-Gruppe der Abstinenzgruppe zu allen Nacherhebungszeitpunkten (ein, zwei, drei und zehn Jahre nach Behandlungsende) in verschiedenen Erfolgsmaßen („drinking disposition, general emotional adjustment, vocational satisfaction, occupational status, driving status and an index of residential status and stability") überlegen war (Caddy, Addington & Perkins, 1978; Sobell & Sobell, 1978; Sobell & Sobell, 2011).

3.1 Theoretische Grundlagen

Von „(Selbst-) Kontrolliertem Trinken" wird als terminus technicus in der internationalen Literatur gesprochen, wenn eine Person ihren Alkoholkonsum an einem zuvor festgelegten Plan bzw. Regeln ausrichtet. "Kontrolliert trinken" steht also für einen vorgeplanten, regelorientierten, disziplinierten und limitierten Substanzkonsum.

Die Vermittlung eines Kontrollierten Trinkverhaltens kann über Kurzinterventionen ("brief interventions", d.h. eine einzige Sitzung oder wenige verteilte, kurze Termine; Kaner et al., 2018), Selbsthilfemanuale (Broschüren, Bücher; Apodaca & Miller, 2003) sowie i.d.R. 6–12 wöchentliche einzel- oder gruppentherapeutische Sitzungen (Walters, 2000) erfolgen.

Im Kern geht es in diesen Interventionen darum, vom gegenwärtigen Alkoholkonsum ausgehend (Baseline) das weitere Trinkverhalten Woche für Woche an drei selbst festgelegten Zielgrößen auszurichten: Dem Höchstkonsum an Alkohol pro Tag, dem Maximalkonsum in der gesamten Woche sowie der Anzahl alkoholfreier Tage. Zur Zielerreichung dienen das Führen eines Trinktagebuchs, das Umrechnen und Zählen des Alkoholkonsums in „Standardeinheiten" (SE; z.B. 1 SE=20 g Ethanol, enthalten in 0,5 l Bier oder 0,2 l Wein oder 3 einfachen Schnäpsen à 2 cl), der Einsatz persönlich passender Reduktionsstrategien, die Antizipation und Bewältigung von Risikosituationen, der Umgang mit „Ausrutschern", konsumfreie Formen der Freizeitgestaltung/ Problembewältigung u.a.m.

3.2 Wirksamkeit

Eine Vielzahl empirischer Belege aus drei Forschungszweigen spricht dafür, dass eine Substanzabhängigkeit (und nicht-stoffgebundenes süchtiges Verhalten, wie z.B. Spielsucht [Blaszczynski, McConaghy & Frankova, 1991]) durch einen limitierten, selbstkontrollierten Konsum überwunden werden kann:

Erstens belegt die Forschung zu unbehandelten Suchtkranken, dass ein erheblicher Teil alkoholabhängiger Menschen ohne professionelle Hilfe aus der Sucht „herauswächst" („untreated remissions") und dabei zu einem gemäßigten Alkoholkonsum, der nicht mit beruflichen oder privaten Verpflichtungen kollidiert und keine gesundheitlichen Probleme nach sich zieht, übergeht (Klingemann & Sobell, 2007; Witkiewitz & Tucker, 2020). So zeigt etwa eine große epidemiologische Querschnittstudie bei 4422 (Ex-) US-amerikanischen Alkoholabhängigen, dass mehr Personen ihre Abhängigkeit durch den Übergang zu einem unproblematischen Trinkverhalten als durch Abstinenz überwunden haben (Dawson, Grant, Stinson, Chou, Huang & Ruan, 2005). Beispielsweise wiesen 36,8 % der Alkoholabhängigen, deren Abhängigkeitsbeginn 10 bis 19 Jahre zurücklag, im gesamten

(für eine Abhängigkeitsdiagnose relevanten) 12-Monats-Zeitraum vor der Befragung entweder einen risikoarmen Alkoholkonsum (20,6 %; <194g Ethanol/W und <70 g/T) oder einen höheren Konsum, aber keinerlei DSM-IV-Missbrauchs- oder Abhängigkeitssymptome auf (16,2 %). Demgegenüber lebten nur 18,0% alkoholabstinent (14,5 % waren immer noch abhängig und 30,6 % partiell remittiert, ohne die Kriterien einer Abhängigkeit zu erfüllen).

Neuere Ergebnisse bestätigen dies (Studie von Fan, Chou, Zhang, Jung & Grant [2019] mit 7785 Alkoholabhängigen).

Zweitens belegen Nacherhebungsstudien (Katamnesen) nach abstinenzorientierter Behandlung, dass ein erheblicher Teil der Alkoholabhängigen nach einer Abstinenztherapie dauerhaft zu einem symptomfreien, sozial integrierten, selbstkontrollierten Alkoholkonsum übergeht (Gastfriend, Garbutt, Pettinati & Forman, 2007; Körkel, 2015; Witkiewitz, 2013; Witkiewitz, Morris & Tucker, 2021) – und dies, obwohl in Abstinenztherapien keine Hilfestellungen zu einem kontrollierten Trinkverhalten gegeben werden, sondern meist strikt davon abgeraten und dieses als prinzipiell unmöglich beurteilt wird. Beispielsweise stuft Sieber (2000) in einer Nacherhebung (Katamnesedauer: 12–50 Monate) alkoholabhängiger Ex-Patienten (N=1303) der Schweizer Forel Klinik 27,2% als „mäßige Konsumenten“ ein. Dauerabstinenz gilt international ohnehin nicht als entscheidender Bewertungsmaßstab von Abstinenzbehandlungen: Der Erfolg von Abstinenzbehandlungen wird in der Katamneseforschung *nicht bzw. nicht hauptsächlich am Prozentsatz der dauerhaft Abstinenten* bemessen, sondern am Prozentsatz abstinenter Tage, dem Prozentsatz schwerer Trinktage, der durchschnittlichen Konsummenge an Trinktagen sowie der Gesamtkonsummenge pro Woche oder Monat (siehe z.B. Sobell & Sobell 2006) – also an Indikatoren eines reduzierten Alkoholkonsums, den es nach dem Kontrollverlustparadigma bei Alkoholabhängigen gar nicht geben dürfte (Gastfriend et al., 2007).

Neuere Reanalysen großer Alkoholismusstudien belegen darüber hinaus, dass eine Konsumreduktion nicht nur möglich ist, sondern darüber hinaus von folgenden positiven Folgen begleitet wird (vgl. auch Mann, 2019):

- Überwindung der Alkoholabhängigkeit (Hasin et al., 2017)
- Positive Veränderungen im sozialen Bereich (Partnerschaft, Arbeit, nicht-alkoholisiertes Autofahren u.a. gesetzestreues Verhalten etc.; Witkiewitz et al., 2017; Witkiewitz et al., 2020), auch noch drei Jahre nach Behandlungsende (Witkiewitz, Wilson et al., 2019b)
- Verbesserung der psychischen (Witkiewitz et al., 2017; Witkiewitz et al., 2020) und physischen Gesundheit (Witkiewitz, Kranzler et al., 2018; Witkiewitz, Falk et al., 2019a; Witkiewitz et al., 2020)
- Verbesserung der Lebensqualität (Witkiewitz, Kranzler et al., 2018)
- Rückgang von Ängsten und Depressionen (Knox, Scodes et al., 2019a), Lebererkrankungen (Knox, Wall et al., 2018) und Drogenkonsum (Knox, Wall et al., 2019b) bei Hochalkoholkonsumenten (Männer >100g/ Tag, Frauen >60g/Tag).

Aufgrund dieser vielfältigen positiven Effekte eines reduzierten Alkoholkonsums wird diskutiert, Trinkmengenreduktionen als Zielkriterium in pharmakologischen Alkoholismusstudien heranzuziehen (Falk et al., 2019; Witkiewitz, 2019).

Drittens demonstrieren psychotherapeutische Behandlungen, die explizit auf das Ziel des Kontrollierten Trinkens ausgerichtet sind, mindestens (!) so positive Effekte wie Abstinenzbehandlungen (Apodaca & Miller, 2003; Bischof et al., 2020; Henssler et al., 2020; Körkel, 2002; Körkel, 2015; van Amsterdam & van den Brink, 2013; Walters,

2000). Auch bei ausgeprägter, schwerer Alkoholproblematik sind Behandlungen zum Kontrollierten Trinken keineswegs weniger wirksam als Abstinenzbehandlungen, wie die Metanalysen von Walters (2000) und Henssler et al. (2020) belegen: „High disorder severity has been discussed as contra-indication to controlled drinking. Interestingly, this was not confirmed by our findings" (Henssler et al., 2020) Langzeitstudien demonstrieren, dass Kontrolliertes Trinken über Jahre hinweg erfolgreich aufrechterhalten werden kann (Mann, Aubin & Witkiewitz, 2017) und Reduktionsbehandlungen mit zunehmender Follow-Up-Dauer Abstinenzbehandlungen tendenziell sogar überlegen sind (Henssler et al., 2020). Die Erfolgsquote von Behandlungen zum Kontrollierten Trinken liegt bei einer Katamnesedauer von mindestens einem Jahr bei durchschnittlich 65 %. Dabei ist nicht zuletzt für die im Rahmen einer verkehrsbezogenen Interventionsmaßnahme angestrebten Verhaltensänderungen zu beachten, dass ca. 10–30 % der 65 % Erfolgreichen vor oder nach der Reduktionsbehandlung freiwillig zu Abstinenz übergegangen sind (vgl. Henssler et al., 2020; Körkel 2015; van Amsterdam & van den Brink, 2013).

Behandlungen zum Kontrollierten Trinken können mit einer auf Trinkmengenreduktion ausgerichteten Pharmakotherapie kombiniert werden (Mann & Körkel, 2013). Nach derzeitiger Studienlage eignet sich dafür v.a. Nalmefen (Mann, Bladstrom, Torup, Gual & van den Brink, 2013), von dem bei einigen Alkoholabhängigen ein „Add-on-Effekt" zur trinkmengenreduzierenden Wirkung psychotherapeutischer Interventionen erwartet werden kann. Eine Behandlung mit Nalmefen ist in Deutschland durch "Beschluss des Gemeinsamen Bundesausschusses über eine Änderung der Arzneimittel-Richtlinie (AM-RL)" seit 2014 zur Trinkmengenreduktion bei Alkoholabhängigen zugelassen und durch die gesetzlichen Krankenkassen vergütbar. Mit diesem Beschluss ist der (Glaubens-) Grundsatz, dass Alkoholabhängigkeit nur durch Alkoholabstinenz überwindbar ("heilbar") sei, auch in der Medizin nicht mehr haltbar (vgl. zusammenfassend Mann, 2019).

Das Ziel einer Trinkmengenreduktion bei Alkoholabhängigen hat inzwischen in internationale Behandlungsleitlinien Eingang gefunden, z.B. die der European Medicines Agency (2010) und der deutschen S3 Leitlinie „Screening, Diagnose und Behandlung alkoholbezogener Störungen" (Arbeitsgemeinschaft der wissenschaftlichen medizinischen Fachgesellschaften u.a., 2020) und findet zunehmend Akzeptanz auch in deutschen Behandlerkreisen (Drinkmann & Lettl, 2015; Körkel, 2017) und der Dachgesellschaft Sucht (Bischof et al., 2019).

Alle diese Ergebnisse schließen nicht aus, dass ein Kontrolliertes Trinken für einen Teil der Menschen mit einer Alkoholproblematik/-abhängigkeit unerreichbar bleibt – genauso wie Abstinenz für einen anderen Teil dauerhaft nicht realisierbar ist.

3.3 Indikation

In einer Vielzahl internationaler Studien wurde geprüft, welche Indikatoren (wie Dauer und Schwere der Alkoholabhängigkeit, Trinkmenge, Vorbehandlungen, familiäre Alkoholismusbelastung, Geschlecht, Alter etc.) das Erreichen von Alkoholabstinenz oder Kontrolliertem Trinken vorherzusagen vermögen (vgl. im Detail Körkel, 2015, S. 155–158). Nahezu keiner dieser Indikatoren ist dafür geeignet (Bühringer, 2008) – schon gar nicht für den konkreten Einzelfall, denn dieser ist "essentially a clinical decision, depending on the unique characteristics and circumstances of the individual service user" (Heather, Raistrick & Godfrey, 2006, S. 24). Als entscheidend für die Indikationsentscheidung erweisen sich gemäß der aktuellen Forschungslage die Zielwahl des Klienten und seine Zuversicht in die Erreichbarkeit seines Ziels. Und: Eine erhebliche Zahl der Klienten strebt als Veränderungsziel Konsumreduktion

und nicht Abstinenz an – unabhängig von äußeren Vorgaben, wie etwa denen einer Behandlungseinrichtung („normative Kraft des Faktischen"). Fokussiert auf die Alkoholabhängigen, fassen van Amsterdam und van den Brink (2013) die Studienlage wie folgt zusammen: „A sizeable fraction (20–80 %) of people with alcohol dependence favour RRD [Reduced-Risk Drinking] over abstinence as a treatment goal" (S. 994). Das bedeutet: Bei erzwungenem Abstinenzziel nehmen die Betroffenen nach Beendigung des Zwangs (z.B. Wiedererlangung der Fahrererlaubnis) ohne fachliche Begleitung und ohne klare Konsumregeln mit nur diffusen Änderungsvorstellungen ihr Trinkverhalten wieder auf („halt weniger trinken"). Die Folgerung ist, dass zur Förderung der individuellen Änderung und zum Schutz der Gemeinschaft vor überhöhtem Alkoholkonsum im Straßenverkehr der aus einem zielabwägenden Gespräch resultierende Zielentscheid des Klienten behandlungsleitend sein sollte, und zwar sowohl aus ethischen Gründen (Selbstbestimmungsrecht) als auch wegen der zu erwartenden Wirksamkeit: "Acceptance of a service user's … drinking goal is likely to result in a more successful outcome" (Heather et al., 2006, S. 24; gleiche Folgerung in den Forschungsübersichten von Bischof et al. 2020, Körkel, 2015, van Amsterdam & van den Brink, 2013).

Wohlgemerkt ist mit der Entscheidung, eine Behandlung mit dem Zielentscheid des Klienten zu beginnen, „noch nicht das letzte Wort gesprochen", denn: Je nach Studie nehmen 10–30% der Klienten während oder nach einer Reduktionsbehandlung einen Zielwechsel in Richtung Abstinenz vor (vgl. z.B. Hodgins et al., 1997).

4. Kontraindikationen für Kontrolliertes Trinken im Fahreignungsrecht

4.1 Begutachtungskontext

Wie bereits in der Einleitung beschrieben, umfasst die Aufgabe des Medizinischen und Psychologischen Gutachters – zutreffender erscheint der Begriff des Sachverständigen – zunächst die Bewertung der Angemessenheit einer Verhaltensänderung nach dem Trunkenheitsdelikt. Dies haben beide Sachverständige als Vermittler zwischen individuellen Mobilitätsinteressen und den übergeordneten und prioritären Sicherheitsinteressen einer anonymen Öffentlichkeit grundsätzlich zu berücksichtigen (Stephan & Brenner-Hartmann, 2018). Zwischen medizinischen und psychologischen Feststellungen existiert keine Kompensationsmöglichkeit (DGVP & DGVM, 2013). Die professionelle Umsetzung der Berufsrolle als Sachverständiger erfordert in Anlehnung an allgemeine prozessuale Vorschriften (z.B. § 26 VwVfG, §§ 72 ff. StPO, §§ 402 ff. ZPO) vor allem Unparteilichkeit (=Neutralität und Unabhängigkeit), Wissen (=Sachkunde) und Gewissen (=Objektivität) (vgl. Bode & Winkler, 2005). Die Kernaufgabe eines Sachverständigen im Fahreignungsrecht besteht darin, sich unter Anwendung geltender Regelwerke einen persönlichen Eindruck von dem/der Untersuchten zu verschaffen. Dabei darf er einen gewissen Ermessensspielraum nutzen, ihm ist jedoch verwehrt, faktisch unzutreffende Sachverhalte bzw. Quellen oder Ereignisse, die den Tilgungs- und Verwertbarkeitsvorschriften widersprechen, zu berücksichtigen. Bei der Würdigung der Befundlage und der Urteilsbildung darf er nicht auf „sachfremde Erwägungen" abstellen und er muss Abweichungen von Festlegungen in geltenden Regelwerken begründen[2]. Zudem darf der Sachverständige nur

2 Zur einschlägigen Rechtsprechung siehe AG Chemnitz, NZV 1999, S.385 [386] = ZVS 1999, S. 136 f.; LG Bautzen, NZV 1999, S. 424 ff. = ZVS 1999, S. 179 ff.

so viele Informationen erheben, wie zur Beantwortung der Untersuchungsfrage nötig sind (vgl. auch Anlage 4a, Punkt 2c FeV; dazu auch Hentschel, König & Dauer, 2017).

Der zu Untersuchende muss als Beteiligter am Verwaltungsverfahren hinnehmen, dass er seinen Anspruch auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nur dann durchsetzen kann, wenn er die geltenden Anforderungen erfüllt (im Überblick siehe Patermann, 2015). Das kann im Einzelfall auch bedeuten, dass sein Zielentscheid zum Kontrollierten Trinken im Widerspruch zu geltenden Normierungen, der Begutachtungssystematik oder zu ungünstig ausgeprägten Risikofaktoren steht, die die Sachverständigen einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung an der Bestätigung einer positiven Verkehrsverhaltensprognose hindern.

4.2 Ermessensfreie Kontraindikatoren

Ermessensfreie Kontraindikatoren betreffen Festlegungen in normativen oder fachlichen Regelwerken. Zudem können besondere Fallkonstellationen zu fortgesetztem Alkoholkonsum im Widerspruch stehen. Derartige Einschränkungen dürfen Sachverständige nicht ignorieren, damit das erstellte Gutachten als mängelfreies Werk i.S. der §§ 633 ff. BGB gelten kann.

Alkoholabhängigkeit im Sinne einer fachlich gesicherten Fremddiagnose ist der bedeutendste Kontraindikator, der nach einer Studie von Wagner, Pirke und Brieler (2020) und Auswertung von N=840 Gutachten mit ausschließlicher Alkoholfragestellung in 16,9 % der Fälle zutrifft. Je nach Untersuchungsanlass, Aktenlage, vorliegender Untersuchungsbefunde und eingereichter Fremdbefunde (z.B. Epikrisen, Therapieberichte), kommen auch Suchterkrankungen im Zusammenhang mit illegalen Betäubungsmitteln (Drogenabhängigkeit gemäß Hypothese D1), Behandlung mit Dauermedikation (z.B. Medizinalcannabis), gelegentlicher Cannabiskonsum i.S.v. Anl. 4 Nr. 9.2.2 FeV oder bekannte fahrerlaubnisrechtliche Einschränkungen (z.B. Auflage gemäß Schlüsselkennzahl „05.08" – kein Alkohol –; siehe Anlage 9 der FeV) in Betracht. Daneben sind Ausschlussgründe, die in den Zuständigkeitsbereich des Verkehrsmedizinischen Sachverständigen fallen, zu nennen. Hier sind vor allem ausgeprägte Multimorbidität, sowie chronische Erkrankungen, die selbst durch geringe Mengen Alkohol ungünstig beeinflusst werden können, anzuführen. Dazu gehören z.B. Lebererkrankungen sowie Depressionen und andere psychische Erkrankungen. Während eines akuten Schubs bei affektiven oder schizoiden Psychosen im Sinne von Nr. 7.5 und 7.6 in Anlage 4 zur FeV ist die Einsichts- und Steuerungsfähigkeit und damit das Urteilsvermögen beeinträchtigt. Auch eine erhebliche, alkoholassoziierte Dekompensation des Gesundheitszustandes, einhergehend mit weit unterdurchschnittlichen Leistungskennwerten in psychophysischen Funktionsbereichen wie Aufmerksamkeit und Reaktion, kann aus medizinischer Sicht eine Abstinenz als geboten erscheinen lassen.

Ein weiterer unbestreitbarer Kontraindikator wäre die gutachterliche Missachtung von Prüfvorschriften und Prüfschritten zum Kontrollierten Trinken, sofern solche Vorgaben in die 4. Auflage der Beurteilungskriterien implementiert würden (vgl. dazu eine Anregung in Abschnitt 5).

4.3 Ermessensgebundene Kontraindikatoren

Ermessensgebundene Kontraindikatoren betreffen Fallskizzen, die in der Regel Ausschlussgründe für Kontrolliertes Trinken darstellen, im Einzelfall Ausnahmen jedoch begründet zulassen. Dabei kommt es vor allem auf die ausführliche Begründung und die

schlüssige und nachvollziehbare Beschreibung des Ausnahmetatbestands im Gutachtentext an (vgl. Anlage 4a Nr. 2 b zu § 11 Abs. 5 FeV). Fehlt es hieran, kann das Gutachten ermessensfehlerhaft sein.

Wenn eine Persönlichkeitsstörung (PS) des Clusters B (dissoziale PS, emotional instabile PS vom impulsiven und vom Borderline-Typ, histrionische PS und narzisstische PS [ICD-10; DSM-5], vorliegt, werden die Sachverständigen nur schwerlich Kontrolliertes Trinken als angemessenes Veränderungsziel akzeptieren können. Diese Störungsformen gehen in verstärktem Maße mit delinquentem Verhalten einher und sind weiterhin eng assoziiert mit Alkoholmissbrauch, wobei der engste Zusammenhang bei starken Trinkern festzustellen ist (im Überblick Wagner, Strohbeck-Kühner & Koehl, 2018). Störungen der Impulskontrolle und emotionale Labilität erschweren selbst bei geringen Alkoholmengen, die zu Stimmungsanhebung, Euphorie und Enthemmung führen, die Selbstkontrolle.

Eine Abstinenzforderung ist gemäß Begutachtungssystematik geboten, wenn ein reduziert-kontrollierter Alkoholkonsum in der Vergangenheit unter fachlicher Anleitung nachweislich nicht erfolgreich umgesetzt werden konnte, so dass der Betroffene wieder einschlägig rückfällig wurde, z.B. nach einem Kurs gemäß § 70 FeV. Der Betroffene hat mit einer neuerlichen Auffälligkeit erwiesen, dass er verhaltenskorrigierenden Maßnahmen nicht zugänglich war. Entsprechend müsste in einem solchen Fall nachvollziehbar und prägnant herausgearbeitet und begründet werden, weshalb eine abweichende Beurteilung vor dem Hintergrund der damaligen Argumentation erneut möglich sein soll (DGVP & DGVM, 2013, S. 82). Ohnehin kann die Rückfallgefahr bei Ersttätern ab einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille im Ergebnis internationaler Studien mit 26 % bis 49 % beziffert werden (im Überblick siehe Wagner et al., 2017), wobei die von Oberverwaltungsgerichten akzeptierten Schwellenwerte für Nichteignung zwischen 6 % und 36 % angesetzt werden (Stephan & Brenner-Hartmann, 2018).

Folglich ist nach zwei und mehr Fahrerlaubnisentziehungen wegen Straftaten durch Trunkenheit im Verkehr weiteres, einschlägiges Tatverhalten hoch wahrscheinlich (Stephan, 1988). Die von Tatauffälligkeit zu Tatauffälligkeit zunehmenden Blutalkoholkonzentrationen unterstreichen die Annahme einer Verfestigung des Trink-Fahr-Konflikts (Kunkel, 1982) und die auffällige strafrechtliche Vorbelastung – je nach Studienlage ist nahezu jeder zweite oder dritte Trunkenheitstäter vorbestraft (z.B. Lange, Mehlhorn & Müller, 2020; Moser, 1983; Roth, 2017; Statistisches Bundesamt, 2016; Weinand & Undeutsch, 1996) – belegt die dissoziale Komponente dieser Form der Delinquenz. Trunkenheitstäter haben mitunter eine lange, einschlägige Lerngeschichte mit vielen unentdeckten Trunkenheitsfahrten im Straßenverkehr hinter sich, ehe sie erstmals polizeilich registriert werden (Haffner, 1993; Stephan, 1988). Dies alles trägt zu einer Rigidität im Verhaltensrepertoire bei und verstärkt die Änderungsresistenz im Bereich Trinken und Fahren. Rückfallerhöhende Persönlichkeitsmerkmale, darunter mangelnde Impulskontrolle oder mangelnde soziale Anpassungsfähigkeit, alkoholaffine und wenig regelkonforme Einstellungen und Bewertungsdispositionen können zu dysfunktionalen Motivationsfaktoren vergesellschaftet sein und tragen zum Verständnis dieses Lagebildes bei Mehrfachtätern bei (im Überblick siehe Wagner, DeVol, Wegner & Rethfeld, 2017; ähnlich bei Stephan, 1988; vgl. zur Dissozialität verkehrsauffälliger Kraftfahrer auch Cavaiola & Wuth, 2002; Keller et al., 2018; Raithel & Widmer, 2012).

Sachverständige in amtlich anerkannten Begutachtungsstellen sind mit den Risikomerkmalen der Tätergruppe infolge einer einjährigen Einarbeitung unter Supervision sowie

durch ständige Berufspraxis umfassend vertraut und daher in der Lage abzuwägen, inwiefern personelle Ressourcen vorhanden oder aktivierbar sind, mit deren Hilfe Kontrolliertes Trinken eine erfolgreiche Strategie zu einem jederzeit erfolgreichen Trennverhalten zwischen Trinken und Fahren umsetzbar erscheint oder nicht.

5. Synopsis: Handlungsempfehlungen mit Zieldiversifizierung

Will man nun die Erkenntnislage aus den Abschnitten 2 bis 4 in eine Handlungsempfehlung überführen, so kann sich diese nur auf die Hypothese A2 der Beurteilungskriterien (schwerer und damit abstinenzpflichtiger Alkoholmissbrauch) beschränken – bei Abhängigkeit stellt Kontrolliertes Trinken derzeit kein normativ akzeptables Zielverhalten dar, da dieses Veränderungsziel derzeit sowohl der EU-Führerscheinrichtlinie (EU Directive 2006/126/EC und Ergänzungen unter 2009/113/EC, 2014/85/EU, 2016/1106, hier Annex III, Nr. 14: After a proven period of abstinence … driving licences may be issued to, or renewed for, applicant or drivers who have in the past been dependent on alcohol) als auch der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV, Anl. 4 Nr. 8.4: „Wenn Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist“) widerspricht. Unter der Hypothese A3 der Beurteilungskriterien (DGVP & DGVM, 2013) ist eine Alkoholabstinenz nicht indiziert, da ein reduziert-kontrollierter Alkoholkonsum hier das erforderliche Zielverhalten repräsentiert. Demnach bietet sich eine Liberalisierung der Anforderungen unter Hypothese A2 der Beurteilungskriterien mit der Möglichkeit einer Zieldiversifizierung an, sofern keine der aufgeführten Kontraindikationen vorliegen. Das Einräumen einer Zielwahlmöglichkeit (Abstinenz oder Kontrolliertes Trinken) schafft im Einzelfall eine prognostisch günstige intrinsische Motivation, da sich die Betroffenen stärker mit dem Veränderungsziel (Abstinenz oder Kontrolliertes Trinken), für das sie sich entschieden haben, identifizieren und deshalb an diesem selbst gewählten Verhalten engagierter arbeiten können.

Folglich könnte die Kriterienstruktur unter der Hypothese A2 fortgeschrieben und um ein Kriterium erweitert werden. Dieses Kriterium könnte wie folgt lauten:

A 2.8 K: „Sofern der Klient mit Hilfe einer Psychotherapie, einer verkehrspsychologischen oder suchttherapeutisch fundierten Maßnahme nach Aufarbeitung der Ursachen für die Entwicklung des Alkoholmissbrauchs die Fähigkeit zu kontrolliertem Trinken erworben hat, ist die Verhaltensänderung habituiert und stabil.“

Diesem Kriterium könnten eine Reihe von Indikatoren zugeordnet werden, die die qualifikationsbezogene Kompetenz des Therapeuten gegen andere Berufsgruppen abgrenzen, die Stadien und Inhalte des Beratungs- und Aufarbeitungsprozesses beschreiben sowie die Anforderungen an toxikologische Belege definieren und schließlich Anforderungen an eine nachvollziehbare und damit verwertbare Abschlussbescheinigung dokumentieren.

Entsprechend der katamnestischen Erkenntnis, dass 12 Monate nach Erreichen einer suchtbezogenen Verhaltensänderung ein relativ hoher Stabilitätsgrad erreicht ist, könnte als „Bewährungsfrist“ für eine erfolgreiche Umsetzung eines selbstkontrollierten Trinkverhaltens eine Kombination aus 3-monatiger Abstinenzphase und 9-monatiger Phase des Kontrollierten Trinkens in Erwägung gezogen werden (Wagner, DeVol & Körkel, 2018). Festzuhalten bleibt ferner, dass eine stärkere Operationalisierung und Flexibilisierung der Beurteilungskriterien bei A2-Fällen in Richtung Kontrolliertem Trinken es alkoholauffälligen Kraftfahrern keineswegs leichter als beim Abstinenzziel machen wird, eine MPU positiv zu absolvieren.

Eine Erweiterung der Hypothese A2 stellt auch neue Herausforderungen an die vorbereitende Kraftfahrer-Rehabilitation, einschließlich der Abklärung von Kontraindikatoren für Kontrolliertes Trinken. Den Zielentscheid trifft der Klient jedoch eigenverantwortlich nach Aufarbeitung der Deliktursachen und Abwägung von potenziellen Kontraindikatoren, unabhängig von der Höhe des Promillewertes. Dies dürfte sich als innovativ, fair und gewinnbringend für die Intervention erweisen. Die Zieloffenheit reduziert zudem Widerstände gegen alkoholbezogene Interventionen und bildet somit eine günstige Basis für einen dauerhaft sozial verantwortungsbewussten Umgang mit Alkohol, einschließlich eines adäquaten Trennverhaltens im Straßenverkehr (Körkel, 2010).

Eine Liberalisierung der Hypothese A2 berührt auch im weitesten Sinne die Informationspflichten der Fahrerlaubnisbehörden, die ihre bürgernahe Tätigkeit mitunter als Beratungsauftrag auslegen, der jedoch infolge mangelnder fachlicher Expertise nicht erfüllt werden kann. § 25 Abs. 2 S. 1 VwVfG gibt der Behörde auf, mit dem zukünftigen Antragsteller seine Rechte und Pflichten im Kontext des Verwaltungsverfahrens zu erörtern. Hierbei kann Abstinenz als Veränderungsziel nur bei bekannter Abhängigkeitsdiagnose dargestellt werden, darüber hinaus sollte der Behördensachbearbeiter auf eine qualifizierte Klientenberatung einschlägiger Experten verweisen. Brieler und Pirke (2018) kritisieren in ihrem Aufsatz über Kundenorientierung im Verwaltungsverfahren die potenziell schädlichen Auswirkungen einer unzutreffenden Abstinenznotwendigkeit, z.B. in einem Merkblatt der Führerscheinbehörde. Sind behördliche Auskünfte sachlich unzutreffend (z.B. der Hinweis, dass keine Antragsbearbeitung ohne vorherige Vorlage eines einjährigen Abstinenzbelegs erfolge), weil die Behörde die erforderliche Sach- und Fachkunde nicht hat oder laufen die Auskünfte auf die Erteilung (unzutreffenden) Rechtsrats hinaus und überschreitet die Behörde damit den Kompetenzrahmen ihrer Hinweispflichten, dann begründet dies im Zweifel sogar Haftungsansprüche aus Amtshaftung[3].

Schließlich wären von den Änderungen der Hypothese A2 auch die Sachverständigen betroffen. Die Begutachtungssystematik erfordert eine interdisziplinäre Interpretation der Befunde und daher sowohl eine Darlegung der Problemausprägung sowie des Veränderungsprozesses (vgl. DGVP & DGVM, 2013, S. 80) und damit auch die Überprüfung von Kontrolliertem Trinken gemäß des verpflichtend anzuwendenden Prüfschemas. Aus der Argumentation im Gutachten muss stets nachvollziehbar erkennbar sein, warum bestimmte Schlussfolgerungen gezogen wurden und auf welcher Befundlage sie beruhen.

6. Fazit

Worin bestehen nun die Vorteile dieser innovativen Gestaltungsoption unter der Hypothese A2?

Erstens wird die grundsätzliche Bedeutung des Abstinenzziels im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik nicht infrage gestellt, sondern diese an neue Erkenntnisse aus der Alkoholforschung angepasst und das Grundprinzip einer ressourcenorientierten Fahreignungsdiagnostik gestärkt (Wagner, DeVol & Körkel, 2018). Dies erscheint auch geboten, denn das implizite Verständnis zur Irreversibilität eines sog. „Kontrollverlusts“ bei schwerem Alkoholmissbrauch bedarf einer Korrektur.

3 Siehe dazu Kopp/Ramsauer a.a.O. Rdnr.26; OLG Zweibrücken, Urt. v. 24.6.1999 – 6 U 24/98, erhältlich in juris.

Zweitens wird der Klient stärker in die Zielentscheidung eingebunden, was auch im Lichte der Forschung zu „Shared Decision Making" eine eindeutig verhaltensstabilisierende Wirksamkeit entfaltet und damit prognostisch wertvoll ist (Friedrichs et al., 2018; Körkel, 2021). Über viele Studien hinweg erweisen sich nämlich der Zielentscheid des Patienten und die damit einhergehende Zuversicht, sein Ziel erreichen zu können, als prognostisch bedeutsam (Adamsons, Sellman & Frampton, 2009): Patienten haben mehr Erfolg bei der Behandlung, die in Einklang mit ihren eigenen Zielvorstellungen (Abstinenz oder Kontrolliertes Trinken) steht und treten bei Wahlmöglichkeit die Behandlung an, die ihrem Ziel entspricht.

Drittens könnte die Höhe der Blutalkoholkonzentration als Diagnostikum in ihrer Bedeutung relativiert werden. Die mitunter verwendete Formel „1,6 Promille = Abstinenznotwendigkeit" ist durch empirische Evaluationsdaten keinesfalls abgesichert, zumal der individuelle BAK-Wert von etlichen Faktoren abhängig ist. Dazu gehören die Trinkgeschwindigkeit, Zeitraum der Alkoholaufnahme und Dauer der Alkoholresorption, Abbaugeschwindigkeit, Zeit zwischen der letzten Alkoholaufnahme und der BAK-Bestimmung, Phase und Richtung der Anflutung in der Blutbahn zum Zeitpunkt der Blutentnahme (aufwärts bis Maximal-Wert oder abwärts bis Restalkohol), Körpergewicht und Geschlecht der trinkenden Person und die Zuverlässigkeit der Messmethode (Penning, 2004; Shinar, 2017). Auf die unterschiedliche Bedeutung eines bestimmten BAK-Wertes für die Alkoholgewöhnung hat Kunkel (1993) bereits vor fast 30 Jahren aufmerksam gemacht, indem er kontextbezogene Fallskizzen anführte, die erläutern, wie eine BAK zustande kommen kann, so dass der BAK-Wert keinesfalls diagnostisch disjunkt ist zur Herleitung einer der Trunkenheitsfahrt vorangegangenen „typischen Trinkepisode" mit repräsentativen Trinkmengen.

Viertens wird sichergestellt, dass die Untersuchung nach „anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen" vorgenommen wird, also der aktuelle Stand von Wissenschaft und Technik (hier aus der Suchtforschung) berücksichtigt wird, entsprechend einer Forderung aus der Fahrerlaubnis-Verordnung (Anlage 4a, Punkt 1c zu § 11 Abs. 5 FeV). Nahezu gleichlautend fordern die Richtlinien für die Erstellung psychologischer Gutachten, dass Personen, die direkt oder indirekt von psychologischen Gutachten betroffen sind, einen Anspruch auf eine faire, wissenschaftlich fundierte und stets fachkundig angewandte Praxis haben (Zuschlag, 2006). Von großer Bedeutung sind dabei die Transparenz und Nachprüfbarkeit der in Gutachten geäußerten Stellungnahmen.

Es wird abschließend angeregt, dass die zuvor beschriebenen Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung der Beurteilungskriterien von der „Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien" (StAB) geprüft und ggf. modifiziert umgesetzt werden. Trunkenheitstäter stellen nach wie vor ein massives Risikopotenzial für die Verkehrsgemeinschaft dar. Der Umgang mit dieser Tätergruppe berührt daher unmittelbar die staatliche Schutzpflicht, die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) ergibt. Zum Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit im Straßenverkehr sind bestehende verkehrsrechtliche Regelungen, aber auch Elemente des Begutachtungsprozesses beständig auf ihre Schutzwirkung hin zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Abstinenzzielvorgaben, die von den Klienten innerlich nicht geteilt und deshalb auch nicht ernsthaft und auf Dauer angestrebt werden, sondern in einem „Durchmogeln" durch den Begutachtungsprozess münden, werden dieser Schutzaufgabe nicht gerecht. Im Ergebnis kommt es vor allem auf Stimmigkeit und Konformität mit dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand vor dem Hintergrund von Einzelfallangemessenheit, Einzelfallgerechtigkeit, Fairness und Transparenz an.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Trunkenheitstäter mit mindestens 1,6 Promille sind verpflichtet, der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis ein Medizinisch-Psychologisches Gutachten vorzulegen. Voraussetzung für eine positive Fahreignungsprognose ist stets eine stabile Verhaltensänderung im Umgang mit Alkohol. Dazu gibt es zwei grundsätzliche Alternativen: Der Betroffene kann sowohl die Häufigkeit des Trinkens als auch die Trinkmengen so reduzieren, dass die Alkoholaufnahme überschaubar und damit kontrollierbar wird. Oder der Betroffene kann ganz auf Alkohol verzichten und für sich eine dauerhafte Abstinenz beschließen. Der vorliegende Beitrag setzt sich mit dem Spannungsfeld „Abstinenzforderung“ vs. „kontrolliertes Trinken“ auseinander und entwirft im Ergebnis einer umfangreichen Literaturanalyse und den besonderen Risikomerkmalen von Trunkenheitstätern eine evidenzbasierte Empfehlung für die künftige Verfahrenspraxis im Rahmen der Begutachtung und der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer. Es wird eine Zieldiversifizierung der bislang mit Abstinenznotwendigkeit ausgestalteten diagnostischen Alkoholhypothese A2 vorgeschlagen.

S c h l ü s s e l w ö r t e r

Trunkenheitsfahrer – Medizinisch-Psychologische Untersuchung – Fahreignung – Kontrolliertes Trinken – Alkoholabstinenz – Literaturanalyse – Kraftfahrer Rehabilitation

S u m m a r y

Drunk driving offenders with a blood alcohol concentration of at least 1.6 per mille are obliged to submit a medical-psychological report to the responsible driving license authority before a new driving license is issued. A prerequisite for a positive prognosis of fitness to drive is always a stable change of behaviour in dealing with alcohol. There are two basic alternatives for changes: the person concerned could reduce both the frequency of drinking and the quantities drunk in such a way that the alcohol intake becomes manageable and thus controllable. Or the affected person could totally abstain from alcohol and decide on permanent abstinence. This article deals with the tension between “abstinence requirement” and “controlled drinking” and, as a result of an extensive literature analysis and the special risk characteristics of drunk driving offenders, drafts is proposing an evidence-based recommendation for future practice in the context of the assessment and rehabilitation of drivers with severe alcohol-related problems of the hypothesis group A2.

K e y w o r d s

drunk driving – fitness to drive – controlled drinking – alcohol abstinence – literature review – driver improvement measures

L i t e r a t u r

Adamson, S. J., Sellman, J. D. & Frampton, C. M. A. (2009). Patient predictors of alcohol treatment outcome: A systematic review. Journal of Substance Abuse Treatment, 36, 75–86.

American Psychiatric Association (2018). Diagnostisches und Statistisches Manual Psychischer Störungen DSM-5® (deutsche Ausgabe herausgegeben von P. Falkai und H.-U. Wittchen) (2. Aufl.). Göttingen: Hogrefe Verlag.

Anonyme Alkoholiker (2011). Ein Bericht über die Genesung alkoholkranker Männer und Frauen (Original 1939). Marktoberdorf: Schnitzerdruck.

Apodaca, T. R. & Miller, W. R. (2003). Meta-analysis of the effectiveness of bibliotherapy for alcohol problems. Journal of Clinical Psychology, 59, 289–304.

Arbeitsgemeinschaft der Wissenschaftlichen Medizinischen Fachgesellschaften (AWMF) u.a. (Hrsg.) (2020). S3 Leitlinie “Screening, Diagnose und Behandlung alkoholbezogener Störungen“ (Aktualisierte Version 2020). AWMF-Register Nr. 076–001.

Bischof, G., Lange, N., Rumpf, H.-J. & Preuss, U.W. (2019). Stellungnahme Dachgesellschaft Sucht: Reduziertes Trinken und Schadensminderung bei der Behandlung von Alkoholkonsumstörungen. Sucht, 65, 115–134.

Bischof, G., Lange, N., Rumpf, H.-J. & Preuss, U.W. (2020). Reduced drinking and harm reduction in the treatment of alcohol use disorders. Drugs and Alcohol Today, 21, 31–44.

Blaszczynski, A., McConaghy, N. & Frankova, A. (1991). Control versus abstinence in the treatment of pathological gambling: A two to nine year follow-up. British Journal of Addiction, 86, 299–306.

Bode, H. J. & Winkler, W. (2005). Fahrerlaubnis: Eignung, Entzug, Wiedererteilung (5. Aufl.). Bonn: Deutscher Anwalt Verein.

Brieler, P. & Pirke, T. (2018). Kundenorientierung in der Fahrerlaubnisbehörde aus verkehrspsychologischer Sicht. Verkehrsdienst 01/2018, 10–17.

Bühringer, G. (2008). Alcohol use disorders: Abstinence versus controlled drinking. In H.-R. Kranzler & P. Korsmeyer, Encyclopedia of drugs, alcohol, addictive behavior (3rd ed., S. 129–136). Woodbridge: Macmillan Reference.

Caddy, G. R., Addington, H.-J. & Perkins, D. (1978). Individualized behaviour therapy for alcoholics: A third year independent double-blind follow-up. Behaviour Research and Therapy, 16, 345–362.

Cavaiola, A. & Wuth, C. (2002). Assessment and treatment of the DWI offender. New York and London: Routledge.

Dawson, D. A., Grant, B. F., Stinson, F. S., Chou, P. S., Huang, B. & Ruan, W. J. (2005). Recovery from DSM-IV alcohol dependence: United States, 2001-2002. Addiction, 100, 281–292.

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) & Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) (2013). Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien (3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag.

Drinkmann, A. & Lettl, B. (2015). Die Akzeptanz von kontrolliertem Konsum als Behandlungsziel unter Suchthilfefachkräften in Bayern. Suchttherapie, 16, 82–89.

European Medicines Agency (2010). Guidelines of the development of medicinal products for the treatment of alcohol dependence. London: European Medicines Agency.

Falk, D. E., O'Malley, S. S., Witkiewitz, K., Anton, R. F., Litten, R.Z., Slater, M., Kranzler, H. R., Mann, K. F., Hasin, D. S., Johnson, B., Meulien, D., Ryan, M. & Fertig, J. (2019) Evaluation of drinking risk levels as outcomes in alcohol pharmacotherapy trials: A secondary analysis of 3 randomized clinical trials. JAMA Psychiatry, 76, 374–381.

Fan, A. Z., Chou, S. P., Zhang, H., Jung, J. & Grant, B.F. (2019) Prevalence and correlates of past year recovery from DSM-5 alcohol use disorder: Results from national epidemiologic survey on alcohol and related conditions-III. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 43, 2406–2420.

Fingarette, H. (1988). Heavy drinking: The myth of alcoholism as a disease. Berkeley: University of California Press.

Friedrichs, A., Silkens, A., Reimer, J., Kraus, L., Scherbaum, N., Piontek, D., Röhrig, J., Hempleman, J., Härter, M. & Buchholz, A. (2018). Role preferences of patients with alcohol use disorders. Addictive Behaviors, 84, 248–254.

Gastfriend, D. R., Garbutt, J. C., Pettinati, H. M. & Forman, R. F. (2007). Reduction in heavy drinking as a treatment outcome in alcohol dependence. Journal of Substance Abuse Treatment, 33, 71–80.

Gräcmann, N. & Albrecht, M. (2019). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung in der Fassung vom 28. Oktober 2019 (VkBl. S. 775). Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Haffner, H. T. (1993). Alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer. Köln: Verlag TÜV Rheinland.

Hasin, D. S., Wall, M., Witkiewitz, K., Kranzler, H. R., Falk, D., Litten, R., Mann, K., O'Mal-ley, S. S., Scodes, J., Robinson, R. L., Anton, R. & Alcohol Clinical Trials Initiative (ACTIVE) Workgroup (2017). Change in non-abstinent WHO drinking risk levels and alcohol dependence: A 3 year follow-up study in the US general population. The Lancet Psychiatry, 4, 469–476.

Heather, N., Raistrick, D. & Godfrey, C. (2006). A summary of the review of the effective-ness of treatment for alcohol problems. London: National Treatment Agency for Substance Misuse.

Heather, N. & Robertson, I. (1981). Controlled drinking. London: Methuen.

Henssler, J., Müller, M., Carreira, H., Bschor, T., Heinz, A. & Baethge, C. (2020). Controlled drinking – non-abstinent versus abstinent treatment goals in alcohol use disorder: a systematic review, metaanalysis and meta-regression. Addiction, doi: 10.1111/add.15329.

Hentschel P., König P. & Dauer, P. (2017) Straßenverkehrsrecht (44. Aufl.). München: Beck.

Hester, R. K. (2003). Self-control training. In R. K. Hester & W. R. Miller (Eds.), Handbook of alcoholism treatment approaches: Effective alternatives (3rd edition) (pp. 152–164). Boston, MA: Allyn & Bacon.

Hodgins, D. C., Leigh, G., Milne, R. & Gerrish, R. (1997). Drinking goal selection in behavioral self-management treatment of chronic alcoholics. Addictive Behaviors, 22, 247-255.

Jellinek, E. M. (1960). The disease concept of alcoholism. New Haven: Connecticut.

Kaner, E. F., Beyer, F. R., Muirhead, C., Campbell, F., Pienaar, E.D., Bertholet, N., Daeppen, J. B., Saunders, J. B. & Burnand, B. (2018). Effectiveness of brief alcohol interventions in primary care populations. Cochrane Database of Systematic Reviews, Vol. 2, doi: 10.1002/14651858.CD004148.pub4. Cd004148.

Keller, M., Wegner, L., Wagner, T., Grimm, U. & Häne, K. (2018). Prognosesicherheit von Fahreignungsgutachten in der Schweiz. Blutalkohol, 55, 280–292.

Klingemann, H. & Sobell, L. C. (Eds.) (2007). Promoting self-change from addictive be-haviors. Practical implications for policy, prevention, and treatment. New York: Springer Science and Business Media.

Knox, J., Scodes, J., Wall, M., Witkiewitz, K., Kranzler, H. R., Falk, D., Litten, R., Mann, K., O'Malley, S. S., Anton, R., Hasin, D.S. & Alcohol Clinical Trials (ACTIVE) Work-group (2019a). Reduction in non-abstinent WHO drinking risk levels and depression/anxiety disorders: 3-year follow-up results in the US general population. Drug and Alcohol Dependence, 197, 228–235.

Knox, J., Wall, M., Witkiewitz, K., Kranzler, H.R., Falk, D., Litten, R., Mann, K., O'Malley, S. S., Scodes, J., Anton, R., Hasin, D. S. & Alcohol Clinical Trials (ACTIVE) Work-group (2018). Reduction in nonabstinent WHO drinking risk levels and change in risk for liver disease and positive AUDIT-C scores: Prospective 3-year follow-up results in the U.S. general population. Alcoholism: Clinical and Experimental Rese-arch, 42, 2256–2265.

Knox, J., Wall, M., Witkiewitz, K., Kranzler, H. R., Falk, D., Litten, R., Mann, K., O'Malley, S. S., Scodes, J., Anton, R., Hasin, D.S. & Alcohol Clinical Trials (ACTIVE) Work-group (2019). Reduction in non-abstinent World Health Organization (WHO) drinking risk levels and drug use disorders: 3-year follow-up results in the US general population. Drug and Alcohol Dependence, 201, 16–22.

Körkel, J. (2002). Controlled drinking as a treatment goal in Germany. Journal of Drug Issues, 32, 667–688.

Körkel, J. (2010). Kontrollierter Alkoholkonsum als Zieloption für alkoholauffällige Kraftfahrer. In Born, R. S., Brieler, P. & Sohn, J.-M. (Hrsg.), Beurteilungskriterien in der Fahreignungsdiagnostik. Fortschritte und Optimierungsbedarf (S. 47–84). Lengerich: Pabst Science Publishers.

Körkel, J. (2014). Alkoholtherapie: Vom starren Abstinenzdogma zu einer patientengerechten Zielbestimmung. Suchtmedizin, 16, 211–222.

Körkel, J. (2015). Kontrolliertes Trinken bei Alkoholkonsumstörungen: Eine systematische Übersicht. Sucht, 61, 147–174.

Körkel, J. (2017). Kontrolliertes Trinken. Viele Wege führen nach Rom – oder in andere schöne Städte. Sozialpsychiatrische Informationen, 47, 18–22

Körkel, J. (2021). Treating patients with multiple substance use in accordance with their personal treatment goals: A new paradigm for addiction treatment. Drugs and Alcohol Today, 21, 15–30.

Kroj, G. (Hrsg) (1995). Psychologisches Gutachten – Kraftfahreignung. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.

Kunkel, E. (1982). Zur Bedeutung der Dunkelziffer bei Trunkenheitsdelikten. Blutalkohol, 19, 15–28.

Kunkel, E. (1993). Abstinenz oder Trinkkontrolle als Ziel der Verhaltensänderung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Zeitschrift für Schadensrecht, 14, 37–42.

Lange, S., Mehlhorn, M. & Müller, D. (2020). Zusammenhänge zwischen Aggressionsdelikten und sonstigen Straftaten im polizeilichen Auskunftssystem Sachsen und den Eintragungen im Fahreignungsregister (FAER). In T. Wagner, D. Müller, F. Koehl & A. Rebler (Hrsg.), Fahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten – Rechtsgrundlagen und evidenzbasierte Profilbildung der Risikogruppen (S. 167–184). Bonn: Kirschbaum.

Mann, K. (2019). Reduzierter Alkoholkonsum als Therapieziel für Alkoholabhängige. Neue Daten zu einer alten Kontroverse. Vortrag gehalten auf dem Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychiatrie, Psychotherapie und Nervenheilkunde (DGPPN), Berlin, 27.–30.11.2019

Mann, K., Aubin, H.-J. & Witkiewitz, K. (2017). Reduced drinking in alcohol dependence treatment, What is the evidence? European Addiction Research, 23, 219–230.

Mann, K., Bladstrom, A., Torup, L., Gual, A. & van den Brink, W. (2013). Extending the treatment options in alcohol dependence: A randomized controlled study of as-needed nalmefene. Biological Psychiatry, 73, 706–713.

Mann, K. & Körkel, J. (2013). Trinkmengenreduktion: ein ergänzendes Therapieziel bei Alkoholabhängigen? Psychopharmakotherapie, 20, 193–198.

Miller, W. R. (1993). Alcoholism: Toward a better disease model. Psychology of Addictive Behaviors, 7, 129–136.

Miller, W. R. (1996). What is a relapse? Fifty ways to leave the wagon. Addiction, 91 (Supplement), S15–S27.

Moser, L. (1983). Kriminalität und Verkehrssicherheit. Blutalkohol, 20, 465-469.

Patermann, A. (2015). Grundlagen der Fahreignungsbegutachtung: Fahreignung – Überblick über die Regelungen. In A. Patermann, W. Schubert & M. Graw (Hrsg.), Handbuch des Fahreignungsrechts. Bonn: Kirschbaum.

Penning, R. (2004). Alkohol, Drogen und Verkehrssicherheit. Bremen: Uni-Med. Verlag.

Raithel, J. & Widmer, A. (2012). Deviantes Verkehrsverhalten. Göttingen: Hogrefe.

Roth, A. (2017). Zusammenhänge zwischen der Verursachung von Verkehrsunfällen und dissozialem/kriminellem Verhalten. Berlin: Lit. Verlag.

Schubert, W. (DGVP) & Mattern, R. (DGVM) (2009). Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Bonn: Kirschbaum.

Shinar, D. (2017). Traffic safety and human behavior (2nd ed.). Bingley: Emerald.

Sieber, M. (2000). Kontrolliertes Trinken nach stationärer Behandlung. Ergebnisse aus den Katamnesen der Forel Klinik. Bulletin Nr. 1/2000 (Teil 1) der Forel-Klinik, 45–50.

Sobell, M. B. & Sobell, L. C. (1978). Behavioral treatment of alcohol problems. Individualized therapy and controlled drinking. New York: Plenum Press.

Sobell, M. B. & Sobell, L. C. (2006). Obstacles to the adoption of low risk drinking goals in the treatment of alcohol problems in the United States: A commentary. Addiction Research and Theory, 14, 19–24.

Sobell, M. B. & Sobell, L. C. (2011). It is time for low-risk drinking goals to come out of the closet. Addiction, 106, 1715–1717.

Statistisches Bundesamt (2016). Strafvollzug - Demographische und kriminologische Merkmale der Strafgefangenen. Abgerufen am 26.11.2020 von: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Rechtspflege/StrafverfolgungVollzug/Strafvollzug.html;jsessionid=B02A661AFEE1CE2CBDBDD0FEF2AEB0DC.cae4.

Stephan, E. (1988). Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmissbrauch. Blutalkohol, 25, 201–227.

Stephan, E. & Brenner-Hartmann, J. (2018). Alkohol-Missbrauch. In W. Schubert, M. Huetten, C. Reimann & M. Graw (Hrsg.) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar (überarbeitete und erweiterte 3. Aufl.) (S. 244–278). Bonn: Kirschbaum.

Van Amsterdam, J. & van den Brink, W. (2013). Reduced-risk drinking as a viable treatment goal in problematic alcohol use and alcohol dependence. Journal of Psychopharmacology, 27, 987–997.

Wagner, T., DeVol, D., Wegner, L. & Rethfeldt, I. (2017). Trunkenheitsfahrer – schon ab 1,1 Promille ein Risiko? Blutalkohol, 54, 77–105.

Wagner, T., DeVol, D. & Körkel, J. (2018). Alkohol – u.a. Operationalisierung "kontrolliertes Trinken". Fachbeitrag zum Workshop „Alkohol" im Rahmen des 13. Gemeinsamen Symposiums der DGVP und DGVM 2017 in Leipzig. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 64, 142–144.

Wagner, T., Pirke, T. & Brieler, P. (2020). Wirksamkeit von Interventionsmaßahmen vor einer MPU – ein Vergleich zwischen Berufsgruppen (Verkehrspsychologen, Suchtberater und Sonstige). Blutalkohol, 57, 7–22.

Wagner, T., Strohbeck-Kühner, P. & Koehl, F. (2018). Straftaten und Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften – Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Kapitel 3.16 und 3.17. In W. Schubert, M. Huetten, C. Reimann, M. Graw, W. Schneider & E. Stephan (Hrsg.) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar (3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum.

Walters, G. D. (2000). Behavioral self-control training for problem drinkers: A meta-analysis of randomized control studies. Behavior Therapy, 31, 135–149.

Weinand, M. & Undeutsch, U. (1996). Verkehrsauffällige Straftäter. Begutachtung und Rehabilitation. Bewährungshilfe, 43, 99–116.

Witkiewitz, K. (2013). "Success" following alcohol treatment: Moving beyond abstinence. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 37, E9–E13.

Witkiewitz, K. (2019). Double standards and gold standards in the evaluation of how a person feels and functions in substance use disorder pharmacotherapy trials. Addiction, 114, 17–18.

Witkiewitz, K., Falk, D. E., Litten, R. Z., Hasin, D. S., Kranzler, H. R., Mann, K. F., O'Malley, S. S. & Anton, R. F. (2019a). Maintenance of World Health Organization risk drinking level reductions and posttreatment functioning following a large alcohol use disorder clinical trial. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 43, 979–987.

Witkiewitz, K., Hallgren, K.A., Kranzler, H. R., Mann, K. F., Hasin, D. S., Falk, D. E. et al. (2017). Clinical validation of reduced alcohol consumption after treatment for alcohol dependence using the World Health Organization risk drinking levels. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 41, 179–186.

Witkiewitz, K. Heather, N., Falk, .E., Litten, R. Z., Hasin, D. S., Kranzler, H. R., Mann, K. F., O'Malley, S. S. & Anton, R. F. (2020). World Health Organization risk drinking level reductions are associated with improved functioning and are sustained among patients with mild, moderate and severe alcohol dependence in clinical trials in the United States and United Kingdom. Addiction, 115, 1668–1680

Witkiewitz, K., Kranzler, H. R., Hallgren, K. A., O'Malley, S. S., Falk, D. E., Litten, R. Z. et al. (2018). Drinking risk level reductions associated with improvements in physical health and quality of life among individuals with alcohol use disorder. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 42, 2453–2465.

Witkiewitz, K., Morris, J. & Tucker, J. A. (2021). Commentary on Henssler et al.: The public health case for promoting and valuing drinking reductions in the treatment of alcohol use disorder. Addiction, doi.org/10.1111/add.15429

Witkiewitz, K. & Tucker, J. A. (2020). Abstinence not required: Expanding the definition of recovery from Alcohol Use Disorder. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 44, 36–40.

Witkiewitz, K., Wilson, A. D., Pearson, M. R., Montes, K. S., Kirouac, M., Roos, C. R., Hallgren, K. A. & Maisto, S. A. (2019b). Profiles of recovery from alcohol use disorder at three years following treatment: can the definition of recovery be extended to include high functioning heavy drinkers. Addiction, 114, 69–80.

Zuschlag, B. (2006). Richtlinien für die Erstellung psychologischer Gutachten. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.

Anschrift der Verfasser
Prof. Dr. Joachim Körkel
Evangelische Hochschule Nürnberg
Institut für innovative Suchtbehandlung und Suchtforschung
Bärenschanzstraße 4
90429 Nürnberg
E-Mail: joachim.koerkel@evhn.de

Dr. Thomas Wagner
DEKRA e.V. Dresden
Fachbereich amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung
DEKRA Technology Center
Senftenberger Str. 30
01998 Klettwitz
E-Mail: thomas.wagner@dekra.com

Aus der Forschung

Studie des rechtsmedizinischen Instituts der Universität Basel (Schweiz): „THC-Grenzwerte im Straßenverkehr“

Aufgrund verschiedener parlamentarischer Vorstöße hat der schweizerische Bundesrat in den Jahren 2019 und 2020 zwei cannabisspezifische Gesetzesänderungen[*]) in Auftrag gegeben. Einerseits sollen damit die gesetzlichen Grundlagen für Pilotversuche zum nicht-medizinischen Konsum von Cannabis geschaffen und andererseits der Zugang zu Cannabisarzneimitteln erleichtert werden. In diesem Zusammenhang haben sich auch Fragen zu THC im Straßenverkehr ergeben.

Seit 2005 gilt in der Schweiz für THC faktisch eine Nulltoleranz mit einem analytischen Grenzwert von 1,5 ng/mL THC im Vollblut. Eine tatsächliche verkehrsrelevante Beeinflussung des Fahrzeuglenkers durch Cannabis muss nicht vorliegen.

Für Konsumenten von Cannabisarzneimitteln gilt das so jedoch nicht. Sie werden im Straßenverkehr strafrechtlich nicht verfolgt, wenn eine ärztliche Verordnung und eine Ausnahmebewilligung vorliegen und ihre Fahrfähigkeit nicht beeinträchtigt ist. Die Fahreignung muss in jedem Einzelfall individuell beurteilt werden. Eine Probenentnahme im Zusammenhang mit ärztlich verordneten Medikamenten ist zudem nur zulässig, wenn konkrete Hinweise auf eine Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit vorliegen.

Im Auftrag des schweizerischen Bundesamtes für Gesundheit, BAG, führte das Institut für Rechtsmedizin der Universität Basel die Studie „THC-Grenzwerte im Straßenverkehr“[**]) durch. Mit dieser sollen „auf der Grundlage von wissenschaftsbasierten Erkenntnissen und aus wissenschaftlicher Sicht Empfehlungen zu möglichen Anpassungen der geltenden Regelungen bezüglich Cannabiskonsum und Straßenverkehr“ formuliert werden. In der Studie erfolgt eine umfassende Darstellung der international geltenden THC-Grenzwerte im Straßenverkehr, ihrer Evidenzgrundlage und des Zusammenhangs zwischen THC-Konzentration, Konsumfrequenz, Konsumart und Fahrfähigkeit.

---

[*]) Änderung des Bundesgesetzes über die Betäubungsmittel und die psychotropen Stoffe (Betäubungsmittelgesetz, BetmG) – Pilotversuche mit Cannabis – vom 27. Februar 2019, Botschaft 19.021, BBl 2019 2529 und Änderung des Bundesgesetzes über die Betäubungsmittel und die psychotrope Stoffe (Betäubungsmittelgesetz, BetmG) – Vereinfachung und Erweiterung des Umgangs mit zulassungsbefreiten Cannabisarzneimitteln – vom 24. Juni 2020, Botschaft 20.060, BBl 2020 6069.

[**]) Bucher, B., Gerlach, K., Frei, P., Knöpfli, K., Scheurer, E. (2020): Bericht THC-Grenzwerte im Straßenverkehr – eine Literaturanalyse. Institut für Rechtsmedizin der Universität Basel, Basel.

Auszug aus dem Bericht zur Studie:

Zusammenfassung

Wissenschaftliche Grundlagen und Erkenntnisse

Pharmakokinetik von THC

Die Wirkungen von THC sind sehr individuell. Je nach Gewöhnung an Cannabis und je nach Menge und Konsumform kann die Wirkung sehr unterschiedlich sein.

- Die THC-Wirkung verläuft nicht parallel zur Zeitkurve der THC-Konzentration. Die Wirkstoffkonzentration im Blut nimmt unmittelbar nach Konsumende rasch ab. Die akute THC-Wirkung nach dem Rauchen ist dosisabhängig und dauert 2−3 Stunden.
- Aufgrund der langen Halbwertszeit und der Fettlöslichkeit von THC kommt es zu einer Akkumulation im Fettgewebe und zu einer verzögerten Ausscheidung. THC und THC-Stoffwechselprodukte wie z. B. THC-Carbonsäure können vor allem bei häufigen Konsumenten noch mehrere Tage bis Wochen nach dem letzten Konsum in Blut und Urin nachweisbar sein.
- Bei oraler Aufnahme von THC werden niedrigere Blutkonzentrationen erreicht als beim Inhalieren, und der Wirkungseintritt kann bis zu 3 Stunden verzögert sein. Oral aufgenommenes THC unterliegt einem first-pass-Effekt in der Leber und gelangt deshalb langsamer ins Blut. Die Wirkung kann bis zu 4−12 Stunden anhalten.

Experimentelle Studien

Experimentelle Studien, welche die Auswirkungen von Cannabis auf die fahrrelevante Leistungsfähigkeit mit psychomotorischen Leistungstests, Fahrten am Fahrsimulator und bei Fahrversuchen auf realen Straßen untersuchten, ergaben unter anderem folgende Erkenntnisse:

- Die Beeinträchtigung der fahrrelevanten Leistungsfähigkeit ist dosis- und konzentrationsabhängig.
- Nach einem Konsum von Cannabis sinkt der Wille, sich ans Steuer zu setzen, und es kommt zu einer vorsichtigeren Fahrweise, da die Konsumenten ihre Leistungsdefizite wahrnehmen bzw. diese sogar eher überschätzen.
- Beeinträchtigte neuropsychologische Einzelleistungen können im Rahmen einer komplexen Gesamtleistung wie z. B. dem Autofahren bis zu einem gewissen Grad kompensiert werden. Inwiefern dann noch Leistungsreserven verfügbar sind, ist jedoch unklar.
- Erste Zeichen einer Beeinträchtigung ergeben sich ab 1–2.5 ng/mL THC im Vollblut. Einschränkungen entsprechend einer Blutalkoholkonzentration von 0.5 ‰ zeigen sich bei 3.0–4.1 ng/mL, einhergehend mit einer Reduktion der Leistungsfähigkeit für kontrollierte Handlungen um 25 % und für automatisierte Handlungen um 10 %.
- Wenn seit dem Konsum >24 Stunden vergangen sind, können keine Defizite mehr nachgewiesen werden. Die Leistungsreserven können aber bis zu 72 Stunden nach einem Konsum eingeschränkt sein. Langfristige Leistungseinbußen im Sinne von residualen Wirkungen konnten keine festgestellt werden. Bei Abstinenz bestehen somit keine Hinweise darauf, dass die Fahreignung durch einen früheren chronischen Konsum eingeschränkt sein sollte.
- Mischkonsum von Alkohol und THC führt zu höheren THC-Konzentrationen im Blut und verstärkt die Leistungseinbußen deutlich gegenüber nur Alkohol oder nur Canna-

bis. Der additive Effekt ist direkt proportional zur THC-Dosis, aber indirekt proportional zur Blutalkoholkonzentration, d. h. zeigt sich verstärkt bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen.

Epidemiologische Studien

Epidemiologische Studien untersuchten im Rahmen von Prävalenz-, Fall-Kontroll-, und Verursacherstudien THC bei an Verkehrsunfällen beteiligten Fahrern, um Rückschlüsse auf Unfallrisiko und Verursacherrisiko zu ziehen.

- Fahrer mit THC-Konzentrationen von <5 ng/mL im Vollblut oder nur mit THC-Carbonsäure weisen verglichen mit nüchternen Fahrern kein erhöhtes Unfallrisiko auf. Ab 5 ng/mL ist das Unfallrisiko jedoch deutlich erhöht.
- Alkohol ist bereits bei einer Blutalkoholkonzentration von <0.5 ‰ mit deutlich grösseren Unfall- und Verursacherrisiken verbunden als ein Nachweis von THC.
- Innerhalb der ersten Stunde nach Inhalation von THC, im Zeitfenster der maximalen Wirkung, sind 1.5 bis 2 mal häufiger Autounfälle zu beobachten als bei konsumfreien Fahrern. Nach 2 bis 4 Stunden nimmt das Unfallrisiko wieder ab.
- Häufige Cannabiskonsumenten haben kein höheres Unfallrisiko als Nichtkonsumenten, wenn sie nicht unter einem akuten Einfluss von THC stehen.

THC-Grenzwerte im Straßenverkehr in Nordamerika, Australien und Europa

- Staaten mit einem Grenzwert von 0 für THC (Nulltoleranz): Hinweise auf THC werden mit Schnelltests oder mit Untersuchungen auf eine psychomotorische Beeinträchtigung (sog. Impairment-Tests) gewonnen. Bestätigungsanalysen erfolgen im Blut oder Urin.
- Staaten mit einem sog. „per se"-Grenzwert zwischen 0.15 und 5 ng/mL im Vollblut: verfolgen entweder eine Nulltoleranz-Strategie (z. B. Deutschland, Schweiz) und der Grenzwert entspricht einer analytischen Nachweisgrenze oder haben einen Grenzwert als epidemiologisch ermittelter Schwellenwert, über dem das Risiko für Verkehrsunfälle gegenüber unbeeinflussten Autofahrern deutlich erhöht ist.
- Staaten, welche evidenzbasiert spezielle Grenzwert-Regelungen getroffen haben: z. B. mit einem System von abgestuften Grenzwerten (Norwegen, Kanada) oder mit einer strengeren Ahndung eines Mischkonsums mit Alkohol oder anderen Drogen (Ohio, Niederlande).
- Einzelne US-Bundesstaaten kennen jeweils zusätzliche Grenzwerte für THC im Urin oder für THC-Carbonsäure im Vollblut oder Urin.

THC-Carbonsäure und Fahreignung

THC-Carbonsäure, ein pharmakologisch inaktives Stoffwechselprodukt von THC, wird zur Unterscheidung zwischen einem häufigen Konsum – entsprechend einer Konzentration von ≥40 ng/mL im Blut – und einem gelegentlichem Konsum (≤2 Mal/Woche) verwendet und als Zuweisungskriterium für eine Fahreignungsabklärung empfohlen.

Studien zeigen jedoch, dass zwischen einer Konzentration von THC-Carbonsäure von ≥40 ng/mL und der Fahreignung kein signifikanter Zusammenhang besteht. Fahrer, bei denen der Konsum schon länger zurücklag und die nicht mehr unter einer akuten Wirkung von Cannabis standen, sondern lediglich positiv auf THC-Carbonsäure getestet wurden, waren nicht häufiger Verursacher von Unfällen als nüchterne Fahrer.

Empfehlungen

Auf der Grundlage der wissenschaftlichen Evidenz und den Erfahrungen anderer Länder sowie in Abhängigkeit von politisch zu beantwortenden Fragen, z. B. ob eine Nulltoleranz von Cannabis im Straßenverkehr beibehalten werden soll, haben sich 3 Varianten für mögliche Grenzwerte ergeben. Bei allen Varianten wird bei THC-Konzentrationen unterhalb des Grenzwerts empfohlen, bei Auffälligkeiten des Fahrers oder wenn eine Einnahme von Cannabis-Arzneimitteln geltend gemacht wird, die Fahrfähigkeit im Rahmen eines sog. Drei-Säulen-Gutachtens individuell zu beurteilen.

6.1 Empfehlungen für THC-Grenzwerte im Straßenverkehr

Variante 1

Der Grenzwert verbleibt auf der analytischen Nachweisgrenze von 1.5 ng/mL THC. Unter Berücksichtigung eines Toleranzbereichs von 30 %, der den Messfehler einschließt, entspricht der Grenzwert einer THC-Konzentration im Vollblut von 2.1 ng/mL. Die Fahrunfähigkeit ist somit ab 2.2 ng/mL erwiesen und geht mit einer Abklärung der Fahreignung einher. Bis 2.1 ng/mL ist der Grenzwert nicht mit genügender Sicherheit erreicht. Bei Auffälligkeiten bezüglich Fahrweise oder bei anderen durch die Polizei oder den blutentnehmenden Arzt festgestellten Auffälligkeiten wird die Fahrfähigkeit auch bei THC-Konzentrationen unterhalb des Grenzwerts in einem individuellen Drei-Säulen-Gutachten beurteilt. Ebenso wird verfahren, wenn die Person die Einnahme von ärztlich verschriebenen Cannabis-Arzneimitteln angibt.

- Aus wissenschaftlicher Sicht liegt der Grenzwert etwa an der experimentell bestimmten unteren Wirkungsgrenze. Das heisst, ab dieser Konzentration ist mit ersten Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu rechnen. Diese Einschränkungen sind allerdings nicht zwingend fahrrelevant und sind stark von der konsumierten Dosis, von der Konsumart (Rauchen oder oral) sowie von der Dauer seit dem Konsum abhängig.
- Dieser Grenzwert lässt sich gestützt auf die epidemiologische Evidenz nicht mit einem erhöhten Unfall- und Verursacherrisiko rechtfertigen, da dieses sich bis 5 ng/mL THC nicht signifikant von dem von nüchternen Fahrern unterscheidet.
- Es ist damit zu rechnen, dass ein erheblicher Anteil der Personen, welchen aufgrund der Überschreitung des Grenzwerts eine fehlende Fahrfähigkeit attestiert wird, eigentlich fahrfähig wäre, da diese zum Zeitpunkt des Fahrens gar nicht unter einer einschränkenden Wirkung von THC standen (falsch positive Fälle). Zusätzlich erfolgt dann in allen diesen Fällen eine Abklärung der Fahreignung, welche mit erheblichem Aufwand für die Personen selbst, aber auch der Straßenverkehrsämter und der verkehrsmedizinischen Sachverständigen verbunden ist.
- Die Anzahl der falsch negativen Fälle, d. h. Personen, die trotz einer beeinträchtigenden Wirkung von THC fahren, dürfte relativ klein sein. Sie ist abhängig von der Kontrollfrequenz, von der Schulung der Verkehrspolizei und der blutentnehmenden Ärzte in Bezug auf die Feststellung von Auffälligkeiten bei kontrollierten Personen und von der Zeit, welche zwischen der Kontrolle und der Blutentnahme verstreicht. Personen, bei welchen eine THC-Konzentration unterhalb des Grenzwerts festgestellt wird, die aber Auffälligkeiten bei der Kontrolle gezeigt haben, werden individuell bezüglich ihrer Fahrfähigkeit begutachtet, so dass Maßnahmen gegenüber tatsächlich beeinträchtigten Fahrern auch bei sehr geringen THC-Konzentrationen niederschwellig getroffen werden können.

- Mit einem Grenzwert auf der analytischen Nachweisgrenze bzw. der unteren Wirkungsgrenze gilt für Cannabis eine Nulltoleranz. Damit wird Cannabis nicht gleich wie Alkohol behandelt, obwohl aufgrund der wissenschaftlichen Evidenz bezüglich Straßenverkehrssicherheit THC als wesentlich weniger beeinträchtigend einzuordnen ist als Alkohol.

Variante 2

Der Grenzwert wird auf eine THC-Konzentration im Vollblut von 3 ng/mL festgelegt. Unter Berücksichtigung der harmonisierten Messungenauigkeit der akkreditierten Laboratorien, d. h. eines Toleranzbereichs von 30 %, ist die Fahrunfähigkeit ab einer Konzentration von 4.3 ng/mL erwiesen und geht mit einer Abklärung der Fahreignung einher. Bis 4.2 ng/mL ist der Grenzwert nicht mit genügender Sicherheit erreicht. Bei Auffälligkeiten bezüglich Fahrweise oder bei anderen durch die Polizei oder den blutentnehmenden Arzt festgestellten Auffälligkeiten wird die Fahrfähigkeit auch bei THC-Konzentrationen unterhalb des Grenzwerts in einem individuellen Drei-Säulen-Gutachten beurteilt. Ebenso wird verfahren, wenn die Person die Einnahme von ärztlich verschriebenen Cannabis-Arzneimitteln angibt.

- Aus wissenschaftlicher Sicht entspricht dieser Grenzwert einem sog. Risiko-Grenzwert, der ein gewisses Unfallrisiko oder gewisse Fahrbeeinträchtigungen beinhaltet. Das Unfallrisiko unterscheidet sich auf Basis der epidemiologischen Evidenz jedoch bis zu dieser THC-Konzentration und darüber hinaus bis zu 5 ng/mL nicht signifikant von dem nüchterner Fahrer. Der Grenzwert erscheint ohne relevanten negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit vertretbar.
- Die experimentell basierte Evidenz zur Einschränkung der Leistungsfähigkeit zeigt, dass ab 3–4 Stunden nach einem einmaligen Rauchkonsum von Cannabis nicht mit THC-Konzentrationen über diesem Grenzwert zu rechnen ist. Bei einer THC-Konzentration von 3–4 ng/mL zeigen Studien eine Beeinträchtigung von automatisierten Handlungen von ca. 10 % und von kontrollierten Handlungen von ca. 25 %. Die Fahrspurabweichung entsprach bei 4.1 ng/mL der, wie sie bei einer BAK von 0.5 ‰ festgestellt wird. Aus wissenschaftlicher Sicht entspricht dieser Grenzwert etwa dem Risiko und den Einschränkungen, welche einer BAK von 0.5 ‰ entsprechen. Zudem trägt der etwas höhere Grenzwert denjenigen Konsumenten Rechnung, welche häufiger Cannabis konsumieren und deshalb residuale, aber nicht mehr wirksame THC-Konzentrationen aufweisen.
- Bei diesem Grenzwert ist mit einer deutlich geringeren Anzahl falsch positiver Fälle zu rechnen, da es sich dabei um einen wirkungsorientierten Risiko-Grenzwert handelt. Die Sanktion der Fahrer mit THC-Konzentrationen über dem Grenzwert lässt sich evidenzbasiert gut rechtfertigen.
- Eine Erhöhung der Anzahl der falsch negativen Fälle im Vergleich zu Variante 1 ist nicht zu erwarten, da Personen, bei welchen eine THC-Konzentration unterhalb des Grenzwerts festgestellt wird, individuell bezüglich ihrer Fahrfähigkeit begutachtet werden, so dass Maßnahmen gegenüber tatsächlich beeinträchtigten Fahrern auch bei sehr geringen THC-Konzentrationen niederschwellig getroffen werden können.
- Variante 2 bedeutet eine Abkehr von der Nulltoleranz gegenüber Cannabis im Straßenverkehr, welche unabhängig von einer Legalisierung des Konsums zu betrachten ist.

Mit diesem Risiko-Grenzwert wird Cannabis in Bezug auf den Straßenverkehr ähnlich wie Alkohol behandelt.
- Da eine generelle Zuweisung zur Fahreignungsbegutachtung erst bei Erreichen des Grenzwerts vorgesehen ist, nimmt die Anzahl der Personen, die wegen Cannabis einer Fahreignungsbegutachtung zugewiesen werden, ab. Dies zieht im Vergleich zur aktuellen Situation einen geringeren Aufwand der Straßenverkehrsämter und der verkehrsmedizinischen Sachverständigen nach sich.
- Dieser Grenzwert ist bereits in drei Ländern, Norwegen, Niederlande und Portugal, in Kraft.

Variante 3

In Anlehnung an das mehrstufige System der Blutalkoholkonzentrationsbereiche 0.5 ‰/0.8 ‰/1.6 ‰, welche mit unterschiedlichen Administrativ- und Strafmaßnahmen verbunden sind, sowie an die Praxis in einzelnen anderen Ländern, in denen bei gleichzeitigem Nachweis von Alkohol oder anderen Drogen ein anderer, niedrigerer Grenzwert gilt, werden 2 Grenzwerte definiert, wobei diese bereits einen Toleranzbereich von 30 % beinhalten.

Der untere Grenzwert verbleibt − wie bei Variante 1 − unter Berücksichtigung des Toleranzbereichs bei 2.2 ng/mL THC im Vollblut. Ab 2.2 ng/mL werden Administrativmaßnahmen angeordnet. Eine Fahrunfähigkeit ist bei Erreichen dieses Grenzwerts jedoch nicht erwiesen, und es erfolgt auch keine generelle Zuweisung zur Fahreignungsabklärung. Dies ist erst bei Erreichen des oberen Grenzwertes der Fall, der − wie bei Variante 2 − auf 4.3 ng/mL festgelegt wird. Bei Auffälligkeiten bezüglich Fahrweise oder bei anderen durch die Polizei oder den blutentnehmenden Arzt festgestellten Auffälligkeiten, wird die Fahrfähigkeit auch bei THC-Konzentrationen unterhalb des oberen Grenzwerts in einem individuellen Drei-Säulen-Gutachten beurteilt. Ebenso wird verfahren, wenn die Person die Einnahme von ärztlich verschriebenen Cannabis-Arzneimitteln angibt. Bei gleichzeitigem Nachweis von Alkohol ab einer BAK von ≥0.3 ‰ oder anderen Drogen gilt die Fahrunfähigkeit jedoch bereits ab dem unteren Grenzwert von 2.2 ng/mL als erwiesen, und es erfolgt eine Abklärung der Fahreignung.
- Dieses 2-stufige Grenzwertsystem trägt aus wissenschaftlicher Sicht der tatsächlichen Beeinträchtigung und dem Unfallrisiko am besten Rechnung und stellt eigentlich eine Erweiterung der Variante 2 dar. Generell gilt ein Risiko-Grenzwert, welcher die Anzahl der falsch positiven Fälle gegenüber Variante 1 deutlich verringert, zusätzlich aber gegenüber Variante 2 die falsch negativen Fälle reduziert, da die Kombination mit Alkohol oder anderen Drogen zusätzlich sanktioniert wird. Die strengere Handhabung eines kombinierten Konsums von THC und Alkohol ist gestützt auf die wissenschaftliche Evidenz dringend zu empfehlen, da das Unfallrisiko bei einer Kombination überproportional erhöht ist.
- Variante 3 bietet die Möglichkeit, die Administrativ- und Strafmaßnahmen differenzierter einzusetzen, ähnlich wie es beim Blutalkohol bereits Praxis ist. Allerdings ist zu erwarten, dass die Fallbearbeitung dadurch komplexer wird und mit mehr Aufwand verbunden sein dürfte.
- Der kombinierte Konsum von THC und Alkohol oder anderen Drogen muss nachgewiesen werden, da er andere Konsequenzen nach sich zieht als ein isolierter Konsum

von Cannabis. Das bedeutet, dass bei Verkehrskontrollen bei Verdacht auf THC-Konsum generell auch auf Alkohol getestet werden muss, und dass zum Nachweis von THC entnommene Blutproben zusätzlich auf Alkohol und ggf. andere Drogen analysiert werden müssen.
- Es ist zu erwarten, dass die Anzahl der Fahreignungsabklärungen im Vergleich zu heute und zu Variante 1 sich nicht maßgeblich ändert. Einerseits erfolgt eine Reduktion der Fahreignungsbegutachtungen wegen isoliertem Cannabiskonsum, andererseits kommt es zu einer Steigerung der Fahreignungsabklärungen bei Konsumenten, welche THC in Kombination mit Alkohol oder anderen Drogen konsumieren. Dies ist im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit empfehlenswert.

Kernfragen

Folgende Fragen sind nicht aus wissenschaftlicher Sicht, sondern aus politischer Sicht zu beantworten. Sie beeinflussen aber die zukünftige Strategie bezüglich des THC-Grenzwerts im Straßenverkehr und eine allfällige Entscheidung für eine andere Variante entscheidend.

1. Soll weiterhin eine Nulltoleranz gegenüber Cannabis gelten oder soll Cannabis im Straßenverkehr ähnlich wie Alkohol behandelt werden?
   → Die Nulltoleranz wird beibehalten:
   Damit fällt die Entscheidung für Variante 1, der Grenzwert verbleibt auf der analytischen Nachweisgrenze, welche unter Berücksichtigung einer Toleranz etwa der experimentell bestimmten unteren Wirkungsgrenze entspricht.
   → Cannabis soll im Straßenverkehr ähnlich wie Alkohol behandelt werden:
   Damit fällt die Wahl auf Variante 2 oder 3. Prinzipiell wird ein Risiko-Grenzwert definiert, der ein Unfallrisiko und gewisse Einschränkungen der Leistungsfähigkeit beinhaltet, die nicht höher sind, als es einer Blutalkoholkonzentration von 0.5 ‰ entspricht. In jedem Fall empfehlen wir den derzeit angewandten Toleranzbereich von 30 %, welcher die analytische Messunsicherheit beinhaltet, beizubehalten, da dies die praktische Umsetzung eines Grenzwerts ermöglicht.

2. Soll die Fahrfähigkeit von Personen, die aufgrund ihrer Fahrweise oder bei Verkehrskontrollen auffällig erscheinen oder in einen Verkehrsunfall verwickelt sind und daher kontrolliert werden, und eine THC-Konzentration im Blut unter dem jeweiligen Grenzwert weiterhin individuell mittels eines sog. Drei-Säulen-Gutachtens geprüft werden?
   → Ja:
   Dies ist aus wissenschaftlicher Sicht zu empfehlen, da damit die Fahrfähigkeit dann individuell und differenziert beurteilt wird, wenn Hinweise auf eine akute Wirkung vorliegen, auch wenn der Grenzwert unterschritten wird. Allerdings bedeutet jeder Vorgang, welcher einen konkreten Fall differenziert beurteilt, mehr Aufwand an Personal und Kosten als ein standardisiertes Vorgehen. Zusätzlich kostet die Begutachtung Zeit, während der die Betroffenen in der Regel einen Führerausweisentzug haben. Soll die Begutachtung mittels

Drei-Säulen-Gutachten bei Auffälligkeiten beibehalten werden, sind alle Varianten möglich.

→ Nein:
Da in diesem Fall keine individuelle Beurteilung der Fahrfähigkeit bei THC-Konzentrationen unter dem Grenzwert bei Verdacht auf eine akute THC-Wirkung erfolgt, ist von den Varianten 2 und 3 eher abzuraten. Da bei diesen beiden Varianten ein Risiko-Grenzwert gilt, ist zu erwarten, dass bei einzelnen Personen auch unter diesem Wert Wirkungen da sein können, welche zu einer Fahrunfähigkeit führen, wenn sie innerhalb von 4 Stunden nach dem Konsum einer geringen Menge Cannabis ein Motorfahrzeug lenken.

3. Wann sollen Personen im Straßenverkehr bei einem Verdacht auf Cannabis (und sonstige Drogen/Medikamente) kontrolliert werden können?
   → Bei einem Anfangsverdacht, der sich z. B. auf beobachtete Fahrauffälligkeiten, ein Unfallgeschehen, auf sonstige unspezifische Auffälligkeiten oder weitere Feststellungen stützt:
   Damit bleibt die Anzahl der falsch negativen Fälle unabhängig von der Wahl der Variante unverändert, da Personen, bei welchen kein Anfangsverdacht besteht, aber trotzdem unter einer akuten THC-Wirkung stehen, nicht kontrolliert werden.
   → Anlassfrei, wie dies derzeit für Alkohol gilt:
   Damit könnte die Anzahl der falsch negativen Fälle gegenüber heute unabhängig von der Wahl der Variante reduziert werden.

4. Soll ein positiver THC-Nachweis unabhängig von der Konzentration im Blut, das Mitführen von Cannabis oder die Angabe eines häufigen Konsums von Cannabis (mehr als 2 Mal/Woche) allein bereits Anlass für die Infragestellung der Fahrfähigkeit/Fahreignung sein?
   Dieses Vorgehen lässt sich evidenzbasiert nicht stützen. Es gibt keine wissenschaftlichen Hinweise darauf, dass das Unfallrisiko bei häufigen Cannabiskonsumenten oder bei THC-COOH-positiven Fahrern erhöht wäre, sofern kein akuter Konsum stattgefunden hat. Eine Unterscheidung zwischen häufigem (>2 Mal pro Woche) und gelegentlichem Konsum (≤ 2 Mal pro Woche), welche derzeit mittels der THC-COOH-Konzentration erfolgt, ist zwar grundsätzlich möglich, erübrigt sich aber, da sich daraus keine Relevanz für die Fahrfähigkeit oder Fahreignung von Personen und damit auch keine Relevanz für die Straßenverkehrssicherheit ergibt.

Zur Information

EMCDDA: Europäischer Drogenbericht 2021*)

– Auszug –

Einleitende Bemerkungen

Der vorliegende Bericht soll einen zusammenfassenden Überblick über die Drogensituation in Europa bis Ende 2020 geben. Alle Gruppierungen, Bündelungen und Kennzeichnungen spiegeln daher die Situation auf der Grundlage der 2020 verfügbaren Daten in Bezug auf die Zusammensetzung der Europäischen Union und der an den EMCDDA-Berichten teilnehmenden Länder wider. Das Vereinigte Königreich hat die Europäische Union am 1. Februar 2020 verlassen und ist in der Analyse in diesem Bericht nicht berücksichtigt.

Aufgrund der Zeit, die für die Erhebung und Übermittlung der Daten benötigt wird, stammen viele der hier erfassten jährlichen nationalen Datensätze aus dem Bezugsjahr Januar bis Dezember 2019.

Die Trendanalyse stützt sich nur auf die Länder, die ausreichende Daten liefern, um die Veränderungen im angegebenen Zeitraum zu beschreiben, und spiegeln, soweit möglich, die Länder wider, die 2020 am europäischen Informationssystem teilnahmen (EU-Mitgliedstaaten, Türkei und Norwegen).

Die Zahl der Länder, in denen Daten zur Verfügung stehen, variiert je nach Indikator, und zusammen mit den Unterschieden in der Berichtspraxis und den nationalen Systemen erschwert dies direkte Vergleiche zwischen den Ländern. Die hier angebotene Analyse ist aufgrund der Auswirkungen von COVID-19 als vorläufig anzusehen und erfordert eine Anpassung, sobald mehr Informationen zur Verfügung stehen.

Covid-19-Pandemie und Drogensituation

Obwohl der Endkundenmarkt auf der Straße während der anfänglichen Lockdowns gestört wurde und einige lokale Engpässe zu verzeichnen waren, scheinen sich Drogenhändler und -käufer durch einen verstärkten Einsatz von verschlüsselten Nachrichtendiensten, Social-Media-Plattformen, Online-Quellen sowie Post- und Heimzustelldiensten angepasst zu haben. Dies lässt die Sorge aufkommen, dass eine mögliche langfristige Auswirkung der Pandemie darin bestehen wird, die Drogenmärkte noch weiter zu digitalisieren.

Die zur Verfügung stehenden Informationen legen nahe, dass die während der anfänglichen Lockdowns bemerkbaren Rückgänge im Drogenkonsum rasch wieder zunahmen, als die Maßnahmen zur räumlichen Distanzierung gelockert wurden. Allgemein scheinen Konsumierende weniger Interesse an Drogen gezeigt zu haben, die üblicherweise mit Freizeitveranstaltungen in Verbindung gebracht werden (zum Beispiel MDMA), aber größeres Interesse an Drogen, die mit häuslicher Verwendung verbunden sind. Die Lockerung der

*) Auszug aus dem Europäischen Drogenbericht 2021 – Trends und Entwicklungen – der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA), Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg.

Bewegungs- und Reisebeschränkungen und die Rückkehr einiger sozialer Zusammenkünfte im Sommer waren jedoch mit einem erneuten Anstieg des Konsums verbunden.

Zu den möglichen besorgniserregenden Entwicklungen im Zusammenhang mit der Pandemie gehört die Beobachtung, dass in einigen Ländern möglicherweise ein Anstieg der Verfügbarkeit und Verwendung von Crack zu verzeichnen ist. Besorgniserregend sind auch Berichte über die Verfügbarkeit kleinerer Dosen oder billigerer Verpackungen von Heroin, Crack und Benzodiazepinen. Drogenprobleme treten häufig in Randgruppen wie Obdachlosen auf, und Menschen mit Drogenproblemen können häufig auf die Schattenwirtschaft angewiesen sein. Es ist wahrscheinlich, dass diese Gruppen durch Maßnahmen zur räumlichen Distanzierung finanziell benachteiligt wurden und möglicherweise besonders anfällig für künftige wirtschaftliche Schwierigkeiten infolge der derzeitigen Krise sind. Es wurden auch zunehmend Bedenken geäußert hinsichtlich des Missbrauchs von Benzodiazepinen, die aus der therapeutischen Anwendung abgezweigt wurden, oder Benzodiazepinen, die in Europa nicht für medizinische Zwecke zugelassen sind und auf dem illegalen Drogenmarkt auftauchen. Ein erhöhter Konsum von Benzodiazepinen wurde bei Hochrisiko-Drogenkonsumierenden, Häftlingen und einigen Gruppen von Freizeitkonsumierenden beobachtet, was möglicherweise auf die hohe Verfügbarkeit und die niedrigen Kosten dieser Substanzen sowie auf Pandemie-assoziierte psychische Probleme zurückzuführen ist.

Aus Berichten geht hervor, dass der Anbau von Cannabis und die Herstellung synthetischer Drogen in der Europäischen Union im Jahr 2020 auf dem gleichen Niveau wie vor der Pandemie fortgesetzt wurden. Es wurde eine Diversifizierung der Handelsrouten für Drogen beobachtet, wobei mehr Cannabis und Heroin auf dem Seeweg geschmuggelt wurden, um geschlossene Ländergrenzen zu umgehen, was zu umfangreichen Sicherstellungen in den europäischen Häfen führte.

Der Trend zum heimischen Cannabis-Anbau, der teilweise auf Ausgangsbeschränkungen zurückzuführen ist, scheint sich 2020 fortgesetzt zu haben. Sorge bereitet auch die Zunahme der Berichte über Cannabis, das durch synthetische Cannabinoide verfälscht wurde. Die treibende Kraft für diese Entwicklung ist nicht bekannt, sie könnte aber sowohl den Mangel an Cannabis im Zusammenhang mit der Pandemie als auch – möglicherweise in einigen Ländern – kriminelle Gruppen widerspiegeln, die die Verfügbarkeit von Produkten mit geringem THC-Gehalt ausnutzen, die sich vielleicht nur schwer von Cannabis unterscheiden lassen, das auf dem Drogenmarkt verkauft wird.

Aktuelle Daten zur Drogensituation in Europa

Prävalenz und Trends des Drogenkonsums

Der Drogenkonsum in Europa umfasst ein breites Spektrum von Substanzen. Bei Drogenkonsumierenden ist der polyvalente Drogenkonsum zwar üblich, aber schwierig zu messen, und individuelle Konsummuster reichen vom experimentellen bis zum gewohnheitsmäßigen und abhängigen Konsum. Cannabis ist die am häufigsten verwendete Droge – der Konsum ist etwa fünfmal so hoch wie bei anderen Substanzen. Die Verwendung von Heroin und anderen Opioiden ist zwar nach wie vor relativ selten, doch sind diese nach wie vor die Drogen, die am häufigsten mit den schädlicheren Formen des Gebrauchs, einschließlich der Injektion, einhergehen. Der Umfang der Verwendung von Stimulanzien und die gängigsten Arten variieren von Land zu Land, und die Belege für einen möglichen

Anstieg der Injektion von Stimulanzien nehmen zu. Der Konsum aller Drogen ist bei Männern im Allgemeinen höher, und dieser Unterschied wird häufig durch intensivere oder regelmäßigere Verwendungsmuster noch verdeutlicht.

Neueste Daten

- Der Drogenkonsum im vergangenen Jahr ist ein Indikator für kürzlich stattgefundenen Drogenkonsum und konzentriert sich hauptsächlich auf junge Erwachsene. Schätzungsweise 17,4 Millionen junge Erwachsene (im Alter von 15 bis 34 Jahren) konsumierten im letzten Jahr Drogen (16,9 %), wobei etwa doppelt so viele Männer (21,6 %) wie Frauen (12,1 %) Konsum berichteten.

Drogenangebot und Markt

Zu den jüngsten Veränderungen auf dem europäischen Drogenmarkt, die weitgehend mit der Globalisierung und neuen Technologien zusammenhängen, gehören Innovationen bei Drogenherstellung und -handel, die Schaffung neuer Handelsrouten und das Wachstum der Online-Märkte. Im globalen Kontext ist Europa ein wichtiger Markt für Drogen, der sowohl aus der inländischen Produktion als auch aus anderen Weltregionen versorgt wird. Südamerika, Westasien und Nordafrika sind wichtige Herkunftsgebiete für illegale Drogen, die nach Europa gelangen, während China ein wichtiges Ursprungsland für neue psychoaktive Substanzen, Drogenvorläufersubstanzen und verwandte Chemikalien ist. Darüber hinaus durchqueren einige Drogen Europa auf dem Weg zu anderen Kontinenten. Europa ist auch eine Region, in der Cannabis und synthetische Drogen hergestellt werden; die Herstellung von Cannabis erfolgt hauptsächlich für den europäischen Konsum, während synthetische Drogen für den europäischen Markt hergestellt und in andere Teile der Welt exportiert werden.

Neueste Daten

- Im Jahr 2019 wurden in Europa rund 1,1 Millionen Sicherstellungen gemeldet, wobei Cannabisprodukte am häufigsten sichergestellt wurden. Bei den meisten gemeldeten Sicherstellungen handelt es sich um kleine Mengen von Drogen, die bei Konsumierenden sichergestellt wurden, während die größte Menge an sichergestellten Drogen auf eine relativ geringe Anzahl von Sendungen mit vielen Kilogramm zurückzuführen ist. Dies unterstreicht die Tatsache, dass das Aufspüren oder Nicht-Aufspüren einer geringen Zahl von Sendungen erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtmenge haben kann.
- Die Zahl der Sicherstellungen von Kokain (+27 %), Amphetamin (+40 %) und Cannabiskraut (+72 %) nahm zwischen 2009 und 2019 zu, allerdings langsamer als die sichergestellten Mengen. Dies deutet möglicherweise auf expandierende Produktions- und Transitaktivitäten sowie auf wachsende inländische Konsumentenmärkte hin.
- Am stärksten stieg die Zahl der Sicherstellungen bei MDMA (+290 %) und Methamphetamin (+182 %).
- Die größten Zuwächse bei den sichergestellten Mengen wurden zwischen 2009 und 2019 bei Methamphetamin (+931 %), MDMA (+456 %) und Kokain (+279 %) verzeichnet. In Europa gibt es beträchtliche Konsumentenmärkte für diese Drogen, es ist jedoch wahrscheinlich, dass der Anstieg der sichergestellten Mengen zumindest teilweise auf die größere Rolle Europas als Herstellungs-, Ausfuhr- oder Transitort für

diese Drogen zurückzuführen ist. Dieselben Faktoren können auch den erheblichen Anstieg der sichergestellten Amphetaminmengen (+180 %) erklären.
- Heroin (+17 %) ist die einzige Droge, bei der die sichergestellten Mengen in diesem Zeitraum um weniger als 100 % gestiegen sind.
- Cannabisharz (−19 %) ist die einzige Droge, für die 2019 weniger als 2009 sichergestellt wurde, während die Sicherstellungen von Cannabiskraut deutlich zunahm (+226 %). Dies dürfte auf die zunehmende Produktion von Cannabiskraut in Europa zurückzuführen sein.

Cannabis

Cannabisharz, das in Europa verkauft wird, hat heute einen höheren Wirkstoffgehalt als früher, mit einem THC-Gehalt von durchschnittlich 20 % bis 28 %, fast doppelt so hoch wie bei Cannabiskraut. Cannabis-Produkte, die in Europa erhältlich sind, umfassen nun Produkte mit hohem THC-Gehalt und neue Formen von Cannabis auf dem illegalen Markt sowie eine Reihe von kommerziell verkauften Produkten, die Cannabis-Extrakte enthalten, aber nur geringe Mengen an THC.

Neueste Daten

- Auf der Grundlage von Daten aus 26 Ländern, die zwischen 2015 und 2020 eine Erhebung durchgeführt haben, wird der Cannabiskonsum bei EU-Einwohnern im Alter von 15 bis 34 Jahren im vergangenen Jahr auf 15,4 % geschätzt, wobei die Spanne zwischen 3,4 % in Ungarn und 21,8 % in Frankreich liegt. Betrachtet man nur die 15- bis 24-Jährigen, so ist die Prävalenz des Cannabiskonsums höher: 19,2 % (9,1 Millionen) haben die Droge im letzten Jahr und 10,3 % (4,9 Millionen) im letzten Monat konsumiert.
- Aus allgemeinen Bevölkerungserhebungen geht hervor, dass rund 1,8 % der Erwachsenen im Alter von 15 bis 64 Jahren in der Europäischen Union, von denen die meisten (61 %) jünger als 35 Jahre sind, täglich oder fast täglich Cannabis konsumieren und die Droge im letzten Monat an mindestens 20 Tagen konsumierten.

Kokain

Kokain ist nach wie vor die zweithäufigste illegale Droge in Europa, und die Konsumnachfrage macht sie für Kriminelle zu einem lukrativen Teil des Drogenhandels in Europa.

Neueste Daten

- Von den 26 Ländern, die zwischen 2015 und 2020 Untersuchungen meldeten, lag die Prävalenz des Kokainkonsums bei jungen Erwachsenen im Alter von 15 bis 34 Jahren im vergangenen Jahr zwischen 0,2 % und 4,6 %, wobei 8 Länder Quoten von über 2,5 % meldeten.

Amphetamin

Amphetamin, das in Europa am zweithäufigsten konsumierte Stimulans nach Kokain, wird in der Nähe von Konsumentenmärkten in der Europäischen Union hergestellt, vor allem in den Niederlanden, Belgien und Polen.

Neueste Daten

- Amphetamin und Methamphetamin werden in bestimmten Datensätzen als Amphetamine zusammengefasst. Erhebungen aus 25 Ländern im Zeitraum von 2015 bis 2020 legen nahe, dass 1,4 Millionen junge Erwachsene (15−34) im letzten Jahr Amphetamin konsumiert haben (1,4 % dieser Altersgruppe). Nationale Prävalenzschätzungen reichen von Null in Portugal bis 4,1 % in den Niederlanden.

Methamphetamin

Die Verwendung von Methamphetamin in Europa ist in der Vergangenheit auf Tschechien und in jüngerer Zeit auch auf die Slowakei beschränkt gewesen, wo sie einen großen Anteil der gesundheitlichen Folgen des Drogenkonsums verursacht. Die Nachfrage nach der Droge ist in Europa nach wie vor gering, aber Verschiebungen bei Herstellung und Handel machen das Risiko eines erhöhten Konsums deutlich.

Neueste Daten

- Drei Länder haben kürzlich Schätzungen zum Hochrisiko-Konsum von Methamphetamin vorgelegt, die von 0,55 pro 1 000 Einwohner (entsprechend 330 Hochrisiko-Konsumierenden) in Zypern bis zu 5,04 pro 1 000 (34 600 Hochrisiko-Konsumierende) in Tschechien reichen.

MDMA

Europa ist nach wie vor eine wichtige Quelle für MDMA-Produkte, die den Weltmarkt bedienen. Vorläufige Daten für 2020 deuten jedoch auf einen möglichen Rückgang des Konsums während des Lockdowns hin.

Neueste Daten

- Erhebungen aus 26 Ländern im Zeitraum von 2015 bis 2020 legen nahe, dass 2 Millionen junge Erwachsene (15−34) im letzten Jahr MDMA konsumiert haben (1,9 % dieser Altersgruppe), mit einer Spanne von 0,2 % in Portugal bis zu 8,5 % in den Niederlanden. Die Prävalenzschätzungen für die 15-bis 24-Jährigen sind höher: es wird geschätzt, dass 2,2 % (1,0 Millionen) im letzten Jahr MDMA verwendet haben.

Neue Psychoaktive Substanzen

Im Jahr 2019 wurden mehr als 400 neue psychoaktive Substanzen auf dem europäischen Drogenmarkt entdeckt. Berichte über Cannabis, das durch neue synthetische Cannabinoide verfälscht wurde, wie MDMB-4en-PINACA, das an arglose Konsumierende verkauft wird, zeigen die neuen und potenziell zunehmenden Risiken des versehentlichen Konsums dieser hochwirksamen Substanzen auf. Neue Dosierungsformen für synthetische Cannabinoide, einschließlich E-Flüssigkeiten und imprägnierter Papiere, werden zunehmend auf dem Drogenmarkt angeboten.

Neueste Daten

- Ende 2020 hat die EMCDDA etwa 830 neue psychoaktive Substanzen überwacht, von denen 46 im Jahr 2020 zum ersten Mal in Europa gemeldet wurden.

- Seit 2015 werden jährlich etwa 400 bereits zuvor gemeldete neue psychoaktive Substanzen in Europa erkannt.
- Seit 2008 wurden in Europa insgesamt 209 neue synthetische Cannabinoide entdeckt, von denen 11 erstmals im Jahr 2020 gemeldet wurden.
- Auf der Grundlage von Daten aus Ländern, die zwischen 2015 und 2018 eine Erhebung durchgeführt haben, lag die Prävalenz des Konsums neuer psychoaktiver Substanzen bei Erwachsenen (15−64 Jahre) im vergangenen Jahr zwischen 0,1 % und 1,4 %, mit einem Durchschnitt von 0,6 % für die 15 Länder mit Daten für diese Altersgruppe. Bei jungen Erwachsenen (15−34 Jahre) lag die Prävalenz im vergangenen Jahr zwischen 0,2 % und 3,2 %, mit einem Durchschnitt von 1,1 % in den 12 Ländern, für die Daten vorliegen.
- 22 EU-Mitgliedstaaten, die 61,6 % der EU-Bevölkerung der 15- bis 16-Jährigen umfassen, nahmen sowohl 2015 als auch 2019 an der ESPAD-Schülerstudie teil. In diesen Ländern lag die Vorjahresprävalenz des Konsums neuer psychoaktiver Substanzen bei 15- bis 16-Jährigen im Jahr 2015 zwischen 0,8 % und 8,3 %, wobei der gewichtete Durchschnitt 3,8 % betrug. Im Jahr 2019 lag die Vorjahresprävalenz zwischen 0,6 % und 4,9 %, wobei der gewichtete Durchschnitt 2,4 % betrug.
- Drei Risikobewertungen der EMCDDA im Jahr 2020 betrafen zwei synthetische Cannabinoide, MDMB-4en-PINACA und 4F-MDMB-BICA (im Zusammenhang mit 21 Todesfällen in Ungarn im Jahr 2020) und ein hochwirksames synthetisches Nicht-Fentanyl-Opioid, Isotonitazen.

LSD, DMT, Pilze, Ketamin und GHB

Es gibt Anzeichen dafür, dass das Interesse an einigen dieser Substanzen zunimmt und dass auch die Verfügbarkeit einiger Substanzen in Europa zunimmt.

Neueste Daten

- Bei jungen Erwachsenen (15−34 Jahre) werden in den jüngsten nationalen Erhebungen geschätzte Vorjahresprävalenzen für LSD und halluzinogene Pilze von höchstens 1 % für beide Substanzen gemeldet. Davon ausgenommen sind Finnland (2,0 % im Jahr 2018), Estland (1,6 % im Jahr 2018, bei den 16−34-Jährigen) und die Niederlande (1,1 % im Jahr 2019) bei halluzinogenen Pilzen sowie Finnland (2,0 % im Jahr 2018) und Estland (1,7 % im Jahr 2018, bei den 16−34-Jährigen) für LSD.
- Nationalen Schätzungen zufolge ist die Prävalenz von Ketamin und GHB bei Erwachsenen und Schülern gering; Dänemark meldete eine Vorjahresprävalenz des Ketaminkonsums bei jungen Erwachsenen (16−34 Jahre) von 0,6 % im Jahr 2017 und 0,8 % im Jahr 2019. Die Niederlande meldeten, dass Ketamin bei jungen Menschen im Nachtleben zu einer gebräuchlicheren Droge geworden ist.

Heroin und andere Opioide

Mit den in Europa in den Jahren 2018 und 2019 sichergestellten großen Mengen Heroin wächst die Besorgnis über die möglichen Auswirkungen eines steigenden Angebots auf die Konsumrate.

Neueste Daten

- Nationale Prävalenzschätzungen reichen von weniger als 1 bis über 7 Hochrisiko-Opioid-Konsumierenden je 1 000 Einwohner im Alter von 15 bis 64 Jahren. Insgesamt entspricht dies schätzungsweise 0,35 % der EU-Bevölkerung, d. h. 1 Million Hochrisiko-Opioid-Konsumierende im Jahr 2019. Auf die vier bevölkerungsreichsten Länder der Europäischen Union (Deutschland, Spanien, Frankreich und Italien) entfallen mehr als zwei Drittel (68 %) dieses Schätzwertes.

Drogendelikte

Statistiken von Drogendelikten liefern Einblicke in die Umsetzung der Drogengesetze. Sie werden in erster Linie von Strafverfolgungsmaßnahmen bestimmt und werden daher von Faktoren beeinflusst, die sich auf diese Tätigkeiten auswirken, sowie von Registrierungs- und Berichterstattungspraktiken. Die Tatsache, dass Cannabis sowohl bei Handels- als auch bei Besitzdelikten vorherrscht, spiegelt nicht nur die führende Stellung der Droge bei illegalen Substanzen wider, sondern belegt auch die politische Bedeutung dieser Droge.

Neueste Daten

- Im Jahr 2019 wurden in der Europäischen Union schätzungsweise 1,5 Millionen Drogendelikte gemeldet, was einem Anstieg um fast ein Viertel (24 %) seit 2009 entspricht. Die meisten dieser Delikte (82 % bzw. 1,2 Millionen) betrafen Drogenkonsum oder Drogenbesitz für den Eigengebrauch.
- Mit rund 617 000 gemeldeten Delikten im Jahr 2019, machte Cannabis drei Viertel der Delikte wegen Drogenkonsums oder Drogenbesitzes aus, für die die Droge bekannt ist.

Drogenbedingte Todesfälle

Der Konsum von Substanzen mit hohem Risiko und der polyvalente Drogenkonsum fördern weiterhin drogenbedingte Todesfälle in Europa. Die meisten Todesfälle, die in direktem Zusammenhang mit dem Drogenkonsum stehen, betreffen Opioide, vor allem Heroin in Verbindung mit anderen Drogen, während Stimulanzien wie Kokain und Amphetamine sowie, in jüngerer Zeit, synthetische Cannabinoide aktuell Anlass zur Sorge geben.

Neueste Daten

- Schätzungen zufolge kam es 2019 in der Europäischen Union zu mindestens 5 141 Todesfällen durch Überdosierung im Zusammenhang mit illegalen Drogen, was einem Anstieg um 3 % gegenüber 2018 entspricht. Diese Gesamtzahl steigt auf schätzungsweise 5 769 Todesfälle, wenn Norwegen und die Türkei berücksichtigt werden, was einem leichten Rückgang gegenüber der revidierten Schätzung von 5 920 im Jahr 2018 entspricht. In den meisten süd- und osteuropäischen Ländern ist dieses Muster umgekehrt, wobei die Zahl der Todesfälle durch Überdosierung im Vergleich zu 2018 zunahm.
- Opioide, einschließlich Heroin oder seinen Metaboliten, häufig in Kombination mit anderen Substanzen, lagen bei drei Viertel (76 %) der in der Europäischen Union gemeldeten tödlichen Überdosierungen vor.

- Die Zahl der in der Europäischen Union gemeldeten Todesfälle im Zusammenhang mit Fentanyl oder seinen Derivaten ging 2019 zurück.
- Von den Ländern, die Daten zur Verfügung stellen, ist die Zahl der Todesfälle im Zusammenhang mit Kokain im Jahr 2019 gestiegen. Kokain war, zumeist in Anwesenheit von Opioiden, an mehr als der Hälfte der in Spanien und über einem Viertel in Frankreich gemeldeten drogenbedingten Todesfälle beteiligt.
- Todesfälle im Zusammenhang mit Amphetamin wurden im Jahr 2019 in Deutschland (124), Finnland (48), die Slowakei (13), Österreich (13), Tschechien (12) und der Türkei (55) gemeldet.
- Die Todesfälle im Zusammenhang mit synthetischen Cannabinoiden gingen in der Türkei weiter zurück. Die mit diesen Substanzen verbundenen Risiken wurden jedoch durch das Auftreten von 21 Todesfällen in Ungarn im Jahr 2020 unterstrichen.

Österreich: Alkohol- und Drogenkontrollen im Jahr 2020

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 1 222 681 Alkoholkontrollen (Alkomattests und Alkovortests) von der österreichischen Bundespolizei durchgeführt. Die Zahl der Anzeigen wegen Alkohol am Steuer fiel von 30 930 im Jahr 2019 auf 25 705 im Jahr 2020. Des Weiteren wurden im abgelaufenen Jahr 5 519 Fahrzeuglenker wegen Fahren unter Drogeneinfluss von den Organen der Bundespolizei angezeigt, eine deutliche Zunahme um 26,5 % (2019: 4 364). Der Anstieg ist u. a. auch auf eine verbesserte Ausbildung von Exekutivbediensteten für den Einsatz der in einem Pilotprojekt erprobten Speichelvortestgeräte zur Erkennung von potentiellen Drogenlenkern sowie dem operativen Einsatz von Amtsärzten bei Schwerpunktaktionen im Straßenverkehr zurückzuführen.

(Aus der Verkehrsüberwachungsbilanz 2020 des österreichischen Bundesministeriums für Inneres)

Drogen am Steuer als stark unterschätztes Sicherheitsproblem in Österreich

Die Dunkelziffer ist enorm: Hochgerechnet rund 204 000 Menschen (+15 % zu 2017: 177 000) österreichweit haben im letzten Jahr ein Kfz gelenkt, obwohl sie (noch) unter Drogeneinfluss standen. Ein treffsicheres System ist für die Verkehrssicherheit in Zukunft besonders wichtig. „Dennoch testet die Exekutive in Österreich seit mehr als 15 Jahren Drogenvortestgeräte, ohne einen systematischen und flächendeckenden Einsatz umzusetzen.“, so Dr. Othmar Thann, Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. Eine umfassende Reform zur Drogendetektion im Straßenverkehr steht hier für Österreich schon lange aus.

Die aktuellsten Ergebnisse der neuen Vergleichsstudie 2021 zeigen nun sogar ein Plus von 15 % zum Jahr 2017. Somit zeigt die aktuellste KFV-Dunkelfeldstudie (Mai 2021), dass derzeit schon 204 000 Menschen österreichweit angeben, in den letzten zwölf Monaten ein Kfz gelenkt zu haben, obwohl sie (noch) unter Drogeneinfluss standen.

(Aus einer Presseaussendung des österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit, KFV, vom 28. Mai 2021)

Schweiz: Verfahrensbeschleunigung beim Führerausweisentzug und Erleichterungen für Berufskraftfahrerinnen/-fahrer*)

Der schweizerische Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 21. April 2021 beschlossen, das Verfahren nach einer Abnahme des Führerausweises durch die Polizei zu beschleunigen. Gleichzeitig sollen Inhaberinnen und Inhaber von Führerausweisen mehr Rechte beim vorsorglichen Führerausweisentzug erhalten. Zudem sollen Berufsfahrerinnen und -fahrer künftig trotz des Entzugs Fahrten zur Berufsausübung machen dürfen.

Schnellere und transparentere Verfahren beim Führerausweisentzug

Nimmt die Polizei den Führerausweis ab, muss die Entzugsbehörde neu innerhalb von zehn Arbeitstagen entscheiden, ob sie den Führerausweis vorsorglich entziehen will. Kann sie dies nicht, weil beispielsweise die Drogenanalyse einer Blutprobe noch aussteht, muss sie den Ausweis wieder aushändigen. Erst wenn die Behörde dann genügend ernsthafte Zweifel an der Fahreignung der betroffenen Person hat, kann sie den Ausweis vorsorglich wieder entziehen.

Hat die kantonale Behörde den Führerausweis vorsorglich entzogen, muss sie den Entzug auf Antrag der betroffenen Person alle drei Monate neu beurteilen.

Meldet eine Person, dass sie an der Fahreignung einer anderen Person zweifelt, behandelt die Behörde diese Meldung auf Wunsch hin vertraulich. Künftig muss die meldende Person dafür ein schutzwürdiges Interesse nachweisen.

Keine doppelte Bestrafung von Berufsfahrerinnen und -fahrern bei leichten Widerhandlungen

Die kantonale Behörde soll Berufsfahrerinnen und -fahrern künftig Fahrten zur Berufsausübung während eines Ausweisentzugs erlauben können. Dies bei Entzügen wegen einer leichten Widerhandlung, sofern der Ausweis in den vorangegangenen fünf Jahren nicht mehr als einmal entzogen war. Den betroffenen Personen droht neben dem Entzug des Führerausweises oft auch noch der Verlust des Arbeitsplatzes. Dieses Risiko soll gemindert werden, damit alle Betroffenen eine vergleichbare Auswirkung eines Führerausweisentzugs verspüren.

Anmerkung der Schriftleitung: Mit einer Motion erhält der schweizerische Bundesrat den Auftrag, einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen oder eine Maßnahme zu treffen. Als Vernehmlassungsverfahren wird in der Schweiz jene Phase des Vorverfahrens der Gesetzgebung bezeichnet, in der Vorhaben des Bundes auf ihre sachliche Richtigkeit, Vollzugstauglichkeit und Akzeptanz hin geprüft werden. Zu diesem Zweck können die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen Parteien, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft sowie weitere, im Einzelfall interessierte Kreise zu der Vorlage Stellung nehmen. Auch wer nicht zum Vernehmlassungsverfahren eingeladen wird, kann sich zu einer Vorlage äußern. Ein Vernehmlassungsverfahren wird vom Bundesrat angeordnet und von dem in der Sache zuständigen Departement durchgeführt. Das zuständige Departement wertet auch die Antworten der Vernehmlassungsteilnehmer aus, bevor der Bundesrat die Eckwerte seiner Vorlage festlegt.

*) Umsetzung der vom Parlament überwiesenen Motionen 17.4317 „Faire Verfahren im Straßenverkehr“ und 17.3520 „Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!“. Das Vernehmlassungsverfahren begann am 21. April 2021 und dauert bis zum 11. August 2021.

Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 knüpft an das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 an, das Ende 2020 ausgelaufen ist. Es benennt die Maßnahmen, mit denen der Bund bis 2030 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen beitragen will.

Im Fokus des neuen Verkehrssicherheitsprogramms steht, wie im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode vereinbart, die Verpflichtung zur Einführung der „Vision Zero" − also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit.

(Aus einer Mitteilung der Bundesregierung vom 2. Juni 2021)

Auszug aus dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030

Kapitel I – Strategie und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 steht in der Nachfolge des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 bis 2020. Es enthält die Maßnahmen des Bundes, mit denen dieser seinen Beitrag zur Umsetzung der gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 bis 2030 von Bund, Ländern und Kommunen leistet.

Unfälle passieren auf allen Straßen – unabhängig davon, ob Bund, Länder oder Kommunen für diese Straßen zuständig sind. Mit der Abstimmung einer gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 bis 2030 ist es gelungen, unter dem Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit" Bund, Länder und Kommunen als Akteure zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für ein gemeinsames Handeln zu gewinnen und somit einen „Pakt für Verkehrssicherheit" ins Leben zu rufen. Insgesamt zwölf Handlungsfelder setzen Schwerpunkte und zeigen Verbesserungspotenziale für die Verkehrssicherheitsarbeit auf.

Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm der nächsten Dekade ist eingebettet in die internationalen und europäischen Aktivitäten und knüpft an die UN-Resolution „Improving global road safety", die Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit und den Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote" der Europäischen Union an.

Kapitel II – Einzelmaßnahmen des Bundes nach Handlungsfeldern

Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen

Eine sichere Mobilität von morgen soll in einen zukunftsfähigen Rahmen mit entsprechenden Vorgaben und Verordnungen integriert werden.

- Um in Zukunft weiterhin Kampagnen zu stärken, die Verhaltensregeln im Straßenverkehr vermitteln, werden Grundlagenforschungen u. a. zur Rolle von Medikamenten im Straßenverkehr (u. a. Cannabis als Medikament) sowie zu den Dunkelfeldern bei der Erfassung von Drogendelikten im Straßenverkehr unterstützt.
- Der Bund prüft eine Aktualisierung der Regelungen über die Fahreignung bei Einnahme von Alkohol, Drogen und/oder Arzneimitteln in der Fahrerlaubnis-Verordnung und der diese konkretisierenden Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Künftig soll die reale Gefährdung des Straßenverkehrs durch die Einnahme dieser psychoaktiven Substanzen im Vordergrund stehen. Eine hierzu eingerichtete Expertengruppe bei der BASt befasst sich mit dieser Frage.

Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung

Der Bund wird auch zukünftig neue Fahrzeugtechnologien im Hinblick auf Automatisierung und Digitalisierung über die Definition von Anforderungen und Testverfahren vorantreiben.

- Der Bund wird die Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen für den Einsatz bei alkoholauffälligen Kraftfahrzeugführern prüfen. Dies soll in Kombination mit einer verkehrspsychologischen Begleitmaßnahme erfolgen.

Lernen im Wandel der Mobilität

Der Straßenverkehr stellt ein komplexes System dar, welches sich kontinuierlich ändert. Die Verkehrsteilnehmenden müssen darauf vorbereitet werden, nicht nur in der Grund- und Fahrschule.

- Fahren unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder auch Medikamenten führt immer wieder zu Verkehrsunfällen. Der Bund fördert zahlreiche Präventionsmaßnahmen, die im schulischen Bereich, in Fahrschulen, über Broschüren und Plakataktionen sowie über diverse Onlinekanäle Informationen für die breite Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Schwerpunkte sind die Stärkung des Bewusstseins für die Gefahr durch Fahren unter Alkohol-, Drogen oder Medikamenteneinfluss.

Fortbildungsseminar des Deutschen Verkehrsgerichtstages: Strafrechtlicher Teil – aktuelle Themen aus Rechtsprechung und Praxis

– Ankündigung –

Donnerstag, 23. September 2021

09:00 Uhr:	Pressegespräch im Wintersaal
	Beginn des Seminars
10:00 Uhr:	Begrüßung durch den Präsidenten des Verkehrsgerichtstages Prof. Dr. Ansgar Staudinger
10:15 Uhr:	Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Goslar Dr. Oliver Junk
10:30 Uhr:	Thema: **Alter! – Wie wir uns verändern. Medizinische und verkehrsmedizinische Aspekte** Referent: Prof. Dr. Thomas Riepert, ehem. Institut für Rechtsmedizin Johannes-Gutenberg-Universität Mainz
	anschließende Diskussion
12:00 bis 13:30 Uhr:	Mittagspause
13:30 Uhr:	Thema: **Cannabis vs. Fahreignung** Referent: Prof. Dr. Klaus Püschel, ehem. Direktor des Instituts für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
	anschließende Diskussion
15:00 bis 15:15 Uhr:	Kaffeepause
15:15 Uhr:	Streitgespräch: **Darf der Cannabiskonsument Kraftfahrzeuge führen?**
	zwischen Dr. Thomas Wagner, Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. und Georg Wurth, Geschäftsführer des Deutschen Hanfverbandes
	Moderation: N. N.

16:30 bis ca. 18:00 Uhr:	Diskussion und Abstimmung zu Fragen des Streitgesprächs Leitung: Vizepräsidentin des Verkehrsgerichtstages LOStA`in Birgit Hess

Freitag, 24. September 2021

	Fortsetzung des Seminars
09:00 Uhr:	Thema: **Das EU-Fahrerlaubnisrecht – ein Blick in die Verwaltungspraxis** Referent: Kai Podewski, Abteilungsleiter Fahrerlaubnis Hamburg- Mitte, Landesbetrieb Verkehrs (LBV) in Hamburg anschließende Diskussion
10:30 bis 11:00 Uhr:	Kaffeepause
11:00 Uhr:	Thema: **Überblick über die neuesten Entwicklungen im Straßenverkehrsrecht des StGB, insbesondere zur Thematik verbotener Kraftfahrzeugrennen (§ 315d StGB)** Referent: Prof. Dr. Bijan Nowrousian, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen anschließende Diskussion
12:30 Uhr:	Schlusswort Vizepräsidentin des Verkehrsgerichtstages LOStA`in Birgit Hess

Teilnahmegebühr:

Mitglieder des Vereins			
Onlineveranstaltung	100,- Euro	Präsenzveranstaltung	80,- Euro*
Nichtmitglieder			
Onlineveranstaltung	150,- Euro	Präsenzveranstaltung	120,- Euro*

* z. Zt. 100 Personen in Präsenz erlaubt

Anfragen an: Deutscher Verkehrsgerichtstag
– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.
Baron-Voght-Straße 106a
22607 Hamburg
Di. bis Do.: 09:00 bis 12:00 Uhr
Tel.: 040/89 38 89
Fax: 040/89 32 92
E-Mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

Weitere Informationen unter: www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de

Rechtsprechung

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

35. Die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein in der durch die Richtlinie 2011/94/EU der Kommission vom 28. November 2011 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat, der nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 dieser Richtlinie in der durch die Richtlinie 2011/94 geänderten Fassung eine Entscheidung erlassen hat, mit der er die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers, die bei einem vorübergehenden Aufenthalt im Hoheitsgebiet des ersten Mitgliedstaats nach der Ausstellung dieses Führerscheins stattgefunden hat, ablehnt, verwehrt, auf diesem Führerschein auch einen Vermerk über das Verbot für diesen Fahrer, in diesem Gebiet zu fahren, anzubringen, obwohl dieser Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 Abs. 1 dieser Richtlinie nicht in diesem Gebiet begründet hat.

Europäischer Gerichtshof,
Urteil vom 29. April 2021 – C 56/20 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. 2006, L 403, S. 18) in der durch die Richtlinie 2011/94/EU der Kommission vom 28. November 2011 (ABl. 2011, L 314, S. 31) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 2006/126).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem österreichischen Staatsangehörigen AR, der Inhaber eines in Österreich ausgestellten Führerscheins ist, und der Stadt Pforzheim (Deutschland) über die Anbringung eines Vermerks auf seinem Führerschein durch die zuständigen deutschen Behörden über das Verbot, im deutschen Hoheitsgebiet zu fahren. […]

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

16 AR ist österreichischer Staatsangehöriger, dessen ordentlicher Wohnsitz im Sinne von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 in Österreich ist. Er erwarb am 29. August 2008 in Österreich die Fahrerlaubnis der Klassen A und B.

17 Mit Bescheid vom 10. August 2015 entzog die Fahrerlaubnisbehörde der Stadt Pforzheim AR die Fahrerlaubnis für das deutsche Hoheitsgebiet mit der Begründung, dass er am 26. Juni 2014 in Deutschland ein Fahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel geführt habe. Diese Behörde gab ihm auch auf, seinen österreichischen Führerschein unverzüglich vorzulegen, um die Ungültigkeit dieses Führerscheins für die Bundesrepublik Deutschland auf diesem Dokument durch die Anbringung eines roten, schräg durchgestrichenen „D“ zu vermerken. Mit demselben Bescheid ordnete sie die sofortige Vollziehung dieser Maßnahmen an und drohte für den Fall, dass er seiner Pflicht zur Vorlage seines Führerscheins nicht bis zum 28. August 2015 nachkomme, dessen vorübergehende Wegnahme an mit dem Hinweis, dass er ihm nach Anbringung des Vermerks über die Ungültigerklärung für das deutsche Hoheitsgebiet wieder ausgehändigt werde.

18 AR legte gegen diesen Bescheid Widerspruch ein und erhob sodann Klage, die beide jeweils zurück- bzw. abgewiesen wurden. Anschließend legte er gegen das erstinstanzliche Urteil beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Deutschland) Berufung ein, mit der er den Bescheid vom 10. August 2015 anfocht, soweit ihm mit diesem zum einen aufgegeben wird, seinen Führerschein vorzulegen, damit darin ein Vermerk angebracht wird, mit dem dieser für das deutsche Hoheitsgebiet für ungültig erklärt wird, und zum anderen die Nichteinhaltung dieser Vorlagepflicht durch die vorübergehende Wegnahme des Führerscheins geahndet wird. Dieser Bescheid wurde damit bestandskräftig, soweit er die Aberkennung der Gültigkeit der auf den österreichischen Führerschein gestützten Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland betrifft.

19 Zur Stützung seiner Klage macht AR im Wesentlichen geltend, dass gemäß der Richtlinie 2006/126 die Ausstellung und jede anschließende Änderung des Führerscheins in die ausschließliche Zuständigkeit des Mitgliedstaats fielen, in dem der Inhaber dieses Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 Abs. 1 dieser Richtlinie habe. Dem Mitgliedstaat, in dem sich der Inhaber vorübergehend aufhalte, werde hierfür keine Befugnis eingeräumt, und er dürfe insbesondere keine Vermerke auf dem Führerschein wie einen Sperrvermerk anbringen. AR ist nämlich der Auffassung, dass eine solche Befugnis dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen und dem Ziel dieser Richtlinie, einen einheitlichen EG-Muster-Führerschein zu schaffen, zuwiderliefe.

20 Außerdem gehe aus dem Wortlaut und dem Kontext der Bestimmungen von Anhang I Nrn. 3 und 4 Buchst. a der Richtlinie 2006/126 hervor, dass nur der Ausstellermitgliedstaat Vermerke auf dem Führerschein anbringen dürfe. Auch die umfassenden Vorschriften über die Fälschungssicherheit des aus Plastik bestehenden Kartenführerscheins, die u. a. in Art. 3 und Anhang I Nrn. 1 und 2 dieser Richtlinie vorgesehen seien, schlössen es nach Sinn und Zweck aus, dass die Daten, die die fälschungssichere Plastikkarte

enthalte, verändert würden, indem ein Mitgliedstaat des nur vorübergehenden Aufenthalts entweder dauerhaft oder in Form eines (leicht wieder zu entfernenden) Aufklebers dort weitere Daten eintrage. Es sei auch zu berücksichtigen, dass nach dieser Richtlinie das Feld 13 des Führerscheins für Eintragungen durch den Ausstellermitgliedstaat reserviert sei und eine von diesem Mitgliedstaat schon vorgenommene Eintragung auch nicht einfach „überklebt" werden dürfe.

21 AR macht auch geltend, dass die Erfüllung der Verpflichtung, den Führerschein zur Anbringung eines Vermerks vorzulegen, mit dem dieser für das deutsche Hoheitsgebiet für ungültig erklärt werde, ihn in seiner Bewegungsfreiheit einschränke und später in der Praxis zu erheblichen Transparenzproblemen führen könne, wenn etwa bei einer Verkehrskontrolle in einem anderen Mitgliedstaat bei den dortigen Sicherheitskräften Irritationen entstünden wegen einer ihnen nicht bekannten Eintragung im EG-Kartenführerschein. Wegen dieser Belastungen und Nachteile hätte es insoweit einer ausdrücklichen Regelung in der Richtlinie 2006/126 bedurft.

22 Die Richtlinie 2006/126 sehe vor, dass nur der zuständige Ausstellermitgliedstaat oder der Aufnahmemitgliedstaat im Wege der Amtshilfe nach Art. 15 dieser Richtlinie eine solche Eintragung in den Führerschein vornehmen und ein neues Führerscheindokument ausstellen könne.

23 Bei einer Verkehrskontrolle in seinem Hoheitsgebiet könne der Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts zudem ohne Weiteres durch eine elektronische Abfrage überprüfen, ob der Betroffene berechtigt sei, in diesem Gebiet ein Kraftfahrzeug zu führen.

24 Die Stadt Pforzheim ist im Wesentlichen der Auffassung, dass die Richtlinie 2006/126 dadurch, dass sie dem Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts keine Befugnis einräume, auf einem von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein nach einer Entscheidung, die Gültigkeit dieses Führerscheins im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats nicht anzuerkennen, Vermerke anzubringen, eine Regelungslücke aufweise, die durch die analoge Anwendung der den Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes betreffenden Bestimmungen dieser Richtlinie auf den Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts geschlossen werden müsse.

25 Die Auslegung des Gerichtshofs im Urteil vom 23. April 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257), wonach der Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts des Inhabers eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter bestimmten Umständen das Recht habe, die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins abzulehnen, könne auf die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Situation übertragen werden. Gemäß dieser Rechtsprechung müsse der Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts auch über die Möglichkeit verfügen, Maßnahmen hinsichtlich der Verwaltung des Führerscheins, wie z. B. Vermerke auf ihm anzubringen, zu treffen. Es handele sich um eine unerlässliche Maßnahme, die für den effektiven Vollzug einer Entscheidung im Sinne von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126, die Gültigkeit eines ausländischen Führerscheins abzulehnen, von hoher Bedeutung sei. Die Kontrollbehörden müssten in der Lage sein, den Status der Fahrerlaubnis des Inhabers des Führerscheins vollständig und in kurzer Zeit zu prüfen.

26 Da die Richtlinie 2006/126 dem Wohnsitzmitgliedstaat des Inhabers eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins gestatte, im Fall einer Entscheidung, die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins abzulehnen, den entsprechenden Sperrvermerk, z. B. in Form eines Aufklebers, auf diesem Führerschein anzubringen, müsse diese Maßnahme zur Verwaltung von Führerscheinen auch gestattet werden, wenn der von einer solchen Aberkennungsentscheidung betroffene Fahrerlaubnisinhaber seinen Wohnsitz nicht in dem Mitgliedstaat habe, in dem er kontrolliert worden sei.

27 Da diese Richtlinie gemäß Anhang I Nr. 3 Satz 3 Buchst. a Feld 13 und Nr. 4 Buchst. a der Richtlinie 2006/126 außerdem die Möglichkeit für den Aufnahmemitgliedstaat vorsehe, den von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein zu ändern, verstoße eine solche Änderung, insbesondere durch Anbringung eines Aufklebers, nicht gegen die Vorschriften über die Fälschungssicherheit.

28 Abschließend stellt die Stadt Pforzheim fest, dass AR durch sein Verhalten die Eintragung des Vermerks, mit dem ihm das Recht aberkannt werde, in Deutschland zu fahren, selbst veranlasst habe und deshalb sein Vorbringen über eine Stigmatisierungswirkung dieses Vermerks im Hinblick auf das mit diesem verfolgte Ziel, die Verkehrssicherheit zu wahren, zurückzuweisen sei.

29 Das vorlegende Gericht hegt Zweifel hinsichtlich der Frage, ob ein Mitgliedstaat, der wie in der Rechtssache, in der das Urteil vom 23. April 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257), ergangen ist, eine Entscheidung nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 erlassen hat, mit der er die Anerkennung der Gültigkeit eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung des Inhabers dieses Führerscheins, die in seinem Hoheitsgebiet nach der Ausstellung dieses Führerscheins stattgefunden hat, ablehnt, auch berechtigt ist, auf diesem Führerschein einen Vermerk über das Verbot, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren, anzubringen, wenn der Inhaber dort nicht seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 dieser Richtlinie begründet hat.

30 Unter diesen Umständen hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Steht Unionsrecht, insbesondere die Richtlinie 2006/126, Bestimmungen des nationalen Rechts entgegen, nach denen im Zuge einer Aberkennungsentscheidung im Sinne von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 der ausländische EG-Kartenführerschein einer Person, die im Inland keinen ordentlichen Wohnsitz hat, unverzüglich der entscheidenden inländischen Behörde vorzulegen ist, damit diese auf dem Führerschein die fehlende Fahrberechtigung im Inland vermerkt; der (Sperr-)Vermerk soll in der Regel

bei einem EG-Kartenführerschein durch die Anbringung eines roten, schräg durchgestrichenen „D“ im Feld 13 erfolgen (z. B. in Form eines Aufklebers)?

Aus den Gründen:

Zur Vorlagefrage

31 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass sie es einem Mitgliedstaat, der nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 dieser Richtlinie eine Entscheidung erlassen hat, mit der er die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers, die bei einem vorübergehenden Aufenthalt im Hoheitsgebiet des ersten Mitgliedstaats nach der Ausstellung dieses Führerscheins stattgefunden hat, ablehnt, verwehrt, auf diesem Führerschein auch einen Vermerk über das Verbot für diesen Fahrer, in diesem Gebiet zu fahren, anzubringen, obwohl dieser Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 Abs. 1 dieser Richtlinie nicht in diesem Gebiet begründet hat.

32 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof in Rn. 71 des Urteils vom 23. April 2015, Aykul (C-260/13, EU:C:2015:257), entschieden hat, dass die Art. 2 Abs. 1 und Art. 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.

33 Außerdem geht aus den Rn. 59 und 60 dieses Urteils hervor, dass der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nach Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126, der Art. 8 Abs. 2 der durch die Richtlinie 2006/126 ersetzten Richtlinie 91/439 entspricht, 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. Nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 darf der Mitgliedstaat, der nicht Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes ist, wegen der in seinem Hoheitsgebiet begangenen Zuwiderhandlung des Inhabers eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat erhaltenen Führerscheins jedoch nur solche Maßnahmen nach seinen nationalen Rechtsvorschriften ergreifen, deren Tragweite auf dieses Hoheitsgebiet beschränkt ist und deren Wirkung sich auf die Ablehnung beschränkt, in diesem Gebiet die Gültigkeit dieses Führerscheins anzuerkennen.

34 Folglich verwehrt es die Richtlinie 2006/126 einem Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts wie der Bundesrepublik Deutschland im Ausgangsverfahren nicht, auf der Grundlage einer nationalen Regelung wie der in § 3 Abs. 1 StVG und § 46 Abs. 6 FeV vorgesehenen die Anerkennung des Rechts abzulehnen, von dem Führerschein Gebrauch zu machen, der einer Person von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, wodurch deren Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland erlischt. Gleichwohl kann der Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts jedoch nicht auf einem solchen Führerschein, dessen Muster, wie aus Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 im Licht von deren 16. Erwägungsgrund hervorgeht, in Form einer Plastikkarte durch die Richtlinie 2006/126 harmonisiert ist, einen Vermerk wie den in § 47 Abs. 2 FeV genannten über das Verbot, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren, anbringen.

35 Es ist nämlich festzustellen, dass die Richtlinie 2006/126 detaillierte Vorschriften über die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Ausstellung eines Führerscheins, über die Änderungen, die diesen betreffen, und über die Angaben, die darin eingetragen werden können, enthält.

36 Aus diesen Vorschriften geht hervor, dass sowohl die Ausstellung und die nachfolgenden Änderungen eines Führerscheins als auch die auf ihm eingetragenen Anmerkungen in die ausschließliche Zuständigkeit des Mitgliedstaats fallen, in dem der Inhaber dieses Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz hat.

37 So regeln Art. 2 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1 Buchst. e und Abs. 3 Buchst. b und Art. 11 Abs. 1, 2 und 5 der Richtlinie 2006/126 ebenso wie deren Anhang I in Nr. 3 Satz 3 Buchst. a Felder 13 und 14 sowie in Nr. 4 Buchst. a detailliert die Situationen, in denen dieser Mitgliedstaat dafür zuständig ist, einen Führerschein auszustellen, zu ersetzen, zu erneuern oder auszutauschen oder auf ihm Eintragungen vorzunehmen.

38 Zwar ist der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes im Allgemeinen derjenige, in dem der Führerschein ausgestellt wurde, doch kann auch der Mitgliedstaat, in den der Inhaber eines Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz nach der Ausstellung seines Führerscheins in einem Mitgliedstaat verlegt hat, Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes im Sinne dieser Richtlinie werden, wie sich insbesondere aus Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 ergibt. Anhang I Nr. 4 Buchst. a dieser Richtlinie gestattet dem neuen Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes somit, in den Führerschein die für dessen Verwaltung unerlässlichen Angaben aufzunehmen, sofern er dieselben Angaben auch in die von ihm ausgestellten Führerscheine aufnimmt und auf dem Führerschein genügend Platz vorhanden ist.

39 Hingegen verleiht keine Bestimmung der Richtlinie 2006/126 dem Mitgliedstaat, in dem sich der Inhaber eines Führerscheins vorübergehend aufhält, irgendeine Zuständigkeit, Eintragungen wie u. a. die in § 47 FeV genannte auf dem Führerschein vorzunehmen.

40 Wie die Europäische Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen ausgeführt hat, deutet indes nichts darauf hin, dass das Fehlen diesbezüglicher Bestimmungen in der Richtlinie 2006/126 eine unbeabsichtigte Regelungslücke des Unionsgesetzgebers darstellt, die durch analoge Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie über die Zuständigkeiten des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes zu füllen wäre.

41 In Anbetracht der detaillierten Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 erweist es sich vielmehr, dass formelle Änderungen des Führerscheins nur durch den Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes des Inhabers dieses Führerscheins vorgenommen werden dürfen, damit, wie aus deren Erwägungsgründen 4 und 16 hervorgeht, das durch die Richtlinie 2006/126 garantierte einheitliche Erscheinungsbild dieses Dokuments gewährleistet wird.

42 In diesem Zusammenhang ist ebenfalls darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof entschieden hat, dass die Richtlinie 2006/126 zwar nur eine Mindestharmonisierung der nationalen Vorschriften über die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins vorsieht, diese Richtlinie jedoch eine umfassende Harmonisierung in Bezug auf die Dokumente vornimmt, die das Bestehen einer Fahrerlaubnis nachweisen und von den Mitgliedstaaten nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie anzuerkennen sind (Urteil vom 26. Oktober 2017, I, C-95/16, EU:C:2017:815, Rn. 57 und die dort angeführte Rechtsprechung).

43 Daraus folgt, dass diese Dokumente nur gemäß den zu diesem Zweck in der Richtlinie 2006/126 vorgesehenen Bestimmungen geändert werden dürfen.

44 Zudem ist festzustellen, dass sich die Mitgliedstaaten nach Art. 15 der Richtlinie 2006/126 einander bei der Durchführung dieser Richtlinie unterstützen und Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten oder entzogenen Führerscheine austauschen, indem sie das zu diesem Zweck eingerichtete EU-Führerscheinnetz nutzen, sobald das Netz in Betrieb ist.

45 Mit Hilfe der in dieser Bestimmung vorgesehenen gegenseitigen Unterstützung kann der effektive Vollzug einer Entscheidung, mit der der Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts gemäß Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dem Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins das Recht aberkennt, in seinem Hoheitsgebiet zu fahren, sichergestellt werden.

46 In einem solchen Fall kann nämlich der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf Antrag des Mitgliedstaats des vorübergehenden Aufenthalts und in Einklang mit Anhang I Nr. 3 Satz 3 Buchst. a Felder 13 und 14 sowie Nr. 4 Buchst. a dieser Richtlinie auf dem Führerschein etwaige Vermerke über das Verbot, im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats zu fahren, eintragen.

47 Außerdem erscheint es nicht ausgeschlossen, dass der Mitgliedstaat des vorübergehenden Aufenthalts u. a. durch eine elektronische Abfrage bei einer Verkehrskontrolle in seinem Hoheitsgebiet überprüft, ob gegen den Betreffenden gemäß Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 dieser Richtlinie eine Maßnahme verhängt wurde, mit der ihm das Recht aberkannt wurde, in diesem Gebiet zu fahren.

48 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass die Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass sie es einem Mitgliedstaat, der nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 dieser Richtlinie eine Entscheidung erlassen hat, mit der er die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers, die bei einem vorübergehenden Aufenthalt im Hoheitsgebiet des ersten Mitgliedstaats nach der Ausstellung dieses Führerscheins stattgefunden hat, ablehnt, verwehrt, auf diesem Führerschein auch einen Vermerk über das Verbot für diesen Fahrer, in diesem Gebiet zu fahren, anzubringen, obwohl dieser Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 Abs. 1 dieser Richtlinie nicht in diesem Gebiet begründet hat. […]

36. *) Für eine ordnungsgemäße Rechtswegerschöpfung sind grundsätzlich auch im Verfahren des verfassungsrechtlichen Eilrechtsschutzes die Entscheidungen der Fachgerichte über den eingelegten Rechtsbehelf abzuwarten, in Bezug auf die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO also sowohl die Abhilfe- bzw. Nichtabhilfeentscheidung des Amtsgerichts (vgl. § 306 Abs. 2 StPO) als auch die Beschwerdeentscheidung des Landgerichts (vgl. § 309 StPO).

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluss vom 23. Juni 2021 – 2 BvQ 63/21 –

A u s d e n G r ü n d e n:

Die Voraussetzungen für den Erlass einer einst- **1**
weiligen Anordnung liegen nicht vor, da der Antrag unzulässig ist. Der Antragsteller hat den Rechtsweg nicht ordnungsgemäß ausgeschöpft (1.). Es ist auch nicht ersichtlich, dass angesichts der insoweit strengen Maßstäbe (2. a) dem Antragsteller ein Zuwarten bis zu einer fachgerichtlichen Entscheidung unzumutbar wäre (2. b).

1. Der Antragsteller hat in Bezug auf die vorläufige **2**
Entziehung seiner Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO den Rechtsweg noch nicht erschöpft, da er weder die Abhilfe- beziehungsweise Nichtabhilfeentscheidung des Amtsgerichts (vgl. § 306 Abs. 2 StPO) noch die Beschwerdeentscheidung des Landgerichts (vgl. § 309 StPO) abgewartet hat. Für eine ordnungsgemäße Rechtswegerschöpfung sind grundsätzlich auch im Verfahren des verfassungsrechtlichen Eilrechtsschutzes die Entscheidungen der Fachgerichte über den eingelegten Rechtsbehelf abzuwarten. Denn § 90 Abs. 2 Satz 1 BVerfGG zielt darauf ab, eine ordnungsgemäße Vorprüfung der Beschwerdepunkte durch die zuständigen gerichtlichen Instanzen zu gewährleisten, dadurch das Bundesverfassungsgericht zu entlasten und für seine eigentliche Aufgabe des Verfassungsschutzes freizumachen (vgl. BVerfGE 4, 193 <198>). Der fachgerichtliche Rechtschutz bietet dem Antragsteller auch eine weitergehende Rechtsschutzmöglichkeit als das verfassungsgerichtliche Verfahren, da das Beschwerdegericht eine umfassende Rechtsprüfung vornimmt und nach § 308 Abs. 2 StPO zur Amtsaufklärung verpflichtet ist (vgl. BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats vom 16. November 2020 - 2 BvQ 87/20 -, Rn. 46 f.).

3 2. Im vorliegenden Fall ist eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vor der (Nicht-)Abhilfeentscheidung und vor der Beschwerdeentscheidung auch nicht deshalb geboten, weil das Verfahren von allgemeiner Bedeutung oder dem Antragsteller das Abwarten der fachgerichtlichen Entscheidungen unzumutbar im Sinne des § 90 Abs. 2 Satz 2 BVerfGG wäre.

4 a) Bei der Prüfung der Voraussetzungen des § 32 Abs. 1 BVerfGG und auch bei der Frage, ob dem Antragsteller ein Zuwarten bis zu einer fachgerichtlichen Entscheidung unzumutbar ist, weil ihm ein schwerer oder unabwendbarer Nachteil drohte (vgl. § 90 Abs. 2 Satz 2 BVerfGG), ist ein strenger Maßstab zugrunde zu legen. Das Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes vor dem Bundesverfassungsgericht ist - anders als der vorläufige Rechtsschutz im fachgerichtlichen Verfahren - nicht darauf angelegt, möglichst lückenlos vorläufigen Rechtsschutz zu bieten. Erst recht ist das Verfahren nach § 32 Abs. 1 BVerfGG nicht darauf angelegt, das fachgerichtliche Verfahren vorwegzunehmen (vgl. BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats vom 1. Dezember 2020 - 2 BvQ 93/20 -, juris, Rn. 4).

5 b) Nach diesen Maßstäben ist eine Unzumutbarkeit des Zuwartens nicht ersichtlich. Das Amtsgericht Gera sowie das Landgericht sind gehalten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die zu einem möglichst raschen und sachgerechten Abschluss des Verfahrens führen. Dies hat der Antragsteller grundsätzlich abzuwarten (vgl. BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 24. März 2014 - 1 BvQ 9/14 -, Rn. 3). Nach der Sollvorschrift des § 306 Abs. 2 StPO entscheidet das Amtsgericht über die (Nicht-)Abhilfe grundsätzlich binnen drei Tagen. Vorliegend ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass die Fachgerichte nicht innerhalb einer vertretbaren Zeit eine Entscheidung über die Beschwerde des Antragstellers treffen werden. Dabei ist es in Bezug auf die eigenständige Beschwerdeentscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis unerheblich, wie viel Zeit die Fachgerichte üblicherweise für den Erlass eines Strafbefehls oder für die Terminierung einer Hauptverhandlung benötigen.

6 Diese Entscheidung ist unanfechtbar.

37 *) 1. Nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB begründet die Begehung einer Straftat nach § 316 StGB eine Regelvermutung für die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB mit der Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis oder, wenn der Täter Fahrerlaubnis hat, einer isolierten Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB.
2. Fehlen entsprechende Ausführungen zu der Maßregelanordnung, obwohl eine Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1, 2 StGB) erfolgt, stellt dies einen Erörterungsmangel dar.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 29. April 2021 – 4 StR 522/20 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Raubes in Tateinheit mit „vorsätzlicher“ Körperverletzung in Tatmehrheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis, „vorsätzlicher“ Körperverletzung in fünf tatmehrheitlichen Fällen, Diebstahls mit Waffen in drei tatmehrheitlichen Fällen, Diebstahls in drei tatmehrheitlichen Fällen, fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis, Nötigung, versuchter Nötigung und Beleidigung in Tatmehrheit mit Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit versuchter Körperverletzung in Tatmehrheit mit Missbrauch von Notrufen zu der Gesamtfreiheitsstrafe von drei Jahren und neun Monaten verurteilt. Wegen weiterer Anklagevorwürfe hat es den Angeklagten aus tatsächlichen Gründen freigesprochen. **1**

Die Staatsanwaltschaft hat sich gegen dieses Urteil zunächst mit der unbeschränkten, auf die Rüge der Verletzung sachlichen Rechts gestützten Revision gewendet, diese aber nur zu einzelnen Angriffspunkten näher begründet. Jedenfalls nach der sich aus dem Schreiben vom 19. April 2021 ergebenden Teilrücknahme der Revision richtet sich das Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft nur noch gegen die unterbliebene Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt und gegen die unterbliebene Entscheidung über die Anordnung einer Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis. Das vom Generalbundesanwalt nur zur unterbliebenen Sperrfristanordnung vertretene Rechtsmittel erzielt den aus der Urteilsformel ersichtlichen Teilerfolg. Im Übrigen ist es unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO. **2**

Aus den Gründen:

1. Die Teilrücknahme der Revision ist wirksam, da die Nichtanordnung der Maßregeln des § 64 StGB und der § 69, § 69a StGB hier in keinem untrennbaren Zusammenhang mit den nicht angefochtenen Teilen des Urteils steht und isoliert angefochten werden kann. **3**

Der Zustimmung des Angeklagten gemäß § 302 Abs. 1 Satz 3 StPO bedarf die Teilrücknahme nicht. Denn die Revision war – soweit sie zurückgenommen worden ist – nicht zu seinen Gunsten eingelegt worden. **4**

2. Die somit wirksam beschränkte Revision ist teilweise begründet. **5**

a) Die Nichtanordnung einer Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis nach § 69a StGB hat keinen Bestand. **6**

Nach den insoweit maßgeblichen Feststellungen des Landgerichts führte der Angeklagte, dem die Fahrerlaubnis entzogen war, am 14. Dezember 2016 einen Pkw auf öffentlichen Straßen (Fall II.1. der Urteilsgründe). Am 7. März 2017 führte der Angeklagte, der weiterhin nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis war, den Pkw auf **7**

einem Supermarktparkplatz, wobei er alkoholbedingt fahruntüchtig war und dies billigend in Kauf nahm. Seine Blutalkoholkonzentration betrug ca. 2,5 Stunden nach der Tat 1,89 ‰ (Fall II.12. der Urteilsgründe).

8 Das Landgericht hat, obwohl es den Angeklagten im Fall II.12. der Urteilsgründe unter anderem wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1, 2 StGB) verurteilt hat, zu einer Maßregelanordnung nach § 69, § 69a StGB keine Ausführungen gemacht. Dies stellt einen Erörterungsmangel dar. Nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB begründet die Begehung einer Straftat nach § 316 StGB eine Regelvermutung für die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB mit der Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis oder, wenn der Täter - wie hier der Angeklagte - keine Fahrerlaubnis hat, einer isolierten Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB. Umstände, die die Regelvermutung im vorliegenden Fall widerlegen könnten, sind auch in Ansehung des Zeitablaufs seit den Taten nicht zuletzt mit Blick auf eine einschlägige Vorstrafe, die bereits Fahrerlaubnismaßnahmen nach sich zog, und die weitere Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis (Fall II.1.) dem Urteil nicht zu entnehmen. Der Senat kann deshalb nicht gänzlich ausschließen, dass das Landgericht bei der gebotenen Prüfung einer Maßregelanordnung gemäß § 69, § 69a StGB auch die Verhängung einer Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis als erforderlich erachtet hätte.

9 b) Im Übrigen bleibt der Revision der Beschwerdeführerin der Erfolg versagt. Dass das Landgericht davon abgesehen hat, die Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt anzuordnen, ist […] sachlichrechtlich nicht zu beanstanden.

10 c) Das neue Tatgericht ist nicht gehindert, ergänzende Feststellungen hinsichtlich einer Maßregelanordnung nach § 69, § 69a StGB zu treffen, sofern diese den bisherigen Feststellungen nicht widersprechen. Es wird sich jedoch bei der Prüfung der fortbestehenden Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht nur mit dem eingetretenen Zeitablauf seit Begehung der Trunkenheitsfahrt, sondern auch damit auseinanderzusetzen haben, welche Wirkung die nach den verfahrensgegenständlichen Verkehrsdelikten mit Urteil des Amtsgerichts Magdeburg vom 23. Januar 2018 angeordnete und seit Januar 2020 abgelaufene zweijährige Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis auf den Angeklagten entfaltet hat.

38 *) Die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB gilt nur für den Täter einer verwirklichten Katalogtat, nicht für den Teilnehmer. Dessen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen muss vielmehr im Wege einer Gesamtabwägung der Tatumstände und der Täterpersönlichkeit gemäß § 69 Abs. 1 StGB festgestellt werden.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 24. März 2021– 4 StR 416/200 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen „vor- **1**
sätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen, davon in einem Fall in Tateinheit mit Beihilfe zum versuchten Mord und zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort“ zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sieben Jahren verurteilt und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von fünf Jahren keine Fahrerlaubnis zu erteilen. Die auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützte Revision des Angeklagten hat den aus der Entscheidungsformel ersichtlichen Teilerfolg; im Übrigen ist das Rechtsmittel unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

I. Das Landgericht hat im Wesentlichen folgende **2**
Feststellungen getroffen:

Der Angeklagte und der Mitangeklagte fuhren nach **3**
dem Besuch einer Gaststätte nachts mit ihren Fahrzeugen hintereinander auf einer außerorts gelegenen, schmalen Gemeindestraße. Beide standen unter Alkoholeinfluss und besaßen keine Fahrerlaubnis. Der Mitangeklagte fuhr mit einer den Straßenverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit von mindestens 75 km/h voraus, während ihm der Angeklagte in einem Abstand von ca. 50 Meter folgte. An einer Kreuzung übersah der Mitangeklagte einen von rechts kommenden, vorfahrtsberechtigten Fahrradfahrer und erfasste ihn mit seinem Fahrzeug. Dieser erlitt durch den Zusammenstoß unter anderem einen Abriss der Hauptschlagader, was innerhalb von ein bis zwei Minuten zu seinem Tod führte. Der Mitangeklagte hatte das Risiko eines solchen Unfalls erkannt, aber darauf vertraut, dass es sich nicht realisieren werde.

Der Angeklagte passierte die Unfallstelle etwa zwei **4**
Sekunden nach der Kollision und erkannte, dass der Mitangeklagte einen Fahrradfahrer erfasst hatte und dieser schwer verletzt sein musste. Dennoch setzte er die Fahrt fort, weil es ihm besser erschien, die Unfallstelle wegen seiner fehlenden Fahrerlaubnis und des Fahrens unter Alkoholeinfluss schnellstmöglich zu verlassen.

Der Mitangeklagte hielt sein Fahrzeug an, stieg **5**
aus und begab sich zur Unfallstelle. Dort sah er das Unfallopfer regungslos am Straßenrand liegen. Er hielt es für möglich, dass es noch lebte und gerettet werden konnte. Gleichwohl entschloss er sich, keine Rettungsmaßnahmen einzuleiten und zu flüchten. Zwar ging er davon aus, dass vom Unfallopfer keine Entdeckungsgefahr drohte; er befürchtete aber, beim Veranlassen von Rettungsmaßnahmen wegen fahrlässiger Körperverletzung, Fahrens ohne Fahrerlaubnis und Fahrens unter Alkoholeinfluss strafrechtlich zur Verantwortung gezogen zu werden. Ein Versterben des Unfallopfers infolge unterlassener Rettungsmaßnahmen nahm er billigend in Kauf. Dem Mitangeklagten gelang es jedoch nicht, mit seinem Fahrzeug wegzufahren. Deswegen rief er den Angeklagten an, der in der Zwischenzeit bei der Wohnung des Mitangeklagten angekommen war, und bat ihn, mit einem Abschleppseil zur Unfallstelle zurückzukehren.

6 Der Angeklagte kam dem nach. Ihm war klar, dass der Mitangeklagte keine Rettungsmaßnahmen einleiten wollte. Er beabsichtigte einerseits, dem Mitangeklagten zu helfen, die Spuren des Unfalls zu beseitigen und das Unfallopfer ohne Hilfe zurückzulassen, um den Mitangeklagten vor einer strafrechtlichen Verfolgung zu schützen. Andererseits hatte er ein eigenes Interesse an der Verdeckung des Unfalls, weil er Sorge hatte, dass der Mitangeklagte bei einer polizeilichen Vernehmung seine Anwesenheit beim Unfall verraten würde und er dann auch selbst mit einer strafrechtlichen Verfolgung und einem Widerruf einer Strafaussetzung zur Bewährung zu rechnen hätte. Er schleppte das Fahrzeug des Mitangeklagten ab und brachte ihn nach Hause. Das Unfallopfer ließen sie an der Kreuzung zurück. Dabei ging der Angeklagte ebenfalls davon aus, dass das Unfallopfer möglicherweise noch lebte und gerettet werden konnte, nahm aber dessen Versterben durch das Unterlassen von Rettungsmaßnahmen billigend in Kauf.

7 II. 1. Während der Schuldspruch keinen rechtlichen Bedenken begegnet, hält der Strafausspruch einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand, soweit das Landgericht den Angeklagten wegen Beihilfe zum versuchten (Verdeckungs-)Mord durch Unterlassen in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis und Beihilfe zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort verurteilt hat. Das Landgericht hat nicht bedacht, dass neben der vorgenommenen doppelten Milderung des Strafrahmens des § 211 StGB gemäß § 27 Abs. 2 StGB und § 23 Abs. 2 StGB eine weitere Strafrahmenverschiebung nach § 28 Abs. 1 StGB i.V.m. § 49 Abs. 1 StGB in Betracht kommt. Es hat daher der Bemessung der Strafe nicht ausschließbar einen zu weiten Strafrahmen zugrunde gelegt. […]

24 2. Die Anordnung der isolierten Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB kann ebenfalls nicht bestehen bleiben. Das Landgericht hat die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen maßgeblich auf die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort gestützt. Das begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken, weil die Regelvermutung nur für Täter gilt.

25 a) Die Anordnung einer isolierten Sperrfrist kommt in Betracht, wenn der Täter keine Fahrerlaubnis hat (§ 69a Abs. 1 Satz 3 StGB). Voraussetzung ist, dass der Täter wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt oder wegen Schuldunfähigkeit nicht verurteilt wird und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (§ 69 Abs. 1 Satz 1 StGB). Nach der Rechtsprechung kann die Maßregel zwar gegen einen Teilnehmer angeordnet werden (vgl. bereits BGH, Urteil vom 29. Mai 1957 – 2 StR 195/57, BGHSt 10, 333 [zu § 42m aF]). Bei Beteiligung mehrerer an der mit Strafe bedrohten Handlung kann ein Teilnehmer diese selbst dann im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs begangen haben, wenn er es nicht eigenhändig gelenkt hat (vgl. BGH, Urteile vom 29. Mai 1957 – 2 StR 195/57, BGHSt 10, 333; vom 5. Juli 1978 – 2 StR 122/78; Beschlüsse vom 17. Februar 2004 – 4 StR 585/03, NStZ 2004, 617; vom 9. Oktober 2003 – 3 StR 322/03, NStZ-RR 2004, 57; Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 16 mwN).

26 Die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB, wonach bei Begehung einer Katalogtat die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen vermutet wird, gilt aber nur für den Täter. Das ergibt sich schon aus dem Wortlaut der Vorschrift, der sich ausdrücklich nur auf „Täter“ bezieht. Auch der Gesetzgeber hatte ausweislich der Gesetzesbegründung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 27. September 1962 lediglich die täterschaftliche Begehung der Katalogtaten vor Augen (vgl. BT-Drucks. IV/651 S. 18). Zudem sprechen Sinn und Zweck der Vorschrift gegen eine Anwendung der Regelvermutung für Teilnehmer, weil deren Tatbeitrag die Verkehrssicherheit regelmäßig weniger beeinträchtigt als die Tatverwirklichung durch den Täter und daher nicht ohne Weiteres eine Vermutung für eine Ungeeignetheit des Teilnehmers zum Führen von Kraftfahrzeugen trägt. Da die Regelwirkung des § 69 Abs. 2 StGB auf Teilnehmer nicht anwendbar ist, muss dessen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im Wege einer Gesamtabwägung der Tatumstände und der Täterpersönlichkeit gemäß § 69 Abs. 1 StGB festgestellt werden (vgl. OLG Koblenz, Beschluss vom 26. Juni 1987, NJW 1988, 152; Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 34; SSW-StGB/Harrendorf, 5. Aufl., § 69 Rn. 41; Eschelbach in Matt/Renzikowski, StGB, 2. Aufl., § 69 Rn. 45; LK-StGB/Valerius, 13. Aufl., § 69 Rn. 118; Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl., § 69 Rn. 7; Kerkmann/Blum in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsstrafrecht, 2. Aufl., § 69 Rn. 24; Dreher/Fad, NZV 2004, 231).

27 b) Hiervon ausgehend hat das Landgericht der Anordnung der Sperrfrist teilweise unzutreffende Erwägungen zugrunde gelegt.

28 Zwar liegt es nahe, dass sich der Angeklagte schon aufgrund des von ihm täterschaftlich begangenen typischen Verkehrsdelikts des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, seiner insoweit einschlägigen Vorverurteilungen und der deswegen verhängten Sperrfristen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Darauf hat das Landgericht aber seine Anordnung nicht alleine gestützt, sondern seine Begründung maßgeblich aus der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB hergeleitet. Der Senat kann daher nicht ausschließen, dass das Landgericht bei rechtsfehlerfreier Würdigung jedenfalls eine kürzere Sperrfrist angeordnet hätte. […]

39. *) Beruht die durch einen Zusammenstoß verwirklichte konkrete Gefährdung von Leib/Leben eines anderen Menschen nicht auf der alkoholbedingten Fahrunsicherheit des Täters, sondern auf dem Einsatz seines Fahrzeugs als Mittel zur

Selbsttötung, scheidet eine Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB mangels Ursächlichkeit der alkoholbedingten Fahrunsicherheit für die konkrete Gefährdung aus.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 4. Februar 2021 – 4 StR 403/20 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen „versuchten Totschlags in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung, gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr, Gefährdung des Straßenverkehrs und Fahrens ohne Fahrerlaubnis“ zu einer Freiheitsstrafe in Höhe von drei Jahren und sechs Monaten verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis verhängt.

2 Der Angeklagte beanstandet mit seiner auf die Sachrüge gestützten Revision seine Verurteilung wegen versuchten Totschlags sowie den Strafausspruch.

3 Die zu Ungunsten des Angeklagten eingelegte, vom Generalbundesanwalt nur teilweise vertretene Revision der Staatsanwaltschaft rügt ebenfalls die Verletzung materiellen Rechts. Die Beschwerdeführerin erstrebt die Verurteilung wegen versuchten Mordes.

4 Die Revision des Angeklagten führt lediglich zu einer Schuldspruchänderung. Im Übrigen ist sie ebenso wie die Revision der Staatsanwaltschaft unbegründet.

Aus den Gründen:

5 I. Nach den Feststellungen des Landgerichts befand sich der Angeklagte im Jahr 2019 in familiären und wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in deren Folge er sich vermehrt und wiederkehrend mit Suizidgedanken trug. In der Nacht vom 16. auf den 17. Juli 2019 verursachte er – nach längerem ziellosen Umherfahren – in alkoholisiertem Zustand einen Verkehrsunfall, in dessen Folge sein Führerschein durch Polizeibeamte sichergestellt wurde. In den darauffolgenden Tagen verschlechterte sich die Stimmung des Angeklagten zunehmend. Er befürchtete, dass der drohende Verlust der Fahrerlaubnis seine Arbeitssuche erheblich erschweren werde, was seine Selbsttötungsgedanken verstärkte. Einem Zeugen teilte er mit, dass er bereits bei der Fahrt vom 16. Juli 2019 das Ziel verfolgt habe, sich das Leben zu nehmen.

6 Am 2. August 2019 fuhr der stark angetrunkene Angeklagte, dessen Führerschein sich weiterhin in amtlicher Verwahrung zur Vorbereitung einer Entziehung der Fahrerlaubnis befand, mit seinem Pkw zu einem Supermarkt in einem Nachbarort, wo er sich weiteren Alkohol beschaffte. Ihm war bekannt, dass ihm aufgrund der Sicherstellung des Führerscheins nicht erlaubt war, „ein Fahrzeug im Straßenverkehr zu führen“. Nach dem Verlassen des Supermarktparkplatzes fuhr der ortskundige Angeklagte im erkannt fahruntüchtigen Zustand in eine Straße ein, bei der es sich um die schnellste Verbindung zu seinem Wohnort handelte. Hier durchfuhr der Angeklagte außerorts eine Linkskurve, wobei er aufgrund seiner hohen Geschwindigkeit beinahe aus der Kurve getragen worden wäre. Nach dem Passieren der Kurve beschleunigte der nicht angeschnallte Angeklagte, der nunmehr spontan den Entschluss gefasst hatte, sich umzubringen, sein Fahrzeug weiter auf eine Geschwindigkeit von mindestens 120 km/h bei erlaubten 100 km/h und fuhr auf die spätere Unfallkreuzung mit einer – wie ihm bekannt war – vorfahrtsberechtigten Straße zu. Wegen dichten Bewuchses am Straßenrand war es ihm nicht möglich, von rechts in den Kreuzungsbereich einfahrende vorfahrtsberechtigte Fahrzeuge rechtzeitig wahrzunehmen und sein Fahrzeug gegebenenfalls abzubremsen, was er aufgrund seines Suizidentschlusses ohnehin nicht vorhatte. Der Angeklagte hielt zumindest für möglich, dass es im Kreuzungsbereich zu einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug kommen und Insassen desselben hierdurch zu Tode kommen könnten, was ihm gleichgültig war. Tatsächlich prallte das Fahrzeug des Angeklagten ungebremst mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h im rechten Winkel auf ein aus einem Kleintransporter und Anhänger bestehendes vorfahrtsberechtigtes Fahrzeuggespann. In der Folge wurde der Kleintransporter gegen eine Holzhütte geschleudert. Seine Fahrerin erlitt Prellungen und Schnittwunden. Der Angeklagte wies zur Tatzeit eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,8 ‰ und höchstens 2,65 ‰ auf und war in seiner Steuerungsfähigkeit nicht ausschließbar erheblich vermindert.

Das Landgericht hat den Sachverhalt u.a. als ver- **7**
suchten Totschlag bewertet und die Mordmerkmale der Heimtücke und der niedrigen Beweggründe nicht verwirklicht gesehen.

II. Die Revision des Angeklagten führt zu [einer] **8**
Schuldspruchänderung bzw. -ergänzung und ist im Übrigen unbegründet.

1. a) Die Verurteilung des Angeklagten wegen tat- **9**
einheitlich begangener vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB hält der revisionsrechtlichen Prüfung nicht stand, weil die Urteilsfeststellungen nicht belegen, dass die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Angeklagten für die Gefährdung des Tatopfers ursächlich war. Nach den Feststellungen des Landgerichts fuhr der Angeklagte ausschließlich aufgrund des von ihm gefassten Entschlusses, sich selbst zu töten, in die ihm bekannte Kreuzung mit einer vorfahrtsberechtigten Straße ein, ohne seine zuletzt erreichte Geschwindigkeit von 120 km/h zu verringern. Die durch den Zusammenstoß verwirklichte konkrete Gefährdung der Geschädigten beruhte somit nicht auf der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten, sondern auf dem Einsatz seines Fahrzeugs als Mittel zur Selbsttötung. Eine Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB kommt daher nicht in Betracht (vgl. BGH, Beschluss vom 16. Januar 2007 – 4 StR 598/06, NStZ 2007, 330 mwN).

Soweit sich der Angeklagte mit Blick auf das zu **10**
schnelle Einfahren in die Kreuzung mit der vorfahrtsberechtigten Straße gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 a und d StGB schuldig gemacht haben könnte, werden diese Tatbestände […] im Wege der Gesetzeskonkurrenz durch § 315b Abs. 1 StGB verdrängt (BGH, Beschluss vom 14. November 2006 – 4 StR 446/06, NStZ-RR 2007, 59).

11 Der Angeklagte hat sich danach neben § 315b StGB in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nur der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1 StGB schuldig gemacht. Er war im Tatzeitpunkt absolut fahruntüchtig. Der hierauf bezogene, vom Landgericht nach dem Gesamtzusammenhang der Urteilsgründe angenommene Vorsatz des Angeklagten ist im Hinblick auf das den Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit deutlich überschreitende Maß der Alkoholisierung des Angeklagten, der seine Fahrt zur Beschaffung weiteren Alkohols antrat, sowie den kurze Zeit vor der Tat im ebenfalls alkoholisierten Zustand verursachten Verkehrsunfall hinreichend belegt. Der Senat berichtigt den Schuldspruch daher entsprechend § 354 Abs. 1 StPO. § 265 StPO steht nicht entgegen, weil der Angeklagte sich nicht anders als geschehen hätte verteidigen können.

12 b) Ebenfalls entsprechend § 354 Abs. 1 StPO zu berichtigen war der Urteilstenor dahin, dass der Schuldspruch wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr und wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis um die vom Landgericht festgestellte Schuldform des Vorsatzes zu ergänzen war.

13 2. Im Übrigen bleibt die Revision des Angeklagten ohne Erfolg. […]

40. Die Annahme, dass die Vollstreckung eines verfahrensfremden Fahrverbotes zwischen Tat und Urteil eine so weitgehende erzieherische Wirkung entfalten könnte, dass ein weiteres Fahrverbot entbehrlich wird, liegt bei einem Wiederholungstäter regelmäßig fern. Dem steht nicht entgegen, dass im Falle gemeinsamer Verhandlung und Aburteilung der zugrunde liegenden Verkehrsordnungswidrigkeiten nur ein Fahrverbot zu verhängen gewesen wäre; aus der am 24.08.2017 in Kraft getretenen Neuregelung des § 25 Abs. 2b StVG ergibt sich vielmehr, dass mehrere Fahrverbote generell nacheinander vollstreckt werden, sich also nach dem Willen des Gesetzgebers in ihrer erzieherischen Wirkung nicht gegenseitig *„vertreten“* sollen.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 10. Mai 2021 – 201 ObOWi 445/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Mit Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle im Bayer. Polizeiverwaltungsamt vom 20.08.2020 wurde gegen den Betroffenen wegen Benutzens eines elektronischen Geräts, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient, als Führer eines Kraftfahrzeugs eine Geldbuße in Höhe von 200 Euro sowie wegen des beharrlichen Pflichtenverstoßes ein mit der Vollstreckungserleichterung nach § 25 Abs. 2a StVG versehenes Fahrverbot für die Dauer von einem Monat festgesetzt. Der Betroffene legte gegen diesen Bußgeldbescheid Einspruch ein, welcher in der Hauptverhandlung vom 10.12.2020 auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt wurde. Das Amtsgericht verurteilte den Betroffenen sodann mit Beschluss vom 15.01.2021 zu einer Geldbuße von 500 Euro. Von der Verhängung des im Bußgeldbescheid angeordneten Fahrverbotes sah es ab, weil ein solches zur Einwirkung auf den Betroffenen nicht (mehr) geboten sei, nachdem dieser aktuell ein zweimonatiges Fahrverbot aus einem anderen Verfahren verbüße. Die Staatsanwaltschaft beanstandet mit ihrer auf die Verletzung materiellen Rechts gestützten Rechtsbeschwerde, dass das Amtsgericht von der Verhängung eines Fahrverbotes abgesehen hat. Die Generalstaatsanwaltschaft vertritt die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft und hat in ihrer Stellungnahme vom 23.03.2021 beantragt, die Entscheidung des Amtsgerichts vom 15.01.2021 im Rechtsfolgenausspruch aufzuheben und die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückzuverweisen. Hierzu hat sich die Verteidigung mit Schriftsatz vom 29.04.2021 geäußert.

Aus den Gründen:

II. Die statthafte (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG) sowie auch im übrigen zulässige und wegen der in der Hauptverhandlung vom 10.12.2020 wirksam erklärten Einspruchsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch nur noch diesen betreffende Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft erweist sich als begründet.

1. Wie das Amtsgericht richtig erkannt hat, lagen aufgrund der Vorahndungslage die Voraussetzungen für die Verhängung eines Fahrverbotes wegen eines beharrlichen Pflichtenverstoßes außerhalb eines gesetzlichen Regelfalles vor, § 25 Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. StVG i.V.m. § 4 Abs. 2 Satz 1 BKatV.

a) Nach einhelliger obergerichtlicher Rechtsprechung ist von Beharrlichkeit im Sinne der §§ 24, 25 Abs. 1 Satz 1 2. Alternative StVG auszugehen bei Verkehrsverstößen, die zwar objektiv (noch) nicht zu den groben Zuwiderhandlungen zählen (Erfolgsunwert), die aber durch ihre zeit- und sachnahe wiederholte Begehung erkennen lassen, dass es dem Betroffenen subjektiv an der für die Straßenverkehrsteilnahme notwendigen rechtstreuen Gesinnung und Einsicht in zuvor begangenes Unrecht fehlt, so dass er Verkehrsvorschriften unter Missachtung einer oder mehrerer Vorwarnungen wiederholt verletzt (Handlungsunwert). Auch eine Häufung nur leicht fahrlässiger Verstöße kann unter diesen Umständen mangelnde Rechtstreue offenbaren. Dem Zeitmoment kommt, wie sich der Vorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV entnehmen lässt, Bedeutung für das Vorliegen eines beharrlichen Pflichtenverstoßes insoweit zu, als nicht nur der Zeitablauf zwischen dem jeweiligen Eintritt der Rechtskraft der Vorahndungen, sondern auch zwischen den jeweiligen Tatzeiten (Rückfallgeschwindigkeit) zu berücksichtigen ist. Daneben sind insbesondere Anzahl, Tatschwere und Rechtsfolgen früherer und noch verwertbarer Verkehrsverstöße im Einzelfall zu gewichten (vgl. nur BayObLG, Besch. vom 17.07.2019 - 202 ObOWi 1065/19 = OLGSt StVG § 25 Nr 73 m.w.N.). Auch eine auf einem Verstoß gegen die Bestimmung des § 23 Abs. 1a StVO beruhende Vorahndung kann danach die Annahme einer beharrlichen Pflichtverletzung

rechtfertigen. Dies gilt erst recht im Hinblick auf die am 19.10.2017 in Kraft getretene Neufassung des regelmäßig vorsätzlich verwirklichten (vgl. hierzu etwa OLG Bamberg ZfS 2019, 169) Bußgeldtatbestandes des Verbots der Nutzung elektronischer Geräte gemäß § 23 Abs. 1a und 1b StVO aufgrund Art. 1 Nr. 1a der 53. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 06.10.2017 (BGBl. 2017 I, 3549), was durch die gleichzeitige Aufnahme des Verstoßes in Teil II des Bußgeldkatalogs (vgl. lfd.Nrn. 246.1, 246.2 BKat) und auch durch die Ergänzung von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BKatV um die jeweils ein einmonatiges Regelfahrverbot vorsehenden lfd.Nrn. 246.2 und 246.3 BKat (bei Gefährdung bzw. mit Sachbeschädigung) verdeutlicht wird. Mit all diesen Maßnahmen wollte der Verordnungsgeber der besonderen Gefährlichkeit und Unfallgeneigtheit des Verstoßes infolge Blick-Ablenkungen und der damit zwangsläufig einhergehenden gravierenden Beeinträchtigung der Fahrleistung des Fahrzeugführers bei gleichzeitig massiver Steigerung des Gefährdungspotentials für Leib und Leben Dritter Rechnung tragen (vgl. BR-Drucks. 556/17 v. 12.07.2017, S. 11 ff.). Der letztlich nur zufällig folgenlos gebliebene Verstoß steht damit wertungsmäßig in einer Reihe mit anderen typischen Massenverstößen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Abstandsunterschreitungen und kann deshalb bei der Prüfung der Beharrlichkeit Berücksichtigung finden (vgl. BayObLG, Beschl. v. 22.03.2019 – 202 ObOWi 96/19 = ZfS 2019, 630 = DAR 2019, 630 = OLGSt StVG § 25 Nr 74 sowie unveröffentlichter Beschl. v. 15.04.2019 – 201 ObOWi 363/19).

b) Vorliegend waren gegen den Betroffenen bereits wegen zweier früherer, am 07.05.2018 bzw. am 26.06.2019 begangener „Handyverstöße“ mit Entscheidung vom 11.06.2018, rechtskräftig seit 28.06.2018, bzw. vom 25.10.2019, rechtskräftig seit 13.11.2019, die Regelgeldbuße von 100 Euro bzw. eine erhöhte Geldbuße von 150 Euro verhängt worden. Darüber hinaus war der Betroffene wegen einer am 29.04.2019 als Führer eines PKW außerorts fahrlässig begangenen Geschwindigkeitsüberschreitung von 22 km/h durch Entscheidung vom 03.07.2019, rechtskräftig seit 18.11.2019, mit einer erhöhten Geldbuße von 105 Euro belegt worden. Bereits diese drei vorgenannten Verstöße rechtfertigen im Hinblick auf den hier verfahrensgegenständlichen weiteren Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO, welcher nicht einmal sieben Monate nach Rechtskraft der letzten Vorahndung begangen wurde, die Annahme eines beharrlichen Pflichtenverstoßes.

Deshalb kommt es nicht mehr darauf an, dass das Amtsgericht darüber hinaus bei der Annahme eines beharrlichen Pflichtenverstoßes ersichtlich einen weiteren Verkehrsverstoß mitberücksichtigt hat, nämlich einen am 24.09.2019 begangenen Abstandsverstoß, welcher mit Entscheidung vom 19.11.2019 mit einer Geldbuße in Höhe von 320 Euro sowie einem zweimonatigen Fahrverbot belegt wurde. Diese Entscheidung ist am 26.10.2020 rechtskräftig geworden, mithin erst nach der in vorliegender Sache gegenständlichen Tat vom 09.06.2020. Ihr kam daher nicht die Warnfunktion einer rechtskräftigen Ahndungsmaßnahme zu. Dass dem Betroffenen das Unrecht seiner Tat vom 24.09.2019 bereits vor dem nunmehr verfahrensgegenständlichen Verstoß vom 09.06.2020 auf andere Weise als durch rechtskräftige Ahndung voll bewusst geworden war, weil er von deren Verfolgung Kenntnis hatte – etwa durch Zustellung des diesbezüglichen Bußgeldbescheids –, stellt die angefochtene Entscheidung jedenfalls nicht hinreichend fest (vgl. nur OLG Bamberg ZfS 2016, 469f.; OLG Düsseldorf NZV 1998, 292).

2. Soweit indes das Amtsgericht besondere Umstände für ein Absehen von der Verhängung des an sich verwirkten Fahrverbotes darin sieht, dass dieses infolge der zeitnahen Verbüßung des zweimonatigen Fahrverbotes aus der vorgenannten Vorahndung zur verkehrserzieherischen Einwirkung auf den Betroffenen nicht mehr erforderlich sei, begegnet dies vorliegend durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

a) Zwar kann ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes, das vom Gesetz- und Verordnungsgeber als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme ausgestaltet ist, dann berechtigt sein, wenn dieses seinen Zweck verloren hat (zur fehlenden Präventionsnotwendigkeit vgl. etwa MüKo/*Asholt* StVR § 25 StVG Rn. 26). Ob der Betroffene in diesem Sinne der verkehrserzieherischen Einwirkung durch ein Fahrverbot noch oder nicht mehr bedarf, lässt sich nur im Rahmen einer umfassenden Gesamtbetrachtung seines tatsächlichen Verhaltens im Straßenverkehr zuverlässig beurteilen. So kann ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes etwa dann berechtigt sein, wenn die Tat lange Zeit zurückliegt, der Betroffene sich in der Zwischenzeit verkehrsgerecht verhalten und dadurch gezeigt hat, dass er einer weiteren Pflichtenmahnung nicht mehr bedarf (vgl. nur OLG Bamberg DAR 2017, 384 m.w.N.).

Demgegenüber vermag bei einem Wiederholungstäter ein zwischen Tat und Urteil vollstrecktes Fahrverbot aus einem anderen Bußgeldverfahren regelmäßig nicht zum Wegfall eines an sich verwirkten Fahrverbotes zu führen. Insoweit erscheint schon die Annahme eher fernliegend, dass die zeitnahe Vollstreckung des verfahrensfremden Fahrverbotes eine so weitgehende verkehrserzieherische Wirkung entfalten könnte, dass ein weiteres Fahrverbot entbehrlich wird (*König*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl., § 25 Rn. 25; vgl. auch unveröffentlichte Senatsentscheidung vom 09.10.2020 – 201 ObOWi 1159/20; OLG Bamberg a.a.O.; a.A. ohne Begründung *Haus/Krumm/Quarch,* Gesamtes Verkehrsrecht 2. Aufl. § 25 StVG Rn. 49).

b) Indes bleibt das angefochtene Urteil eine tragfähige Begründung dafür schuldig, dass weitere gleichgerichtete Maßnahmen vorliegend gegen den Betroffenen mit Blick auf das zeitnah vollstreckte verfahrensfremde Fahrverbot ihren Sinn verloren haben. Insbesondere lässt das Amtsgericht in diesem Zusammenhang völlig unberücksichtigt, dass der Betroffene vor dem verfahrensgegenständlichen Verstoß bereits zweimal einschlägig und darüber hinaus in ebenfalls engem zeitlichen Abstand mit einem

Geschwindigkeitsverstoß in Erscheinung getreten ist. Zudem geht das Amtsgericht selbst davon aus, ohne seine Feststellungen freilich tragfähig zu belegen (vgl. oben II. 1 b), dass der Betroffene mit dem verfahrensgegenständlichen Verstoß auch die Warnfunktion einer noch nicht rechtskräftigen Vorahndung wegen eines gravierenden Abstandsverstoßes missachtet hat. Ausweislich der Urteilsfeststellungen hat ihn darüber hinaus auch eine mit Blick auf zahlreiche vorangegangene Geschwindigkeitsverstöße ergangene Abmahnung seines Arbeitgebers vom 15.10.2019 nicht von der Begehung der hier inmitten stehenden, vorsätzlich begangenen Verkehrsordnungswidrigkeit abzuhalten vermocht. Die Annahme des Amtsgerichts, dass allein die zeitnahe Verbüßung des verfahrensfremden Fahrverbotes ausreichend auf den Betroffenen einwirkt, um der Gefahr weiterer Verkehrsverstöße wirksam vorzubeugen, erscheint nach alledem nicht vertretbar, selbst wenn der Betroffene geständig war bzw. sonst in der zunächst angesetzten Hauptverhandlung einen günstigen Eindruck hinterlassen haben sollte. Die gegenteilige Auffassung liefe auf eine ungerechtfertigte Privilegierung von sich über wiederholte Warnappelle beharrlich hinwegsetzende *„Wiederholungstäter“* hinaus, was mit der vom Verordnungsgeber etwa mit der ausdrücklichen Umschreibung des Regelfalls eines beharrlichen Pflichtenverstoßes für Geschwindigkeitsverstöße unmissverständlich aus § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV zu entnehmenden Wertung als unvereinbar anzusehen wäre.

c) Soweit das Amtsgericht in diesem Zusammenhang darauf abstellt, dass im Falle einer gemeinsamen Aburteilung des verfahrensgegenständlichen Handyverstoßes sowie des vorausgegangenen Abstandsverstoßes ein einheitliches Fahrverbot zu verhängen gewesen wäre, bei dem die Dauer der einzeln verwirkten Fahrverbote nicht etwa addiert hätte werden dürfen, sondern sich grundsätzlich nach dem höchsten verwirkten Fahrverbot gerichtet hätte, vermag auch dieser Hinweis auf den Grundsatz der Rechtsanwendungsgleichheit das Absehen vom Fahrverbot nicht zu rechtfertigen. Denn die unterschiedlichen sanktionsrechtlichen Folgen einer verfahrensmäßig gemeinsamen oder gesonderten Verhandlung mehrerer Ordnungswidrigkeiten sind vom Gesetzgeber ersichtlich so gewollt und stellen keine Besonderheit dar, die allein es rechtfertigen könnte, bei getrennter Aburteilung von der Anordnung eines an sich verwirkten Fahrverbotes abzusehen. Auch im Strafrecht bleibt es bei den in getrennten Verfahren festgelegten Sanktionen, wenn eine nachträgliche Gesamtstrafenbildung (§ 460 StPO) vor der vollständigen Vollstreckung aller für eine Gesamtstrafenbildung in Betracht kommender Straftaten nicht in Betracht kommt. Darüber hinaus wird der Umstand, ob eine gemeinsame Verhandlung mehrerer Ordnungswidrigkeiten erfolgt oder nicht, häufig nicht lediglich auf Zufall beruhen. Besteht zwischen den Ordnungswidrigkeiten - wie hier allerdings gerade nicht - ein zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang, so wird eine gemeinsame Verhandlung regelmäßig nahe liegen und auch der Sinn und Zweck des § 25 StVG für die Verhängung eines einheitlichen Fahrverbotes sprechen (vgl. nur BGHSt 61, 100). Im Übrigen aber zeigt auch die zum 24.08.2017 in Kraft getretene Neuregelung des § 25 Abs. 2b StVG, dass mehrere Fahrverbote generell nacheinander vollstreckt werden, sich also nach dem Willen des Gesetzgebers nicht etwa *„erzieherisch“* gegenseitig *„vertreten“* sollen (vgl. König DAR 2018, 361, 364).

III. Aufgrund des aufgezeigten sachlich-rechtlichen Mangels ist der angefochtene Beschluss auf die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft hin mit den nach Einspruchsbeschränkung nur noch den Rechtsfolgenausspruch betreffenden Feststellungen aufzuheben (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 353 StPO). Da zwischen Fahrverbot und Geldbuße eine Wechselwirkung besteht, hat die Aufhebung den gesamten Rechtsfolgenausspruch zu erfassen.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens, an das Amtsgericht zurückverwiesen.

Eine eigene Sachentscheidung ist dem Senat verwehrt, da sich der Betroffene darauf berufen hat, dass ein einmonatiges Fahrverbot eine unverhältnismäßige Härte für ihn darstelle und hierzu in der neuen Verhandlung gegebenenfalls ebenso Feststellungen zu treffen sein werden wie zu der Frage, ob und in welcher Weise der Betroffene mit der verfahrensgegenständlichen Tat die Warnwirkung einer zum Tatzeitpunkt noch nicht rechtskräftigen Vorahndung missachtet hat (vgl. oben II. 1.b).

Sollte letzteres der Fall gewesen sein, so wird das Amtsgericht allerdings zu beachten haben, dass nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung die Verhängung eines Fahrverbotes trotz gravierender beruflicher Folgen bis hin zu einer Existenzgefährdung geboten sein kann, wenn die Anordnung im konkreten Fall zur Einwirkung auf den Betroffenen zwingend notwendig ist. Der Gesichtspunkt einer nachhaltigen Existenzgefährdung muss zurücktreten, wenn sich ein Betroffener gegenüber verkehrsrechtlichen Ge- und Verboten in einschlägiger Weise vollkommen uneinsichtig zeigt. In derartigen Fällen muss ein Fahrverbot selbst bei erheblichen Härten seine Berechtigung behalten, andernfalls könnte ein Betroffener dies als Freibrief für wiederholtes Fehlverhalten ausnutzen (vgl. etwa unveröffentlichte Senatsentscheidungen vom 13.02.2020 – 201 ObOWi 99/20 sowie vom 20.11.2019 – 201 ObOWi 2216/19; aber auch OLG Karlsruhe, Beschluss vom 23.04.2019 – 2 RB 8 Ss 229/19; OLG Koblenz, Beschluss vom 24.07.2018 – 1 OWi 6 SsBs 67/18 bei juris; OLG Bamberg NVZ 2010, 46). Selbst bei Vorliegen einer außergewöhnlichen Härte im Sinne einer Existenzgefährdung muss der zu berücksichtigende Maßstab bleiben, ob bei Verzicht auf die Anordnung des an sich gebotenen Fahrverbotes wirksam auf den Betroffenen zur Verhinderung künftigen Fehlverhaltens eingewirkt werden kann. Ist dies nicht der Fall, weil sich der Betroffene gegenüber verkehrsrechtlichen Ge- und Verboten gänzlich uneinsichtig zeigt, so muss ein Fahrverbot auch bei erheblichen Härten seine Berechtigung finden. […]

41. 1. Bei der Durchführung einer Atemalkoholmessung mit dem Gerät Dräger Alcotest 9510 handelt es sich um ein standardisiertes Messverfahren, weshalb in den Urteilsgründen grundsätzlich die Angabe des Messverfahrens und des von dem Gerät ermittelten Messergebnisses genügt, sofern nicht konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler behauptet werden oder sonst ersichtlich sind (Anschluss u.a. an OLG Zweibrücken, Beschl. v. 07.02.2019 – 1 OWi 2 Ss Bs 83/18 = VerkMitt 2019, Nr 25 = ZfSch 2019, 290 = Blutalkohol 56 <2019>, 333 = BeckRS 2019, 3629).

2. Im Falle eines Freispruchs aus tatsächlichen Gründen ist es rechtsfehlerhaft, wenn das Tatgericht lediglich einzelne Umstände herausgreift, die einer Verurteilung entgegenstehen, nicht aber zunächst die Tatsachen aufführt, die es für erwiesen hält, und sodann darlegt, aus welchen Gründen die für einen Schuldspruch erforderlichen zusätzlichen Feststellungen nicht getroffen werden konnten (st. Rspr.; Anschluss u.a. an BGH, Urt. v. 27.02.2020 – 4 StR 568/19 = NStZ 2021, 121).

3. Spricht das Tatgericht die oder den Betroffenen vom Tatvorwurf der mit dem Atemalkoholmessgerät Dräger Alcotest 9510 festgestellten Alkoholfahrt frei, weil die Verwaltungsbehörde die Innerstaatliche Bauartzulassung des Messgeräts nicht übermittelt habe und daher eine vollumfängliche Überprüfung der gegenständlichen Messung durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen nicht möglich sei, muss sich das Urteil dazu verhalten, ob die Messung des Atemalkohols entsprechend der Bedienungsanleitung mit einem geeichten Messgerät erfolgt ist, zu welchem Ergebnis die Messung geführt hat, aus welchem Grund sich das Tatgericht zur Einholung eines Sachverständigengutachtens veranlasst gesehen hat und weshalb hierzu die Übersendung der Innerstaatlichen Bauartzulassung erforderlich gewesen ist.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 7. Januar 2021
– 201 ObOWi 1683/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Betroffenen vom Vorwurf, ein Kraftfahrzeug am 27.09.2018 um 23:49 Uhr auf der B.-Straße mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration von 0,50 mg/l führte, mit Urteil vom 09.09.2020 freigesprochen, weil eine Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der durchgeführten Atemalkoholmessung mit dem Messgerät Dräger 9510 nicht möglich gewesen sei, da die Verwaltungsbehörde die innerstaatliche Bauartzulassung trotz vierfacher Nachfrage nicht übersandt habe. Deshalb sei eine umfängliche Überprüfung der gegenständlichen Messung mittels eines Sachverständigengutachtens nicht möglich gewesen. Gegen diese Entscheidung wendet sich die Staatsanwaltschaft mit der Rechtsbeschwerde, die sie mit der Sachrüge und der Verletzung der gerichtlichen Aufklärungspflicht begründet. Die Rechtsbeschwerde wird von der Generalstaatsanwaltschaft vertreten, die die Aufhebung des Urteils des Amtsgerichts mit den zugrunde liegenden Feststellungen und die Zurückverweisung an das Amtsgericht beantragt. Die Gegenerklärung des Verteidigers vom 04.01.2021 lag dem Senat bei seiner Entscheidung vor.

Aus den Gründen:

II. 1. Die statthafte (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG) und auch sonst zulässige Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft hat bereits auf die Sachrüge Erfolg, sodass es nicht darauf ankommt, ob die erhobene Verfahrensrüge durchdringt.

a) Die angefochtene Entscheidung unterliegt schon deswegen der Aufhebung, weil die Darstellung der Gründe nicht den Anforderungen an ein freisprechendes Urteil (§ 267 Abs. 5 Satz 1 StPO i.V.m. § 71 Abs. 1 OWiG) genügt.

aa) Kann sich ein Gericht nicht von der Täterschaft eines Betroffenen überzeugen, ist zunächst der ihm zur Last gelegte Vorwurf aufzuzeigen. Sodann muss in einer geschlossenen Darstellung dargelegt werden, welchen Sachverhalt das Gericht als festgestellt erachtet. Erst auf dieser Grundlage ist zu erörtern, aus welchen Gründen die für einen Schuldspruch erforderlichen zusätzlichen Feststellungen nicht getroffen werden können. Dies hat so vollständig und genau zu geschehen, dass das Rechtsbeschwerdegericht in der Lage ist nachzuprüfen, ob der Freispruch auf rechtlich bedenkenfreien Erwägungen beruht (st.Rspr., vgl. nur BGH, Urt. v. 27.02.2020 – 4 StR 568/19; 24.05.2017 – 2 StR 219/16 und 16.06.2016– 1 StR 50/16, jeweils bei juris; 18.05.2016 – 2 StR 7/16= wistra 2016, 401 und 05.02.2013 – 1 StR 405/12 = NJW 2013, 1106; OLG Bamberg, Beschl. v. 28.09.2017 – 3 Ss OWi 1330/17 = OLGSt StPO § 267 Nr 35 = BeckRS 2017, 127412, jeweils m.w.N.). Lassen sich ausnahmsweise überhaupt keine Feststellungen treffen, was im vorliegenden Verfahren aber schon deshalb unwahrscheinlich erscheint, weil ja offensichtlich eine Messung der Atemalkoholkonzentration durchgeführt worden ist, so ist auch dies in den Urteilsgründen unter Angabe der relevanten Beweismittel darzulegen (vgl. BGH, Urt. v. 10.07.1980 – 4 StR 303/80 = NJW 1980, 2423).

bb) Diesen Anforderungen wird das angefochtene Urteil nicht gerecht, da nicht ausreichend mitgeteilt wird, welche Feststellungen getroffen werden konnten. Die Tatrichterin beschränkt sich darauf festzustellen, dass der Betroffene seine Fahrereigenschaft eingeräumt habe und dass eine Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der durchgeführten Atemalkoholmessung nicht möglich gewesen sei. Es wird jedoch bereits nicht mitgeteilt, ob die Messung des Atemalkohols entsprechend der Bedienungsanleitung an einem geeichten Messgerät erfolgt ist, zu welchem Ergebnis die Messung geführt hat, aus welchem Grund sich das Tatgericht zur Erholung eines Sachverständigengutachtens veranlasst gesehen hat und weshalb hierzu die Übersendung der *„innerstaatlichen Bauartzulassung"* erforderlich war. Die Frage, aus welchen Gründen die Erholung eines Sachverständigengutachtens erforder-

lich erschien, bedurfte aber aus den nachfolgenden Erwägungen genauerer Darlegung.

(1) Bei der Atemalkoholmessung mittels des Geräts *‚Dräger Alcotest 9510 DE‘* handelt es sich um ein sog. standardisiertes Messverfahren (st. Rspr., vgl. zuletzt OLG Zweibrücken, Beschl. v. 07.02.2019 – 1 OWi 2 Ss Bs 83/18 = VerkMitt 2019, Nr 25 = ZfSch 2019, 290 = Blutalkohol 56 [2019], 333 = BeckRS 2019, 3629). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs verfolgt die amtliche Zulassung von Geräten und Methoden ebenso wie die regelmäßig bei Geschwindigkeitsmessungen erforderliche Reduzierung des gemessenen Wertes um einen - die systemimmanenten Messfehler erfassenden - Toleranzwert den Zweck, Ermittlungsbehörden und Gerichte von der Sachverständigenbegutachtung und Erörterung des Regelfalles freizustellen (BGH, Beschl. v. 19.08.1993 - 4 StR 627/92 = BGHSt 39, 291 = MDR 1993, 1107 = VM 1993, Nr 107 = NJW 1993, 3081 = ZfSch 1993, 390 = NStZ 1993, 592 = NZV 1993, 485 = DAR 1993, 474 = DRiZ 1994, 58). Zwar besteht auch nach Ansicht des Bundesgerichtshofs kein Erfahrungssatz, dass die gebräuchlichen Messgeräte unter allen Umständen zuverlässige Ergebnisse liefern. Eine Überprüfung der Zuverlässigkeit der Messung ist nur erforderlich, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler gegeben sind (vgl. BayObLG, Beschl. v. 06.04.2020 – 201 ObOWi 291/20 = OLGSt StPO § 338 Nr 8 = BeckRS 2020, 6312; BGH, Beschl. v. 30.10.1997 - 4 StR 24/97 = BGHSt 43, 277 = BGHR StPO § 267 Abs. 1 Satz 1 Beweisergebnis 11). Ihre materielle Berechtigung finden diese Grundsätze in der Anerkennung des standardisierten Messverfahrens, bei dem durch Einhaltung der hierfür erforderlichen Prämissen (Bauartzulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt [PTB]; Eichung des Messgeräts im Tatzeitpunkt; Aufbau und Bedienung des Messgeräts durch geschultes Personal unter Beachtung der Gebrauchsanweisung; Ausschluss etwaiger Anhaltspunkte für mögliche Fehlerquellen aufgrund der Beweisaufnahme sowie Vornahme des unter Umständen gebotenen Toleranzabzugs) die Richtigkeit der Messung gewährleistet ist. Insoweit kommt zum einen der Bauartzulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt die Qualität eines antizipierten Sachverständigengutachtens zu (vgl. hierzu neben BayObLG, Beschl. v. 09.12.2019 a.a.O. schon OLG Frankfurt, Beschl. v. 04.12.2014 - Ss OWi 1041/14 = DAR 2015, 149; OLG Düsseldorf, Beschl. v. 13.07.2015 - RBs 200/14; OLG Bamberg, Beschl. v. 22.10.2015 - 2 Ss OWi 641/15 jeweils bei juris), durch welches die generelle Eignung des Messgeräts überprüft und anerkannt wurde, und wird zum anderen durch die Eichung die Zuverlässigkeit des konkret verwendeten Messgeräts bestätigt. Zeigen sich darüber hinaus bei Einhaltung auch der weiteren Vorgaben keine Anhaltspunkte, die auf eine Fehlfunktion des Messgeräts hinweisen, so ist der auf diese Weise ermittelte Messwert der Verurteilung zugrunde zu legen. Der Senat kann dementsprechend die Frage, aus welchen Gründen das Tatgericht die Vorlage der *„innerstaatlichen Bauartzulassung“* vorliegend für erforderlich erachtete, anhand der Urteilsfeststellungen nicht entscheiden.

(2) An dieser Rechtslage hat auch das Inkrafttreten des neuen Mess- und Eichgesetzes (BGBl I 2013, 2722, 2723) und der neuen Mess- und Eichverordnung (BGBl I 2014, 2010, 2011) zum 01.01.2015 nichts geändert, denn auch im Rahmen der Konformitätsprüfung wird überprüft, ob die Bauart des Messgerätes die Einhaltung der mess- und eichrechtlichen Vorgaben betreffend die Messrichtigkeit und Messbeständigkeit und insbesondere der Verkehrsfehlergrenzen garantiert. Auch unterliegt weiterhin jedes zum Einsatz kommende Messgerät dem Erfordernis regelmäßiger Eichung, mithin einer turnusmäßigen Kontrolle der Gerätefunktionen und ihrer Konformität mit dem bei der PTB hinterlegten Baumuster durch eine unabhängige Landesbehörde (BayObLG, Beschl. v. 06.04.2020 a.a.O.; OLG Köln, Beschl. v. 27.09.2019 - III -1 RBs 339/19 = DAR 2019, 695 = VerkMitt 2019, Nr 74). Wie bisher vorverlagert dieses mehrstufige Kontroll- und Überwachungssystem die Überprüfung - und damit die Gewährleistung eines richtigen Messergebnisses - von der Einzelfallmessung auf das Messgerät selbst, denn wenn das Messgerät bei der Konformitätsprüfung unter Berücksichtigung der Verwendungssituationen alle Anforderungen hinsichtlich Messrichtigkeit und Messbeständigkeit einhält, ist davon auszugehen, dass es dies auch beim Einsatz unter gleichen Bedingungen tut (vgl. zuletzt auch OLG Düsseldorf, Beschl. v. 10.03.2020 - 2 RBs 30/20 bei juris).

(3) Bei Verwendung eines von der PTB zugelassenen und gültig geeichten Messgeräts, das durch geschultes Personal entsprechend den Vorgaben der Bedienungsanleitung bedient wurde, ist das Tatgericht nicht gehalten, weitere technische Prüfungen, insbesondere auch zur Funktionsweise des Geräts zu veranlassen. Die Zulassung der PTB macht eine solche Prüfung entbehrlich. Damit soll gerade sichergestellt werden, dass nicht jedes Amtsgericht bei jedem einzelnen Verfahren die technische Richtigkeit der Messung jeweils neu überprüfen muss (OLG Frankfurt a.a.O.). Um gleichwohl tragfähig zu begründen, dass das so ermittelte Messergebnis keine hinreichende Grundlage für die zu treffenden Feststellungen bildet, muss der Tatrichter danach entweder darlegen, dass der Messung ein Szenario zugrunde liegt, das bei der Prüfung durch die PTB nicht miterfasst wurde, oder aber Umstände dartun, die es im konkreten Einzelfall als plausibel erscheinen lassen, dass trotz der Zulassung des Geräts durch die PTB die Messung im zu entscheidenden Fall fehlerbehaftet gewesen sein kann (OLG Bamberg, Beschl. v. 22.10.2015 – 2 Ss OWi 641/15 bei juris).

(4) Dies ist den Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht ansatzweise zu entnehmen. Insbesondere lässt es nicht erkennen, aus welchen Gründen die Tatrichterin die Übersendung der vollständigen Baumusterprüfbescheinigung bzw. der *„innerstaatlichen Bauartzulassung“* für erforderlich hielt. Da es sich bei Atemalkoholmessungen mittels des Messgerätes Dräger Alcotest 9510 um ein standardisiertes Messverfahren handelt und sich daran durch die

nunmehr erforderliche Baumusterprüfbescheinigung der Konformitätsbewertungsstelle statt der früher erforderlichen Bauartzulassung nichts geändert hat, brauchte das Gericht dem Antrag auf Beiziehung entsprechender Unterlagen ohne konkrete Anhaltspunkte für Messfehler nicht nachzugehen (vgl. OLG Koblenz, Beschl. v. 06.06.2019 – 6 SsRs 118/19 = BeckRS 2019, 37521 m.w.N.). Die mangelnde gerichtliche Kenntnis der genauen Funktionsweise des Messgerätes begründet weder von vornherein Zweifel an seiner Zuverlässigkeit noch eine - hier offensichtlich nicht geltend gemachte - rechtliche Unverwertbarkeit des Messergebnisses (vgl. OLG Koblenz, a.a.O.; KG VRS 127, 178; OLG Zweibrücken ZfSch 2013, 51).

b) Unabhängig hiervon lassen die Ausführungen im amtsgerichtlichen Urteil besorgen, dass die Tatrichterin der fehlerhaften Rechtsauffassung war, dass eine *„innerstaatliche Bauartzulassung“* für das Messgerät (noch) erforderlich ist. Wie die Staatsanwaltschaft in ihrer Rechtsbeschwerdebegründung zutreffend darlegt, war in § 16 Abs. 1 EichO, die bis 31.12.2014 in Kraft war, geregelt, dass die innerstaatliche Bauartzulassung die Zulassung von Messgerätebauarten zur innerstaatlichen Eichung darstellt. Seit 01.01.2015 dürfen Messgeräte nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn diese erfolgreich eine Konformitätsbewertung nach § 6 Abs. 3 MessEG durchlaufen haben. Hierzu können gemäß § 14 Abs. 1, Abs. 3 MessEG auch Konformitätsbewertungsstellen eingerichtet werden, die der PTB angegliedert sind. Das Konformitätsbewertungsverfahren wird gemäß § 9 MessEV entsprechend Anlage 4 zur MessEV durchgeführt. Ausweislich der Urteilsgründe wurde dem Amtsgericht hier Seite 1 der erteilten Baumusterprüfbescheinigung (vgl. Modul B der Anlage 4 zu § 9 MessEV) übersandt.

III. Auf die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ist daher das angefochtene Urteil mit den zugrunde liegenden Feststellungen aufzuheben (§ 353 StPO i.V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens, an das Amtsgericht zurückverwiesen (§ 79 Abs. 6 OWiG).

Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat vorsorglich noch darauf hin, dass bei Durchführung einer Atemalkoholmessung mittels eines geeichten und von der PTB zugelassenen Messgeräts die Mitteilung des Messverfahrens bzw. des konkret verwendeten Gerätetyps und des von dem Gerät ermittelten Messergebnisses im Mittelwert in den Urteilsgründen ausreicht, sofern konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlmessung fehlen (vgl. OLG Bamberg, Beschl. v. 06.05.2013 - 3 Ss OWi 406/13 = Blutalkohol 50 [2013], 185 = OLGSt StVG § 24a Nr 16 = ZfSch 2013, 711; KG, Beschl. v. 03.11.2016 - 3 Ws (B) 589/16 und OLG Hamm, Beschl. v. 13.09.2004 - 2 Ss OWi 462/04, jeweils bei juris). Die Berücksichtigung eines Toleranzwertes ist regelmäßig nicht geboten (vgl. BGH, Beschl. v. 03.04.2001 - 4 StR 507/00 = NZV 2001, 267, 268; BayObLG, Beschl. v. 12.05.2000 - 2 ObOWi 598/99 bei juris = NZV 2000, 295, 297). […]

42. 1. In der Berufungsinstanz kann die Beschränkung des Rechtsmittels auf die Entziehung der Fahrerlaubnis (unter Ausnahme des Strafausspruchs) mit der Anordnung eines Fahrverbotes (§ 44 StGB) vereinbar sein.

***) 2. Von der Regelvermutung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i.S.d. § 69 II StGB kann nur in seltenen Ausnahmen abgewichen werden, so wenn die Tat selbst Ausnahmecharakter hat, wenn die Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Täters die Gewähr dafür bietet, dass er in Zukunft gleiche oder ähnliche Taten nicht mehr begehen wird, oder wenn ganz besondere vor oder nach der Tat liegende Umstände objektiver oder subjektiver Art festgestellt sind, die den Eignungsmangel entfallen lassen. Es müssen Umstände vorliegen, die sich von den Tatumständen des Durchschnittsfalles deutlich abheben.**

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Urteil vom 14. Juni 2021 – 1 OLG 2 Ss 1/21 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Strafrichter – Ludwigshafen am Rhein hat den Angeklagten am 13. Februar 2020 wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 20 Euro verurteilt. Zudem hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine sechsmonatige Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bestimmt. Gegen dieses Urteil hat sich der Angeklagte mit der Berufung gewandt, die er in der Berufungshauptverhandlung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft auf die Anfechtung des Maßregelausspruchs beschränkt hat. Das Landgericht hat die Beschränkung für wirksam erachtet und auf das verbleibende Rechtsmittel den Maßregelausspruch aufgehoben. Zusätzlich hat es gegen den Angeklagten als Nebenstrafe ein einmonatiges Fahrverbot angeordnet. Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft, welche ihr zu Ungunsten des Angeklagten eingelegtes Rechtsmittel auf das Absehen von der Anordnung einer Maßregel nach § 69 Abs. 1 und 3 StGB beschränkt hat.

Aus den Gründen:

Das Landgericht hat seiner Entscheidung die zum Schuldspruch getroffenen Feststellungen des Amtsgerichts zugrunde gelegt. Danach fuhr der Angeklagte am 22. Juli 2019 in der …straße in … aus Unachtsamkeit gegen ein geparktes Fahrzeug und verursachte hierdurch an diesem einen Sachschaden in Höhe von 3.911,51 Euro. Obwohl er den Unfall bemerkt hatte, verließ er die Unfallstelle, ohne die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen. Das Landgericht hat weiter festgestellt, dass der Angeklagte, der als selbstständiger Tiefbauunternehmer tätig ist, seit dem Jahr 1993 über eine Fahrerlaubnis verfügt und mit Kraftfahrzeugen jährlich rund 50.000 km zurücklegt. Er ist am 17. April 2018 durch das Amtsgericht Rüsselsheim wegen einer am 6. April 2017 im Straßenverkehr begangenen Nötigung zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen sowie einem zweimonatigen Fahrverbot verurteilt worden.

Soweit die Staatsanwaltschaft ihre Revision auf den unterbliebenen Maßregelausspruch beschränkt und (konkludent) das Fahrverbot von ihrem Rechtsmittelangriff ausgenommen hat, ist die Beschränkung aus den von der Generalstaatsanwaltschaft in der Antragsschrift vom 11. Januar 2021 dargelegten Gründen unwirksam. Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung schließen sich einander regelmäßig aus (BGH, Beschluss vom 07.08.2018 – 3 StR 104/18, juris Rn. 6) und stehen daher in einer untrennbaren Wechselbeziehung. In diesem Umfang ist die Rechtsmittelbeschränkung dann allerdings zulässig.

1. Die Revision kann wie die Berufung grundsätzlich auf die Anfechtung bestimmter Urteilsteile beschränkt werden. Eine Beschränkung in diesem Sinne ist grundsätzlich zulässig und als solche wirksam, wenn sich der Gegenstand der Anfechtung als ein Teil der Entscheidung darstellt, der losgelöst von den nicht angegriffenen Entscheidungsteilen eine in sich selbstständige Prüfung und Beurteilung zulässt, wenn also lediglich Beschwerdepunkte angegriffen werden, die rechtlich und tatsächlich selbstständig beurteilt werden können, ohne eine Prüfung des übrigen Urteilsinhalts notwendig zu machen (BayObLG, Beschluss vom 17.12.2019 – 204 StRR 1940/19, juris Rn. 9 m.w.N.). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. BGH, Beschluss vom 15.05.2001 – 4 StR 306/00, juris Rn. 19 m.w.N.) ist es geboten, hierbei dem in den Rechtsmittelerklärungen zum Ausdruck gekommenen Gestaltungswillen im Rahmen des rechtlich Möglichen zu respektieren und Entscheidungsteile von der Nachprüfung auszunehmen, die von keiner Seite beanstandet worden sind.

2. Danach ist grundsätzlich auch eine Beschränkung des Rechtsmittels auf die Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis möglich (BGH, Urteil vom 23.06.1992 – 1 StR 211/92; Urteil vom 28. August 1996 – 3 StR 241/96). Der Maßregelausspruch ist losgelöst vom Strafausspruch beurteilbar, wenn die Gründe des angefochtenen Urteils eine Wechselwirkung mit der Strafzumessung nicht belegen und der Rechtsmittelführer die (ggfs. doppelrelevanten) Feststellungen, welche die Maßregelanordnung tragen, nicht in Frage stellt, sondern zu erkennen gibt, sie seien lediglich nicht geeignet, die Anordnung zu tragen (OLG Stuttgart, Urteil vom 07.01.1997 - 4 Ss 672/96, NZV 1997, 316, 317; OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 27.02.2002 – 2 Ss 21/02, juris Rn. 7; OLG Dresden, Urteil vom 09.07.2005 - 2 Ss 130/05, NStZ-RR 2005, 385 [Ls]).

Ob gleiches für die Anordnung eines Fahrverbotes gilt, ist streitig. Hier wird regelmäßig schon eine Wechselwirkung zwischen der Nebenstrafe und dem übrigen Strafausspruch bestehen; sind jedoch Art und Höhe der Hauptstrafe erkennbar unabhängig von den Erwägungen festgesetzt worden, die für die Anordnung des Fahrverbots maßgebend waren, so soll nach der einen Meinung auch eine Beschränkung des Rechtsmittels auf das Fahrverbot nicht ausgeschlossen sein (Gössel in LR-StPO, 26. Aufl., § 318 Rn. 100; Quentin, Mü-Ko, StPO § 318 Rn. 67). Die Gegenansicht beruft sich auf die Rechtsnatur der Nebenstrafe, die den Ausschluss einer Wechselwirkung nicht zulasse (OLG Düsseldorf NZV 1993, 76; OLG Hamm NStZ 2006, 592; OLG Jena NZV 2006, 167 f.; Meyer-Goßner/Schmitt StPO, § 318 Rn. 22). Der Senat neigt dazu, dass eine Wechselwirkung zumindest im Einzelfall ausgeschlossen werden kann, wenn die Anordnung des Fahrverbotes erkennbar an die Stelle einer als nicht (mehr) angemessen bewerteten Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis tritt.

3. Im vorliegenden Fall ist die Revisionsbeschränkung in dem bezeichneten Umfang allerdings unabhängig von dem dargestellten Meinungsstreit wirksam. Weder die Gründe des erstinstanzlichen Urteils noch die des Berufungsurteils lassen den Schluss zu, dass eine Wechselwirkung zwischen der verhängten Geldstrafe und der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. dem an die Stelle der Maßregel getretenen Fahrverbot bestanden hat. Das Landgericht war in seiner Berufungsentscheidung wegen des Verschlechterungsverbots gehindert, im Hinblick auf den Wegfall der Maßregel statt auf ein Fahrverbot auf eine Erhöhung der Geldstrafe zu erkennen; eine Verminderung der Geldstrafe war im Hinblick auf den Wegfall der Maßregel erkennbar ausgeschlossen. Damit war die Wechselwirkung zwischen Haupt- und Nebenstrafe jedenfalls durch die in der Berufungsinstanz vorliegende verfahrensrechtliche Konstellation aufgehoben. Daran hat sich durch die Revision der Staatsanwaltschaft nichts geändert.

III. Die Revision der Staatsanwaltschaft ist nicht begründet. Die Aufhebung der Maßregelanordnung durch das Landgericht hält rechtlicher Prüfung stand.

1. Die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis setzt gem. § 69 Abs. 1 StGB regelmäßig die aufgrund einer Gesamtwürdigung von Tat und Täter festzustellende Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen und die darauf gestützte Erwartung weiterer, die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Straftaten voraus (v. Heintschel-Heinegg/Huber in Mü-Ko-StGB, 4. Aufl., § 69 Rn. 64). Sind jedoch – wie hier – die Voraussetzungen eines der in § 69 Abs. 2 Nr. 1 – 4 StGB aufgeführten Regelbeispiele erfüllt, bedarf es einer solchen Gesamtwürdigung nicht; die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen wird dann bereits durch die Tat selbst indiziert (Valerius in LK-StGB, 13. Aufl., § 69 Rn. 117). An deren Stelle tritt vielmehr die Prüfung der Frage, ob besondere Umstände es rechtfertigen, den Täter im Gegensatz zu dem allgemeinen Bewertungsmaßstab des Gesetzes noch für geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu halten (v. Hentschel-Heinegg/Huber aaO. Rn. 75; Halecker/Scheffler in: Leipold/Tsambikakis/Zöller, AnwaltKommentar StGB, 3. Aufl., § 69 Entziehung der Fahrerlaubnis, Rn. 34). Von dieser Regelwirkung kann nur in seltenen Ausnahmen abgewichen werden, so wenn die Tat selbst Ausnahmecharakter hat, wenn die Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Täters die Gewähr dafür bietet, dass er in Zukunft gleiche oder ähnliche Taten nicht mehr begehen wird, oder wenn ganz besondere vor oder nach der Tat liegende Umstände objektiver oder subjektiver Art festgestellt sind, die den Eignungsmangel entfallen lassen. Es müssen Umstände vorliegen, die sich von den Tatumständen des Durchschnittsfalles deutlich ab-

heben (OLG Stuttgart, Urteil vom 07.01.1997 – 4 Ss 672/96, NZV 1997, 316, 317 m.w.N.). Diese Umstände sind im Urteil zu benennen; die Nichtanordnung der Fahrerlaubnisentziehung trotz Vorliegens eines Regelbeispiels ist eingehend zu begründen (Valerius aaO. Rn. 196).

2. Das in dem hier vorliegenden Fall einer Unfallflucht bestehende Regel-Ausnahmeverhältnis (vgl. § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB) hat das Landgericht beachtet. Die Annahme eines atypischen Ausnahmefalls ist im Hinblick auf die vom Tatgericht herangezogenen und in eine Gesamtwürdigung eingestellten Umstände auch unter Beachtung der hieran zu stellenden gesteigerten Anforderungen vertretbar und daher vom Revisionsgericht zu akzeptieren; ob es selbst zu der gleichen oder zu einer abweichenden Wertung gelangt wäre, ist nicht von Belang.

a) Die Abwägung des Landgerichts ist insbesondere nicht lückenhaft. Auch die Beschwerdeführerin zeigt keine weiteren Umstände auf, deren Erörterung sich in diesem Zusammenhang aufgedrängt hätte.

b) Die vom Landgericht in die Abwägung eingestellten Gesichtspunkte sind entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführerin in ihrer Summe auch geeignet, die gesetzliche Regelvermutung zu widerlegen. Insbesondere wirkt es sich nicht aus, dass das Landgericht die Grenze, ab der ein bedeutender Fremdschaden im Sinne von § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB angenommen werden kann, in Abweichung von der überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung auf 2.500 Euro bemessen hat.

(a) Zwar ist nach der überwiegenden neueren Rechtsprechung und Literatur unter Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerung die Grenze zum bedeutenden Sachschaden bei jedenfalls nicht über 1.500 Euro anzusetzen (Valerius aaO Rn. 131 sowie die Nachweise bei v. Heintschel-Heinegg/Huber aaO. Rn. 72 und Kretschmer in Mü-Ko-StVR„ StGB § 69 Rn. 48). Die Frage, ob der Tat aufgrund der vergleichsweise geringen Höhe des verursachten Fremdschadens Ausnahmecharakter beizumessen ist (hierzu: v. Heintschel-Heinegg/Huber, aaO. Rn. 76) bemisst sich jedoch nicht an dem Maß des Überschreitens eines Grenzwertes. Maßgebend ist vielmehr, dass sich der konkret verursachte Fremdschaden im Verhältnis zu den denkbaren Fällen der Fahrerflucht als verhältnismäßig niedrig erweist, mithin am Grad der Abweichung vom Durchschnittsfall (Valerius aaO. Rn. 141). Nach diesen Grundsätzen ist die Formulierung des Landgerichts, „die Wertgrenze, die § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB überhaupt anwendbar werden lässt, [sei] zudem auf der Skala der denkbaren Schadensfälle nicht weit überschritten“ […] zwar missverständlich formuliert; der Senat besorgt jedoch nicht, dass die Strafkammer dem Begriff des Regelfalls ein unzutreffendes Verständnis zugrunde gelegt und sich dies auf die Entscheidung ausgewirkt haben kann.

(b) Zwar wird die Regelvermutung zumeist nur dann widerlegt sein, wenn abgesehen von der Schadenshöhe und der Verursachung einer Kollision außerhalb des fließenden Verkehrs die Voraussetzungen des § 142 Abs. 4 StGB gewahrt sind, der Täter also freiwillig innerhalb von 24 Stunden nach einem Unfall die erforderlichen Feststellungen nachträglich ermöglicht hat und lediglich ein Sachschaden eingetreten ist (Valerius aaO. Rn. 161 m.w.N.). Dadurch, dass der Angeklagte (erst) einige Tage nach der Kollision seine Verantwortlichkeit gegenüber dem Geschädigten angezeigt hat, war dem Landgericht die Annahme eines Ausnahmefalls jedoch nicht generell verschlossen. Denn das Landgericht war rechtlich nicht daran gehindert, dem Umstand, dass der Angeklagte seine Kontaktdaten an dem beschädigten Fahrzeug angebracht hatte, noch bevor der in Urlaub befindliche Geschädigte den Schaden bemerkt und zur Anzeige gebracht hat, vergleichbar hohes Gewicht beizumessen. Zudem hat es mehrere weitere mildernde Umstände angeführt, aus denen es zusammen mit der Schadenshöhe in der Summe die Regelvermutung der Ungeeignetheit des Angeklagten für widerlegt ansehen durfte. So hat es namentlich darauf abgestellt, dass die Identifizierung des Angeklagten als Schadensverursacher ohne dessen freiwilliger Offenbarung zumindest erheblich erschwert gewesen wäre. Zudem war der Schaden im Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung bereits vollständig reguliert und die Sache aus Sicht des Geschädigten dadurch erledigt. Ferner ist der Angeklagte trotz einer jährlichen Fahrleistung von ca. 50.000 km in den ca. 14 Monaten zwischen der Tat und der Berufungshauptverhandlung nicht erneut verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten. Das Landgericht hat auch nicht übersehen, dass der Angeklagte wegen einer Nötigungshandlung im Straßenverkehr vorgeahndet war; ausweislich des in den schriftlichen Urteilsgründen hierzu festgestellten Tatsachverhalts ist die Wertung des Landgerichts, diese sowie die abgeurteilte Tat bewegten sich „im deutlich unteren Schwerebereich der Straßenverkehrsdelinquenz“ noch vertretbar.

3. Der auf die Revision der Staatsanwaltschaft hin veranlasste Überprüfung der Nebenstrafe auf den Angeklagten benachteiligende Rechtsfehler hält das Urteil des Landgerichts ebenfalls stand.

Das Landgericht war nicht im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot (§ 331 Abs. 1 StPO) daran gehindert, die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Anordnung eines Fahrverbots zu ersetzen (vgl. Gössel in LR-StPO, 26. Aufl., § 331 Rn. 93 und König in LK-StGB, 13. Aufl., § 44 Rn. 103 jeweils m.w.N.). Die tatsächlichen Voraussetzungen für die Verhängung eines Fahrverbots nach § 44 StGB hat das Landgericht ohne Rechtsfehler festgestellt und ermessensfehlerfrei abgewogen. […]

43. Zur Erreichung einer tat- und schuldangemessenen Gesamtsanktion ist es zulässig, ein erstinstanzlich als Nebenstrafe (§ 44 StGB) angeordnetes, in der Berufungsinstanz indes aufgrund einer langen Zeitspanne zwischen Tat und Berufungsverhandlung (hier: 31 Monate) als Besinnungsmaßnahme an sich nicht mehr erforderliches Fahrverbot

nicht entfallen zu lassen, wenn einer durch Anpassung der Tagessatzhöhe eigentlich erforderlichen Erhöhung der (Geld-)Hauptstrafe das Verschlechterungsverbot des § 331 StPO entgegensteht.

Oberlandesgericht Dresden,
Beschluss vom 16. April 2021
– 2 OLG 22 Ss 195/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Dippoldiswalde hatte den Angeklagten am 09. Mai 2019 wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30,- € verurteilt und ihm daneben für die Dauer von fünf Monaten verboten, Kraftfahrzeuge jeder Art im Straßenverkehr zu führen. Es hatte festgestellt, dass der Angeklagte am 31. Mai 2018 bei einem Ausparkversuch auf einem öffentlich befahrbaren Parkplatz des Baumarktes TOOM in Freital gegen 11.30 Uhr ein in einer gegenüberliegenden Parkbucht abgestelltes Auto beschädigt, an diesem Fahrzeug einen Sachschaden von etwa 1.500,- € verursacht und sich sodann ohne die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen entfernt hatte, obwohl ihm bewusst war, einen möglicherweise nicht unbedeutenden Fremdschaden verursacht zu haben.

In der Berufungshauptverhandlung vor dem Landgericht Dresden hat der Angeklagte seine form- und fristgerecht hiergegen eingelegte Berufung nachträglich mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Mit Urteil vom 07. Januar 2021 hat die Berufungskammer sodann unter Verwerfung der Berufung im Übrigen den Rechtsfolgenausspruch insoweit abgeändert, als sie die Dauer des Fahrverbots auf das gesetzliche Mindestmaß von einem Monat verkürzte. An einer Erhöhung der Geldstrafe zu Lasten des Angeklagten durch Anpassung der einzelnen Tagessatzhöhe sah es sich - nachdem sich die wirtschaftlichen Verhältnisse des Angeklagten verbessert hatten - wegen des Verschlechterungsverbots des § 331 StPO gehindert.

Mit seiner auf die näher ausgeführte Sachrüge gestützten Revision wendet sich der Angeklagte ausschließlich gegen das Fahrverbot. Es habe so lange Zeit nach der abgeurteilten Tat seine Funktion als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme verloren und müsse daher entfallen.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat sich dem in Wesentlichen angeschlossen und beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache an das Landgericht zurückzuverweisen.

Aus den Gründen:

II. Die den Rechtsfolgenausspruch in seiner Gesamtheit erfassende Revision ist in dem aus der Beschlussformel ersichtlichen Umfang vorläufig begründet.

1. Die Beschränkung der Revision allein auf die Frage des Fahrverbots ist unwirksam. Zwar war und ist gegen die Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch aus Rechtsgründen nichts zu erinnern, weshalb die Berufungskammer zutreffend von dem sie bindenden amtsgerichtlich rechtsfehlerfrei festgestellten Sachverhalt ausgegangen ist. Entgegen der Intention des Rechtsmittelführers und der Generalstaatsanwaltschaft aber ist die weitere Einschränkung der Rechtsmittel allein auf das Fahrverbot unzulässig (OLG Hamm, Beschluss vom 25. Mai 2005 – 2 Ss 207/05 –, juris Rdnr. 9; Anschluss BGH, Beschluss vom 12. Juli 1979, – 4 StR 210/79 = BGHSt 29, 58). Die Revision des Angeklagten erstreckt sich vielmehr auf den gesamten Rechtsfolgenausspruch und damit auf das Berufungsurteil in seiner Gesamtheit.

Dies folgt aus der Funktion des Fahrverbots nach § 44 StGB als „echte“ Nebenstrafe. Es stellt eine repressive Besinnungsstrafe dar, die keine Maßnahme zur präventiven Gefahrenabwehr ist, und steht damit im Rahmen des Gesamtübels in untrennbarer Wechselwirkung mit der Hauptstrafe. Beide Sanktionen verfolgen gemeinsam einen überwiegend identischen Strafzweck, der mit unterschiedlichen Mitteln erreicht werden soll.

2. Der deshalb insgesamt zur Überprüfung durch das Revisionsgericht gestellte Rechtsfolgenausspruch des

Landgerichts hält einer revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand.

a) Die Strafzumessung ist zwar grundsätzlich Sache allein des Tatgerichts, dessen Aufgabe es ist, aufgrund der Hauptverhandlung die wesentlichen belastenden und entlastenden Umstände festzustellen, sie zu bewerten und gegeneinander abzuwägen. Das Revisionsgericht kann aber eingreifen, wenn die Zumessungserwägungen des Tatrichters in sich fehlerhaft sind, er gegen rechtlich anerkannte Strafzwecke verstoßen hat oder wenn sich die verhängte Strafe nach oben oder unten von ihrer Bestimmung, gerechter Schuldausgleich zu sein, so weit löst, dass sie nicht mehr innerhalb des dem Tatgericht eingeräumten Spielraums liegt. Im Hinblick auf diesen Spielraum ist eine ins Einzelne gehende Richtigkeitskontrolle allerdings ausgeschlossen. In Zweifelsfällen muss das Revisionsgericht deshalb die vom Tatgericht vorgenommene Bewertung bis an die Grenze des Vertretbaren hinnehmen (vgl. BGH, Urteil vom 04. Juli 2019 – 4 StR 47/19 = NStZ-RR 2019, 339 m.w.N.).

b) Gemessen daran hat das vorliegende Berufungsurteil keinen Bestand. Die Revision führt aber nicht zum gänzlichen Wegfall des Fahrverbots, sondern hat lediglich vorläufig die Aufhebung des Urteils und die Zurückverweisung der Sache an das Landgericht zur erneuten Durchführung der Berufungsverhandlung zur Folge, § 354 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 StPO.

Trotz der im Zeitpunkt der Urteilsfällung bereits einunddreißig Monate zurückliegenden Tat hat die Berufungskammer mit der Verhängung des Fahrverbots als Nebenstrafe entgegen der Ansicht des Angeklagten und der Generalstaatsanwaltschaft nicht gegen anerkannte Strafzwecke verstoßen. Der Senat teilt insoweit die Auffassung der Revision zu der von ihr in Bezug genommenen Denkzettel- und Besinnungsfunktion der Nebenstrafe nicht.

Der Revisionsführer lässt – ebenso wie die Generalstaatsanwaltschaft – außer Acht, dass der Anwen-

dungsbereich des Fahrverbots nach § 44 StGB mit der Gesetzesnovellierung 2017 wesentlich erweitert wurde (BT-DrS 18/11272, Seite 14 ff.), weshalb seine bis dahin allgemein anerkannte, auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum Fahrverbot nach § 25 StVG zurückgehende Bedeutung als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme für Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr (vgl. BVerfG, Beschluss vom 16. Juli 1969 – Az.: 2 BvL 11/69 –, juris Rdnr. 15) an Gewicht verloren hat. Vielmehr wurde den Tatgerichten seit dem 24. August 2017 mit der Erweiterung des Anwendungsrahmens dieser Nebenstrafe ein „zielgenaueres" (vgl. BT-DrS a.a.O., Seite 17) Mittel bereitgestellt, welches sowohl außerhalb von Verkehrsdelikten Anwendung finden kann als auch – in Kombination und Wechselwirkung mit der Hauptstrafe – eine besser dosierte Gesamtsanktion ermöglichen können soll (BT-DrS a.a.O.). Selbst in Fällen einer an sich angezeigten Freiheitsstrafe kann diese nun durch die Kombination von Geldstrafe und Fahrverbot ersetzt werden; auch kann eine anderenfalls gebotene Vollstreckung der Freiheitsstrafe durch ein zusätzlich verhängtes Fahrverbot vermieden werden (vgl. § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB).

Vor diesem Hintergrund hat die Funktion der Nebenstrafe „Fahrverbot" in ihrer Gewichtung als spezialpräventive Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme an Bedeutung verloren. Vielmehr wurde die Pönalisierungsfunktion (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 03. Juni 2004 – 2 Ss 112/04 –, juris Rdnr. 14 mit Verweis auf BT-DrS. IV/651, Seite 12) dieser „echten" (Neben-)Strafe stärker betont (BT-DrS 18/11272, Seite 17). Daher lässt auch bei nachfolgendem Wohlverhalten des Betroffenen ein (bloßer) – durchaus auch langer – Zeitablauf zwischen Tat und Urteilsfällung die Nebenstrafe nicht per se unzulässig werden. Sie kann vielmehr weiterhin als Teil des aus Haupt- und Nebenstrafe bestehenden „Gesamtpakets Rechtsfolge" eingebunden bleiben. Dies gilt in der Berufungsinstanz ohne Verstoß gegen § 331 StPO jedenfalls, wenn sie bereits erstinstanzlich verhängt worden war und sich – wie hier – das Berufungsgericht an einer Erhöhung der Hauptstrafe auf das nach seiner Ansicht angemessene Maß wegen des Verschlechterungsverbots nach § 331 StPO gehindert sieht.

c) Einer Vorlage der Sache an den Bundesgerichtshof nach § 121 Abs. 2 GVG bedarf es im Hinblick auf diese Frage nicht. Der Senat weicht – soweit ersichtlich – mit seiner Rechtsansicht zur neuen Gesetzeslage von keiner entgegenstehenden ober- oder höchstrichterlichen Entscheidung ab.

Die von der Revision in Bezug genommenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs sowie der Oberlandesgerichte (BGH, Beschluss vom 22. Oktober 2001 – 5 StR 439/01 – juris; OLG Hamm NZV 2004, 598; Beschluss vom 25. Mai 2005 – 2 Ss 207/05 –, juris; OLG Düsseldorf NZV 1993, 76; Beschluss vom 23. Juli 2013 – III-5 RVs 52/13 – juris; OLG Stuttgart, Beschluss vom 10. März 2016 – 4 Ss 700/15 – juris; OLG Nürnberg, Beschluss vom 26. Oktober 2010 – 2 St OLG Ss 147/10 – juris) sind allesamt vor der Gesetzesnovellierung zum 24. August 2017 ergangen. Soweit das Oberlandesgericht Koblenz im Oktober 2017 noch nach der Änderung entschieden hat (Beschluss vom 18. Oktober 2017 – 1 OLG 6 Ss 159/17 – juris), betraf seine Entscheidung einen Sachverhalt aus dem Jahre 2015, welcher der alten Rechtslage unterfiel.

d) Die Strafzumessung der Berufungskammer im Einzelnen hält jedoch revisionsrechtlicher Überprüfung nicht stand.

Soweit allerdings die Revision eine Auseinandersetzung der Berufungskammer mit der Denkzettel- und Besinnungsfunktion des Fahrverbots vermisst, greift dies für sich allein noch nicht durch. Zum einen hat dieser Gesichtspunkt – wie dargelegt – nicht mehr das ihm von der Revision beigemessene Gewicht; zu anderen erfordert auch § 267 Abs. 3 Satz 1 StPO nicht die Erörterung sämtlicher Strafzumessungsgesichtspunkte. Naheliegende Erwägungen allerdings müssen dagegen in den Urteilsgründen ihren Niederschlag finden. Daher hat der Tatrichter, dem allein die Strafzumessung obliegt, in den Gründen seines Urteils insbesondere deutlich zu machen, dass er sowohl die Wechselwirkung von Haupt- und Nebenstrafe bedacht und in seine Erwägungen eingestellt, als auch die Gesamtsanktion in ihrer Angemessenheit in den Blick genommen hat. Diesen letztgenannten Anforderungen wird das angefochtene Urteil auch in seiner Gesamtheit nicht mehr gerecht.

Zwar weicht die Gesamtsanktion des Berufungsurteils nicht schon derart weit von ihrer Bestimmung ab, gerechter Schuldausgleich zu sein, als dass sie nicht mehr innerhalb des dem Tatgericht eingeräumten Spielraums liege. Das verfassungsrechtliche Gebot der Verhältnismäßigkeit von Tat und Rechtsfolge wäre beachtet (vgl. KG Berlin, StV 2007, 35, juris). Der Senat kann aber anhand der Urteilsgründe wegen des Fehlens ausreichend tragfähiger Feststellungen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des Fahrverbots für den Angeklagten und den sprachlichen Wendungen des Landgerichts weder zweifelsfrei ausschließen, dass der Berufungskammer bei der Bemessung ihrer Gesamtsanktion nicht doch ein Rechtsfehler unterlaufen ist, noch dass das angefochtene Urteil auf ihm beruht (§ 337 StPO); auch kann er deshalb keine eigene Entscheidung nach § 354 Abs. 1a StPO treffen.

Denn auch wenn die Kammer formuliert […], an der Erhöhung der Geld-(Haupt)Strafe (durch Anpassung der Tagessatzhöhe) aufgrund des Verschlechterungsverbots nach § 331 StPO gehindert zu sein, ist ihre hiervon in den Gründen getrennt zur Nebenstrafe gebrauchte Wendung ("*Die Kammer hatte* ...[ein Fahrverbot]... *zu verhängen*" <…>) nicht eindeutig als (die erforderliche) Ermessenserwägung zur Findung einer von ihr als tat- und schuldangemessen erachteten Gesamtsanktion einzuordnen. Die apodiktisch gefasste Formulierung lässt vielmehr besorgen, dass der Kammer die Wechselwirkung von Haupt- und Nebenstrafe sowie die Gesamtsanktion in ihrer Angemessenheit aus dem Blick geraten war und sie sich statt dessen – ohne Ermessensspielraum – gehalten sah, das erstinstanzlich angeordnete Fahrverbot lediglich anzupassen. […]

44. 1. Auch ein Urteil in Bußgeldsachen erfordert in aller Regel Feststellung zur inneren Tatseite. Gerade die Annahme vorsätzlichen Handelns bedarf, jedenfalls wenn es nicht wie z. B. beim Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO in der Tat angelegt ist und sich gewissermaßen von selbst versteht, ausdrücklicher Feststellung.

2. Eine Verweisung ist nach § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO nur auf Abbildungen möglich. Eine unwirksame Verweisung auf Schriftdokumente kann den Bestand des Urteils gefährden.

3. Möchte das Tatgericht Nr. 241.1 BKat anwenden, so hat es mitzuteilen, welche im Fahreignungsregister nach § 24a StVG oder §§ 316, 315c Abs. 1 a StGB eingetragene Entscheidung es verwerten und zum Anlass der Rechtsfolgenbemessung nehmen will.

4. Es ist verfehlt, den Auszug aus dem Fahreignungsregister in faksimilierter Form im Urteil wiederzugeben und dadurch Lesbarkeit und Verständnis der Urteilsgründe zu erschweren.

5. Nimmt das Tatgericht irrelevante oder getilgte Eintragungen in das Urteil auf, läuft es Gefahr, dass seine Strafzumessung hiermit in Zusammenhang gebracht und vom Rechtsmittelgericht aufgehoben wird.

6. Möchte das Tatgericht bei einer Verurteilung nach § 24a StVG Ausfallerscheinungen und Fahrfehler bußgelderhöhend berücksichtigen, so hat es diese Umstände darzustellen. Der richtige Ort hierfür sind die Urteilsfeststellungen.

7. Möchte das Tatgericht den Umstand, dass der Betroffene „in den letzten 24 Stunden vor der Blutentnahme" auch ein Medikament eingenommen hat, rechtsfolgenerhöhend berücksichtigen, so hat es mitzuteilen, unter welchem Gesichtspunkt dies geschieht. Dem Rechtsbeschwerdegericht ist dabei die Überzeugung zu vermitteln, dass der Wirkstoff des Medikaments zur Tatzeit noch nachweisbar war (bzw. im Falle einer Untersuchung gewesen wäre) und dass der festgestellte Mischkonsum zumindest abstrakt gefahrerhöhend war.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 23. April 2021
– 3 Ws (B) 87/21-122 Ss 43/21 –

Zum Sachverhalt:

Der Polizeipräsident in B. hat gegen den Betroffenen mit Bußgeldbescheid vom 7. Juli 2020 wegen einer nach §§ 24a Abs. 1, 24 StVG begangenen Ordnungswidrigkeit eine Geldbuße von 1.300 Euro und ein dreimonatiges Fahrverbot festgesetzt. Auf seinen Einspruch hat das Amtsgericht den Betroffenen entsprechend verurteilt. Zur Überzeugung des Gerichts hatte der Betroffene am Tattag unter der Wirkung von zumindest 14 ng/ml THC „sowie einer Tablette Diazepam 10 mg" am Steuer eines Kraftfahrzeugs öffentliches Straßenland befahren. Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen. Er beanstandet die Verletzung sachlichen Rechts und macht Verfahrensfehler geltend. Das Rechtsmittel führt mit der Sachrüge zur Aufhebung des Urteils.

Aus den Gründen:

1. Unzulässig und offenbar auch unwahr ist allerdings die (Inbegriffs-) Rüge des Verteidigers. Dass seine Behauptung, das „Gutachten des LKA über die Cannabisbeeinflussung bei dem Betroffenen" sei „nach den Urteilsgründen nicht in der Hauptverhandlung verlesen" worden […], falsch ist, zeigt ein Blick in das kurze Urteil […]. Tatsächlich käme es für den Erfolg der Rüge aber auf die diesbezüglichen Urteilsausführungen gar nicht an. Maßgeblich ist vielmehr das Hauptverhandlungsprotokoll. Aber auch in diesem wird ausdrücklich mitgeteilt, dass das vom Verteidiger vermisste Gutachten verlesen worden ist.

2. Gleichfalls unwahr ist die Behauptung des Verteidigers, das Urteil setze sich nicht mit der Möglichkeit auseinander, dass die mit dem Regelfahrverbot beabsichtigte Besinnungsfunktion auch durch eine erhöhte Geldbuße erreicht werden könnte. Das Gegenteil ist, wie das Urteil zeigt, richtig […].

3. Jedoch leidet das Urteil an einem durchgreifenden Darstellungsmangel. Die Urteilsfeststellungen tragen die Verurteilung wegen eines vorsätzlichen Verstoßes gegen § 24a StVG nicht. Namentlich enthalten die mit knapp vier Zeilen ausgesprochen kurzen Feststellungen keinerlei Ausführungen zur inneren Tatseite. Erforderlich ist aber die Darlegung, dass der Betroffene sorgfaltswidrig, billigend in Kauf nehmend oder bewusst ordnungswidrig gehandelt hat. Gerade die Annahme vorsätzlichen Handelns bedarf, jedenfalls wenn sie nicht wie z. B. beim Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO in der Tat angelegt ist und sich gewissermaßen von selbst versteht, ausdrücklicher Feststellung.

4. Für die erneute Urteilsfassung weist der Senat auf Folgendes hin:

a) Rechtsfehlerhaft ist es, im Urteil, wie hier geschehen, auf die „verlesenen und im Sitzungsprotokoll näher bezeichneten Urkunden" Bezug zu nehmen […]. Eine Verweisung ist nach § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO nur auf Abbildungen möglich. Bei den „in Bezug genommenen" Urkunden handelt es sich hier aber um reine Schriftdokumente. Eine derartig unwirksame Verweisung kann den Bestand des Urteils gefährden.

b) Möchte das Tatgericht Nr. 241.1 BKat anwenden, so hat es mitzuteilen, welche im Fahreignungsregister nach § 24a StVG oder §§ 316, 315c Abs. 1 a StGB eingetragene Entscheidung es verwerten und zum Anlass der Rechtsfolgenbemessung nehmen will. Welche Tat dies war, ist hier schon deshalb unklar, weil das Amtsgericht den 14-seitigen Auszug aus dem Fahreignungsregister – hier zudem falsch dem „Bundeszentralregister" zugeordnet […] – in das Urteil hineinkopiert hat.

c) Unabhängig von dem im Zusammenhang mit Nr. 241.1 BKat bestehenden Darstellungserfordernis ist es verfehlt, den Registerauszug in faksimilierter Form im Urteil wiederzugeben und dadurch Lesbarkeit und Verständnis der Urteilsgründe zu erschweren (vgl. BGH StRR 2013, 297 <Volltext bei juris>; Beschluss vom 28. Mai 2013 – 3 StR 121/13 – <juris>;

Senat DAR 2016, 214). Dies ist hier zusätzlich problematisch, weil das Amtsgericht unselektiv (i. Ü. ohne Anpassung der Seitenzahlen) alle 14 Seiten in das Urteil hineinkopiert hat, darunter auch ersichtlich tilgungsreife Eintragungen und Eintragungen von Führerschein- und Vollstreckungsbehörden, bei denen unklar ist, warum sie Gegenstand der Urteilsurkunde geworden sind. Es ist auch keinesfalls so, dass die an die mannigfaltigen Bedürfnisse der Datenerfassung und -übermittlung angepassten Auszüge aus dem Fahreignungsregister stets aus sich selbst heraus verständlich wären. Auch hier gibt es Unklarheiten, die aufzuklären der Senat als Rechtsbeschwerdegericht nicht befugt ist. Deshalb ist es geboten, dass das Tatgericht das Fahreignungsregister liest und nur insoweit zum Gegenstand der Urteilsurkunde macht, als es für den Schuld- oder Rechtsfolgenausspruch Bedeutung hat.

Nimmt das Tatgericht irrelevante oder getilgte Eintragungen in das Urteil auf, läuft es schon deshalb Gefahr, dass seine Strafzumessung hiermit in Zusammenhang gebracht und vom Rechtsmittelgericht aufgehoben wird.

d) Möchte das Amtsgericht, wie hier geschehen, die „festgestellten Ausfallerscheinungen und den Fahrfehler" bußgelderhöhend berücksichtigen […], so hat es diese Umstände zu schildern. Der richtige Ort hierfür sind die Urteilsfeststellungen.

e) Möchte das Tatgericht den Umstand, dass der Betroffene „in den letzten 13-24 Stunden vor der Blutentnahme eine Tablette Diazepam 10 mg zu sich genommen" hat, […] rechtsfolgenerhöhend berücksichtigen, so hat es mitzuteilen, unter welchem Gesichtspunkt dies geschieht. Dem Rechtsbeschwerdegericht ist dabei die Überzeugung zu vermitteln, dass der Wirkstoff des Medikaments zur Tatzeit noch nachweisbar war (bzw. im Falle einer Untersuchung gewesen wäre) und dass der festgestellte Mischkonsum zumindest abstrakt gefahrerhöhend war. Nur in diesem Fall wäre von erhöhtem Unrecht auszugehen.

45. *) Wer als Heranwachsender im Straßenverkehr teilnimmt, ist vom Grundsatz wie ein Erwachsener zu behandeln, weshalb die Anwendung von Jugendstrafrecht aller Regel nach ausscheidet.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,
Urteil vom 22. Dezember 2020 – 2 Ss 262/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Idstein hat den zum Tatzeitpunkt achtzehn Jahre und vier Monate alten Angeklagten unter Anwendung von Jugendstrafrecht wegen des vorsätzlichen Entfernens vom Unfallort verwarnt, ihm auferlegt, einen Geldbetrag in Höhe von 1.000,-- Euro zu zahlen, binnen sechs Monaten vierzig Stunden gemeinnützige Arbeit auf Weisung der Jugendgerichtshilfe zu leisten sowie einen Verkehrserziehungskurs zu besuchen und dem Gericht die Teilnahme nachzuweisen. Darüber hinaus hat es dem Angeklagten für die Dauer von sechs Monaten verboten, im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug jeder Art zu führen.

Nach den Feststellungen befuhr der Angeklagte am XX.XX.2017 gegen 03:40 Uhr als Fahrer des PKW mit dem amtlichen Kennzeichen … die Straße 1 in aufsteigender Richtung. Aus nicht geklärten Umständen streifte er ein am Straßenrand geparktes Fahrzeug, dessen Außenspiegel abbrach. Daraufhin verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug und fuhr gegen einen weiteren geparkten PKW, der durch die Wucht des Aufpralls auf einen dritten PKW geschoben wurde. Es entstand ein erheblicher Sachschaden in Höhe von mehr als 30.000,-- Euro. Darüber hinaus liefen Betriebsmittel aus, die von der Feuerwehr beseitigt werden mussten. Obwohl der Angeklagte bemerkt hatte, dass ein erheblicher Sachschaden entstanden war, verließ er den Unfallort, ohne sich als Unfallbeteiligter erkennen zu geben.

Nach den Feststellungen im Urteil beruht dieser Sachverhalt auf „dem glaubhaften Geständnis des Angeklagten in der Hauptverhandlung, welches sich mit dem Stand der Ermittlung, insbesondere der DNA-Auswertung des Fahrerairbags deckt".

Bei der Bemessung der Rechtsfolgen hat das Amtsgericht zum Nachteil des Angeklagten u.a. darauf abgestellt, dass „in geringem Maße zu berücksichtigen sei, dass er sich in der Hauptverhandlung geständig eingelassen habe. Eine weitergehende Berücksichtigung des Geständnisses komme dagegen nicht in Betracht, da die geständige Einlassung in erster Linie auf der erdrückenden Beweislage beruhe und nicht aus einem echten Reue- und Schuldgefühl heraus. Dies zeige sich insbesondere darin, dass abgesehen von der Einräumung der Täterschaft – für welche mit dem DNA-Gutachten eine erdrückende Beweislage bestehen würde – auf Nachfragen des Gerichts oder der Staatsanwaltschaft weitere Auskünfte zum Hintergrund der Tat verweigert wurden".

Von der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1, 2 StGB hat das Amtsgericht abgesehen, obwohl der Angeklagte nach der Tat viermal - zumeist wegen überhöhter Geschwindigkeit - verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten ist.

Gegen die Verurteilung hat der Angeklagte am 15. Juni 2020 Rechtsmittel eingelegt, das er mit Anwaltsschreiben vom 11. August 2020 als Revision bezeichnete. Der Angeklagte rügt darin Verstöße formellen und materiellen Rechts. Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihren Stellungnahmen die Aufhebung des Urteils beantragt.

Aus den Gründen:

II. Die Revision des Angeklagten hat nur hinsichtlich des Rechtsfolgenausspruchs Erfolg. Im Übrigen ist sie unbegründet.

Soweit die Generalstaatsanwaltschaft die Aufhebung des Urteils insgesamt damit begründet, dass das Amtsgericht die Verurteilung wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort auf § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB stützt, ist insoweit zutreffend, dass das Amtsgericht hierzu keine Feststellung getroffen hat und der Zeitpunkt des Unfalls um 03:40 Uhr auch nicht nahe legt,

dass vor Ort jemand bereit und berechtigt gewesen ist, Feststellungen zum Unfall aufzunehmen.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat aber übersehen, dass es sich dabei nicht um einen revisionsrechtlich erheblichen Fehler handelt, da nach dem vom Amtsgericht rechtsfehlerfrei festgestellten Sachverhalt die andere Alternative dergleichen Vorschrift, nämlich § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB erfüllt ist. Der Angeklagte hat, nachdem er den Unfallort, ohne sich als Unfallbeteiligter erkennen zu geben, verlassen hat, gegen seine in § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB normierte Wartepflicht verstoßen. Dass das Amtsgericht genau dies auch zum Ausdruck bringen wollte, ergibt sich insbesondere daraus, dass dieser „Flucht"-Aspekt bei der Festsetzung der Rechtsfolge und in der Bewertung der Persönlichkeit des Angeklagten ins Feld geführt und dabei (wenn auch zu Unrecht) die Anwendung von Jugendrecht abgeleitet worden ist. Im Übrigen wird diese Bewertung auch durch das Geständnis des Angeklagten selbst bestätigt.

Soweit es sich bei der zitierten Norm danach ohnehin nicht nur um ein unbeachtliches Schreibversehen handelt, ist dieser „Fehler" auch als reiner Subsumtionsfehler innerhalb der gleichen Vorschrift mit gleicher Rechtsfolge revisionsrechtlich unbeachtlich.

Der Senat kann insoweit den Schuldspruch der tragenden Strafvorschrift § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB entnehmen.

Auch die übrigen Feststellungen zum Schuldspruch sind nicht zu beanstanden. Sie tragen sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht die Verurteilung wegen vorsätzlicher Unfallflucht.

III. Etwas anderes ergibt sich hinsichtlich der getroffenen Rechtsfolge. Diese weist gleich in mehrfacher Hinsicht Rechtsfehler auf und führt bereits auf Sachrüge zur Aufhebung, so dass es eines Eingehens auf die Verfahrensrügen und insbesondere deren Zulässigkeit nicht bedarf.

Das Amtsgericht hat vorliegend in nicht nachvollziehbarer Weise beim Angeklagten Jugendstrafrecht angenommen und dabei u.a. Rechtsfolgen aus dem Erwachsenenrecht angewendet.

So fehlt im Urteil bereits die tatsachenbegründete Darlegung warum in Abweichung vom Regel/Ausnahmeprinzip nach § 105 JGG vorliegend Jugendstrafrecht zur Anwendung kommen soll.

Bei Verkehrsverstößen der vorliegenden Art kommt die Anwendung von Jugendrecht aller Regel nach nicht in Betracht. Wer als Heranwachsender im Straßenverkehr teilnimmt, ist vom Grundsatz wie ein Erwachsener zu behandeln. Diese Wertung ergibt sich bereits unzweifelhaft aus der gesetzgeberischen Vorgabe, dass das im Verkehrsbereich primär geltende Ordnungswidrigkeitenrecht keine Privilegierung des Heranwachsenden kennt. Im Übrigen gehen Verstöße im Straßenverkehr in aller Regel weder auf einer Reifeverzögerung i.S.d. § 105 Abs. 1 Nr. 1 JGG noch auf ein jugendtypisches Verhalten i.S.d. § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG zurück. Will das Tatgericht entgegen der Regelwirkung gleichwohl bei Verkehrsverstößen eines Heranwachsenden Jungendstrafrecht anwenden, hat es dies tatsachenfundiert darzulegen, um dem Regel/Ausnahmecharakter Rechnung zu tragen. Die Staatsanwaltschaft ist insoweit gehalten, der Einhaltung dieser Grundsätze nicht zuletzt aus Gründen der Gleichbehandlung und zur Wahrung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung durch Einlegung geeigneter Rechtsmittel Rechnung zu tragen.

Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass alleine die Flucht von einem Unfallort kein jugendtypisches Verhalten ist, sondern eine Reaktion, wie sie auch bei Verkehrsteilnehmern über 21 Jahren vorkommt. Üblicherweise soll die Flucht dazu dienen, die Ursache des Unfalls, und/oder die Fahrereigenschaft zu vertuschen. Dass dies das Amtsgericht im Ergebnis ebenfalls zu Recht zum Ausdruck bringen wollte, ergibt sich daraus, dass es das sog. „Geständnis" nur eingeschränkt strafmildernd berücksichtigt hat.

Der Angeklagte hat sich vorliegend „geständig" eingelassen, zur Unfallursache aber keine und zu den Beweggründen der „Flucht" widersprüchliche und damit unglaubhafte Angaben gemacht. So will der Angeklagte einerseits aus „Angst vor seinem Vater" vom Unfallort geflüchtet sein, andererseits aber gerade den „Vater angerufen haben, damit dieser sich um den Unfall kümmert". Das Gericht kann, entgegen der Ansicht der Revision, hieraus den Schluss ziehen, dass der Angeklagte versuchen wollte, hinsichtlich der auffälligen Unfallursache einer körperlichen Untersuchung, namentlich einer Blutprobe zu entgehen, und/oder durch den Vater am nicht vertuschbaren Unfall zu eruieren, inwieweit zumindest eine Vertuschung der Täterschaft des Angeklagten mit Führerschein auf Probe möglich ist. Will das Tatgericht diese mehr als naheliegende Wertung ziehen, muss es dies allerdings dann auch tun und dem Senat die dazu getroffenen Überlegungen darlegen.

Nicht ausreichend und insoweit ein bereits auf Sachrüge beachtlicher Beweismangel nach § 261 StPO ist es, wenn das Amtsgericht statt der gebotenen Darlegungen nur auf ein „DNA-Gutachten" verweist, von dem weder mitgeteilt wird, was für DNA-Spuren wo genau gefunden wurden, welche Qualität diese Spuren haben, mit welcher Wahrscheinlichkeit sie vom Angeklagten stammen und warum daraus der Schluss gezogen werden kann, dass der Angeklagte der Fahrer ist.

Darauf, dass nach dem vom der Revision vorgelegten Hauptverhandlungsprotokoll dieses „DNA-Gutachten" auch noch in der Hauptverhandlung weder verlesen noch durch die geladene und nicht vernommene Sachverständige des HLKA als Beweismittel in die Hauptverhandlung eingebracht worden ist, kommt es dann nicht mehr an.

Da das Amtsgericht in seinen Ausführungen zur Rechtsfolge gleich mehrfach die gegen den Angeklagten „streitende Beweislage" und dabei insbesondere „die DNA-Auswertung des Fahrerairbags" verwendet, ohne wie dargelegt die notwendigen Feststellungen zu treffen, wird die gesamte Rechtsfolge rechtsfehlerhaft, wenn das Amtsgericht dann auch noch bei fehlerhafter Anwendung von Jugendrecht gegen § 8 JGG verstößt und ein sechsmonatiges Fahrverbot nach § 44 StPO verhängt, was nur vor dem Hintergrund der Anwendung von Erwachsenenrecht möglich ist. Bei Anwendung von Jugendrecht kommt gemäß § 8 JGG nur ein dreimonatiges Fahrverbot als maximale Sanktion in Betracht.

Die Rechtsfolge kann daher insgesamt keinen Bestand haben und bedarf der Neufestsetzung. […]

IV. Im Hinblick auf die neue Hauptverhandlung, in der über die Neufestsetzung der Rechtsfolge zu befinden ist, weist der Senat auf Folgendes hin:

Sollte der neue Tatrichter Erwachsenenrecht zur Anwendung bringen wollen, ist zu beachten, dass die Anwendung von Erwachsenenrecht nicht unter das Verschlechterungsverbot fällt, wohl aber die aufgehobenen Rechtsfolgen, die vorliegend im Wesentlichen aus dem Jugendrecht stammen.

Diese Rechtsfolgen wären dann jeweils einzeln zu bewerten. Vereinfacht wäre die Geldauflage in eine Geldstrafe umzuwandeln und das 6-monatige Fahrverbot könnte gem. § 44 StPO bestehen bleiben. Die begleitenden erzieherischen Maßnahmen (Verkehrserziehungskurs und Arbeitsauflage) kämen indes in Wegfall.

Sollte der neue Tatrichter hingegen weiterhin die Anwendung von Jugendrecht für notwendig halten, wäre die Rechtsfolge, gesetzt den Fall, das DNA-Gutachten würde verlesen und hätte den angenommenen Inhalt, auch trotz des zwischenzeitlichen Zeitablaufs revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Der neue Tatrichter wäre, sollte er zu der gleichen Bewertung kommen, nur gehalten, das Fahrverbot gem. § 8 JGG auf 3 Monate zu reduzieren.

Für beide Varianten gilt, dass die vorliegenden nach Jugendrecht festgesetzten Rechtsfolgen insgesamt als zu milde zu bewerten sind, zumal von der zwingend gebotenen Einziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB kein Gebrauch gemacht worden ist und dies mangels Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft auch nicht mehr nachgeholt werden kann. Eine noch weitere Reduktion der Rechtsfolgen würde daher den Bereich schuldangemessener Sanktionierung, auch vor dem Hintergrund des weiteren Zeitablaufs unterschreiten.

46. *) Zur (Nicht-)Entziehung der Fahrerlaubnis im Falle einer fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB unter Verletzung des geltenden Rechtsfahrgebotes gemäß § 2 Abs. 2 StVO.

1. Amtsgericht Bad Segeberg,
Urteil vom 10. August 2020
– 39 Ds 566 Js 69948/19 –

2. Landgericht Kiel,
Urteil vom 21. Oktober 2022
– 11 Ns 566 Js 69948/19 –

1. Amtsgericht Bad Segeberg

Aus den Gründen:

I. Die zum Zeitpunkt der Tat 79-jährige verwitwete Angeklagte lebt seit ihrer Geburt in R. Dort lebt sie im sogenannten Altenteil mietfrei auf dem nunmehr ihrem erstgeborenen Sohn gehörenden Grundstück mit ihrem zweiten Sohn zusammen, welcher sie bei täglichen Besorgungen unterstützt. Sie bezieht eine Rente in Höhe von monatlich 900 €. Sie fährt mit ihrem Pkw ca. zwei Mal pro Woche in die umliegenden Orte, um Besorgungen zu erledigen.

Seit der Tat leidet die Angeklagte, die aufgrund ihrer früheren beruflichen Tätigkeit das Ehepaar R. kannte, an Schlafstörungen. Psychologische Hilfe nahm sie bisher nicht in Anspruch.

Die Angeklagte ist nicht vorbestraft.

II. Die mit den Örtlichen vertraute Angeklagte befuhr am 27.10.2019 gegen 9:30 Uhr bei sonnigem, trockenen Wetter mit ihrem silbernen H. J., amtliches Kennzeichen ..., der eine Fahrzeugbreite von 1.695 mm ohne Außenspiegel bzw. 1.995 mm mit Außenspiegeln hat, den S.-weg in … B. aus R. kommend. Zuvor hatte die Angeklagte eine auf der rechten Fahrbahnseite befindliche Spaziergängerin mit Hund in Höhe einer Rechtskurve am See nach eigenen Angaben ca. 100 m vom späteren Unfallort entfernt überholt. Die Angeklagte fuhr weiterhin linksseitig mit einem Abstand von ca. 40 bis 50 cm zum linken Fahrbahnrand mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h in die Linkskurve an der Einfahrt zum Campingplatz „l." ein, obwohl sie sich ohne Weiteres wieder rechtsseitig hätte einordnen können. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit war auf diesem – noch außer Orts liegenden – Streckenabschnitt unmittelbar vor dem Einmündungsbereich auf 100 km/h und in dem innerorts liegenden Einmündungsbereich auf 50 km/h begrenzt. Die asphaltierte Fahrbahn mit je einer Fahrspur pro Fahrtrichtung wies zur Tatzeit im Kurvenbereich eine Breite von ca. 3,4 m und im Einmündungsbereich von ca. 3,2 m auf; Fahrbahnmarkierungen, insbesondere eine die Fahrspuren trennende Leitlinie, waren nicht sichtbar. Auf der Gegenfahrbahn, auf der aus Sicht der Angeklagten linken Fahrspur, kamen der Angeklagten die später geschädigten R. A. R., geb. … 1940, und E. M. K. R., geb. … 1935, auf Pedelecs entgegen. Dabei handelte es sich um Fahrräder, die mittels eines elektrischen Motors den Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 25 km/h unterstützen. Die Eheleute R., die dicht hintereinander fuhren, trugen keine Fahrradhelme. Auf Höhe des breiten, nicht asphaltierten Einmündungsbereichs zum Campingplatz kollidierte das Fahrzeug der Angeklagten im vorderen linken Bereich streifend zunächst mit dem Fahrrad des Herrn R., welcher auf die Windschutzscheibe aufschlug und sodann auf das Fahrzeug aufgeladen und abgeschleudert wurde, während sein Fahrrad – aus seiner Sicht rechtsseitig – vom Pkw abglitt. Unmittelbar danach kollidierte das Fahrrad der Frau R. linksseitig mit dem Pkw der Angeklagten, wobei sich ihr Fahrrad am Pkw der Angeklagten verhakte und entgegengesetzt der ursprünglichen Fahrtrichtung beschleunigt wurde, wodurch Frau R. stürzte. Die Radfahrenden, die sich im Zeitpunkt der Kollision maximal 50 cm von dem aus ihrer Sicht rechten Fahrbahnrand (Ende des asphaltierten Bereichs) entfernt befanden, wiesen eine Kollisionsgeschwindigkeit von ca. 15 km/h auf und stießen in nahezu gradliniger Bewegung gegen das Fahrzeug der Angeklagten, wobei minimale Schlenk- und Lenkbewegungen der Radfahrenden von bis zu 7 Grad im Zeitpunkt der Kollision nicht ausgeschlossen werden

können. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Pkw der Angeklagten betrug ca. 22 km/h. Spätestens im Zeitpunkt der Kollision bremste die Angeklagte und leitete ein Ausweichmanöver ein. Ihr Pkw kam unter einer leicht schrägen Ausrichtung nach rechts im mittigen Bereich der Fahrbahn des S-wegs zum Stehen. Der erste Fahrradfahrer R. erlitt durch die Kollision mit dem Pkw der Angeklagten ein Schädelhirn- sowie ein Brustkorbtrauma, an deren Folgen er bereits an der Unfallstelle verstarb. Die zweite Fahrradfahrerin R. erlitt durch den Anstoß und Sturz eine Platzwunde am Hinterkopf sowie ein Schädelhirntrauma, an dessen Folge sie trotz intensivstationärer Behandlung am 05.11.2019 verstarb. Die Angeklagte kannte das im Straßenverkehr geltende Rechtsfahrgebot. Sie hätte den Unfall jedenfalls durch dessen Einhaltung, wodurch sie einen zum gefahrlosen Vorbeifahren an den Radfahrenden ausreichenden Abstand von ca. 1,2 m bis 1,3 m zum – aus ihrer Sicht – linken Fahrbahnrand gewahrt hätte, vermeiden können. Ob die Angeklagte darüber hinaus im Reaktionsaufforderungszeitpunkt den Unfall durch eine Vollverzögerung bzw. Ausweichen hätte vermeiden können, steht mangels Feststellbarkeit der vorkollisionären Geschwindigkeit der Radfahrenden nicht sicher fest. Die Radfahrenden hätten den Unfall ebenfalls durch ein Ausweichen nach rechts in den Einmündungsbereich vermeiden können.

Nach dem Unfall stieg die unter Schock stehende Angeklagte, die kein Mobiltelefon bei sich hatte, aus ihrem Fahrzeug aus, lief zunächst zu der Frau R., und dann zu dem ihr bekannten, im S.-weg wohnhaften Polizisten H., um Hilfe zu holen. Dieser verständigte sodann die Rettungskräfte.

III. Die Feststellung unter 1. zu den persönlichen Verhältnissen der Angeklagten beruhen auf deren eigener glaubhafter Einlassung und der Auskunft aus dem Bundeszentralregister, die die Angeklagte als richtig anerkannt hat. Die unter II. getroffenen Feststellungen beruhen auf der geständigen Einlassung der Angeklagten sowie der durchgeführten Beweisaufnahme.

IV. Die Angeklagte hat die ihr zur Last gelegte Tat, soweit sie sich erinnert, glaubhaft eingeräumt. Sie hat sich dahingehend eingelassen, sich bei sonnigem und trockenem Wetter nach dem Überholen der Fußgänger zunächst in der Mitte der Fahrbahn befunden, ihr Fahrzeug auf dem S.-weg mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h geführt und die aus ihrer Sicht schnell herannahenden Radfahrenden R. erst in der Linkskurve bemerkt zu haben sowie mit ihnen im Einmündungsbereich zusammengestoßen zu sein, wobei sie nicht sagen könne, in welchem Abstand sie oder die Radfahrenden sich von dem für sie jeweils rechten Fahrbahnrand aus befunden hätten.

Ihre geständige Einlassung ist glaubhaft. Sie hat das Vor- und Nachtatgeschehen jeweils detailliert, in sich widerspruchsfrei und strukturgleich schildern können. Dass sie hinsichtlich des Verkehrsunfalls selbst keine genaueren Angaben machte, ist vor dem Hintergrund des eingetretenen Schocks bei der Angeklagten ohne weiteres nachvollziehbar.

Die Feststellungen zum genauen Unfallhergang, insbesondere zu den Positionen der Beteiligten zum Zeitpunkt der Kollision, beruhen auf dem widerspruchsfreien, nachvollziehbaren und auf zutreffenden Anknüpfungstatsachen gründenden mündlichen Gutachten des Diplom-Ingenieurs l., dem sich das Gericht aus eigener Überzeugung anschließt.

Der Sachverständige Dipl.-Ing. l. hat ausgeführt, dass bei oder unmittelbar vor der Kollision keine größeren Lenk- oder Schwenkbewegungen insbesondere nach links in Richtung der Gegenfahrbahn durch die Radfahrenden erfolgt seien, sich diese vielmehr in einer kontinuierlichen Bewegung befunden hätten, da ansonsten stärkere Schäden an den Fahrrädern zu verzeichnen gewesen wären. Ferner sei der Unfall unabhängig von der Geschwindigkeit der Angeklagten und der Radfahrenden in jedem Fall für die Angeklagte vermeidbar gewesen, wenn sie rechts gefahren wäre, da die Radfahrenden in einem Abstand von maximal 50 cm von dem von ihnen aus rechten Fahrbahnrand im Zeitpunkt der Kollision gefahren seien. Eine Rückkehr auf die rechte Fahrspur sei ihr auch ohne weiteres nach dem Passieren der Spaziergängerin möglich gewesen.

Seine Ergebnisse zur Unfallrekonstruktion hat er unter detaillierter Erläuterung und Auswertung der auf Lichtbildern festgehaltenen Spurenlage, vor allem der einzelnen Beschädigungen am Fahrzeug und den Fahrrädern, und unter Berücksichtigung der Einlassung der Angeklagten den unter II. festgestellten Unfallhergang nachvollziehbar und überzeugend erläutert.

Die Feststellungen zu den tödlichen Verletzungen der Geschädigten beruhen auf den Obduktionsberichten zu Herrn R. vom 26.11.2019 … und zu Frau R. vom 13.11.2019 … .

V. Die Angeklagte ist der fahrlässigen Tötung, strafbar gemäß § 222 StGB, zulasten der Eheleute R. schuldig. Sie hat durch Fahrlässigkeit den Tod des Ehepaars R. verursacht.

Die Angeklagte hätte den Tod bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt vorhersehen und vermeiden können. Die Angeklagte verstieß gegen das in § 2 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) normierte Rechtsfahrgebot. Nach dieser Vorschrift ist bei der Straßenbenutzung durch Fahrzeuge möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholt werden, Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit. Dagegen verstieß die Angeklagte. Unter Berücksichtigung der Fahrzeugbreite samt Außenspiegeln von knapp unter 2 m fuhr die Angeklagte auf der 3,4 bzw. 3,2 m breiten Fahrbahn soweit links, dass sie nur noch ein Abstand von 40 bis 50 cm zum linken Fahrbahnrand wahrte, obwohl es ihr möglich gewesen wäre, einen Abstand von ca. 1,2-1,3 m einzuhalten. Es befanden sich keine Hindernisse auf der rechten Fahrspur oder am rechten Fahrbahnrand im Kurvenbereich. Nach dem Passieren der Spaziergängerin in Höhe des Sees hätte sie sich rechtzeitig wieder rechtsseitig orientieren können. Hätte sie das Rechtsfahrgebot beachtet, wäre die Kollision mit den beiden Radfahrenden, die durch den Zusammenstoß tödliche Verletzungen erlitten, vermieden worden.

Der Fahrlässigkeitsvorwurf entfällt auch nicht dadurch, dass die Geschädigten keine Helme trugen und

ihrerseits den Unfall durch Ausweichen nach rechts in den Einmündungsbereich hätten vermeiden können.

Eine Helmpflicht für die Geschädigten bestand nicht. Gemäß § 21 Abs. 2 Satz eins StVO besteht für (Bei-)Fahrer von Krafträdern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h während der Fahrt die Pflicht, einen geeigneten Schutzhelm zu tragen. Die von den Geschädigten geführten sog. Pedelecs sind keine Krafträder im Sinne der Norm (siehe auch § 1 Abs. 3 StVG), sondern gelten als Fahrräder (OLG Hamm, Beschl. v. 10.04.2018 – 7 U 5/18 Rn. 24 = NJW-RR 2018, 1117, 1118).

Ferner hielten die Geschädigten, indem sie mit einem Abstand von maximal 50 cm zum rechten Fahrbahnrand fuhren, das für sie ebenfalls geltenden Rechtsfahrgebot aus § 2 Abs. 2 StVO ein. Sie durften darauf vertrauen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer wie die Angeklagte ebenfalls regelkonform verhalten.

Eine Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30 EUR erschien tat- und schuldangemessen. § 222 StGB sieht als Rechtsfolge Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe vor. Zugunsten der Angeklagten war zu berücksichtigen, dass sie bisher strafrechtlich noch nicht in Erscheinung getreten ist, sich geständig zeigte und unter den von ihr verursachten Folgen der Tat erheblich leidet. Zu ihren Lasten war zu gewichten, dass sie durch ihr Fehlverhalten den Tod gleich zweier Menschen verursachte.

Schließlich hat das Gericht bei der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung aller Umstände der Tat und der Täterpersönlichkeit berücksichtigt, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis (dazu VII.) für die Angeklagte bereits eine erhebliche Sanktion darstellt und dass der Unfall durch die Radfahrenden ebenfalls hätte vermieden werden können, auch wenn sie insoweit kein Fahrlässigkeitsvorwurf trifft (s.o).

Die Höhe des Tagessatzes war nach dem Einkommen der Angeklagten auf 30 Euro festzusetzen. Zahlungserleichterung war gemäß § 42 StGB zu gewähren.

Der Angeklagten war die Fahrerlaubnis zu entziehen nach § 69 Abs. 1 StGB. Nach dieser Vorschrift wird demjenigen der wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt oder nur deshalb nicht verurteilt wurde, weil seine Schuldfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist, die Fahrerlaubnis entzogen, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

Diese Voraussetzungen liegen bei der Angeklagten vor. Die von ihr begangene fahrlässige Tötung steht im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges. Ferner hat sie sich durch ihr Verhalten als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs erwiesen. Zwar handelt es sich bei der von der Angeklagten begangenen fahrlässigen Tötung nicht um eine Katalogtat des § 69 Abs. 2 StGB. Unter Gesamtwürdigung des Tathergangs und der Persönlichkeit der Angeklagten liegt eine charakterliche Ungeeignetheit vor. Sie hat mit dem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot aus § 2 Abs. 2 StVO eine elementare Verkehrsvorschrift verletzt, welche zu den „goldenen Regeln des Verkehrs“ zählt (BGH (Vereinigte Große Senate), Beschluss vom 01.07.1961 – VGS 1/60, in den Gründen unter 111.2.c). Ferner hat sie die schwerste aller denkbaren Unfallfolgen, den Tod gleich zweier Menschen verursacht, die nicht wiedergutzumachen ist. Ihr ist ein erhöhtes Maß an Pflichtwidrigkeit anzulasten. Sie ist mit den Örtlichkeiten insbesondere mit dem Kurvenverlauf vertraut. Dass die Angeklagte nicht vorbelastet ist, die Tat zutiefst bereut und nach dem Unfall umgehend Hilfe gesucht hat, lässt diese Wertung nicht entfallen. Es wäre für die Angeklagte, die lediglich mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fuhr, ein leichtes gewesen, wieder auf die rechte Fahrspur zurückzukehren.

Im Hinblick auf das Maß der charakterlichen Ungeeignetheit war der Verwaltungsbehörde zu untersagen, der Angeklagten vor Ablauf von zwölf Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen (§§ 69, 69a StGB. […])

2. Landgericht Kiel

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Bad Segeberg hat die Angeklagte am 10. August 2020 wegen fahrlässiger Tötung zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30 € unter Ratenzahlungsgestattung verurteilt, ihr zudem die Fahrerlaubnis entzogen, ihren Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis von 12 Monaten angeordnet.

Gegen dieses Urteil hat die Angeklagte durch ihren Verteidiger Berufung eingelegt […], die […] auf den Rechtsfolgenausspruch und im Hauptverhandlungstermin mit Zustimmung des Sitzungsvertreters der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Kiel weiter allein auf die ausgesprochene Nebenfolge beschränkt worden. Diese Beschränkungen der Berufung durch die Angeklagte sind zulässig und insofern war ihr Rechtsmittel auch erfolgreich.

Aus den Gründen:

II. Durch die Beschränkung der Berufung zunächst auf den Rechtsfolgenausspruch und später allein auf die ausgesprochenen Nebenfolgen seitens der Angeklagten sind die Feststellungen des Amtsgerichts zu der Tat, deren rechtliche Würdigung und die festgesetzte Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30 € unter Ratenzahlungsgestattung rechtskräftig und für die Kammer verbindlich. […]

IV. Aufgrund der Rechtsmittelbeschränkung seitens der Angeklagten hatte die Kammer lediglich noch darüber zu entscheiden, ob der Angeklagten aufgrund der diesem Verfahren zugrundeliegenden Tat die Fahrerlaubnis zu entziehen, ihr Führerschein einzuziehen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis anzuordnen waren.

Nach § 69 Abs. 1 StGB wird demjenigen, der wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder ihm Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt oder nur deshalb nicht verurteilt wurde, weil seine Schuldunfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist, die Fahrerlaubnis entzogen, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum

Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Nach Ansicht der Kammer lagen diese Voraussetzungen bei der Angeklagten nicht vor.

Zwar steht die von ihr begangene fahrlässige Tötung im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs. Die Angeklagte hat sich aber durch ihr Verhalten nicht als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs erwiesen. Bei der von der Angeklagten begangenen fahrlässigen Tötung handelte es sich nicht um eine Katalogtat des § 69 Abs. 2 StGB. Bei einer Gesamtwürdigung des Tathergangs und der Persönlichkeit der Angeklagten liegt keine charakterliche Ungeeignetheit vor. Zwar hat sie mit dem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot aus § 2 Abs. 2 StVO eine elementare Verkehrsvorschrift verletzt, welche zu den „goldenen Regeln des Verkehrs" zählt (vgl. BGH (vereinigte große Senate), Beschluss vom 01.07.1961 – VGS 1/60, in den Gründen unter III. 2. c) und sie verursachte die schwerste aller denkbaren Unfallfolgen, den Tod gleich zweier Menschen, die nicht wiedergutzumachen ist. Anders als das Amtsgericht ist nach Ansicht der Kammer der Angeklagten aber kein erhöhtes Maß an Pflichtwidrigkeit anzulasten. Zwar ist sie mit den Örtlichkeiten, insbesondere mit dem Kurvenverlauf vertraut. Es handelt sich aber um eine äußerst schmale, lediglich ca. 3,4 und im Einmündungsbereich des Campingplatzes „ ... " sogar nur von ca. 3,2 Meter breiten Fahrbahn. Überdies ist die Angeklagte weder strafrechtlich noch verkehrsrechtlich bisher überhaupt in Erscheinung getreten, sie bereut ihre Tat zutiefst und suchte nach dem Unfall umgehend Hilfe. Gerade diese Gesichtspunkte machten für die Kammer überdeutlich, dass eine charakterliche Ungeeignetheit der Angeklagten nicht anzulasten ist mit der Folge, dass die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 StGB für eine Entziehung der Fahrerlaubnis und Einziehung des Führerscheins nicht vorlagen. Um der Angeklagten aber das von ihr begangene Unrecht deutlich vor Augen zu führen war es erforderlich, gemäß § 44 StGB ein Fahrverbot von 6 Monaten gegen sie anzuordnen.

47. Zur Klärung von Zweifeln an der Fahreignung ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn der Betroffene bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug zwar eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von weniger als 1,6 Promille aufwies, bei ihm aber trotz einer BAK von 1,1 Promille oder mehr keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen festgestellt wurden. Bei solchen Anhaltspunkten für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung und eine damit einhergehende erhöhte Wiederholungsgefahr begründen sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV).

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 17. März 2021 – 3 C 3/20 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. **1**

Er wurde am 12. November 2016 um 02:40 Uhr als Fahrer eines Pkw im Rahmen einer Verkehrskontrolle überprüft. Da die Polizeibeamten Alkoholgeruch bemerkten, wurde beim Kläger um 03:15 Uhr eine Blutprobe entnommen; sie wies eine Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille auf. Im „Vorläufigen Blutalkoholgutachten" des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Gießen und Marburg wird ergänzend ausgeführt, dass die Rückrechnung auf den Zeitpunkt des Vorfalls je nach dem zugrunde gelegten Rückrechnungswert eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,35 Promille und maximal 1,62 Promille ergebe. **2**

Das Amtsgericht Kassel verurteilte den Kläger wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB) rechtskräftig zu einer Geldstrafe, entzog ihm die Fahrerlaubnis (§§ 69, 69a StGB) und ordnete für die Neuerteilung eine Sperrfrist von neun Monaten an. **3**

Im Mai 2017 beantragte der Kläger bei der Beklagten die Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Sie forderte ihn daraufhin gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Frage beizubringen, ob er trotz der Hinweise auf Alkoholmissbrauch im Sinne der Anlage 4 ein Fahrzeug der Gruppe 1 sicher führen könne und nicht zu erwarten sei, dass er ein Kraftfahrzeug unter einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen werde. Der Kläger sei nach seinen Angaben im Strafverfahren selbst über den hohen Promillewert erschrocken gewesen und habe sich nicht betrunken gefühlt. Bei der Polizeikontrolle und der ärztlichen Untersuchung habe er keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen gezeigt. Damit lägen zusätzliche Tatsachen vor, die die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründeten. Es sei nicht auszuschließen, dass sich der Kläger auch künftig fahrtüchtig fühlen werde, obwohl er alkoholbedingt nicht in der Lage sei, ein Fahrzeug sicher zu führen. **4**

Nachdem der Kläger ein solches Gutachten nicht innerhalb der gesetzten Frist beigebracht hatte, lehnte die Beklagte seinen Antrag mit Bescheid vom 19. Dezember 2017 gestützt auf § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ab. Dass er das von ihm zu Recht geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorgelegt habe, zeige, dass er Mängel verbergen wolle, die seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschlössen. **5**

Seine nach erfolglosem Widerspruch erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht Kassel abgewiesen. Die Beklagte habe zu Recht angenommen, dass zusätzliche Tatsachen die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründeten und damit die Voraussetzungen von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV erfüllt seien. Nach den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung sei von Alkoholmissbrauch u.a. dann auszugehen, wenn es - wie beim Kläger - zu einer einmaligen Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration (ohne weitere Anzeichen einer Alkoholwirkung) gekommen **6**

sei. Von einem hohen Blutalkoholwert, dessen Erreichen oder Überschreiten auf hohe Trinkfestigkeit schließen lasse, sei ab 1,3 Promille auszugehen. Der Kläger habe ein Kraftfahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,35 Promille geführt. Der Verdacht einer Alkoholproblematik werde durch zusätzliche Tatsachen erhärtet. Nach den von der Polizei bei der Verkehrskontrolle getroffenen Feststellungen und dem ärztlichen Untersuchungsbericht seien beim Kläger trotz seines hohen Alkoholisierungsgrads nahezu keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen feststellbar gewesen.

7 Auf die Berufung des Klägers hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof die erstinstanzliche Entscheidung geändert, die angegriffenen Bescheide aufgehoben und die Beklagte verpflichtet, dem Kläger die beantragte Fahrerlaubnis ohne vorherige Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens zu erteilen. Zur Begründung wird ausgeführt: Allein das Fehlen von Ausfallerscheinungen bei der einmaligen Alkoholfahrt des Klägers mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille genüge nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu rechtfertigen. Diese Bestimmung sei eine Auffangregelung für Fallkonstellationen, die nicht unter § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b bis e FeV fielen. Inhalt und Grenzen ergäben sich aus dem Vergleich mit den dort erfassten anderen Fallgruppen, in denen im Zusammenhang mit Alkohol die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung vorgesehen sei. Eine Alkoholmissbrauch kennzeichnende hohe Alkoholkonzentration werde vom Verordnungsgeber auch beim Fehlen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen an den in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Wert von 1,6 Promille gekoppelt. Entscheidend für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach einer Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr sei die Rückfallwahrscheinlichkeit. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV liege die Erwartung zugrunde, bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille führten bereits die Strafe und die Fahrerlaubnisentziehung dazu, dass der mit der Trunkenheitsfahrt dokumentierte Alkoholmissbrauch nicht mehr bestehe. Über die Absenkung dieses Grenzwertes müsse der Verordnungsgeber entscheiden. Der Verkehrsgerichtstag habe im Jahr 2016 gefordert, nach einer einmaligen Auffälligkeit im Straßenverkehr bereits ab 1,1 Promille die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung vorzusehen. Diesen Vorschlag habe der Verordnungsgeber bislang nicht aufgegriffen.

8 Zur Begründung ihrer Revision macht die Beklagte geltend: § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV sei so zu verstehen, dass diese Bestimmung, wenn es - wie hier - nur zu einer einmaligen Alkoholfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille gekommen sei, die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gestatte, wenn zusätzliche konkrete Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorlägen. Aus der Systematik der Buchstaben b und c folge nicht, dass eine einmalige Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille im Rahmen des Buchstaben a Alternative 2 überhaupt keine Berücksichtigung finden dürfe; vielmehr dürfe dieser Umstand in eine Gesamtschau einbezogen werden. Das Bundesverwaltungsgericht habe anerkannt, dass das Fehlen von Ausfallerscheinungen, das auf eine gewisse Giftfestigkeit schließen lasse, ein relevanter Anhaltspunkt sein könne. Beim Kläger seien keine Ausfallerscheinungen aufgetreten. Das belege eine hohe Alkoholgewöhnung und spreche dafür, dass er auch in der Zukunft nicht fähig sei, seine Alkoholisierung zutreffend einzuschätzen.

Der Kläger verteidigt das angegriffene Urteil. **9**

Der Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht trägt in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor: Auch wenn – wissenschaftlich gesehen – das Fehlen von Ausfallerscheinungen bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille gegebenenfalls für eine hohe Alkoholgewöhnung sprechen könne, sei dieser Umstand nicht als zusätzliche Tatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zu werten. Der Vorrang des Buchstaben c greife auch bei einem Fehlen von Ausfallerscheinungen. Mit der dort vorgenommenen Absenkung des Promillewertes habe die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille auch bei Ersttätern ohne weitere Auffälligkeiten ermöglicht werden sollen. Über die Forderung des Verkehrsgerichtstags, den im Buchstaben c genannten Promillewert auf 1,1 Promille zu senken, habe das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur noch nicht abschließend entschieden. Das erfordere eine umfassende Diskussion, die noch nicht abgeschlossen sei; das Thema werde voraussichtlich in der nächsten Legislaturperiode abschließend bearbeitet. **10**

A u s d e n G r ü n d e n:

Die Revision der Beklagten ist begründet; sie führt zur Änderung des angegriffenen Berufungsurteils und zur Zurückweisung der Berufung des Klägers. Die Annahme des Berufungsgerichts, das Fehlen von Ausfallerscheinungen bei der einmaligen Trunkenheitsfahrt des Klägers mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille genüge nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu rechtfertigen […], verstößt gegen Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO). Zur Klärung von Zweifeln an der Fahreignung ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn der Betroffene bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug zwar eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von weniger als 1,6 Promille aufwies, bei ihm aber trotz einer BAK von 1,1 Promille oder mehr keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen festgestellt wurden. Bei solchen Anhaltspunkten für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung und eine damit einhergehende erhöhte Wiederholungsgefahr begründen sonst Tatsachen die **11**

Annahme von Alkoholmissbrauch (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV). Da der Kläger das hiernach erforderliche Gutachten nicht fristgerecht beibrachte, durfte die Beklagte gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen. Sie musste deshalb die beantragte Neuerteilung der Fahrerlaubnis ablehnen.

12 1. Maßgeblich für die Beurteilung des vom Kläger verfolgten Verpflichtungsbegehrens auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis ist die Rechtslage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung. Anwendung finden damit die rechtlichen Regelungen, die auch das Berufungsgericht zugrunde zu legen hätte, wenn es zum Zeitpunkt des revisionsgerichtlichen Urteils entschiede (stRspr, vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 13 m.w.N.). Anzuwenden sind daher das Straßenverkehrsgesetz (StVG) i.d.F. vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), zum maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt geändert durch das Gesetz über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575), sowie die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), zum maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt geändert durch die Verordnung über die Ausbildung und Prüfung auf Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe und zur Änderung weiterer Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 16. November 2020 (BGBl. I S. 2704).

13 2. Nach § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung die Vorschriften für die Ersterteilung. Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG müssen Fahrerlaubnisbewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein. Die Eignung besitzt nach § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG sowie § 11 Abs. 1 Satz 1 und 3 FeV, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Die Anforderungen sind insbesondere dann nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt, wodurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird (§ 11 Abs. 1 Satz 2 FeV). Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV ist bei Alkoholmissbrauch die Eignung ausgeschlossen; er liegt vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können. Von Eignung kann gemäß Nr. 8.2 der Anlage 4 nach Beendigung des Missbrauchs ausgegangen werden; er kann angenommen werden, wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist.

14 3. Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts ist der Umstand, dass bei der Trunkenheitsfahrt des Klägers und der anschließenden Blutentnahme keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen festgestellt wurden, obwohl die Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille – und damit einen Zustand, der von den Strafgerichten als absolute Fahruntüchtigkeit bewertet wird – aufgewiesen hatte, eine sonstige Tatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründet. Dieser zur hohen Blutalkoholkonzentration hinzutretende Umstand, der für die Frage bedeutsam ist, ob beim Kläger das erhöhte Risiko einer weiteren Trunkenheitsfahrt und damit eines erneuten Alkoholmissbrauchs besteht, rechtfertigte die an ihn ergangene Aufforderung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen.

15 a) Gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (Buchst. a), wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (Buchst. b), ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde (Buchst. c), die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründen entzogen war (Buchst. d) oder sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht (Buchst. e).

16 b) Die Beklagte war berechtigt, vom Kläger auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu fordern. In dem Umstand, dass der Kläger trotz des hohen Blutalkoholpegels bei der Polizeikontrolle und der anschließenden Blutentnahme nahezu keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen gezeigt hatte, durfte die Beklagte eine sonstige Tatsache im Sinne dieser Regelung sehen, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründet (ebenso OVG Magdeburg, Beschluss vom 22. April 2020 – 3 M 30/20 – Blutalkohol 2020, 241 <242>; OVG Greifswald, Beschluss vom 19. März 2019 – 3 M 291/18 – NordÖR 2019, 250 = juris Rn. 23 ff.; VGH München, Beschluss vom 11. März 2019 – 11 ZB 19.448 – juris Rn. 11 ff.; VGH Mannheim, Urteil vom 7. Juli 2015 – 10 S 116/15 – Blutalkohol 2015, 71 = juris Rn. 44 ff.; OVG Münster, Beschluss vom 21. Januar 2015 - 16 B 1374/14 - DAR 2015, 606 = juris Rn. 4 ff. sowie Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 13 FeV Rn. 21).

17 In der Rechtsprechung des erkennenden Senats ist geklärt, dass eine Gutachtensanforderung nur dann auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt werden kann, wenn Zusatztatsachen vorliegen, die unter Berücksichtigung der Wertungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV geeignet sind, die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen. Mit den Tatbeständen des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV erfasst der Verordnungsgeber verschiedene Lebenssachverhalte, die die Fahrerlaubnisbehörde je selbständig zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichten. Diese Tatbestände stehen

jedoch nicht beziehungslos nebeneinander. Vielmehr hat der Verordnungsgeber mit ihnen einen Rahmen geschaffen, bei dessen Ausfüllung auch die jeweils anderen Tatbestände und die ihnen zugrundeliegenden Wertungen zu berücksichtigen sind. Das gilt namentlich für die Tatbestände des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV. Lag die Blutalkoholkonzentration, mit der ein Fahrzeug geführt wurde, unter 1,6 Promille und wurde keine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen, ist nach diesen Bestimmungen die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht ohne Weiteres gerechtfertigt. Diese Grundentscheidung des Verordnungsgebers ist nicht anders als im Rahmen eines Regelbeispielkatalogs bei der Auslegung des Tatbestands von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zu beachten. Eine einmalig gebliebene Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille genügt ohne zusätzliche aussagekräftige Umstände nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne dieses Tatbestands die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen (BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 24 Rn. 16).

18 Ein zusätzlicher Umstand im Sinne dieser Rechtsprechung, der als sonstige Tatsache im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gewertet werden darf („Zusatztatsache"), liegt entgegen dem Berufungsgericht darin, dass der Kläger trotz der bei ihm festgestellten Blutalkoholkonzentration, die nach Rückrechnung auf den Tatzeitpunkt mindestens 1,35 Promille betrug, sowohl bei der Polizeikontrolle selbst als auch bei der anschließenden Blutentnahme keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen gezeigt hatte.

19 aa) § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV verpflichtet die Fahrerlaubnisbehörde, vom Betroffenen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu fordern, wenn nach Maßgabe der in den Buchstaben a bis e konkretisierten Voraussetzungen berechtigte Zweifel an der Fahreignung des Betroffenen im Zusammenhang mit einer Alkoholproblematik bestehen. Das medizinisch-psychologische Gutachten dient der Klärung dieser Eignungszweifel; die sachverständige Begutachtung des Betroffenen soll der Fahrerlaubnisbehörde eine fachlich fundierte Grundlage für ihre Entscheidung über die beantragte Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis verschaffen.

20 Alkoholmissbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne liegt nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vor, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden.

21 Die Frage, ob ein solcher die Fahreignung ausschließender Alkoholmissbrauch zu befürchten ist, ist auf der Grundlage einer Prognose zu beantworten. Deren Gegenstand ist, ob Zweifel daran bestehen, dass der Betroffene künftig das Führen eines Kraftfahrzeugs und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum in der gebotenen Weise trennen wird. Die Regelung des § 13 FeV zielt – nicht anders als § 14 FeV in Bezug auf Betäubungsmittel – auf Gefahrenabwehr und nicht auf die Sanktionierung eines vom Betroffenen in der Vergangenheit gezeigten Fehlverhaltens im Straßenverkehr. Eine solche Sanktionierung ist regelmäßig – und so auch hier – bereits in einem Strafverfahren zur Ahndung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit erfolgt, die der Betroffene mit der Trunkenheitsfahrt begangen hat. § 13 FeV soll für die Zukunft alkoholbedingte Risiken für die Verkehrssicherheit soweit wie möglich ausschalten.

Dementsprechend ist auch die Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV darauf ausgerichtet, anknüpfend an einen in der Vergangenheit begangenen Alkoholmissbrauch und damit in Zusammenhang stehende Begleitumstände zu klären, ob sie durchgreifende Zweifel an der künftigen Beachtung des in der Nr. 8.1 zum Ausdruck kommenden Gebotes rechtfertigen, einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum und das Führen eines Fahrzeugs zu trennen (vgl. zum Erfordernis einer Prognose wegen gelegentlichen Cannabiskonsums BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14.17 – BVerwGE 165, 215 Rn. 35 ff.; wegen des Mischkonsums von Alkohol und Cannabis BVerwG, Urteil vom 14. November 2013 – 3 C 32.12 – BVerwGE 148, 230 Rn. 16 und wegen einer Trunkenheitsfahrt auf dem Fahrrad BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 – BVerwGE 131, 163 Rn. 14). Es geht der Sache nach um die Klärung der Frage, ob Wiederholungsgefahr besteht. Das ist zugleich entscheidend dafür, was als sonstige Tatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gewertet werden kann. **22**

Für die Beantwortung der Frage, wann im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen, ist außerdem von Bedeutung, dass es im Rahmen von § 13 FeV noch nicht um die Entscheidung über die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis als solche geht, sondern um eine diese Entscheidung vorbereitende Aufklärungsmaßnahme. § 13 FeV regelt dementsprechend, in welchen Fällen einer Alkoholproblematik Eignungszweifel gerechtfertigt sind, und bestimmt, wann die Fahrerlaubnisbehörde vom Betroffenen deshalb die Beibringung eines ärztlichen (§ 13 Satz 1 Nr. 1 FeV) oder aber – wie hier – eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (§ 13 Satz 1 Nr. 2 FeV) zu fordern hat. § 13 FeV greift demgemäß nicht erst dann, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde bereits feststeht. In einem solchen Fall wäre sie nicht auf die Anforderung eines ärztlichen (§ 13 Satz 1 Nr. 1 FeV) oder medizinisch-psychologischen Gutachtens (§ 13 Satz 1 Nr. 2 FeV) verwiesen, sondern dürfte den Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis auf der Grundlage von § 11 Abs. 7 FeV unmittelbar ablehnen. Für eine Gutachtensanforderung gemäß § 13 FeV genügen sachlich fundierte Zweifel an der Fahreignung. **23**

bb) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts steht § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV, der die Fahrerlaubnisbehörde nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille zur Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet, dem Rückgriff auf den Buchstaben a Alternative 2 nicht entgegen. Aus dem Wort- **24**

laut, der Systematik und der Entstehungsgeschichte von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a und c FeV lässt sich nicht entnehmen, dass dem Buchstaben c eine „Sperrwirkung" in dem Sinne zukommt, dass nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille ein Rückgriff auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV von vornherein ausscheidet. Dies lässt außer Acht, dass nach den medizinisch-toxikologischen Erkenntnissen der Alkoholforschung, von denen sich der Verordnungsgeber bei seiner Regelung leiten ließ, bei Personen, die aufgrund ihres Trinkverhaltens eine hohe Alkoholgewöhnung erreicht haben, das deutlich erhöhte Risiko einer erneuten Trunkenheitsfahrt besteht. Ihre Giftfestigkeit führt unter anderem dazu, dass sie die Auswirkungen ihres Alkoholkonsums auf ihre Fahrsicherheit nicht mehr realistisch einschätzen können. Deshalb liegt in dem Umstand, dass ein Betroffener – wie der Kläger – trotz eines bei seiner Trunkenheitsfahrt festgestellten Blutalkoholpegels von 1,1 Promille oder mehr keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen aufgewiesen hat, eine Zusatztatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV. Dieser zusätzliche Umstand und das dadurch indizierte Risikopotenzial rechtfertigen auch mit Blick auf den Buchstaben c, der eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille beim Führen eines Fahrzeugs genügen lässt, ohne dass es dann noch auf das Vorliegen zusätzlicher Tatsachen ankommt, die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens.

25 (1) Bereits der Wortlaut von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV („... sonst Tatsachen ...") und die systematische Stellung der Bestimmung innerhalb der Gesamtregelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV machen deutlich, dass der Verordnungsgeber dieser Bestimmung eine Auffangfunktion jenseits der insbesondere in den Buchstaben b und c erfassten Fällen einer Alkoholproblematik zugedacht hat. Das setzt allerdings Zusatztatsachen voraus, die unter Berücksichtigung der Wertungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen vermögen (so bereits BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 24 Rn. 16).

26 (2) Auch aus der Entstehungsgeschichte der Buchstaben a und c lässt sich die „Sperrwirkung" nicht herleiten, die das Berufungsgericht der im Buchstaben c genannten Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille beimisst.

27 (a) Vor dem Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) erfolgte die Beurteilung der Fahreignung auf der Grundlage der vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien für die Prüfung der körperlichen und geistigen Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und -inhabern (Eignungsrichtlinien).

28 Die Eignungsrichtlinien vom 1. Dezember 1982 (VkBl 1982 S. 496) enthielten – insoweit von der Grundstruktur her nicht anders als später die Fahrerlaubnis-Verordnung mit deren Anlage 4 – in einer Anlage 1 einen Katalog von Mängeln und Untersuchungsanlässen mit den Untersuchungsarten (Mängelkatalog). In Nr. 10 des Kataloges der Untersuchungsarten für das Führen von Kfz der Klassen 1, 2, 3, 4, 5 sowie für Fahrerlaubnisse nach § 15d StVZO war bei wiederholten Verkehrszuwiderhandlungen unter Alkoholeinfluss eine MPU vorgesehen (a.a.O. S. 501). Das wurde durch die Fußnote 7 dahingehend erweitert, dass die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung auch bei erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern mit einer Blutalkoholkonzentration von 2 Promille oder mehr in Frage kommen könne, wenn sonstige Umstände des Einzelfalls den Verdacht auf überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung nahelegten, wie z.B. Alkoholfahrt bereits in den Tagesstunden oder unfallfrei oder unauffällig über eine längere Fahrstrecke, unauffälliges Verhalten bei der Verkehrskontrolle, Vermerk über das Fehlen gravierender alkoholtypischer Ausfallerscheinungen im Blutabnahmeprotokoll, sonstige Hinweise auf normabweichendes Trinkverhalten oder Auffälligkeiten unter Alkoholeinfluss (a.a.O. S. 502).

29 Bereits nach den Eignungsrichtlinien in der Fassung von 1982 durfte die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung also schon nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt erfolgen. Notwendige Voraussetzung dafür war damals eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 2 Promille. Aber auch das allein wurde noch nicht als ausreichend angesehen; es mussten noch weitere Anhaltspunkte hinzukommen. Zu den relevanten Zusatzmerkmalen wurde bereits unter der Geltung der Eignungsrichtlinien eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung gezählt, die etwa das Fehlen von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen nahelege.

30 (b) Diese Vorgaben wurden mit der Änderung der Eignungsrichtlinien vom 30. Oktober 1989 (VkBl 1989 S. 786) dadurch verschärft, dass durch eine Neufassung der Fußnote 7 der dort angegebene „Schwellenwert" von 2 auf 1,6 Promille abgesenkt wurde. Dort hieß es nun, dass die Anordnung einer MPU nun auch bei erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern bereits mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr in Betracht komme, wenn sonstige Umstände des Einzelfalls den Verdacht auf überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung nahelegen, wie z.B. Alkoholfahrt bereits in den Tagesstunden oder unfallfrei oder unauffällig über eine längere Fahrstrecke, unauffälliges Verhalten bei der Verkehrskontrolle, Vermerke über das Fehlen gravierender alkoholtypischer Ausfallerscheinungen im Blutabnahmeprotokoll, sonstige Hinweise auf normabweichendes Trinkverhalten oder Auffälligkeiten unter Alkoholeinfluss. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 2 Promille oder mehr komme auch ohne das Vorliegen solcher Umstände regelmäßig eine MPU in Betracht.

31 Gestützt wurde diese Absenkung auf gesicherte neue Erkenntnisse der Alkoholforschung. Mittlerweile werde in der Fachliteratur übereinstimmend davon ausgegangen, dass Blutalkoholkonzentrationen über 1,5 Promille in der Regel mit deutlich normabweichenden Trinkgewohnheiten verbunden seien. Wenn ein Fahrer mit einem solchen Alkoholisierungsgrad überhaupt noch in der Lage sei, sein Kraftfahrzeug in Gang zu setzen und – z.B. in der Großstadt – mehrere

Kilometer unauffällig zu fahren, müsse er über eine ungewöhnliche Giftfestigkeit verfügen, d.h. zum Kreis der Vieltrinker gehören. Das gelte – auch ohne das Kriterium unauffälliger Fahrweise – insbesondere für Kraftfahrer mit 2 Promille und mehr. Von verschiedenen Autoren werde daher darauf hingewiesen, dass es sich bei diesem Personenkreis in der Regel nicht mehr um trinkende Fahrer, sondern um fahrende Trinker handele. Auch die Untersuchungen über die Rückfallquoten zeigten, dass diejenigen, die mit 1,6 Promille und mehr aufgefallen seien, im gleichen Zeitraum doppelt so häufig erneut auffällig würden wie Kraftfahrer mit geringeren Blutalkoholkonzentrationen. Im Interesse der Verkehrssicherheit sei es daher geboten, vor der Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis schon nach erstmaligem Entzug wegen Alkoholauffälligkeit die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen durch eine MPU zu klären, wenn der Betroffene zu der Risikogruppe überdurchschnittlich alkoholgewöhnter Kraftfahrer gehöre. Das sei unumgänglich bei Kraftfahrern, die mit Blutalkoholkonzentrationen von 2 Promille und mehr aufgefallen seien, während es vertretbar erscheine, bei Kraftfahrern mit Blutalkoholkonzentrationen zwischen 1,6 und 1,99 Promille auf das Vorliegen zusätzlicher Anhaltspunkte für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung abzustellen (a.a.O. S. 787).

32 Die Neufassung der Fußnote 7 und die Begründung dafür zeigen, dass der Richtliniengeber in Kraftfahrern mit einer überdurchschnittlichen Alkoholgewöhnung – nach wie vor – ein erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit sah. Diesem Risiko sollte nun durch ein gestuftes System bei der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung begegnet werden, für das der Richtliniengeber zwei unterschiedliche „Schwellenwerte“ vorsah: Auf der Grundlage des damaligen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes hielt er ab einer Blutalkoholkonzentration von 2 Promille eine medizinisch-psychologische Untersuchung stets - und damit, anders als bisher, ohne Zusatzmerkmale - für zwingend erforderlich. Bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille – und damit nicht mehr erst bei 2 Promille – durfte nun die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gefordert werden, wenn zusätzliche Anhaltspunkte für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung vorlagen. Zu diesen Anhaltspunkten rechnet der Richtliniengeber – wie bisher – eine unauffällige Fahrweise und das Fehlen alkoholtypischer Ausfallerscheinungen bei der Blutabnahme trotz einer hohen Blutalkoholkonzentration.

33 (c) Dieses zweistufige System bei der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens übernahm der Verordnungsgeber in die Fahrerlaubnis-Verordnung, mit der er die Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237 S. 1) – die sogenannte 2. Führerscheinrichtlinie – in das nationale Recht umsetzte. Dabei gliederte er das Fahrerlaubnisrecht aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aus und fasste es mit den bisher in Richtlinien enthaltenen Bestimmungen in der neuen Fahrerlaubnis-Verordnung zusammen (vgl. BR-Drs. 433/98 S. 209 f.).

34 Der vom Bundesministerium für Verkehr vorgelegte Entwurf der Fahrerlaubnis-Verordnung sah, die Regelungen der Eignungsrichtlinien damit inhaltlich übernehmend, in seinem § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV vor, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen sei, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 2 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von 1,0 mg/l oder mehr geführt wurde. Nach § 13 Nr. 2 Buchst. d FeV in der Entwurfsfassung war eine MPU vorzulegen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde und weitere Umstände des Einzelfalls den Verdacht auf überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung nahelegen (vgl. BR-Drs. 443/98 S. 26 f.). In der Entwurfsbegründung hieß es dazu, dass Absatz 1 Nummer 2 die Fälle regele, in denen ein medizinisch-psychologisches Gutachten beigebracht werden müsse. Dies sei insbesondere der Fall bei Fragestellungen im Zusammenhang mit Alkoholmissbrauch (Nummer 2 Buchstabe a), da es hierbei im Wesentlichen um die Beurteilung des Alkoholtrinkverhaltens des Betroffenen und den Umgang mit dem Alkohol gehe (Frage des kontrollierten Alkoholkonsums, Trennen von Trinken und Fahren) und eine Verhaltensprognose erforderlich sei. Nummer 2 Buchstabe b bis d übernähmen die bisherigen Zuweisungsbestimmungen aus dem Mängelkatalog der Eignungsrichtlinien des Bundes (vgl. BR-Drs. 443/98 S. 261).

35 Im Zuge der Beratungen des Entwurfs wurden diese aus den Eignungsrichtlinien übernommenen Regelungen verschärft. Nach der auf einen Vorschlag des Bundesrates zurückgehenden Neufassung von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV erfolgt die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nun bereits dann, wenn ein Kraftfahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde. Die Absenkung des im Entwurf des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV noch vorgesehenen Promillewertes von 2 auf 1,6 Promille wurde damit begründet, dass nach einhelliger Auffassung in Wissenschaft und Literatur die bisher in der Fußnote 7 der Anlage 1 der Eignungsrichtlinien zu § 12 StVZO enthaltene Differenzierung, eine medizinisch-psychologische Untersuchung bei einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 Promille oder mehr bzw. bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille bis 1,99 Promille und zusätzlichen Anhaltspunkten anzuordnen, nicht mehr dem aktuellen Forschungsstand entspreche. Vielmehr sei davon auszugehen, dass alkoholauffällige Kraftfahrer bereits mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille über deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Trinkfestigkeit verfügten. Da diese Personen doppelt so häufig rückfällig würden wie Personen mit geringeren Blutalkoholkonzentrationen, sei das Erfordernis zusätzlicher Verdachtsmomente nicht mehr vertretbar. Das Schleswig-Holsteinische Oberverwaltungsgericht habe entschieden, dass es die dem Urteil vom 7. April 1992 – 4 L 238/91 – zugrundeliegenden grundsätzlichen Ausführungen eines Gutachtens in diesem Sinne

künftig in anhängigen Verfahren berücksichtigen werde. Insbesondere die obligatorische Beibringung eines Gutachtens ab einer BAK von 1,6 Promille ohne weitere Auffälligkeiten werde seitdem in der ständigen Rechtsprechung des OVG bestätigt. Das werde auch zunehmend in anderen Ländern praktiziert und sei bisher gerichtlich nicht beanstandet worden (vgl. BR-Drs. 443/98 <Beschluss> S. 5 f.).

36 Wie diese Begründung belegt, ging der Normgeber bei der Absenkung des „Schwellenwertes“ nach wie vor davon aus, dass das Fehlen von Ausfallerscheinungen trotz einer hohen Blutalkoholkonzentration auf deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten hindeute und es rechtfertige, beim Betroffenen eine deutlich erhöhte Rückfallgefahr anzunehmen. Solche Umstände begründen nach der Wertung des Verordnungsgebers - wie bisher - zugleich Zweifel an der Fahreignung. Die maßgebliche Änderung bestand darin, dass die Fahrerlaubnisbehörde aufgrund der vom Bundesrat durchgesetzten Änderung des Entwurfs bei einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt nunmehr ohne weiteres und damit unabhängig von Zusatztatsachen eine medizinisch-psychologische Untersuchung bereits bei einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille und nicht mehr erst ab 2,0 Promille anzuordnen hat. Die zur Begründung für diese Herabsetzung des „Schwellenwertes“ angeführten neuen Erkenntnisse der Alkoholforschung dienten als Rechtfertigung dafür, weshalb bei Blutalkoholkonzentrationen von 1,6 Promille und mehr das Erfordernis von Zusatztatsachen von nun an entfallen sollte. Dagegen kann dieser Begründung ebenso wenig wie den Motiven für die in die Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommene Neuregelung entnommen werden, dass das Fehlen von Ausfallerscheinungen trotz einer starken Alkoholisierung – abweichend von der bisherigen und in der Begründung des Entwurfs ausdrücklich bekräftigten rechtlichen Bewertung – ab sofort nicht mehr als Zusatztatsache berücksichtigt werden dürfe. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV eröffnet hierfür die Rechtsgrundlage. Der Regelungszweck des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV, alkoholbedingte Risiken für die Verkehrssicherheit soweit wie möglich auszuschließen, spricht daher für die Anwendungsmöglichkeit des Auffangtatbestands des Buchstaben a auf erstmalige Trunkenheitsfahrten mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille und damit gegen eine „Sperrwirkung“ des Buchstaben c. Unschädlich ist, dass der Verordnungsgeber keinen unteren „Schwellenwert“ normiert hat. Dieser Wert kann anhand des Grenzwerts für die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a, § 316 StGB sowie auf der Grundlage der Begutachtungsrichtlinien und deren Kommentierung bestimmt werden.

37 (3) Diese systematische Zuordnung der Regelungen in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 und Buchst. c FeV steht im Einklang mit den Begutachtungsleitlinien für Kraftfahreignung, die nach der Anlage 4a zur Fahrerlaubnis-Verordnung die Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in medizinisch-toxikologischer Hinsicht sind. Auch ihnen lässt sich nicht entnehmen, dass aus medizinisch-toxikologischer Sicht die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt erst dann gerechtfertigt ist, wenn beim Betroffenen eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille festgestellt wurde.

38 Gemäß Nr. 3.13.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Stand: 31. Dezember 2019), die seit der Anforderung des medizinisch-psychologischen Gutachtens durch die Beklagte unverändert geblieben ist, kann (Alkohol-)Missbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn insbesondere in folgenden Fällen angenommen werden:

- in jedem Fall (ohne Berücksichtigung der Höhe der Blutalkoholkonzentration), wenn wiederholt ein Fahrzeug unter unzulässig hoher Alkoholwirkung geführt wurde,
- nach einmaliger Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration (ohne weitere Anzeichen einer Alkoholwirkung),
- wenn aktenkundig belegt ist, dass es bei dem Betroffenen in der Vergangenheit im Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme zu einem Verlust der Kontrolle des Alkoholkonsums gekommen ist.

39 Die Trunkenheitsfahrt des Klägers ist aufgrund der bei ihm für den Tatzeitpunkt festgestellten Blutalkoholkonzentration der in den Begutachtungsleitlinien genannten zweiten Fallgruppe („einmalige Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration“) zuzuordnen. In der ihm rund 30 Minuten nach der Verkehrskontrolle entnommenen Blutprobe wurde eine Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille festgestellt. Die Rückrechnung auf den Zeitpunkt des Vorfalls ergab nach dem Bericht des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums G. und M. je nach dem zugrunde gelegten Rückrechnungswert eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,35 und höchstens 1,62 Promille.

40 (4) Nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand, wie er u.a. in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung und deren Kommentierung aus fachwissenschaftlicher Sicht zu entnehmen ist, kann von einer außergewöhnlichen Alkoholgewöhnung und der damit einhergehenden erhöhten Gefahr einer erneuten Trunkenheitsfahrt ausgegangen werden, wenn der Betroffene bei der zurückliegenden Trunkenheitsfahrt eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille oder mehr aufwies, er aber trotz dieser hohen Blutalkoholkonzentration keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen zeigte.

41 Ein erster Anhaltspunkt für die Einstufung eines solchen bei einer Trunkenheitsfahrt festgestellten Wertes als „hohe Alkoholkonzentration“ im Sinne der Begutachtungsleitlinien liegt in dem Umstand, dass nach der strafgerichtlichen Rechtsprechung bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille von absoluter Fahruntüchtigkeit auszugehen ist (grundlegend dazu BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90 – BGHSt 37, 89 <92 ff.>). Das führt in aller Regel, ohne dass es zusätzlich noch eines alkoholbedingten Fahrfehlers bedarf, zu einer strafgerichtlichen Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB und

zur Entziehung der Fahrerlaubnis wegen mangelnder Fahreignung gemäß §§ 69, 69a StGB. Der in § 69 StGB verwendete Begriff der Ungeeignetheit stimmt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs inhaltlich mit demselben in den einschlägigen Bestimmungen des Straßenverkehrs- und Fahrerlaubnisrechts überein. Maßstab für die Entziehung der Fahrerlaubnis sei deshalb entsprechend der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung auch hier die in die Zukunft gerichtete Beurteilung der Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr (BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – BGHSt 50, 93 <100>; vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 24 Rn. 25).

42 Vor allem aber ist die Höhe des bei einer Trunkenheitsfahrt festgestellten Alkoholpegels nicht nur für die Beurteilung der Fahrtüchtigkeit, sondern auch für das Bestehen einer Rückfall- und Wiederholungsgefahr und damit im Rahmen von § 13 FeV für Zweifel an der (künftigen) Einhaltung des Gebots einer Trennung des Führens von Kraftfahrzeugen und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigen Alkoholkonsum von Bedeutung. Davon hat sich – wie gezeigt – auch der Verordnungsgeber bei den in der Fahrerlaubnis-Verordnung in Bezug auf Alkoholmissbrauch getroffenen Regelungen leiten lassen. Auch er geht davon aus, mit einer hohen Alkoholgewöhnung und einer damit verbundenen ungewöhnlichen Giftfestigkeit erhöhe sich das Risiko, dass dem Betroffenen erneut Alkoholmissbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne zur Last fallen werde.

43 Zur Konkretisierung der Höhe des für eine Anwendung von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV mit Blick auf die Begutachtungsleitlinien anzusetzenden Schwellenwertes („... einmalige Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration“...) kann auf deren Kommentierung durch Sachverständige aus dem medizinisch-toxikologischen Bereich Bezug genommen werden (Schubert/Huetten/Reimann/Graw [Hrsg.], Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 3. Aufl. 2018). Dort wird im Abschnitt über Alkoholmissbrauch (Stephan/Brenner-Hartmann a.a.O. S. 246 ff.) zu dem in den Begutachtungsleitlinien verwendeten Begriff der „hohen Blutalkoholkonzentration“ ausgeführt, dass man bei Alkoholkonzentrationen von 1,1 Promille ohne Weiteres von hohen BAK-Werten im Sinne der Begutachtungsleitlinien sprechen könne, deren Erreichen bzw. Überschreiten bereits auf eine hohe und ungewöhnliche Trinkfestigkeit schließen lasse, die durch ein über dem gesellschaftlichen Durchschnittskonsum liegendes Trinkverhalten erworben worden sein müsse (a.a.O. S. 249 m.w.N.). Das einmalige Erreichen/Überschreiten der 1,6 Promille-Grenze sei auch ohne aktive Verkehrsteilnahme als Beleg für einen gesundheitsschädigenden bzw. missbräuchlichen Umgang mit dem Alkohol anzusehen und der Bereich zwischen 1,1 und 1,6 Promille – ohne oder in Verbindung mit einer aktiven Verkehrsteilnahme – könne als Übergangsbereich gelten. Werde im Straßenverkehr – mit oder ohne Ausfallerscheinungen – ein solcher BAK-Wert erreicht, werde hierdurch der Verdacht auf längerfristigen missbräuchlichen Umgang mit Alkohol begründet (a.a.O. S. 249 f.). Es gebe empirisch keine Belege dafür, dass diese Fallgruppe (1,1 Promille und Zusatztatsachen aus vorangegangener Trunkenheitsfahrt) prognostisch günstiger zu werten sei als die Auffälligen mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder darüber (a.a.O. S. 257 f. m.w.N.).

(5) Eine zu einer solchen Blutalkoholkonzentration **44** hinzutretende Zusatztatsache im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV, der Aussagekraft in Bezug auf künftigen Alkoholmissbrauch zukommt, liegt im Fehlen von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen trotz dieser Blutalkoholkonzentration (vgl. bereits BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 24 Rn. 28).

Das kommt auch in dem Klammerzusatz zum Aus- **45** druck, den die Begutachtungsleitlinien bei den dort als zweite Fallgruppe für Alkoholmissbrauch angeführten Fällen – „nach einmaliger Fahrt unter hoher Alkoholwirkung (ohne weitere Anzeichen einer Alkoholwirkung)“ – enthalten. Dieser Klammerzusatz solle – so die Kommentierung der Begutachtungsleitlinien – deutlich machen, dass das Erreichen oder Überschreiten des nach der derzeitigen Rechtslage in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Blutalkoholwertes von 1,6 Promille für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens in jedem Fall für das Vorliegen einer auch bei Trinkgewohnten ungewöhnlich hohen Blutalkoholkonzentration und damit für Alkoholmissbrauch im Sinne der Begutachtungsleitlinien spricht (vgl. Stephan/Brenner-Hartmann a.a.O. S. 251). Damit soll es beim Erreichen oder Überschreiten einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille nicht mehr darauf ankommen, ob außerdem auch noch alkoholbedingte Ausfallerscheinungen fehlten. Dagegen trägt der Klammerzusatz nicht die Annahme, dass das Fehlen von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen unterhalb eines Blutalkoholpegels von 1,6 Promille keine aussagekräftige Zusatztatsache im Rahmen von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV sein kann.

(6) Die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 **46** Buchst. a Alt. 2 FeV waren bei der an den Kläger gerichteten Aufforderung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, erfüllt. Dabei hängt das Gewicht, das die nach dieser Bestimmung erforderliche Zusatztatsache aufweisen muss, maßgeblich davon ab, in welchem Maße die bei der Trunkenheitsfahrt festgestellte Blutalkoholkonzentration den in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Wert von 1,6 Promille unterschreitet, bei dem nach dem Buchstaben c die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch ohne das Vorliegen von Zusatztatsachen zu erfolgen hat. Für die Anwendung von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV ist außerdem erforderlich, dass das Vorliegen einer solchen Zusatztatsache – hier das Fehlen von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen trotz einer hohen Blutalkoholkonzentration – im Zusammenhang mit der begangenen Trunkenheitsfahrt aktenkundig festgestellt und dokumentiert wurde.

Hier war im Polizeibericht über die Verkehrskon- **47** trolle vermerkt, die Fahrweise sei auf der Beobach-

tungsstrecke von 150 m sicher gewesen, der Kläger habe das Haltezeichen sofort beachtet und normal gebremst. Das Aussteigen aus dem Fahrzeug sei normal, die Kleidung geordnet, die Sprache und der Gang seien unauffällig gewesen; es hätten auch sonst keine Auffälligkeiten bestanden. Der Arzt, der die Blutprobe entnommen hatte, hatte in seinem Untersuchungsbericht vom 12. November 2016 angegeben, beim Kläger seien die Finger-F-Pr(obe) und die Nasen-F-Pr(obe) sicher und die Sprache deutlich, das Bewusstsein klar, der Denkablauf geordnet und die Stimmung unauffällig gewesen. Das genügt unter den hier gegebenen Umständen den oben genannten Anforderungen.

48 4. Erweist sich danach die von der Beklagten an den Kläger gerichtete Aufforderung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, als rechtmäßig, war die Beklagte gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV berechtigt, von der mangelnden Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen, da er ein solches Gutachten nicht fristgerecht beigebracht hat.

49 Nach dieser Bestimmung darf die Fahrerlaubnisbehörde, wenn sich der Betroffene – wie hier – weigert, sich untersuchen zu lassen, bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. Das setzt nach ständiger Rechtsprechung allerdings voraus, dass die Anforderung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig war (vgl. dazu u.a. BVerwG, Urteile vom 17. November 2016 – 3 C 20.15 – BVerwGE 156, 293 Rn. 19 und vom 28. April 2010 – 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 Rn. 14, jeweils m.w.N.).

50 Das war hier bei der Anforderung des Gutachtens – aus den aufgezeigten Gründen – der Fall. Die Eintragung der strafgerichtlichen Verurteilung wegen der Trunkenheitsfahrt im Fahreignungsregister ist auch nicht tilgungsreif; sie darf zum Nachteil des Klägers verwertet werden (zur Anwendung des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV nach Eintritt eines Verwertungsverbots gemäß § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Dezember 2020 – 3 C 5.20 –). Der Kläger hat daher zu dem für die Entscheidung über die Revision der Beklagten maßgeblichen Zeitpunkt ohne die Vorlage eines ihm eine günstige Prognose bescheinigenden medizinisch-psychologischen Gutachtens keinen Anspruch auf die beantragte Neuerteilung der Fahrerlaubnis. […]

48. 1. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV erlaubt den Schluss von einer nicht fristgemäßen Beibringung des Gutachtens auf die Nichteignung nur, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist. Hierzu gehört auch die Angemessenheit der Beibringungsfrist. Wie lange der Zeitraum mindestens zu bemessen ist, entzieht sich einer abstrakten Festlegung, da die insoweit relevanten Umstände je nach Sachlage im Einzelfall variieren können.

2. Eine in einer wiederholten Missachtung behördlicher Anordnungen, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, zum Ausdruck kommende Verweigerungshaltung kann Veranlassung geben, die Frist für eine erneute Gutachtenanordnung im Interesse einer effizienten behördlichen Überwachung der Sicherheitslage und des Verfahrensgangs kurz zu bemessen.

3. Die Frist für die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens muss grundsätzlich nicht so lange bemessen werden, dass dem Probanden die vorherige Ausräumung von Eignungszweifeln ermöglicht wird.

4. Ob die Untersagung des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge nach §§ 3, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c, 11 Abs. 8 FeV in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe y StVG eine hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage findet, ist fraglich (ausführlich hierzu: BVerwG, Urteil vom 4.12.2020 – 3 C 5.20 –, juris) und bedarf der Klärung im Hauptsacheverfahren.

5. Dasselbe gilt hinsichtlich der Frage, inwieweit es mit Blick auf das gegenüber Kraftfahrzeugen in der Regel geringere Gefährdungspotenzial des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge mit den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vereinbar ist, wenn § 3 Abs. 2 FeV für die Klärung von Eignungszweifeln ohne weitere Differenzierung umfassend auf die strengen Anforderungen der §§ 11 ff. FeV verweist, die auf die Prüfung der Eignung und Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgerichtet sind (s. BVerwG, Urteil vom 4.12.2020 – 3 C 5.20 –, juris, Rdnrn. 38 f.).

Saarländisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 3. Mai 2021 – 1 B 30/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Der 1983 geborene Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die ihm gegenüber vom Antragsgegner verfügte Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge sowie die Einziehung seiner Mofa-Prüfbescheinigung.

Bis zum Jahr 2014 war der Antragsteller im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klassen A1 und M sowie B und L. Mit seit dem 28.2.2014 rechtskräftigen Urteil des Amtsgerichts C-Stadt vom 20.2.2014 wurde der Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB, BAK 1,75 ‰) zu einer Geldstrafe verurteilt. Gleichzeitig wurden seine Fahrerlaubnis entzogen und sein Führerschein eingezogen, und der Verwaltungsbehörde wurde untersagt, ihm vor Ablauf von sechs Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. […] Seitdem ist der Antragsteller nicht mehr im Besitz einer Fahrerlaubnis. Der aus Anlass eines auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis gerichteten Antrags vom 31.7.2014 ergangenen, auf § 13 Nr. 2 Buchstabe c FeV gestützten Aufforderung des Antragsgegners zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kam der Antragsteller nicht nach. […] Am 11.9.2015 beantragte der Antragsteller erneut die Neuerteilung seiner Fahrerlaubnis. Die vom Antrags-

gegner geforderte Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens blieb auch diesmal aus, weil eine Untersuchung des Antragstellers nicht erfolgte.[…]

Mit Strafbefehl des Amtsgerichts C-Stadt vom 15.11.2017, rechtskräftig seit dem 7.12.2017, wurde der Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB, BAK 1,71 ‰) in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (Kleinkraftrad Piaggio Vespa) wiederum zu einer Geldstrafe verurteilt. Der Verwaltungsbehörde wurde für die Dauer eines Jahres untersagt, ihm eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Mit Datum vom 27.4.2020 erging gegen den Antragsteller erneut ein am 18.6.2020 rechtskräftig gewordener Strafbefehl des Amtsgerichts C-Stadt, mit dem er wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 3 Nr. 2 StGB) zu einer Geldstrafe verurteilt und der Verwaltungsbehörde für die Dauer von 18 Monaten die Erteilung einer Fahrerlaubnis untersagt wurde, nachdem er mit einem Mofa mit Beifahrerin am Straßenverkehr teilgenommen und infolge alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit (1,83 ‰) die Kontrolle über das Fahrzeug verloren hatte und gestürzt war.

Mit Schreiben vom 17.8.2020 […] teilte der Antragsgegner dem Antragsteller mit, dass wegen des letztgenannten Vorfalls erhebliche Bedenken gegen seine Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr bestünden. Gemäß § 3 in Verbindung mit § 13 Nr. 2 Buchstabe c FeV werde daher zur abschließenden Beurteilung seiner Fahreignung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung bis spätestens 15.9.2020 angeordnet. In dem Gutachten solle zu der Frage Stellung genommen werden, ob zu erwarten sei, dass der Antragsteller auch zukünftig ein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr führen wird oder als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vorliegen, die das sichere Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs in Frage stellen. […]

Nachdem der Antragsteller der vorstehenden Anordnung nicht Folge geleistet hatte, hörte der Antragsgegner den Antragsteller mit weiterem Schreiben vom 19.10.2020 gemäß § 28 SVwVfG zu der Absicht an, ihm das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu untersagen, und gab ihm Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 29.10.2020. Der Antragsteller äußerte sich hierzu nicht.

Mit Bescheid vom 2.11.2020 untersagte der Antragsgegner dem Antragsteller gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe y StVG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und forderte den Antragsteller darüber hinaus unter Androhung unmittelbaren Zwangs auf, seine „Mofa-Prüfbescheinigung“ abzugeben. Gleichzeitig ordnete der Antragsgegner die sofortige Vollziehung des Bescheides an. Über den vom Antragsteller gegen den Bescheid am 2.12.2020 ohne Begründung erhobenen Widerspruch ist noch nicht entschieden.

Den Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid vom 2.11.2020 wiederherzustellen, hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 13.1.2021 – 5 L 3/21 – zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

II. Die am 28.1.2021 beim Verwaltungsgericht eingegangene, am 15.2.2021 begründete Beschwerde des Antragstellers gegen den […] Beschluss des Verwaltungsgerichts ist zulässig und im Umfang des Entscheidungstenors [Unter entsprechender Abänderung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts des Saarlandes vom 13. Januar 2021 – 5 L 3/21 – wird die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die unter Ziffer 1. des Bescheides verfügte Untersagung des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge mit der Maßgabe wiederhergestellt, dass es dem Antragsteller erlaubt bleibt, im öffentlichen Straßenverkehr ein erlaubnisfreies Fahrzeug ohne Hilfsantrieb und ohne Mitnahme anderer Personen zu führen.] begründet.

Das Vorbringen des Antragstellers in seiner Beschwerdebegründung, das nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO den Umfang der vom Senat vorzunehmenden Prüfung begrenzt, gibt teilweise Veranlassung, die erstinstanzliche Entscheidung abzuändern. […]

Der Antragsteller rügt erstmals im Beschwerdeverfahren, die ihm im Schreiben des Antragsgegners vom 17.8.2020 bis zum 15.9.2020 gesetzte Frist zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei zu knapp bemessen gewesen. Dem Antragsgegner sei bestens bekannt, dass allein die Vorbereitung auf eine medizinisch-psychologische Untersuchung bis zu sechs Monate in Anspruch nehmen könne. Vor diesem Hintergrund sei die gesetzte Frist derart kurz, dass von ihm etwas praktisch Unmögliches verlangt worden sei. Dieser Einwand vermag seiner Beschwerde nicht zum Erfolg zu verhelfen.

Zwar erlaubt § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV den Schluss von einer nicht fristgemäßen Beibringung des Gutachtens auf die Nichteignung nur, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist [Bayerischer VGH, Beschluss vom 18.5.2018 – 11 ZB 18.766 –, juris, Rdnr. 9 mit Nachweisen; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 8.9.2015 – 10 S 1667/15 –, juris, Rdnr. 4 mit weiteren Nachweisen]. Dies hat auch das Verwaltungsgericht nicht verkannt. Dasselbe gilt für den Umstand, dass die dem Antragsteller gesetzte Frist von etwa vier Wochen – auch nach den Erfahrungen des erkennenden Senats – ungewöhnlich kurz bemessen ist. Im Weiteren trifft der Einwand des Antragstellers zu, dass ein Betroffener die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens, die mit einer von Anfang an offensichtlich nicht realisierbaren Fristsetzung verbunden ist, außer Acht lassen kann.

Fallbezogen stellt sich die Situation indes anders dar. Der Antragsteller verkennt die verfahrensleitende Funktion der Fristsetzung. Zentrales Ziel ist eine zeitnahe Klärung der Gefährdungslage. Die Frist muss ausreichend sein, um insoweit eine zuverlässige Klärung herbeizuführen. Wie lange der Zeitraum mindes-

tens zu bemessen ist, entzieht sich einer abstrakten Festlegung, da die insoweit relevanten Umstände je nach Sachlage im Einzelfall durchaus variieren können. Fallbezogen ist zu sehen, dass der Antragsteller nach Entziehung der Fahrerlaubnis im Jahr 2014 bereits im selben Jahr und erneut im Jahr 2015 die Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis beantragt, der hierauf jeweils erfolgten Aufforderung des Antragsgegners, die Wiedererlangung seiner Kraftfahreignung durch Beibringung eines Gutachtens nachzuweisen, allerdings in beiden Fällen keine Folge geleistet hatte. Eine derartige aktenkundige Verweigerungshaltung kann durchaus Veranlassung geben, die Frist für eine erneute Gutachtenanordnung im Interesse einer effizienten behördlichen Überwachung der Sicherheitslage und des Verfahrensgangs kurz zu bemessen.

Die demgegenüber in der Beschwerdebegründung zum Ausdruck gebrachte Auffassung des Antragstellers, der Antragsgegner hätte ihm einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten zur Vorbereitung auf eine medizinisch-psychologische Untersuchung einräumen müssen, trifft nicht zu. Die Frist für die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens muss grundsätzlich nicht so lange bemessen werden, dass dem Probanden die vorherige Ausräumung von Eignungszweifeln ermöglicht wird [VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 24.1.2012 – 10 S 3175/11 –, juris]. Die Gutachtenanordnung gehört als Gefahrerforschungseingriff zu den Gefahrenabwehrmaßnahmen, die von der Fahrerlaubnisbehörde zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten bzw. mangelnder Eignung Verdächtigen zu ergreifen sind. Dieser Schutzauftrag ist im Hinblick auf die gegenwärtige potentielle Gefährdung der Verkehrssicherheit durch einen möglicherweise ungeeigneten Verkehrsteilnehmer mit der gebotenen Beschleunigung zu erfüllen und duldet keinen Aufschub bis zu einem entfernten Zeitpunkt in der Zukunft [so für die Kraftfahreignung: VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 8.9.2015 – 10 S 1667/15 –, juris, Rdnr. 5].

In einem Zeitraum von vier Wochen ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, erscheint nicht von vornherein unmöglich. Das diesbezügliche Vorbringen des Antragstellers, gerade aufgrund der Corona-Pandemie sei mit Wartezeiten von mehr als sechs Monaten zu rechnen, ist eine Behauptung „ins Blaue hinein“ und durch nichts belegt. Unstreitig hat der Antragsteller nach Erhalt des Schreibens vom 17.8.2020 keinerlei Bemühungen unternommen, bei einer anerkannten Begutachtungsstelle einen Untersuchungstermin zu erhalten. Hätte der Antragsteller sich um einen Termin bemüht und gleichwohl eine Begutachtung nicht fristgerecht herbeiführen können, wäre der Antragsgegner angesichts der erkennbar gewordenen Bereitschaft des Antragstellers, sich der geforderten Untersuchung zu unterziehen, verpflichtet gewesen, die von ihm gesetzte Frist auf Antrag des Antragstellers angemessen zu verlängern [Sächsisches OVG, Beschluss vom 18.5.2020 – 6 B 346/19 –, juris, Rdnr. 6; BayVGH, Beschluss vom 18.5.2018 – 11 ZB 18.766 –, juris, Rdnr. 19, sowie Beschluss vom 16.8.2018 – 11 CS 18.1398 –, juris, Rdnr. 12; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., Rdnr. 45 zu § 11 FeV]. Der Senat hat keine Veranlassung daran zu zweifeln, dass der Antragsgegner einem solchen Antrag entsprochen hätte. Dies gilt umso mehr mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Antragsgegner die verfahrensgegenständliche Untersagung nicht unmittelbar nach Fristablauf verfügt, sondern den Antragsteller erst mit Schreiben vom 19.10.2020 zu der beabsichtigten Maßnahme angehört und erst mit Datum vom 2.11.2020 den angefochtenen Bescheid erlassen hat. Demgegenüber hat der Antragsteller bereits in der Vergangenheit – trotz der bis heute andauernden Entziehung seiner Fahrerlaubnis – kein Interesse an einer medizinisch-psychologischen Begutachtung gezeigt, sondern Untersuchungstermine mehrfach verstreichen lassen.

Dies zugrunde gelegt hat der Antragsteller nicht dargetan, dass der angefochtene Bescheid bereits wegen Fehlens der Voraussetzungen des § 11 Abs. 8 FeV rechtswidrig ist.

Soweit der Antragsteller unter Ziffer 3. seiner Beschwerdebegründung des Weiteren rügt, dass das Verwaltungsgericht (zu Unrecht) bei der Anwendung von § 13 Nr. 2 Buchstabe c FeV nicht nach der Fahrzeugart differenziert, sondern fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge und fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge gleichbehandelt habe, spricht er allerdings eine fallbezogen erhebliche verfassungsrechtliche Problematik an.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 4.12.2020 [– 3 C 5.20 –, juris] deutlich in Frage gestellt, ob die Untersagung des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge nach §§ 3, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c, 11 Abs. 8 FeV in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe y StVG eine hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage findet, und insoweit – obgleich es für den zugrunde liegenden Rechtsstreit nicht entscheidungserheblich war – die Problematik eingehend darstellend ausgeführt:

> *„aa) Die Beklagte hat die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV und die wegen der Nichtvorlage anschließend erfolgte Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge auf § 3 Abs. 1 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV gestützt.*
>
> *§ 3 FeV bedarf für den Eingriff in die Rechte des Betroffenen, der mit jeder der beiden Maßnahmen verbunden ist (vgl. zum Eingriff durch die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens in das durch Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG geschützte allgemeine Persönlichkeitsrecht: BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 - 1 BvR 689/92 - BVerfGE 89, 69 <84>), einer gesetzlichen Verordnungsermächtigung, die den Anforderungen von Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG genügt. Danach müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung im Gesetz bestimmt werden. Dem Gesetzgeber wird damit aufgegeben, die Tendenz und das Programm der Rechtsverordnung so weit zu umreißen, dass deren Zweck und mög-*

licher Inhalt feststehen. Dabei genügt, dass sie sich mithilfe allgemeiner Auslegungsgrundsätze erschließen lassen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 7. November 1991 - 1 BvR 1469/86 - BVerfGE 85, 97 <104 f.>).

bb) Dass § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG diesen Anforderungen genügt, ist keineswegs eindeutig (zweifelnd auch Rebler/Müller, DAR 2014, 690 <695>; die Verfassungskonformität der Regelung dagegen bejahend: OVG Lüneburg, Beschluss vom 1. April 2008 - 12 ME 35/08 - NJW 2008, 2059 und OVG Münster, Beschluss vom 23. April 2015 - 16 E 208/15 - juris Rn. 4 ff.; offengelassen von Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 3 FeV Rn. 10).

In § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG ermächtigt der Gesetzgeber das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen über Maßnahmen, um die sichere Teilnahme sonstiger Personen am Straßenverkehr zu gewährleisten, sowie die Maßnahmen, wenn sie bedingt geeignet oder ungeeignet oder nicht befähigt zur Teilnahme am Straßenverkehr sind. Klar ist zwar, dass ‚sonstige Personen' im Sinne dieser Regelung auch solche sind, die fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge im Straßenverkehr führen. Dagegen lässt sich näherer Aufschluss darüber, welche Maßnahmen aus Sicht des Gesetzgebers der Verordnungsgeber danach unter welchen Voraussetzungen vorsehen darf, weder dem Wortlaut dieser Regelung noch der Gesetzesbegründung entnehmen. Indes sind für die Prüfung, ob eine Verordnungsermächtigung dem Bestimmtheitsgebot des Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG genügt (‚im Gesetz'), nicht nur die Ermächtigungsnorm selbst und deren Begründung, sondern auch die weiteren Vorschriften des Gesetzeswerkes in den Blick zu nehmen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 7. November 1991 - 1 BvR 1469/86 - BVerfGE 85, 97 <105>). Dementsprechend kann daraus, dass gemäß § 28 Abs. 3 Nr. 4 StVG im Fahreignungsregister auch Daten über unanfechtbare oder sofort vollziehbare Verbote oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen, gespeichert werden, auch mit Blick auf Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG entnommen werden, dass diese Maßnahmen aus Sicht des Gesetzgebers zu denen gehören, deren Ausgestaltung er dem Verordnungsgeber über § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG eröffnen will. Denselben Schluss rechtfertigen § 29 Abs. 5 Satz 2 StVG, der den Beginn der Tilgungsfrist bei von der nach Landesrecht zuständigen Behörde verhängten Verboten oder Beschränkungen regelt, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen, sowie § 50 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. b StVG, wonach im örtlichen Fahrerlaubnisregister Daten über Verbote und Beschränkungen, ein Fahrzeug zu führen, gespeichert werden dürfen; auch hier wird vom Gesetzgeber die Möglichkeit solcher Maßnahmen vorausgesetzt.

An vergleichbaren Anknüpfungspunkten im Straßenverkehrsgesetz fehlt es indes, was mögliche Gründe für Zweifel an der Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und die Maßnahmen angeht, die von der Fahrerlaubnisbehörde zur Aufklärung von Eignungszweifeln zu treffen sind oder im Ermessenswege getroffen werden können. Die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG ist deutlich allgemeiner und zudem knapper gehalten als das in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c, q und r StVG in Bezug auf das Führen von Kraftfahrzeugen der Fall ist. In diesen Bestimmungen hat der Gesetzgeber den Verordnungsgeber zur Regelung der Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Beurteilung der Eignung durch Gutachten sowie die Feststellung und Überprüfung der Eignung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 4, 7 und 8 StVG (Buchst. c) sowie zur Regelung der Maßnahmen bei bedingt geeigneten oder ungeeigneten oder bei nicht befähigten Fahrerlaubnisinhabern nach § 3 Abs. 1 StVG ermächtigt (Buchst. q). Darüber hinaus erteilt der Gesetzgeber dem Verordnungsgeber in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r StVG die Befugnis, im Verordnungswege Regelungen zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht zu treffen. Hinzu kommt, dass der Verordnungsgeber in Bezug auf das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge anders als das aufgrund von § 2 StVG hinsichtlich des Führens von Kraftfahrzeugen der Fall ist, nicht an eine gesetzliche Regelung und Eingriffsgrundlage anknüpfen kann, die - wenn auch nur in recht allgemeiner Form - selbst Vorgaben für die Eignung und Befähigung zum Führen solcher Fahrzeuge (vgl. § 2 Abs. 4 und 5 StVG) und zur Anordnung der Beibringung von Gutachten bei Zweifeln an der Eignung oder Befähigung zum Führen (vgl. § 2 Abs. 8 StVG) enthält. Ebenso fehlt es für die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge an vergleichbaren Regelungen wie denen des § 3 StVG zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei fehlender Eignung oder Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Das Straßenverkehrsgesetz regelt schließlich nicht - auch nicht im Wege einer Verordnungsermächtigung (vgl. § 3 Abs. 7 StVG) - für welche Dauer das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge verboten werden darf und/oder unter welchen Voraussetzungen ein solches Verbot wieder aufzuheben ist." [BVerwG, Urteil vom 4.12.2020 – 3 C 5.20 –, juris, Rdnrn. 32 ff.]

Der Senat verkennt nicht, dass der Antragsteller das Fehlen einer den Anforderungen von Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG genügenden Verordnungsermächtigung nicht gerügt hat und der Senat demgemäß nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO gehindert ist, diesen Aspekt bei der Entscheidung über die vom Antragsteller eingelegte Beschwerde zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit den vorstehend zitierten verfassungsrechtlichen Erwägungen hat sich das Bundesverwaltungsgericht indes im Weiteren mit der einer Anwendung der §§ 11 ff. FeV auf fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge immanenten verfassungsrechtlichen Problematik einer fehlenden Differenzierung zwischen fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen und Kraftfahrzeugen befasst und damit eben die Thematik aufgegriffen, die der Antragsteller unter Ziffer 3. seiner Beschwerdebegründung als Beschwerdegrund vorgebracht hat. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu weiter ausgeführt:

> *„cc) Näherer Überprüfung bedürfte aus Sicht des erkennenden Senats zudem, inwieweit es mit Blick auf das gegenüber Kraftfahrzeugen in der Regel geringere Gefährdungspotenzial des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge mit den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vereinbar ist, wenn § 3 Abs. 2 FeV für die Klärung von Eignungszweifeln ohne weitere Differenzierung umfassend auf die strengen Anforderungen der §§ 11 ff. FeV verweist, die auf die Prüfung der Eignung und Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgerichtet sind. Aufgeworfen ist damit zugleich die Frage, inwieweit bestehenden Unterschieden im Rahmen der vorgegebenen entsprechenden Anwendung der §§ 11 ff. FeV Rechnung getragen werden kann und, ob und inwieweit die §§ 11 ff. FeV auch im Verfahren zur Aufhebung eines Verbots, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, anzuwenden sind.*
>
> *dd) Eine Gesamtschau ergibt: Das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnis-Verordnung regeln das Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, nur punktuell. Die vorhandenen Regelungen werfen eine Reihe von Auslegungsfragen auf, auch solche des Verfassungsrechts. Aus Sicht des Senats sind in erster Linie der Gesetz- und der Verordnungsgeber berufen, für Klarheit zu sorgen. Die Teilnahme am Straßenverkehr mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen, insbesondere mit dem Fahrrad, kann für die private Lebensgestaltung des Einzelnen von erheblicher Bedeutung sein."* [BVerwG, Urteil vom 4.12.2020 – 3 C 5.20 –, juris, Rdnrn. 38 f.]

Die vom Bundesverwaltungsgericht aufgezeigten (verfassungs-)rechtlichen Fragen sind für die Klärung der Rechtmäßigkeit des streitgegenständlichen Bescheids von entscheidungserheblicher Bedeutung, denn die unter Ziffer 1. des Bescheids vom 2.12.2020 verfügte Untersagung entspricht den Regelungen in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe y StVG, § 3 Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c FeV sowie § 3 Abs. 1 in Verbindung mit § 11 Abs. 8 FeV – auf die insoweit zutreffenden Ausführungen im erstinstanzlichen Beschluss kann Bezug genommen werden –, und bedürfen einer Klärung im Hauptsacheverfahren, dessen Ausgang mithin aus jetziger Sicht offen erscheint.

Hiervon ausgehend bedarf es einer Interessenabwägung, in die fallbezogen einerseits das Interesse der Allgemeinheit, bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Antragsteller durch ein Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge in alkoholisiertem Zustand auszuschließen, sowie andererseits das Interesse des Antragstellers, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge vorläufig im öffentlichen Verkehrsraum weiter führen zu dürfen, einzustellen sind.

Gegen den Antragsteller spricht dabei mit Gewicht, dass er seit dem Jahre 2014 mehrfach im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit mit Fahrzeugen am Straßenverkehr teilgenommen hat und – hierauf lässt der Umstand schließen, dass der Antragsteller selbst angesichts des Verlusts seiner Fahrerlaubnis bislang nicht bereit war, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen – an seinen Trinkgewohnheiten ohne Einsicht in das Erfordernis, Alkoholkonsum und Führen von Fahrzeugen zu trennen, festzuhalten scheint. Wie der dem rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts C-Stadt vom 27.4.2020 zugrundeliegende Vorfall vom 12.7.2019 belegt, erstreckt sich die vom Antragsteller ausgehende Gefahr einer Teilnahme am Straßenverkehr im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit nach dem Verlust seiner Fahrerlaubnis auch auf fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge.

Für eine vorläufige Rechtsschutzgewährung spricht demgegenüber, dass Gegenstand des vorliegenden Verfahrens allein die Möglichkeit des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ist und – wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 4.12.2020 klargestellt hat – solche Fahrzeuge in der Regel ein geringeres Gefährdungspotenzial aufweisen als Kraftfahrzeuge [BVerwG, Urteil vom 4.12.2020 – 3 C 5.20 –, juris, Rdnr. 38] und das Verbot, Fahrzeuge zu führen, deren Benutzung im öffentlichen Straßenraum jedermann ohne Weiteres erlaubt ist, einen erheblichen Eingriff in die durch Art. 2 Abs. 1 GG geschützte allgemeine Handlungsfreiheit bedeutet. Zu beachten ist dabei allerdings auch, dass der Antragsteller sich gerade mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug, einem Mofa, einer Straftat nach § 315c StGB schuldig gemacht hat, indem er im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit zu Fall gekommen ist und hierdurch Leib und Leben seiner Mitfahrerin gefährdet hat.

Dies alles in den Blick nehmend ist es aus Sicht des Senats sachgerecht, dem Antragsteller bis zur Entscheidung im Hauptsacheverfahren das Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu ermöglichen, diese vorläufige Regelung aber – gerade mit Rücksicht auf den vorstehend angesprochenen Vorfall vom 12.7.2019 – auf fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge ohne Hilfsantrieb (insbesondere ausschließlich mit Muskelkraft zu bewegende Fahrräder – keine Mofas, keine E-Bikes oder Pedelecs) zu beschränken, verbunden mit der Auflage (§ 80 Abs. 5 Satz 4 VwGO), dass dem Antragsteller die Mitnahme anderer Personen nicht erlaubt ist. Einer Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs bzw. der Allgemeinheit wird hierdurch weitgehend vorgebeugt. Andererseits wird dem Bedürfnis des Antragstellers an zügiger Fortbewegung ohne das Angewiesensein auf öffentliche Verkehrsmittel Rechnung getragen.

Der Beschwerde ist nach alledem im Umfang des Entscheidungstenors stattzugeben, im Übrigen ist sie zurückzuweisen. […]

49. Nicht jede Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht und Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bietet, stellt zugleich eine erhebliche Straftat im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV dar. Einen Anhalt für aggressive Neigungen oder eine generell geringe Hemmschwelle gegenüber der körperlichen Integrität anderer bieten die Massivität der Gewaltanwendung oder die Gefahrgeneigtheit oder Verletzungseignung der Handlung.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 9. März 2021 – 11 CS 20.2793 –

Zum Sachverhalt:

I. Die Antragstellerin wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung ihrer Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, C1 (171), C1E, CE (79), L (174), M und S.

Im November 2019 wurde der Antragsgegnerin bekannt, dass das Amtsgericht München die Antragstellerin mit rechtskräftigem Urteil vom 9. Juli 2019 wegen vorsätzlicher Körperverletzung zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt hatte. Dem lag folgender Sachverhalt zugrunde: Während die Antragstellerin ihren Pkw am 21. September 2018 auf einem Kundenparkplatz rückwärts in eine Längsparklücke einparkte, wartete die Fahrerin eines anderen Pkw diesen Parkvorgang ab, bevor sie einige Stellplätze weiter selbst einparkte. Die Antragstellerin näherte sich sodann dem geöffneten Fenster auf der Fahrerseite dieses Pkw, griff nach einem Wortwechsel durch das geöffnete Fenster nach den Haaren der Fahrerin und zog fest an diesen, wodurch die Fahrerin nicht unerhebliche Schmerzen erlitt.

Mit Schreiben vom 18. März 2020 forderte die Antragsgegnerin die Antragstellerin gemäß § 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 Alt. 1 FeV auf, innerhalb von drei Monaten ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung der Frage vorzulegen, ob sie trotz der aktenkundigen Straftat (hohes Aggressionspotenzial im Straßenverkehr) die Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe 1 und 2 erfülle und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche/strafrechtliche Bestimmungen verstoßen werde, die die Kraftfahreignung ausschließen würden. Dem kam die Antragstellerin nicht nach.

Daraufhin entzog ihr die Antragsgegnerin gestützt auf § 11 Abs. 8 FeV mit Bescheid vom 30. Juli 2020 die Fahrerlaubnis aller Klassen und forderte sie unter Androhung eines Zwangsgelds auf, ihren Führerschein unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche ab Zustellung des Bescheids, abzugeben. Am 8. August 2020 ließ die Antragstellerin ihren Führerschein bei der Polizei abgeben.

Am 14. August 2020 ließ sie durch ihre Bevollmächtigte Widerspruch einlegen und am 17. August 2020 beim Verwaltungsgericht München Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes beantragen.

Mit Beschluss vom 17. November 2020 lehnte das Verwaltungsgericht den Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO als unbegründet ab. […]

Mit ihrer Beschwerde, der die Antragsgegnerin entgegentritt, macht die Antragstellerin geltend, es gebe keinen einzigen vergleichbaren Fall, in dem eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet worden sei. Es fehle an einer erheblichen Straftat im Sinne von § 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 Alt. 1 FeV. […]

Aus den Gründen:

II. Die Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die form- und fristgerecht vorgetragenen Gründe beschränkt ist, ist zulässig und begründet.

Der Widerspruch gegen den Entziehungsbescheid vom 30. Juli 2020 hat voraussichtlich Erfolg, was die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO gebietet.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (StVG, BGBl I S. 310), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Dezember 2020 (BGBl I S. 2667), und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 13. Dezember 2010 (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV, BGBl I S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. März 2019 (BGBl I S. 218), zum Teil in Kraft getreten zum 1. Januar 2021, hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung (§ 3 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 8 StVG, § 46 Abs. 3 FeV). Nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV kann die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) zur Klärung von Eignungszweifeln für die Zwecke nach § 11 Abs. 1 und 2 FeV angeordnet werden bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Fahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde. Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er das geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung geschlossen werden. Der Schluss auf die Nichteignung ist allerdings nur zulässig, wenn die Anordnung der Begutachtung formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 17.11.2016 – 3 C 20.15 – BVerwGE 156, 293 = juris Rn. 19). Dies ist hier nicht der Fall, weil die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV nicht erfüllt sind. Darauf, ob die Antragsgegnerin ihr Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat, kommt es demgemäß nicht mehr an.

Allerdings sind das Verwaltungsgericht und die Antragsgegnerin zutreffend davon ausgegangen, dass sich der Begriff „erheblich“ auf die Kraftfahreignung bezieht und nicht ohne weiteres mit „schwerwiegend“ gleichzusetzen ist (BT-Drs. 302/08, S. 61; Dauer in

Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 11 FeV Rn. 30 m.w.N.); des Weiteren, dass Straftaten nach den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (Vkbl S. 110) in der Fassung vom 28. Oktober 2019 (Vkbl S. 775) insbesondere dann auf ein hohes Aggressionspotenzial schließen lassen, wenn sie eine Bereitschaft zu ausgeprägt impulsivem Verhalten erkennen lassen und dabei Verhaltensmuster deutlich werden, die sich so negativ auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken können, dass die Verkehrssicherheit gefährdet ist (BayVGH, B. v. 30.11.2020 – 11 CS 20.1781 – juris Rn. 16). Denn wer aufgrund des rücksichtslosen Durchsetzens eigener Interessen, aufgrund seines großen Aggressionspotenzials oder seiner nicht beherrschten Affekte und unkontrollierten Impulse in schwerwiegender Weise die Rechte anderer verletzt, lässt nicht erwarten, dass er im motorisierten Straßenverkehr die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer – zumindest in den sehr häufigen Konfliktsituationen – respektieren wird (Nr. 3.16 der Begutachtungsleitlinien; BayVGH, B. v. 30.11.2020 a.a.O.; vgl. auch VGH BW, U. v. 27.7.2016 – 10 S 77/15 – VRS 130, 256 = juris Rn. 30; HessVGH, B. v. 13.2.2013 – 2 B 189/13 – NJW 2013, 3192 = juris Rn. 6; BayVGH, B. v. 5.7.2012 – 11 C 12.874 – juris Rn. 24; Dauer, a.a.O. § 11 FeV Rn. 35; Koehl, SVR 2013, 8). In Betracht kommen insoweit typischerweise solche Straftaten, die sich durch Aggression gegen Personen oder Sachen ausdrücken, wie etwa Körperverletzung, Raub, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte, Beleidigung, Nötigung und Sachbeschädigung (BayVGH, B.v. 30.11.2020 a.a.O.; HessVGH, a.a.O.; NdsOVG, U. v. 8.7.2014 – 12 LC 224/13 – NJW 2014, 3176 = juris Rn. 58; Tepe, NZV 2010, 64/66). Die Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial müssen hinreichend konkret sein und den entsprechenden Eignungsmangel des Fahrerlaubnisinhabers als naheliegend erscheinen lassen. Das eignungsausschließende Aggressionspotenzial muss aber nicht bereits als vorhanden festgestellt worden sein. Ob ein solcher Eignungsmangel vorliegt, soll vielmehr erst durch die medizinisch-psychologische Begutachtung geklärt werden (BayVGH, B. v. 30.11.2020 a.a.O.; VGH BW, a.a.O; HessVGH, a.a.O.).

Andererseits ist der Systematik des § 11 Abs. 3 Satz 1 FeV zu entnehmen, dass nicht jede Straftat, die im Zusammenhang mit der Fahreignung steht und Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bietet, zugleich eine erhebliche Straftat darstellt. Denn es ist nicht davon auszugehen, dass § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV nach dem Willen des Verordnungsgebers keinen eigenständigen Anwendungsbereich haben und damit überflüssig sein sollte. Die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 1. Alt. und Nr. 7 FeV unterscheiden sich nur durch die notwendige Anzahl der Straftaten (eine bzw. mehr als eine) und den unbestimmten Rechtsbegriff der „erheblichen Straftat“. Dem liegt offensichtlich der Gedanke zugrunde, dass nicht jede Straftat im Zusammenhang mit der Fahreignung, selbst wenn sich in ihr ein hohes Aggressionspotenzial zeigt, schon die Annahme rechtfertigt, der betreffende Täter werde auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr aggressiv agieren oder sich sonst verkehrsgefährdend verhalten (vgl. z.B. OVG NW, B. v. 10.9.2014 – 16 B 912/14 – juris Rn. 9 ff.). Der Zusammenhang zwischen aggressivem Verhalten außerhalb und innerhalb des Straßenverkehrs ist zwar empirisch nachgewiesen und kann auf einer grundsätzlichen Verhaltensdisposition beruhen (VGH BW, U. v. 27.7.2016 a.a.O. Rn. 30 m.w.N.; Hofmann/Petermann/Witthöft, SVR 2013, 12). Hieraus ergibt sich jedoch zugleich, dass dies nicht zwangsläufig so ist und es sich hierbei nicht um einen allgemeinen Erfahrungssatz handelt (vgl. zum allgemeinen Erfahrungssatz Kraft in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 137 Rn. 76; Eichberger/Buchheister in Schoch/Schneider, VwGO, Stand Juli 2020, § 137 Rn. 176; Dronkovic in Buschbell/Höke, MAH Straßenverkehrsrecht, 5. Auf. 2020, § 4 Rn. 62: eine allgemeine Erfahrungstatsache, dass negatives soziales Verhalten, das sich in einer Neigung zu Brutalität manifestiert, unteilbar ist und deshalb auch jederzeit im Straßenverkehr auftreten kann, gibt es nicht), sondern dass es insofern eines Anhalts von hinlänglicher Tragfähigkeit bedarf. Nur bei besonders aggressiven Straftätern kann ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass sie auch bei konflikthaften Verkehrssituationen, etwa bei Fahrfehlern anderer, emotional impulsiv handeln und dadurch das Risiko einer gefährlichen Verkehrssituation erhöhen sowie eigene Bedürfnisse aggressiv durchsetzen (vgl. Wagner/Strohbeck-Kühne/Koehl in Schubert/Huetten/Reimann/Graw, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Komm., 3. Aufl. 2018, S. 349). Im Einzelfall kann es sich bei aggressivem Verhalten auch um ein isoliertes Fehlverhalten oder ein Augenblicksversagen handeln, das noch keine tragfähigen Rückschlüsse darauf zulässt, dass der Betroffene allgemein bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen Interessen unterzuordnen. Dies ist anhand der konkreten Umstände, die sich aus der Tat unter Berücksichtigung der Täterpersönlichkeit ergeben, festzustellen (vgl. Wagner/Strohbeck-Kühner/Koehl, a.a.O. S. 349; BayVGH, B. v. 5.7.2012 – 11 C 12.874 – SVR 2012, 474 = juris Rn. 27; Wagner/Müller/Koehl/Rebler, Fahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten, Januar 2020, S. 93; vgl. auch BVerwG, U. v. 20.2.1987 – 7 C 87.84 – BVerwGE 77, 40 = juris Rn. 12 zu den insbesondere bei der Beurteilung der charakterlichen Eignung zu berücksichtigenden Umständen). Dabei kann auch nicht außer Betracht bleiben, wie es zu der Tat gekommen ist, weil sich hieraus durchaus Rückschlüsse auf eine Wiederholungsgefahr ergeben können.

Die hier vorliegenden Anhaltspunkte tragen nach Überzeugung des Senats die Annahme einer aggressiven Veranlagung der Antragstellerin bzw. einer generell geringen Hemmschwelle gegenüber der körperlichen Integrität anderer Menschen und damit die negative Prognose einer Wiederholungsgefahr nicht. Es handelt sich um einen Grenzfall, der einer sorgfältigen Betrachtung aller übrigen Umstände bedarf. Die Antragsgegnerin und das Verwaltungsgericht gehen zwar wie schon das Strafgericht zu Recht davon aus, dass der Übergang von einem verbalen Angriff zur

Handgreiflichkeit, das Hineinlangen in ein fremdes Fahrzeug und das mehrmalige Hin- und Herziehen des Kopfes einer fremden Autofahrerin entgegen der Ansicht der Antragstellerin von erheblicher Aggressivität und mangelnder Impulskontrolle gekennzeichnet war und damit durchaus einen Zusammenhang mit der Kraftfahreignung haben kann. Auf die strafrechtliche Ahndung mit lediglich 20 Tagessätzen kommt es diesbezüglich nicht entscheidend an, auch wenn die strafgerichtliche Bewertung nicht völlig auszublenden ist. Einen Anhalt für aggressive Neigungen oder eine generell geringe Hemmschwelle gegenüber der körperlichen Integrität anderer bieten indes die Massivität der Gewaltanwendung oder die Gefahrgeneigtheit oder Verletzungseignung der Handlung (vgl. die den Entscheidungen des BayVGH, B. v. 27.11.2014 – 11 CS 14.2228 – juris; B. v. 24.11.2014 – 11 CS 14.2194 – juris; BayVGH, B. v. 14.8.2012 – 11 C 12.1746 – juris zugrunde liegenden Fälle: Faustschläge ins Gesicht, Schläge an die Schläfe, zum Teil unvermittelt und ohne Vorwarnung). Die Handlungsweise der Antragstellerin war zwar dazu geeignet, der Geschädigten nicht unerhebliche Schmerzen zuzufügen, letztlich aber nicht spezifisch geeignet, erhebliche Verletzungen hervorzurufen, die vorliegend auch nicht eingetreten sind. Ferner war nach den strafgerichtlichen Feststellungen nicht ausgeschlossen, dass besondere Umstände zu dem Kontrollverlust geführt haben, deren Wiederholung bei der Teilnahme am Straßenverkehr eher unwahrscheinlich ist. Die Auseinandersetzung drehte sich nicht um einen Parkplatz, sondern hatte mutmaßlich außerverkehrliche Gründe. Unklar und wohl nicht mehr aufklärbar ist, welche gegenseitigen verbalen Provokationen der Geschädigten und der Antragstellerin dem körperlichen Übergriff vorausgegangen sind. Insgesamt betrachtet hat die Tat noch keine hinreichende Aussagekraft hinsichtlich einer aggressiven Disposition, die sich – soweit ersichtlich – ansonsten noch nie manifestiert hat. Außer diesem einen Vorfall gibt es nicht den geringsten Anhalt für eine aggressive Neigung der mehr als 50-jährigen Antragstellerin, obwohl sie seit Jahrzehnten am Straßenverkehr teilnimmt. Sie ist vor oder nach dem streitgegenständlichen Vorfall weder strafrechtlich noch außerstrafrechtlich oder im Straßenverkehr schon einmal aggressiv oder unbeherrscht in Erscheinung getreten. Von einem durch (mehrere) Tathandlungen belegten Verhaltensmuster kann daher nicht gesprochen werden. Im Ergebnis spricht daher mehr für ein einmaliges Fehlverhalten der Antragstellerin und die Annahme, dass sie sich die strafrechtliche Ahndung zur Warnung gereichen lassen wird. […]

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

E-Mail: 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

E-Mail: 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 als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

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
e-mail: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler† / Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
e-mail: 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 keywords 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal Blutalkohol can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

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.
Bestellungen nur über den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
Telefon (040) 44 07 16, Fax (040) 410 76 16, E-Mail: Abo-BA@bads.de
Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Herausgebers.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Subscriptions only from publishers
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (BADS), Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
telephone (+ 49 40) 44 07 16, fax (+ 49 40) 410 76 16 , e-mail: Abo-BA@bads.de
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.

Druck: MOD Offsetdruck GmbH, Gewerbestraße 3, 23942 Dassow

Vol. 58 No. 5 · September 2021 · Jahrgang 2021

Blutalkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., BADS
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung 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. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)
Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat
Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)
Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
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 (München)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)
Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)
Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnes (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)
Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

T. Wagner, M.-C. Perlich, D. M. DeVol, L. M. Uhlmann, A. Bartels
Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung 301

Aus der Praxis
Bedeutung der Strafakten für die Beurteilung der Fahreignung (Hoffmann) 317

Zur Information
European Parliament transport committee backs 2030 road safety programme 322
Österreich: Hoher Aufklärungsbedarf unter E-Scooter-Fahrern 323
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):
Begutachtung der Fahreignung 2020 324
Bericht: Analyse der Merkmale und des Unfallgeschehens von Pedelecfahrern 327

Rechtsprechung
50. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 6. Juli 2021
– Konkrete Gefährdung i.S.d. § 315c Abs. 1 StGB – 328
51. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 17. Februar 2021
– Verbotenes Kraftfahrzeugrennen i.S.d. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB – 329
52. Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluss vom 1. Juli 2021
– Trunkenheitsfahrt und Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte als eine Tat im prozessualen Sinne – 333
53. Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 29. Juni 2021
– Kein Wegfall des Regelfahrverbotes gemäß §§ 25 I S. 2, 24a StVG wegen Art des geführten Kraftfahrzeuges (hier: E-Scooter) – 338
54. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 28. April 2021
– Verbotenes Kraftfahrzeugrennen i.S.d. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB – 340
55. Landgericht Flensburg, Beschluss vom 27. Mai 2021
– Agent provocateur eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens – 340
56. Landgericht Bielefeld, Beschluss vom 18. Mai 2021
– Entschädigungsanspruch gemäß § 2 StrEG wegen Beschlagnahme des Führerscheins und Sicherstellung des Kraftrades – 343
57. Landgericht Oldenburg, Beschluss vom 22. April 2021
– Fahrunsicherheit aufgrund geistiger oder körperlicher Mängel i.S.d. § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB – 344
58. Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein, Beschluss vom 4. August 2021
– Anforderungen an Fragestellung in MPU-Beibringungsanordnung – 345
59. Oberverwaltungsgericht Niedersachsen, Beschluss vom 20. Juli 2021
– MPU-Anordnung gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 1. Alt. FeV – 347
60. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 8. Juli 2021
– Fahrerlaubnisentzug bei wiederholtem Verstoß gegen das Trennungsgebot bei gelegentlichem Cannabiskonsum – 351

61. Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 25. Juni 2021
– MPU-Anordnung nach § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV wegen Fahrradfahrt mit BAK von 1,78 ‰ trotz Einstellung des strafgerichtlichen Verfahrens – 354
62. Oberverwaltungsgericht Bremen, Beschluss vom 8. April 2021
– Fahreignung im Falle einer Epilepsie – 356
63. Oberverwaltungsgericht Sachsen, Beschluss vom 8. Februar 2021
– Fahreignungsüberprüfung zur Abklärung einer Alkoholabhängigkeit – 358

Anhang
Supplement – 17. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie. e.V. (DGVP)
Inhaltsverzeichnis 1
Editorial (Wagner/Fastenmeier/Graw) 5
Abstracts 7

DEKRA e.V. Dresden, Fachbereich amtl. anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung[1])
TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG, Institut für Verkehrssicherheit[2])
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie[3])

Thomas Wagner[1, 3]), Marie-Christin Perlich[2]), Don Milton DeVol[2, 3]),
Lena Marie Uhlmann[1]), Axel Bartels[1])

Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung

Ein evidenzbasierter Beitrag zur MPU-Indikation ab 3,0 ng/ml THC im Blut

Cannabis in road traffic and fitness to drive

An evidence-based contribution towards an indication for medical-psychological assessment from 3.0 ng/ml THC in the blood onwards

1. Einleitung

Konsumenten von Cannabisprodukten, die nach Aufnahme des Rauschmittels ein Kraftfahrzeug führen, gefährden die Verkehrssicherheit und begründen damit Zweifel an ihrer Fahreignung. In der 1999 eingeführten Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) nimmt Cannabis im Unterschied zu sogenannten „harten Drogen" fahreignungsrechtlich eine Sonderstellung ein. Wenn der Betroffene nur gelegentlich Cannabis konsumiert, kann die Fahreignung gegeben sein, sofern zwischen Konsum und Fahren ausreichend zeitlich getrennt wird, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen (vgl. auch Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV; im Überblick siehe auch Koehl, 2017). Anders liegt der Fall bei einem Kraftfahrer, der „harte Drogen" (z. B. Amphetamin, Kokain) konsumiert, regelmäßig Cannabis einnimmt oder von einem Betäubungsmittel (BtM) abhängig ist: Dieser Kraftfahrer gilt als ungeeignet, sodass ihm die Fahrerlaubnis entzogen wird.

Ein THC-Wert von 1,0 ng/ml markiert aktuell den Grenzwert für eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG. Zudem entstehen in der Regel ab diesem Wert abklärungsbedürftige Eignungszweifel an der Kraftfahreignung (Koehl, 2020; BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 13.17), da eine dauerhafte Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann (Kannheiser, 2005; Landmann et al., 2019; Koehl, 2020). In Umsetzung der Verfahrensvorgaben durch das zuvor genannte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wird der Betroffene als Inhaber einer Fahrerlaubnis zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgefordert. Die Fragestellung der Untersuchung zielt dabei auf das Trennungsvermögen zwischen Konsum und der Kraftfahrzeugführung ab.

Die Angemessenheit dieses Grenzwertes von 1,0 ng/ml THC wird seit 2015 diskutiert und immer wieder eine Anhebung auf 3,0 ng/ml THC (entsprechend einer Empfehlung im Arbeitskreis V beim 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2018 in Goslar) ins Spiel gebracht.

Dreh- und Angelpunkt der neu entfachten Grenzwertedebatte um die Einschätzung der Gefährlichkeit von Cannabis im Straßenverkehr ist die valide und zuverlässige Identifikation solcher Kraftfahrer, von denen ein besonders hohes Gefährdungspotenzial für die Verkehrssicherheit ausgeht, denn Fahreignungsrecht ist vor allem Gefahrenabwehrrecht und soll die staatlichen Schutzpflichten stärken (Patermann, 2015; zur Begründung siehe auch die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Albrecht & Grächmann, 2019).

Ein methodischer Zugang für diese Risikoabschätzung besteht darin, den seit 2015 erwogenen Grenzwert von 3,0 ng/ml THC auf seine Indikatorfunktion für Gefährdungspotenzial näher zu untersuchen. Diesem Untersuchungsansatz widmet sich der vorliegende Beitrag, wobei auf eine retrospektive Analyse von Begutachtungsfällen in amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung der Trägerorganisationen DEKRA e.V. Dresden und TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG rekurriert wurde. Dabei werden zwei Gruppen von Kraftfahrern verglichen. Gruppe 1 setzt sich aus Kraftfahrern zusammen, die mit weniger als 3,0 ng/ml THC im Blut auffällig geworden sind, während die Fahrer in Gruppe 2 mindestens 3,0 ng/ml THC im Blut hatten. In der vorliegenden Untersuchung soll folgenden Fragen nachgegangen werden:

a. Unterscheiden sich Kraftfahrer beider Gruppen hinsichtlich ihrer Diagnose bei einer Fahreignungsbegutachtung?
b. Unterscheiden sich Kraftfahrer beider Gruppen hinsichtlich ihrer Prognose bei einer Fahreignungsbegutachtung?
c. Unterscheiden sich Kraftfahrer beider Gruppen hinsichtlich ihrer Drogenvorgeschichte und der typischen Konsummotive?

Als Gefährdungsindex soll die sachverständig festgestellte Fahreignungsbeurteilung (positiv vs. negativ) dienen, die die zeitliche und situationsunabhängige Disposition zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs bewertet. Der Eignungsbegriff ist dabei abzugrenzen von der Fahrsicherheit (früher auch als Fahrtüchtigkeit bezeichnet), verstanden als aktuell vorhandene Fahrkompetenz in einer momentanen Situation (vgl. dazu auch DGVP & DGVM, 2013).

2. Cannabiskonsum als Verkehrssicherheitsrisiko

Cannabis ist das in den EU-Staaten am weitesten verbreitete und am häufigsten konsumierte illegale Rauschmittel (Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht, EMCDDA, 2020). Entsprechend hoch sind die Konsumprävalenzen auch in Deutschland. Im Drogen- und Suchtbericht des Bundesministeriums für Gesundheit (2019) wird ausgeführt, dass 10,0 % aller Jugendlichen (12–17 Jahre), 42,5 % der jungen Erwachsenen (18–25 Jahre) und 28,2 % der Erwachsenen (18–64 Jahre) in ihrem Leben schon Cannabis konsumiert haben (vgl. hierzu auch Orth et al., 2021). Dabei geben 1,6 % der Jugendlichen und 6,9 % der jungen Erwachsenen an, regelmäßig Cannabis zu konsumieren. Damit ist Cannabiskonsum deutlich verbreiteter als der Konsum anderer illegaler Drogen, mit deutlichem Abstand vor der zweithäufigsten illegalen Droge Ecstasy (0,6 % Jemalskonsum bei Jugendlichen, 4,0 % bei jungen Erwachsenen und 3,9 % bei Erwachsenen). Die Fachgesellschaften DG-Sucht (2015) sowie die Deutsche Gesellschaft

für Psychiatrie und Psychotherapie, Psychosomatik und Nervenheilkunde (DGPPN, 2015) berichten von etwa 9,0 % aller Cannabiskonsumenten, die über die Lebenszeit eine Cannabisabhängigkeit entwickeln. Diese Rate beträgt 17,0 %, wenn der Cannabiskonsum in der Adoleszenz beginnt und sogar 25,0–50,0 %, wenn Cannabis täglich konsumiert wird. Zudem ist die Komorbidität zwischen Cannabisabhängigkeit und weiteren psychischen Störungen hoch.

Häufiger und intensiver Cannabiskonsum gibt daher Anlass zur Besorgnis, ob die betreffende Person grundsätzlich in der Lage ist, Cannabiskonsum und eine Teilnahme am Straßenverkehr wirksam zu trennen. Diese Bedenken sind nicht unbegründet, denn bis zu 50,0 % von anonym befragten Konsumenten gaben in einer Studie von Kubitzki (2001) an, innerhalb von 1–6 Stunden nach der letzten Cannabiseinnahme ein Kfz zu führen, also in einem Zustand noch anhaltender Beeinträchtigung ihrer Fahrkompetenz, bei gleichzeitig reduzierter Urteilsfähigkeit und Selbsteinschätzung (Landmann et al., 2019; Musshoff & Madea, 2006; zu weiteren Einschränkungen der Fahrsicherheit und dem Unfallrisiko nach Cannabiskonsum siehe im Überblick Friemel et al., 2019).

Aus den Konsumprävalenzen lässt sich ferner die Schlussfolgerung ableiten, dass es sich in der Regel nicht um den gelegentlichen Cannabis-Konsumenten handelt, der im Straßenverkehr auffällig wird, so dass Verkehrsauffällige vermutlich einer homogenen Subpopulation der „fahrenden Cannabiskonsumenten mit riskanten Verhaltensmerkmalen“ angehören. Entsprechend liegt dieser Arbeit die Nullhypothese zugrunde, wonach sich cannabisauffällige Kraftfahrer mit einer THC-Konzentration über 3,0 ng/ml nicht von der Gruppe derjenigen unterscheiden, die mit weniger als 3,0 ng/ml im Straßenverkehr registriert wurden.

3. Untersuchungsdesign

3.1 Material und Variablenplan

Das Untersuchungsdesign sah eine retrospektive Auswertung von Fahreignungsgutachten mehrerer Begutachtungsstellen für Fahreignung der amtlich anerkannten Trägerorganisationen TÜV Thüringen und DEKRA vor. Es erfolgte eine Sekundäranalyse von Gutachtendaten aus dem Projekt „EUPHORIA: Prävalenz von Neuen Psychoaktiven Substanzen (NPS) im Kontext von Fahreignungsbegutachtungen“[1]. Die Teilstichprobe aus dem „EUPHORIA“-Projekt setzt sich aus Fällen im Untersuchungszeitraum von Februar 2017 bis Dezember 2018 zusammen. Dabei wurden Daten von 16 Begutachtungsstellen für Fahreignung des Instituts für Verkehrssicherheit der TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG und 11 Begutachtungsstellen für Fahreignung des DEKRA e.V. Dresden berücksichtigt. Ausgewählt wurden Fälle aus mehreren Bundesländern (u. a. Hessen, Thüringen und Bayern) sowohl aus ländlichen Regionen (z. B. Vechta in Niedersachsen und Borna in Sachsen) als auch aus Ballungsgebieten wie Berlin oder Bonn/Leverkusen/Köln. Aus dieser „EUPHORIA“-Stichprobe wurden all jene Fälle für die vorliegende Studie herangezogen, bei denen bei der Auffälligkeit ein THC-Wert im Blut dokumentiert worden war. Einschränkend muss festgehalten werden, dass Fälle mit positiven Proben (d. h. toxikologischer Nachweis einer Substanz im Urin oder Haar bei der Fahreignungsbegutachtung)

1 Das Projekt „EUPHORIA“ (Projektleitung Prof. Dr. med. Matthias Graw, Institut für Rechtsmedizin der LMU München; weiterer Kooperationspartner ist Prof. Dr. rer. nat. Frank Musshoff, FTC München) wird von der ADAC Stiftung München finanziell gefördert, wofür sich die Autoren dieser Studie bedanken.

aus der „EUPHORIA"-Stichprobe ausgeschlossen wurden und folglich auch nicht für die Sekundäranalyse zur Verfügung standen. Zur präzisen und transparenten Erfassung der Variablen lagen ein Kodierungsschlüssel mit Handanweisung, der die Anwendung der Kodierungsregeln mit Beispielen erleichtern sollte, sowie eine vorstrukturierte Excel-Tabelle zum Eintragen der Werte vor. Dadurch wurde eine adäquate Datenerfassung sichergestellt, da genau festgelegt war, welche individuelle Ausprägung pro Variable in welche Kategorie einzuordnen war. Der Variablenplan sah zunächst das Untersuchungsergebnis (positiv vs. negativ, darunter auch Kurszuweisung gemäß § 70 FeV) vor. Zudem wurden die Schweregrade der zugrunde liegenden Drogenproblematik entsprechend der Beurteilungskriterien kodiert: Drogenabhängigkeit (D1), fortgeschrittene Drogenproblematik (D2), Drogengefährdung (D3) und mangelndes Trennungsvermögen bei gelegentlichem Cannabiskonsum (D4) zusammen mit Fällen der Hypothese 0 (nicht verwertbare Befunde, sodass keine Hypothesenzuweisung vorgenommen werden konnte). Zudem wurden Konsummotive mit den Kategorien „Leistungssteigerung", „experimenteller Konsum", „habitualisierter Konsum", „gruppenabhängiger Konsum", „Belastungsbewältigung" und „Stimmungsmodulation" erfasst. Neben Alter und Geschlecht wurden ausgewählte Deliktmerkmale (z. B. Unfallbeteiligung), Umfang der Delinquenz (nur im Bereich BtM vs. sonstige OWis/Straftaten) und der Drogenkonsumhistorie (Selbstberichte zu: Zeitraum des Drogenkonsums, Anzahl zusätzlich eingenommener Substanzen, Phasen des Drogenverzichts, Konsumsteigerung, Mischkonsum mit Alkohol) in die Sekundäranalyse einbezogen. Eine zentrale Rolle kommt zudem dem am Tattag im Blut gemessenen THC-Wert in ng/ml zu, der ebenfalls als Variable erfasst wurde.

Die Daten wurden jeweils von erfahrenen Gutachtern innerhalb der Trägerorganisationen in Excel-Tabellen kodiert und an den Fachbereich amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung des DEKRA e.V. Dresden übermittelt. Dort wurden beide Datensätze (TÜV Thüringen und DEKRA) verknüpft und die Rohdaten einem „Data-Cleaning" mit Fehlerbereinigung unterzogen.

3.2 Stichprobenbeschreibung

Aus dem EUPHORIA-Datensatz wurden alle ärztlichen Gutachten und medizinisch-psychologischen Gutachten ausgewählt, bei denen am Tattag ein THC-Wert im Blut gemessen werden konnte. Die vorliegende Studie umfasst daher *N*=159 Fälle (davon 24 ärztliche Gutachten [ÄGA] und 135 medizinisch-psychologische Gutachten). Da die Frage- bzw. diagnostische Zielstellung der jeweiligen Gutachtenform unterschiedlich ist (vgl. hierzu auch Beurteilungskriterien, DGVP & DGVM, 2013), ist folglich auch die Explorationstiefe verschieden, sodass nicht für alle Gutachten alle Variablen verfügbar sind.

Die Fälle wurden in drei Risikogruppen eingeordnet. Dabei wurde die Gruppe 1 (*N*=46; davon 35 MPU, 11 ÄGA) von Personen mit einem THC-Wert unter 3,0 ng/ml und Gruppe 2 (*N* =79; davon 69 MPU, 10 ÄGA) von Personen mit einem THC-Wert ab 3,0 ng/ml gebildet. Gruppe 3 (*N*=34; davon 31 MPU, 3 ÄGA) bestand aus Mischkonsumenten (THC-Wert plus mindestens eine weitere im Blut nachgewiesene psychoaktive Substanz, darunter auch Alkohol) und wurde zur Kontrastbildung im Sinne einer negativ akzentuierten „Kontrollgruppe" gegenüber den „reinen" THC-Risikogruppen generiert. In den Gruppen 1 und 2 wurde ausschließlich THC im Blut nachgewiesen.

Die zwischen der Auffälligkeit und der Blutentnahme verstrichene Zeit kann dabei zwar aufgrund z. T. unzureichender Dokumentation nicht sinnvoll benannt werden; es ist jedoch

nicht davon auszugehen, dass es in den o. g. Gruppen wesentliche Unterschiede hinsichtlich dieses Zeitfensters gibt.

Die Stichprobe umfasste zu 92,5 % (*N*=147) Begutachtete männlichen Geschlechts. Das durchschnittliche Alter (*N*=159) zum Untersuchungszeitpunkt lag bei rund 31 Jahren (Minimum 17 Jahre, Maximum 54 Jahre, Standardabweichung 8,3 Jahre). Die drei eingeteilten Risikogruppen unterschieden sich nicht hinsichtlich der Geschlechtsverteilung (χ^2=1.506, *df*=2, *p*=.535) und Alterszusammensetzung, *Welch F*(2, 94.971)=1.241, *p*=.294.

3.3 Statistische Analysen

Die finale Datendatei wurde mit der Standardsoftware SPSS Statistics von IBM Corp. (Version 22, 2013) ausgewertet. Zunächst werden die Prävalenzraten der Untersuchungsergebnisse in Abhängigkeit von der Höhe des THC-Wertes berichtet, danach folgen differenzierende Analysen zum vertieften Verständnis des Lagebildes. Daher werden im zweiten Schritt Prävalenzraten für die Konsummotive und die Hypothesen, jeweils in Abhängigkeit von der Gruppenzugehörigkeit, dargestellt. In einem dritten Schritt folgen inferenzstatistische Analysen, die auf Unterschiede zwischen den Risikogruppen 1 bis 3 abzielen. Neben deskriptiven Maßen zu Prävalenzraten (Häufigkeitsangaben absolut und relativ) werden Ergebnistabellen mit üblichen statistischen Prüfgrößen (F-Werte, Chi-Quadrat-Tests) berichtet.

4. Ergebnisse

Abbildung 1 zeigt die Prävalenzraten für ein negatives Untersuchungsergebnis in Abhängigkeit von der Höhe des THC-Wertes bei der Auffälligkeit. Aufgeführt werden ausschließlich die „reinen" THC-Gruppen 1 und 2, wobei die Negativquote insgesamt bei 43,2 % lag. In den Subgruppen bis einschließlich „*3,0 bis < 6,0 ng/ml THC*" rangieren die negativen Ergebnisquoten gleichbleibend bei rund 40,0 %. Ein sprunghafter Anstieg der negativen Resultate geht erst mit THC-Werten ab 6,0 ng/ml einher.

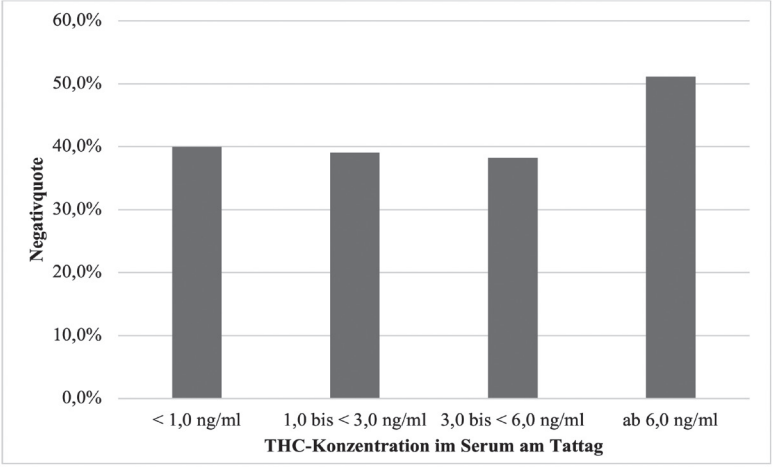

Abb. 1: Negativquoten in Abhängigkeit von der Höhe der THC-Konzentration; Anm.: N=125. Einbezogen wurden alle Fälle (MPU und ÄGA) aus Gruppe 1 und 2.

Betrachtet man nun die Verteilung der diagnostischen Hypothesen und damit die Schweregrade der Drogenproblematik, kann festgestellt werden, dass in beiden THC-Risikogruppen, also sowohl unter als auch über 3,0 ng/ml THC, die Hypothese D3 (Drogengefährdung) am häufigsten vergeben wurde, gefolgt von Hypothese D2 (fortgeschrittene Drogenproblematik). Mit weniger als 5 Fällen je Gruppe kommt der Hypothese 4 (mangelndes Trennungsvermögen Konsum und Fahren) nur ein randständiger Stellenwert zu. In Abbildung 2 ist die Verteilung der Hypothesen veranschaulicht – allerdings nur für die MPU-Fälle, da bei ärztlichen Gutachten i. d. R. keine diagnostische Hypothese bestimmt wird.

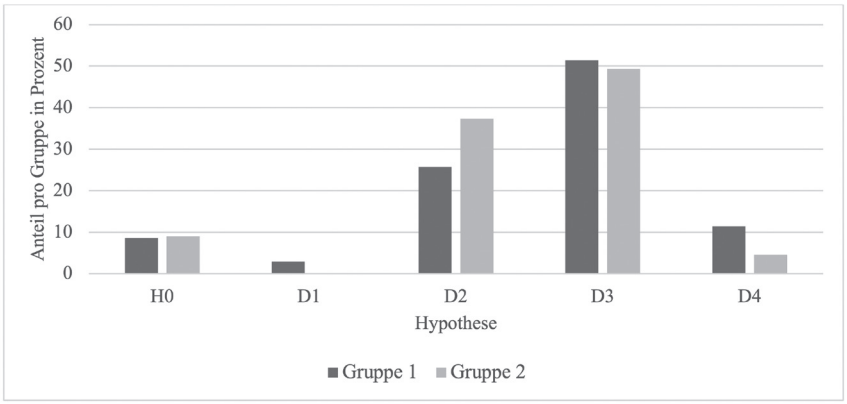

Abb. 2: Verteilung der Hypothesen in den THC-Gruppen; Anm.: N = 102.
Gruppe 1 = Fälle unter 3,0 ng/ml; Gruppe 2 = Fälle ab 3,0 ng/ml THC.

Betrachtet man die Konsummotivation, zeigt sich in beiden Risikogruppen, unter und über 3,0 ng/ml THC, eine gleichartige Dominanz selbst berichteter Konsummotive: gruppenabhängiger Konsum, Konsum zur Belastungsbewältigung und Konsum zur Stimmungsmodulation. Im Balkendiagramm (Abb. 3) ist der prozentuale Anteil derjenigen Begutachteten dargestellt, die im Rahmen der MPU das jeweilige Motiv genannt haben. Aufgrund unterschiedlicher Gruppengrößen und da Mehrfachnennungen zulässig waren, können keine Unterschiedstests, z. B. bei der Belastungsbewältigung, berechnet werden.

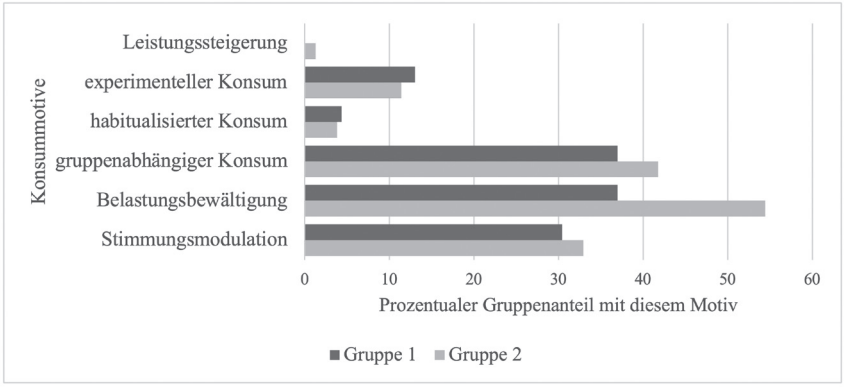

Abb. 3: Konsummotive; Anm.: Mehrfachnennungen möglich.
Gruppe 1 = Fälle unter 3,0 ng/ml (N = 46); Gruppe 2 = Fälle ab 3,0 ng/ml THC (N = 79).

Belastungsbewältigung ist bei der Risikogruppe mit mehr als 3,0 ng/ml THC mit rund 55,0 % jedoch das deutlich dominante Konsummotiv.

Im weiteren Verlauf der Datenanalyse war die Frage von Interesse, ob sich die Variablen Konsumdauer, Alter zum Untersuchungszeitpunkt und Anzahl zusätzlich konsumierter Drogen zwischen den Risikogruppen unterscheiden. Mittels varianzanalytischer Verfahren wurden Mittelwertunterschiede mit anschließenden Post-Hoc-Tests verknüpft, damit neben generellen Gruppenunterschieden auch spezifische Unterschiede zwischen den Subgruppen identifizierbar sind.

Die erste in Tabelle 1 berichtete Variable betrifft die geschätzte Konsumdauer in Monaten und umfasst die von den Begutachteten selbst berichtete Zeitspanne zwischen dem Erstkonsum einer Droge und dem Zeitpunkt letztmaligen Drogenkonsums. Der Levene-Test auf Varianzhomogenität zeigt an, dass sich die Varianzen nicht unterscheiden ($F(2, 151)=2.201$, $p=.114$), die Voraussetzungen für eine ANOVA sind daher erfüllt. Die Gruppen unterscheiden sich in der geschätzten Konsumdauer $F(2, 151)=3.359$; $p=.030$. Der Hochberg-Post-Hoc-Test (empfohlen bei stark abweichenden Stichprobengrößen) belegt, dass es Unterschiede zwischen Gruppe 1 und Gruppe 3 gibt ($p=.026$). Die Personen in Gruppe 3 (Mischkonsum) konsumierten Drogen über einen längeren Zeitraum als Personen der Gruppe 1 (nur THC-Konsum, < 3,0 ng/ml). Die Risikogruppen 1 und 2 unterscheiden sich hingegen nicht ($p=.643$).

Das Alter zum Untersuchungszeitpunkt liegt in allen 3 Gruppen auf vergleichbarem Niveau und schwankt um den Mittelwert von 31,42 Jahren. Der Levene-Test auf Varianzhomogenität zeigt an, dass sich die Varianzen unterscheiden ($F(2, 156)=8.312$, $p<.001$). Dies stellt eine Verletzung der Voraussetzungen für eine ANOVA dar. Daher wurde der Welch-Test als robustes Testverfahren zur Prüfung der Gleichheit der Mittelwerte herangezogen. Dieser ist nicht signifikant; *Welch* $F(2, 94.971)=1.241$, $p=.294$. Die drei Risikogruppen unterscheiden sich nicht hinsichtlich des Alters zum Untersuchungszeitpunkt.

In Tabelle 1 wird schließlich noch das Ergebnis für die Anzahl zusätzlich konsumierter Drogen ausgewiesen. Der Levene-Test auf Varianzhomogenität zeigt an, dass sich die Varianzen unterscheiden ($F(2, 156)=23.915$, $p<.001$). Dies stellt eine Verletzung der Voraussetzungen für eine ANOVA dar. Daher wurde der Welch-Test als robustes Testverfahren zur Prüfung der Gleichheit der Mittelwerte herangezogen. Dieser ist signifikant; *Welch* $F(2, 55.745)=25.834$, $p<.001$. Der Games-Howell-Post-Hoc-Test (empfohlen bei unterschiedlichen Varianzen) zeigt, dass es Unterschiede zwischen Gruppe 1 und Gruppe 3 ($p<.001$) sowie zwischen Gruppe 2 und Gruppe 3 gibt ($p<.001$). Die Personen in den beiden „reinen" THC-Gruppen (Gruppe 1 und Gruppe 2) gaben deutlich weniger weitere konsumierte Drogen an als die Personen in der Mischkonsum-Gruppe. Die beiden THC-Gruppen (Gruppe 1 und Gruppe 2) unterscheiden sich hingegen nicht untereinander ($p=.242$).

	N	Mittelwert	Levene-Test		ANOVA			
			F	p	Teststatistik	df1	df2	p
AV: Geschätzte Konsumdauer in Monaten								
Gruppe 1	45	90,67	2.201	.114	$F = 3.359$	2	151	**.030**
Gruppe 2	76	109,14						
Gruppe 3	33	147,12	Post-Hoc Tests (Hochberg)			Vergleich Gr. 1 - Gr. 2: $p = .643$		
Gesamt	154	111,88	Vergleich Gr. 1 - Gr. 3: $p =$ **.026**			Vergleich Gr. 2 - Gr. 3: $p = .146$		
AV: Alter zum Untersuchungszeitpunkt in Jahren								
Gruppe 1	46	30,59	8.312	**< .001**	*Welch`s F* = 1.241	2	94.97	.294
Gruppe 2	79	31,32						
Gruppe 3	34	32,79	keine Post-Hoc Tests, da ANOVA nicht signifikant					
Gesamt	159	31,42						
AV: Anzahl der zusätzlich zu THC konsumierten Drogen (Selbstbericht)[1]								
Gruppe 1	46	0,43	23.915	**< .001**	*Welch`s F* = 25.834	2	55.74	**< .001**
Gruppe 2	79	0,10						
Gruppe 3	34	1,82	Post-Hoc Tests (Games-Howell)			Vergleich Gr. 1 - Gr. 2: $p = .242$		
Gesamt	159	0,57	Vergleich Gr. 1 - Gr. 3: $p <$ **.001**			Vergleich Gr. 2 - Gr. 3: $p <$ **.001**		

Tab. 1: Mittelwertvergleiche zwischen den Risiko-Gruppen bezüglich der Variablen Konsumdauer und Anzahl konsumierter Drogen; Anm.: AV= Abhängige Variable. Unterschiedliche N aufgrund fehlender Werte. Signifikante Ergebnisse sind fett markiert; [1]=dargestellt sind die durchschnittliche Anzahl verschiedener Drogen.

In einem letzten Schritt wurden die Risikogruppen 1 und 2 noch hinsichtlich weiterer Merkmale verglichen. Dabei ergaben Chi-Quadrat-Tests keine signifikanten Unterschiede in den Häufigkeitsverteilungen für:

- Delinquenz (nur BtM vs. weitere OWis/Straftaten; $\chi^2 = 0.243$; p=.622),
- Unfallbeteiligung (ja vs. nein; χ^2=0.632; p=.427),
- Mischkonsum mit Alkohol (χ^2=0.299; p=.861),
- Phasen des zwischenzeitlichen Drogenverzichts (χ^2=0.164; p=.921),
- Konsumsteigerung während der Konsumperiode (χ^2=0.068; p=.996).

Abschließend lohnt ein deskriptiver Blick auf die wichtigsten Merkmale der Gruppe 1 (THC-Wert unter 3,0 ng/ml):

- Median der THC-Konzentration am Tattag: 1,60 ng/ml (*MW*=1,68; *SD*=0,62; Min=0,60; Max=2,90),
- 13,0 % gaben im Selbstbericht an, noch andere Drogen außer THC konsumiert zu haben (vorwiegend Amphetamin),

- geschätzte Konsumdauer: durchschnittlich 90,67 Monate, also mehr als 7 Jahre (*SD*=91,16 Monate; Max=352 Monate [über 29 Jahre]),
- 28,3 % gaben Mischkonsum mit Alkohol an,
- 54,3 % berichteten eine Konsumsteigerung,
- 45,7 % hatten Phasen eines zwischenzeitlichen Konsumverzichtes.

Mehrheitlich wurde die diagnostische Hypothese einer Drogengefährdung (D3) im Begutachtungsverfahren vergeben, was übersetzt bedeutet, dass die Konsumvorgeschichte durch einen häufigen oder gewohnheitsmäßigen Cannabiskonsum geprägt war und ggf. gelegentlich eine Droge mit höherer Suchtpotenz und Gefährlichkeit eingenommen wurde (DGVP & DGVM, 2013).

Im Vergleich dazu zeichneten sich Personen aus der Gruppe 2 (THC-Wert ab 3,0 ng/ml) durch folgende Merkmale aus:

- Median der THC-Konzentration am Tattag: 7,20 ng/ml (*MW*=11,37; *SD*=15,02; Min=3,00; Max=100,00),
- 6,3 % gaben im Selbstbericht an, noch andere Drogen außer THC konsumiert zu haben (vorwiegend Methamphetamin und Ecstasy),
- geschätzte Konsumdauer: durchschnittlich 109,14 Monate, also mehr als 9 Jahre (*SD*=102,10 Monate; Max=411 Monate [über 34 Jahre]),
- 25,3 % gaben Mischkonsum mit Alkohol an,
- 58,2 % berichteten eine Konsumsteigerung,
- 49,4 % hatten Phasen eines zwischenzeitlichen Konsumverzichtes.

Wie in Gruppe 1 wurde mehrheitlich die diagnostische Hypothese einer Drogengefährdung (D3) im Begutachtungsverfahren vergeben.

5. Diskussion

Im Unfallgeschehen auf deutschen Straßen spielt die Kategorie *Drogen-/Medikamenteneinfluss* eine zwar eher untergeordnete, jedoch ständig zunehmende Rolle. So hat sich die Zahl der Unfälle mit Personenschäden, die auf den Einfluss berauschender Mittel (außer Alkohol) zurückzuführen sind, seit 1975 mehr als versiebenfacht (1975: 323; 2019: 2.386; Statistisches Bundesamt, 2020). Die Zahl der dabei Getöteten hat sich im selben Zeitraum nahezu vervierfacht (1975: 14; 2019: 52). Der Ausgangspunkt dieser Studie war die kontroverse Diskussion über eine Änderung des Grenzwertes für fahrerlaubnisrechtlich relevante Maßnahmen nach dem Konsum von Cannabisprodukten und anschließendem Führen eines Kraftfahrzeuges. Dabei geht es explizit nicht um Fragen der Einschränkung der für die Teilnahme am Straßenverkehr notwendigen psychophysischen Leistungsfähigkeit im Sinne der relativen oder absoluten Fahruntüchtigkeit bzw. Fahrunsicherheit oder um die toxikologisch/verkehrsmedizinische Fragestellung der Konzentrations-Wirkungs-Relation von THC. Hierzu kann auf eine Stellungnahme vom 16.02.2021 im Deutschen Bundestag verwiesen werden (Zunft, 2021). Vielmehr sollte in der vorliegenden Untersuchung anhand von Daten aus medizinisch-psychologischen Gutachten und ärztlichen Gutachten zur Fahreignung beurteilt werden, ob bzw. inwieweit sich Kraftfahrer, die mit unterschiedlich hohen nachgewiesenen THC-Konzentrationen im Blut am Straßenverkehr teilgenommen haben, hinsichtlich ihrer Problemausprägung (und somit bzgl. der Fahreignung) unterscheiden. Sowohl die aktuelle Fahr(un)sicherheit als auch die (nicht gegebene) Fahreignung sind jedoch ein Maß für die mögliche Gefährdung des Straßenverkehrs

durch Führerscheininhaber: Als ungeeignet eingestufte Personen stellen immer auch ein Verkehrsrisiko dar; wenn nicht akut durch Fahrunsicherheit, dann jedoch zumindest überdauernd durch eine erhöhte Wahrscheinlichkeit künftiger Fahrunsicherheit. Unter Berücksichtigung des aktuell diskutierten möglichen neuen Grenzwertes von 3,0 ng/ml wurden in der vorliegenden Studie daher insbesondere 2 Gruppen von Personen näher betrachtet: Personen, die mit weniger als 3,0 ng/ml THC im Blut auffällig geworden sind, sowie Personen, die mit mindestens 3,0 ng/ml THC im Blut am Straßenverkehr teilgenommen hatten. Dabei sollte die Frage beleuchtet werden, ob diese Personen statistisch gesehen ein und derselben Grundgesamtheit entstammen und insofern prognostisch ein ähnliches Verkehrssicherheitsrisiko darstellen.

In der Gesamtbetrachtung aller Einzelergebnisse kann festgehalten werden, dass sich die beiden hier näher untersuchten THC-Gruppen (unter 3,0 ng/ml bzw. ab 3,0 ng/ml THC im Blut) im Hinblick auf ihre Problemstruktur und -ausprägung nicht signifikant unterscheiden.

Rund jeder 8. Kraftfahrer aus beiden Gruppen war zusätzlich zu Drogendelikten auch mit weiteren Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten auffällig geworden, d. h. wies generell eine erhöhte Delinquenzneigung auf. Ungefähr 4,0 % der berichteten Kraftfahrer waren zudem mit einem Unfall in der Vorgeschichte aufgefallen, d. h. bei ihnen bestand bereits nachweislich ein erhöhtes Verkehrsrisiko.

Die selbstberichtete Konsumdauer in der hier betrachteten Stichprobe liegt bei ca. 7,5 bis 9 Jahren. Dies belegt, dass es sich i. d. R. nicht um einmalige Konsumenten handelt, was sich auch in der angegebenen Konsumintensität zeigt: Rund 50,0 % der Untersuchten schilderten, dass sich ihr Konsum mit der Zeit gesteigert habe. Darüber hinaus berichteten ebenfalls etwa 50,0 % der Untersuchten von zwischenzeitlichen, vergeblichen Verzichtsversuchen. Beides spricht aus fachlicher Sicht für einen zunehmenden Verlust der Konsumkontrolle, d. h. für eine zunehmende Schwere der Drogenproblematik, auch wenn Cannabis als Hauptdroge benannt wurde. Immerhin etwa jeder 10. gab an, zusätzlich zu Cannabis im Schnitt eine weitere Droge probiert zu haben. Dies steht in Einklang mit den Ergebnissen einer Befragung von 15- bis 34-jährigen Cannabiskonsumenten, in der rund 12,0 % zusätzlichen Kokainkonsum einräumten (EMCDDA, 2009). Auch Gomes de Matos et al. (2016) konnten Mischkonsum bei Cannabiskonsumenten erheben (21,8 %). Ein ähnliches Bild ließ sich auch für den Mischkonsum mit Alkohol finden: Rund jeder 4. hier Untersuchte gab gleichzeitigen oder zeitnahen gemeinsamen Konsum von Cannabis und Alkohol an. Das European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction fand bereits 2009 einen Mischkonsum zwischen Cannabis und Alkohol bei ca. 23,0 % aller 15- bis 34-jährigen Cannabiskonsumenten. Dabei ist jedweder Mischkonsum besonders kritisch zu bewerten, da es durch Wechselwirkungen zu atypischen Rauschverläufen oder Wirkungsverstärkungen kommen kann, welche sich nachteilig auf die Steuerungs- und Handlungsfähigkeit auswirken, d. h. auch die Entscheidung beeinträchtigen, ein Kraftfahrzeug zu führen.

Als Leitmotive für den Drogenkonsum wurden vorwiegend Belastungsbewältigung, Stimmungsmodulation und gruppenabhängiger Gebrauch angegeben. Festzuhalten ist, dass in beiden Gruppen (unter 3,0 ng/ml und ab 3,0 ng/ml) ähnliche Konsummotive vorlagen. Hervorzuheben ist allerdings, dass „Belastungsbewältigung“ von der Mehrzahl (ca. 55,0 %) der Personen aus der Gruppe 2 (ab 3,0 ng/ml) zumindest als ein Konsummotiv angegeben wurde. Konsummotive wie Stimmungsmodulation und Belastungsbewältigung

sind im Sinne der Beurteilungskriterien (DGVP & DGVM, 2013) als „problematische Motivation" des Drogenkonsums anzusehen (vgl. DGVP & DGVM, 2013, S. 182; siehe auch Hecimovic et al., 2014; Bujarski et al., 2012; Fox et al., 2011) und zeichnen ebenfalls das Bild einer größeren Drogenproblematik in beiden Risikogruppen. Entsprechend wurde Untersuchten aus beiden Gruppen am häufigsten eine Drogengefährdung (D3), gefolgt von einer fortgeschrittenen Drogenproblematik (D2) diagnostiziert. Die Diagnose D4 (mangelndes Trennvermögen) wurde in beiden Gruppen nur selten (<5 Fälle) vergeben. Nach den Beurteilungskriterien, 3. Auflage, spricht die Einstufung als Drogengefährdung oder gar als fortgeschrittene Drogenproblematik jedoch für eine mangelnde Kontrollfähigkeit, aus der sich eine fehlende Trennfähigkeit und/oder Trennbereitschaft von Konsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen ableiten lässt. In der Folge erhielten rund 40,0 % aller hier betrachteten Kraftfahrer aus beiden Gruppen eine negative Beurteilung, d. h. sie wurden als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges eingestuft.

Die in der Einleitung gestellten Fragen können demnach wie folgt beantwortet werden:

a. *Unterscheiden sich Kraftfahrer beider Gruppen hinsichtlich ihrer Diagnose bei einer Fahreignungsbegutachtung?* Nein, Kraftfahrer beider Gruppen weisen überwiegend eine schwerere Drogenproblematik (D3 bzw. D2 im Sinne der Beurteilungskriterien) auf. Es handelt sich i. d. R. nicht um den gelegentlichen Cannabiskonsumenten, der Konsum und Fahren zuverlässig trennen kann.
b. *Unterscheiden sich Kraftfahrer beider Gruppen hinsichtlich ihrer Prognose bei einer Fahreignungsbegutachtung?* Nein, Kraftfahrer beider Gruppen erhalten etwa mit gleicher Häufigkeit (Wahrscheinlichkeit) eine negative Beurteilung ihrer Fahreignung.
c. *Unterscheiden sich Kraftfahrer beider Gruppen hinsichtlich ihrer Drogenvorgeschichte und der typischen Konsummotive?* Nein, Kraftfahrer aus beiden Gruppen unterscheiden sich nicht wesentlich hinsichtlich ihrer Drogenvorgeschichte (Delinquenz, Unfallbeteiligung, Konsumdauer und -intensität, Bei-/Mischkonsum, vergebliche Abstinenzphasen) oder ihrer Konsummotive.

An dieser Stelle sei noch einmal auf die Bedeutung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) als Instrument der spezialpräventiven Verkehrssicherheitsarbeit hingewiesen. Die MPU ist eine interdisziplinäre Untersuchung. Insbesondere das psychologische Gespräch zu Aspekten der Vorgeschichte, Konsumentwicklung, Konsummotive und Vermeidungsstrategien bestimmt hierbei weitestgehend die Prognosestellung. Vornehmlich ist zu eruieren, ob der auffällig gewordene Kraftfahrer die Ursachen seines früheren Fehlverhaltens erkannt und seine Einstellungen und Verhaltensgewohnheiten stabil geändert hat, sodass keine erneuten Drogenauffälligkeiten mehr von ihm zu erwarten sind. Da bei einem negativen Begutachtungsergebnis die Fahrerlaubnis entzogen bzw. nicht neu erteilt wird, ist gewährleistet, dass ungeeignete Personen nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, was zur Unfallprävention beiträgt.

Dies ist umso wichtiger, da Fahrer mit unzureichender Trennfähigkeit oder -bereitschaft nach Cannabiskonsum dazu neigen, ihre eigenen (Mobilitäts-)Bedürfnisse spontan durchzusetzen, und zwar ohne Berücksichtigung gesetzlicher Grenzwert-Regelungen und möglicher Gefahren durch ihre (aktuelle) rauschbedingte Beeinflussung. Berücksichtigt man zudem die durchschnittliche Entwicklung des Konsums mit regelmäßig berichteter Konsumsteigerung, bleibt es nur eine Frage der Zeit, bis Konsumenten auch mit (noch) höheren THC-Konzentrationen am Straßenverkehr teilnehmen und dann in der

jeweiligen Situation ein enormes Verkehrsrisiko darstellen. Dies gilt im Sinne einer negativen Lernerfahrung umso mehr, je häufiger sie unentdeckt oder ungestraft unter Cannabiseinfluss fahren. Erklärlich wird dies durch das Lerngesetz der operanten Konditionierung mit negativer Verstärkung (also dem Ausbleiben von negativen Konsequenzen) und einem Übergang von kontrollierter zu automatischer Informationsverarbeitung und Handlungskontrolle. Hinzu kommen die nur unscharfen Konzentrations-Wirkungs-Beziehungen für THC sowie die modulierenden Einflüsse weiterer Faktoren, darunter das Konsumsetting, Stimmung, Befindlichkeit, Konsummotive, Wirkungserwartungen und Toleranzfähigkeit des Konsumenten (Schubert, et al., 2018; Hämmig et al., 2019). All diese Faktoren erschweren v. a. bei fortschreitendem Konsum eine realistische Einschätzung der eigenen substanzinduzierten Beeinträchtigung und der potenziellen Verkehrsgefährdung. Eine weitere Erklärung liefern Ramaekers und Kollegen (2020). Sie konnten zeigen, dass bei regelmäßigen Cannabiskonsumenten mit ausgeprägter Toleranz die Auswirkung einer akuten Cannabisintoxikation auf die neuronale Aktivität nur noch abgeschwächt ist oder gänzlich ausbleibt, wodurch die Selbstwahrnehmung des Konsumenten getäuscht werden kann. Im Gegensatz dazu bleibt dieser Effekt bei Gelegenheitskonsumenten oder auch häufigen Konsumenten, die Cannabis jedoch nur intermittierend konsumieren, weitestgehend aus, da sich kein anhaltender THC-Spiegel im Gehirn aufbaut (Ramaekers et al., 2020).

Dies unterstreicht, wie wichtig es ist, drogenauffällige Fahrer frühzeitig – analog zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.04.2019 – 3 C 13.17 – in jedem Fall einer MPU zur Feststellung der Fahreignung zuzuführen.

6. Fazit

Die vorliegende Studie belegt, dass es in den wesentlichen drogenkonsumbezogenen Merkmalen keinen signifikanten Unterschied zwischen Personen mit einem THC-Gehalt unter bzw. ab 3,0 ng/ml im Blut gibt. Folglich ist es fachlich auf Basis der vorliegenden Daten im Sinne der Verkehrssicherheit nicht zielführend, eine Erhöhung des Grenzwertes von 1,0 auf 3,0 ng/ml vorzunehmen. Es bestünde die Gefahr, dass die Gruppe von auffälligen Kraftfahrern mit weniger als 3,0 ng/ml THC im Blut, jedoch mit den zuvor berichteten Risikomerkmalen, keiner Fahreignungsüberprüfung mehr unterzogen würde. Damit entfiele ein derzeit noch bestehender spezialpräventiver Selektionsmechanismus, der sich zur Wahrung der Verkehrssicherheit bewährt hat. Obwohl diese Personen also dieselben Risikomerkmale aufweisen wie Kraftfahrer mit einem THC-Gehalt von mindestens 3,0 ng/ml im Blut, würden erstere ohne Überprüfung ihrer Fahreignung weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen können. Dies stellt eine fachlich unbegründete Begünstigung von Personen aus der Gruppe 1 (unter 3,0 ng/ml) dar und gefährdet – entgegen aller Bestrebungen, den Straßenverkehr sicherer zu machen und die Zahl der Verkehrsopfer, insbesondere der Toten, zu reduzieren – die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf bundesdeutschen Straßen. Dieses Problem der Ungleichbehandlung wird weiter verschärft durch non-lineare Abbauprozesse und die zugehörigen Halbwertszeiten. Wenn also 180 Minuten nach dem letzten Konsum ein THC-Wert von 2,5 ng/ml gemessen würde, läge dieser Messwert 90 Minuten nach der THC-Aufnahme im Erwartungsbereich von ca. 4 ng/ml (Hartman et al., 2016). Im ersten Fall entfiele eine Überprüfung der Fahreignung. Laut eigener Statistik des FTC München (Musshoff, persönliche Kommunikation mit dem Erstautor am 31.05.21)

vergehen im Durchschnitt 1:10 h bis zur Blutentnahme, so dass eine nennenswerte Anzahl an Proben bereits mehrere Halbwertszeiten durchlaufen hat, ehe sie toxikologisch analysiert werden.

Im Spannungsfeld zwischen staatlichen Schutzpflichten und individuellen Mobilitätsbedürfnissen sind nach Auffassung der Autoren neue Denk- und Regelungsansätze im Kontext des Fahreignungsrechts stets sowohl am evidenzbasierten Erkenntnisstand, als auch bezüglich ihrer Schutzwirkung auf die Allgemeinbevölkerung hin zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Vor diesem Hintergrund erscheint die derzeitige wissenschaftliche Faktenlage viel zu unsicher, um eine umstrittene Anhebung des THC-Grenzwertes um 200 % rechtfertigen zu können. Diesen blinden Fleck im wissenschaftlichen Erkenntnisstand fassen Ramaekers et al. (2020) in ihrer Literaturarbeit über Toleranzbildung bei Cannabiskonsumenten zutreffend wie folgt zusammen:

"Likewise, claims that users are able to fully cope with and compensate for cannabis impairment are not substantiated by the current scientific literature." (Ramaekers et al., 2020, S. 200) .

Unklar ist zudem, wie man eine mögliche Grenzwertanhebung entgegen der fachlichen Empfehlungen (u. a. auch abgeleitet aus den Ergebnissen dieser Studie) gegenüber der Bevölkerung begründen würde, insbesondere, da allgemein die Überprüfung der Fahreignung bei Drogenkonsumenten (unabhängig von Grenzwerten) mit überwältigender Mehrheit befürwortet wird (Krüger, 2014).

Abschließend soll an dieser Stelle noch einmal betont werden, dass entsprechend der oben dargestellten Überlegungen, Studien und Befunde die Vorhersagekraft eines isolierten THC-Grenzwertes hinsichtlich der Problemausprägung stark eingeschränkt bzw. de facto nicht vorhanden ist. Dies gilt auch hinsichtlich der Vorhersage von Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit (Zunft, 2021).

Die vorliegenden Ergebnisse werfen darüber hinaus die Frage auf, ob nicht eine Anpassung der Anlage 4 zur FeV im Punkt 9.2.2 erwägenswert wäre, da einerseits ein gelegentlicher Cannabiskonsument im Straßenverkehr die Ausnahme und nicht den Regelfall repräsentiert und andererseits die belastende Doppelbegutachtung – zunächst ärztliches Gutachten zur Feststellung des Konsummusters, dem dann ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Frage des Trennungsvermögens folgt – entfallen könnte. Die nachfolgende Tabelle 2 stellt einen Formulierungsvorschlag der Autoren dar.

	Krankheiten, Mängel	Eignung oder bedingte Eignung
9.2.2	Verkehrsteilnahme unter THC-Einfluss ab 1,0 ng/ml THC im Blutserum	ja bei Nachweis der Trennbereitschaft und des Trennvermögens

Tab. 2: Vorschlag zur Überarbeitung und evidenzbasierter Anpassung von Punkt 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV).

Zusammenfassung

Konsumenten von Cannabisprodukten, die nach Aufnahme dieser psychoaktiven Substanz ein Kraftfahrzeug führen, gefährden zum einen die Verkehrssicherheit und begründen zum anderen damit Zweifel an ihrer Fahreignung. Dabei gilt aktuell ein Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blut, wobei dieser Wert seit 2015 immer wieder diskutiert und dabei eine Anhebung auf 3,0 ng/ml vorgeschlagen wird. Dreh- und Angelpunkt der neu entfachten Grenzwertdebatte ist das Bestreben, eine valide und zuverlässige Identifikation solcher Kraftfahrer zu gewährleisten, von denen ein besonders hohes Gefährdungspotenzial für die Verkehrssicherheit ausgeht. Der hier vorliegende Artikel möchte zur aktuellen Diskussion beitragen, indem Medizinisch-Psychologische Gutachten und ärztliche Gutachten (N=159 Fallakten) im Kontext der Fahreignung analysiert wurden. Geprüft wurde, ob bzw. inwieweit sich Kraftfahrer, die mit unterschiedlich hohen THC-Konzentrationen im Blut am Straßenverkehr teilgenommen haben, hinsichtlich ihrer fahreignungsrelevanten Problemausprägung und dem Ergebnis der Untersuchung (Expertenurteil zur Fahreignung) unterscheiden. Dabei wurden in der vorliegenden Studie zwei Gruppen von Personen näher betrachtet: Personen, die mit weniger als 3,0 ng/ml THC im Blut auffällig wurden, sowie Personen, die mit mindestens 3,0 ng/ml THC im Blut am Straßenverkehr teilgenommen hatten. Dabei sollte die Frage beleuchtet werden, ob diese Personen statistisch gesehen ein und derselben Grundgesamtheit entstammen und insofern prognostisch ein ähnliches Verkehrssicherheitsrisiko repräsentieren. In der Gesamtbetrachtung aller Einzelergebnisse kann es als bestätigt angesehen werden, dass sich die beiden hier näher untersuchten THC-Gruppen (unter 3,0 ng/ml bzw. ab 3,0 ng/ml THC im Blut) im Hinblick auf ihre Problemstruktur und -ausprägung nicht signifikant unterscheiden. In beiden Risikogruppen wurden u. a. eine langfristige und intensive Konsumvorgeschichte mit überwiegend häufigem und gewohnheitsmäßigem Cannabiskonsum, vergeblichen Verzichtsversuchen und berichteter Konsumsteigerung, Co-Konsum anderer psychoaktiver Substanzen oder Alkohol und eine Tendenz zur Delinquenz beobachtet. Dieses Lagebild wird im Diskussionsteil in den Erkenntnisstand der Fachliteratur eingeordnet und mündet in eine Gestaltungsempfehlung zur Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV).

Schlüsselwörter

Cannabis und Verkehrssicherheit – THC-Grenzwert – THC-Konzentration im Straßenverkehr – Fahren unter Drogeneinfluss – Medizinisch-Psychologische Untersuchung – Betäubungsmittel und Fahreignung

Summary

Users of cannabis products riding a motor vehicle after ingesting this psychoactive substance endanger road safety and thus justify doubts about their fitness to drive. In Germany, a limit of 1.0 ng/ml THC in the blood is in force as a starting point and indication for safety measures like demanding a pure medical or a medical-psychological assessment from the offender. The outcome of such an assessment comprises an expert opinion regarding the fitness to drive status or prognosis including the offender's relapse risk at road traffic. Although this threshold of 1.0 ng/ml has been debated since 2015 and an increase to 3.0 ng/ml THC has been proposed several times, the present article aims to stimulate this ongoing discussion. By analyzing case files (N=159) with examination data from pure medical and medical-psychological reports in the context of fitness to drive, the focus of the study was to find out, whether different levels of THC might be indicative for the drivers drug use disorder category, underlying variables from consumption history, consumption motivation, and delinquency features in accordance with the result of the assessment. For this purpose, two offender groups were contrasted against each other: persons driving with less than 3.0 ng/ml THC in their blood and persons driving with at least 3.0 ng/ml THC in their blood. In general, the results confirm that the two offender groups do not differ significantly with regard to their drug use disorder, underlying variables, and the assessment outcomes. It can therefore be concluded that both risk groups belong to a largely homogeneous population that could be described as "habitual cannabis users with clinically relevant characteristics driving motor vehicles". Accordingly, all offenders resemble the methaphor of "drivers with habitualized consumption pattern". Among the clinical markers we found, for example, a long-term and intensive consumption history with failed attempts at abstinence and increasing consumption, additional co-use of other psychoactive substances or alcohol, and a tendency towards delinquency. In the discussion section, this situation is reflected in the state of knowledge from specialist literature leading to a recommendation for Annex 4 of the Driving License Ordinance (FeV) in Germany.

Keywords

Cannabis and road safety – THC forensic threshold – THC concentration in road traffic – driving under the influence of drugs – medical-psychological examination – narcotics and fitness to drive

Literatur

Bergeron, J., Langlois, J. & Cheang, H. S. (2014). An examination of the relationships between cannabis use, driving under the influence of cannabis and risk-taking on the road. Revue Européenne de Psychologie Appliquée/European Review of Applied Psychology, 64(3), 101–109.

Bujarski, S. J., Norberg, M. M. & Copeland, J. (2012). The association between distress tolerance and cannabis use-related problems: The mediating and moderating roles of coping motives and gender. Addictive Behaviors, 37 (10), 1181–1184.

Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz & Bundesamt für Justiz. (2020). Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV). Gesetze im Internet. Abgerufen am 02.03.2021 unter http://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/.

Bundesverwaltungsgericht. (2019). Urteil vom 11.04.2019, BVerwG 3 C 8.18, Bundesverwaltungsgericht, Rn. 34, 39.

Bühringer, G. (2003). Störungen durch den Gebrauch von illegalen Drogen und psychotropen Arzneimitteln. In: H. Reinecker (Hrsg.), Lehrbuch der Klinischen Psychologie und Psychotherapie – Modelle psychischer Störungen. 4. Auflage. Göttingen: Hogrefe, S. 329–356.

Cavaiola, A. & Wuth, C. (2002). Assessment and treatment of the DWI offender. New York and London: Routledge.

Deutsche Gesellschaft für Psychiatrie und Psychotherapie, Psychosomatik und Nervenheilkunde (DGPPN). (2015). Positionspapier vom 07. Dezember 2015 zur Legalisierungsdebatte des nichtmedizinischen Cannabiskonsums. DGPPN. Abgerufen am 02.03.2021 unter https://www.dgppn.de/presse/stellungnahmen/stellungnahmen-2015/cannabis.html.

Deutsche Gesellschaft für Suchtforschung und Suchttherapie e.V. (DG-Sucht) (2015). Stellungnahme nach Vorstandsbeschluss vom 09.07.2015 zur Legalisierungsdebatte des nicht-medizinischen Cannabiskonsums, DG-Sucht. Abgerufen am 02.03.2021 unter https://www.dg-sucht.de/fileadmin/user_upload/pdf/stellungnahmen/Stellungnahme_Legalisierungsdebatte_Cannabis_DG-Sucht.pdf.

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVP & DGVM). (2013). Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien, 3. Aufl. Kirschbaum, Bonn.

Deutscher Bundestag. (2017). Kontrollierte Abgabe von Cannabis. Drucksache 19/310 v. 21.12.2017. Bundestag. Abgerufen am 02.03.2021 unter https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/003/1900310.pdf.

Deutscher Verkehrsgerichtstag. (2018). Cannabiskonsum und Fahreignung. Empfehlung des Arbeitskreis V. Deutscher-Verkehrsgerichtstag. Abgerufen am 02.03.2021 unter https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_56_vgt.pdf.

Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung beim Bundesministerium für Gesundheit. (2019). Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung 2019. Berlin: Druck- und Verlagshaus Zarbock.

European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA). (2009). Polydrug use: patterns and responses. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA). (2020). European Drug Report 2020: Trends and Developments. Auszug aus dem Europäischen Drogenbericht 2020 - Kernthemen - der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg. In: Blutalkohol 58/2021, S. 19–24.

Fox, C. L., Towe, S. L., Stephens, R. S., Walker, D. D., & Roffman, R. A. (2011). Motives for cannabis use in high-risk adolescent users. *Psychology of Addictive Behaviors, 25*(3), 492–500.

Friemel, C. M., Hoch, E., Paul, L. & Schneider, M. (2019). Fahrsicherheit und Verkehrsverhalten. In E. Hoch, C. M. Friemel & M. Schneider (Hrsg.). Cannabis: Potential und Risiko. Eine wissenschaftliche Bestandsaufnahme. Heidelberg: Springer, 148–159.

Gomes de Matos, E., Atzendorf, J., Kraus, L., Piontek, D. (2016). Substanzkonsum in der Allgemeinbevölkerung in Deutschland. Ergebnisse des Epidemiologischen Suchtsurveys 2015. Sucht 62 (5), 271–281.

Gräcmann, N. & Albrecht, M. (2019). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung in der Fassung vom 28. Oktober 2019 (VkBl. S. 775). Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Güntürkün, O. (2019). Biologische Psychologie. Göttingen: Hogrefe.

Hecimovic, K., Barrett, S. P., Darredeau, C. & Stewart, S. H. (2014). Cannabis use motives and personality risk factors. Addictive Behaviors, 39(3), 729–732.

Hämmig, R., Preuss, U. W. & Soyka, M. (2019). Cannabis. In M. Soyka, A. Batra, A. Heinz, F. Moggi & M. Walter (Hrsg.), Suchtmedizin. München: Elsevier, 143–175.

Hartman, R. L., Timothy L., Brown, T. L., Milavetz, G., Spurgin, A., Gorelick, A., Gaffney, G. R. & Huestis, M. A. (2016). Effect of Blood Collection Time on Measured Δ9-Tetrahydrocannabinol Concentrations: Implications for Driving Interpretation and Drug Policy. Clinical Chemistry 62(2), 367–377.

Kannheiser, W. (2005). Cannabiskonsum und Verkehrssicherheit – Anmerkungen aus psychologischer Sicht. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Kongressbericht der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V., Jahrestagung 2005. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 171. Bergisch-Gladbach: Wirtschaftsverlag NW, S. 80–87.

Koehl, F. (2017). Die Einnahme von Cannabis als Medikament und die Teilnahme am Straßenverkehr. DAR, 06/2017, S. 313–316.
Koehl, F. (2020). Neuere Rechtsprechung zum Fahrerlaubnisrecht. NZV, 11/2020, S. 555–560.
Kraus, L., Piontek, D., Atzendorf, J. & Gomes de Matos, E. (2016). Zeitliche Entwicklungen im Substanzkonsum in der deutschen Allgemeinbevölkerung. Ein Rückblick auf zwei Dekaden. Sucht 62, S. 283–294.
Krüger, T. (2014). Repräsentative Umfrage „Einstellung zur MPU", Blutalkohol, 51 (3), 159–168.
Kubitzki, J. (2001). Ecstasy im Straßenverkehr, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 47 (4), 178–183.
Landmann, A., Strohbeck-Kühner, P., Stein, K. M., Yen, K., & Bartel, M. (2019). Cannabis als Medikament im Straßenverkehr. Ergebnisse einer Fragebogenstudie. Blutalkohol, 56(5), 283–294.
Madras, B. K. (2015). Update of cannabis and its medical use. Geneva: World Health Organization.
Musshoff, F. & Madea, B. (2006). Fahrunsicherheit durch Drogen und Medikamente. Rechtsmedizin, 16(2), 88–107.
Mühlig, S., Günzel, A., Schwarzbach, C. & Trauer, H. (2019). Auswertung von Blutanalysen auf Drogen aus Verkehrskontrollen in Sachsen. Sucht 65 (4), 251–262.
Müller, C. P., Huston, J. P., Strohbeck-Kühner, P., Lutz, B., Skopp, G. & Aderjan, R. (2006). Cannabis und Verkehrssicherheit: Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 182. Bergisch-Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.
Orth, B., Merkel, C., Seitz, N.-N. & Kraus, L. (2021). Illegale Drogen – Zahlen und Fakten zum Konsum. In Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen (Hrsg.), Jahrbuch Sucht 21 (S. 111–118). Lengerich: Pabst Science Publishers.
Patermann, A. (2015). Fahreignung – Überblick über die Regelungen. In A. Patermann, W. Schubert & M. Graw. Handbuch des Fahreignungsrechts – Leitfaden für Gutachter, Juristen und andere Rechtsanwender. Bonn: Kirschbaum-Verlag, S. 45–52.
Raithel, J. & Widmer, A. (2012). Deviantes Verkehrsverhalten. Göttingen: Hogrefe.
Ramaekers, J. G., Berghaus, G., van Laar, M. & Drummer, O. H. (2004). Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use. Drug and alcohol dependence, 73(2), 109–119.
Ramaekers, J. G., Mason, N. L. & Theunissen, E. L. (2020). Blunted highs: Pharmacodynamic and behavioral models of cannabis tolerance, European Neuropsychopharmacology, Volume 36, July 2020, 191–205, https://doi.org/10.1016/j.euroneuro.2020.01.006.
Richer, I., & Bergeron, J. (2009). Driving under the influence of cannabis: Links with dangerous driving, psychological predictors, and accident involvement. Accident Analysis & Prevention, 41(2), 299–307.
Schubert, W., Huetten, M., Reimann, C. & Graw, M. (Hrsg., verantwortlich). (2018). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar (3. Auflage). Anhang: Fahreignungsbegutachtung bei Cannabismedikation – Handlungsempfehlung der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien (StAB), 440–448. Bonn: Kirschbaum Verlag.
Scott, J. C., Slomiak, S. T., Jones, J. D., Rosen, A. F., Moore, T. M. & Gur, R. C. (2018). Association of cannabis with cognitive functioning in adolescents and young adults: a systematic review and meta-analysis. JAMA psychiatry, 75(6), 585–595.
Statistisches Bundesamt. (2020). Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2019. DESTATIS. Abgerufen am 02.03.2021 unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-alkohol-5462404197004.pdf?__blob=publicationFile.
Walter, M., Müller, C. & Heinz, A. (2019). Neurobiologie. In M. Soyka, A. Batra, A. Heinz, F. Moggi & M. Walter (Hrsg.). Suchtmedizin. München: Elsevier, S. 23–33.
Zunft, R. (2021). Gleichstellung von cannabis-und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führscheininhabern. Bundestag. Abgerufen am 02.03.2021 unter https://www.bundestag.de/resource/blob/823780/a0e9afa08df8e23c6deb9ef243af045f/19-15-459-D-data.pdf.

Anschrift für die Verfasser
Dr. Thomas Wagner
DEKRA e.V. Dresden
Fachbereich amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung
DEKRA Technology Center
Senftenberger Str. 30
01998 Klettwitz
E-Mail: thomas.wagner@dekra.com

Aus der Praxis

Frank Hoffmann

Bedeutung der Strafakten für die Beurteilung der Fahreignung (Kasuistik)

Die Fahrerlaubnisbehörde hat gem. § 2 Abs. 7 StVG den Auftrag zu ermitteln, ob ein Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Dabei hat die Behörde „alle für den Einzelfall bedeutsamen, auch die für die Beteiligten günstigen Umstände zu berücksichtigen" (§ 24 Abs. 2 VwVfG); dazu kann sie u.a. nach einem Strafbefehl bzw. Urteil auf die Akten aus dem Strafverfahren zurückgreifen. Bei Tatsachen, die Bedenken gegen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde gem. § 11ff FeV die Beibringung von Gutachten anordnen.

Alkoholauffällige Kraftfahrer sind gut beraten, sich spätestens nach Entzug der Fahrerlaubnis fachkundig beraten zu lassen, um die individuellen Voraussetzungen für eine spätere Neuerteilung einer Fahrerlaubnis in Erfahrung zu bringen, und rechtzeitig die notwendigen Schritte einzuleiten (vgl. Klipp et al. 2015).

In dem zugrunde liegenden Fall erscheint ein 74 Jahre alter Mann (im Folgenden Herr M.) im Dezember 2020 zur Beratung. Anlass war die erstmalige Entziehung der Fahrerlaubnis nach einer Trunkenheitsfahrt, die genau ein Jahr zuvor stattgefunden hatte. Das Gericht hatte mit Rechtskraft des Strafbefehls noch 3 Monate Sperrfrist ausgesprochen, die im März 2021 endete.

Anlass waren folgende 2 Straftaten:

> *„1a) fahrlässig im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt zu haben, obwohl Sie infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage waren, das Fahrzeug sicher zu führen und dadurch fahrlässig Leib oder Leben eines anderen Menschen gefährdet zu haben,*
> *1b) durch Fahrlässigkeit die körperliche Misshandlung oder die Gesundheitsschädigung einer anderen Person verursacht zu haben,"*
> *2) sich als Unfallbeteiligter nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt zu haben, bevor Sie zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellungen Ihrer Person, ihres Fahrzeuges und der Art Ihrer Beteiligung durch Ihre Anwesenheit und durch die Angabe, dass Sie an dem Unfall beteiligt waren, ermöglicht hatten."*

Zur Beratung wurde die Alkoholbestimmung des Rechtsmedizinischen Instituts beigebracht, aus welcher sich ergab:

> *„ADH 1: 1,50 ADH 2: 1,46 GC 1: 1,46 GC 2: 1,44*
> *Mittelwert: 1,46 ‰ (…)*
> *Unter Zugrundelegung der Entnahmezeit von 21:50, einer Tatzeit von 18:05 Uhr (…) und des angegebenen Trinkverhaltens bzw. einer im wesentlichen abgeschlossenen Resorption kann der Tatzeitwert gutachterlich mit 1,8-1,9 ‰ angegeben werden."*

Aus Sicht des verkehrspsychologischen Fahreignungsberaters schien es unstreitig, dass die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen des Neuerteilungsverfahrens eine medizinisch-psychologische Untersuchung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen (MPU) mit Alkoholfragestellung anordnen würde. Die Blutalkoholkonzentration (BAK) zur Entnahmezeit betrug zwar 1,46 ‰ und blieb damit unter dem in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Wert von 1,6 ‰, bei dem ab jedem Fall eine MPU anzuordnen ist.

Da die Tat aber bereits um 18 Uhr begangen worden ist, und die Blutprobe erst um 21:50 Uhr, also 3:50 Stunden nach der Tat entnommen wurde, waren aus Sicht des Beraters relevante Kriterien für die Anordnung einer MPU gem. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2.FeV gegeben, zudem nannte das rechtsmedizinische Gutachten eine Tatzeit-BAK, die deutlich oberhalb von 1,6 ‰ gelegen hat. Herr M. wurde entsprechend informiert, wobei dieser eine große Angst und Sorge vor einer MPU äußerte, und er seiner Hoffnung Ausdruck verlieh, dass die Fahrerlaubnisbehörde in seinem Fall alleinig auf die zum Entnahmezeitpunkt festgestellte BAK von 1,46 ‰ abheben würde.

In zwei Folgeterminen (Einzelintervention) wurde der Prozess der Aufarbeitung des missbräuchlichen Alkoholkonsums begonnen, bei denen weitere Unterlagen durch Herrn M. vorgelegt wurden. Aus diesen ergab sich, dass die Polizei 15 Minuten nach der Tat den Angeklagten in der Küche seines Einfamilienhauses, an einem Glas Wein trinkend, angetroffen (gesehen) hatte. Nach Angaben des Herrn M. habe dieser vor der Fahrt nur 2 Gläser Wein getrunken gehabt, und seine Partnerin zu einem Freundinnentreffen gefahren, bei dieser Fahrt sei dann wohl der Unfall passiert. Nach seiner Rückkehr habe er sehr viel Alkohol, Brandy und mehrere Gläser Wein getrunken; den Polizeiangaben zufolge hatte es sich um max. 15 Minuten Nachtrunkzeit gehandelt.

Im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung ergäbe sich im Falle einer Verurteilung unter Angabe der gutachterlich festgestellten Tatzeit-BAK von 1,8-1,9 ‰ das Problem, das die Hypothese H 0 der Beurteilungskriterien als nicht erfüllt beurteilt werden würde, da gem. Kriterium 0.4 N die Angaben „dem gesicherten Erfahrungswissen, den wissenschaftlichen Erkenntnissen und/oder der Aktenlage“ entsprechen müssen (DGVM & DGVP 2013, 115). Der Konsum zweier Gläser Wein wäre nicht mit einer gerichtlich festgestellten Tatzeit-BAK von 1,8-1,9 ‰ in Einklang zu bringen.

Dem anwaltlichen Schriftwechsel mit dem Gericht war zu entnehmen, dass ein Nachtrunk aufgrund einer belastenden familiären Situation geltend gemacht wurde. Ein daraufhin durch das Gericht veranlasstes Gutachten eines Rechtmedizinischen Instituts erbrachte folgenden Befund:

> *„Dem Nachweis der sehr hohen Blutkonzentration an Methanol, welche sehr weit (ca. 8-fach) über dem Erwartungsbereich liegt, ist zu entnehmen, dass eine bereits lange (vermutlich über mehrere Tage) vor den Vorfall zurückreichende Daueralkoholisierung des Beschuldigten bestanden hatte.“*

Die rechtsmedizinische Begutachtung anlässlich der Blutentnahme hatte lt. Blutentnahmeprotokoll zu der Einschätzung einer vorliegenden ‚leichten Intoxikation‘ geführt.

Die vorgelegte Unfallskizze lies zudem vermuten, dass der Unfall durch den sogenannten ‚Tunnelblick‘ verursacht sein könnte, die zu einer leichten Verletzung eines an der Fahrerseite seines Fahrzeugs stehenden Kraftfahrers durch zu enges Vorbeifahren geführt hatte.

Zudem legte Herr M. das Schreiben an das Gericht vor, in welchem er darum ersuchte, die im Nachtrunk-Gutachten des Rechtsmedizinischen Instituts genannte *„Alkoholisierung oberhalb von 0,5 ‰“* zum Tatzeitpunkt in das Urteil aufzunehmen.

> *„Wenn man den Beschluss der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis und den Strafbefehl liest, kommt man zu dem Eindruck, dass ich (…) volltrunken mit 1,8 Promille gefahren bin. Wie ich in der Gerichtsverhandlung sagte, hatte ich vor der Fahrt zwei volle Gläser Wein getrunken. Auf Anraten meines Anwalts habe ich in der Verhandlung eine geständige Einlassung abgegeben, um die Sperrfrist zu verkürzen und mir eine große Verhandlung mit Zeugen zu ersparen, die ich kaum ertragen hätte. Diese geständige Einlassung könnte von der Verkehrsbehörde so interpretiert werden, dass ich bestätigt habe, volltrunken gefahren zu sein. Das würde bedeuten, dass mit ziemlicher Sicherheit eine MPU auf mich zukommt. In der MPU würde ich – der Wahrheit entsprechend – aussagen, dass ich vor der Fahrt zwei volle Gläser Wein getrunken hatte. Diese Aussage wiederum könnte bei den Gutachtern den Eindruck erwecken, ich stünde nicht zu meiner Tat, mit der Folge, dass ich meinen Führerschein nie wiederbekommen würde. Das ist eine ausweglose, furchtbare Situation!“*

Da der Einspruch auf die Rechtsfolgen in der Hauptverhandlung beschränkt gewesen war, musste im Urteil der im Strafbefehl festgestellte Sachverhalt zugrunde gelegt werden. Daher wurden auch weitere Feststellungen zur Sache in der Hauptverhandlung nicht getroffen, ergänzende Feststellungen waren daher im Urteil nicht möglich. Dies teilte die zuständige Richterin am Amtsgericht Herrn M. mit, und verwies darauf, dass es ihm unbenommen sei, „*im Rahmen des behördlichen Verfahrens zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis das Gutachten des Rechtsmedizinischen Instituts vorzulegen*.“

Daraufhin antwortete Herr M. der Richterin:

> *„Wie Sie schreiben, kann ich mittels des Gutachtens des Rechtsmedizinischen Instituts eine MPU zu vermeiden versuchen. Angesichts der undifferenzierten Formulierungen zur BAK im Beschluss der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis und im Strafbefehl erscheinen mir aber die Erfolgschancen sehr gering. Diese Folge war mir im Verhandlungstermin noch nicht klar. Als älterer Mann das langwierige und nervenaufreibende MPU-Verfahren (gerade in Corona-Zeiten) durchzustehen, ist ein sehr schwieriges, wenn nicht aussichtsloses Unterfangen.“*

Grundsätzlich ist das Alter bei der MPU kein hinderliches Kriterium, es sei denn, dass aufgrund eines kognitiven Abbaus durch langjährigen Alkoholüberkonsum gepaart mit altersbedingten Leistungseinbußen in der Überprüfung der psychophysischen Leistungsfähigkeit Defizite festgestellt werden, die allerdings durch eine Fahrverhaltensbeobachtung mit der Frage der Kompensationsmöglichkeiten aufgrund der langjährigen Fahrerfahrung geklärt werden könnten.

Ein wesentlicher Grund für die Ängste/Sorgen des Herrn M. ist aus verkehrspsychologischer Sicht klar: Wenn die rechtsmedizinisch bestätigte *„bereits lange (vermutlich über mehrere Tage) vor den Vorfall zurückreichende Daueralkoholisierung“* Basis der behördlichen Entscheidung sowie der gutachterlichen Beurteilung wird, dürfte mindestens die diagnostische Einordnung in die Hypothese A 2 der Beurteilungskriterien

(DGVM & DGVP 2013, S. 133ff) erfolgen, und es müssten folgende Voraussetzungen für eine günstige Prognoseentscheidung durch Herrn M. erfüllt werden:

- konsequenter Verzicht auf den Konsum alkoholhaltiger Getränke, nachvollziehbar belegt durch medizinische Verlaufsbefunde
- Alkoholverzicht ist stabil, zeitlich unbefristet und von ausreichender Dauer (i.d.R. ein Jahr zum Begutachtungszeitpunkt)
- eine in Anspruch genommene unterstützende psychologische Maßnahme war problemangemessen und erfolgreich
- die Motivation zu einem dauerhaften Alkoholverzicht ist nachvollziehbar und, evtl. mit fachlicher Unterstützung, ausreichend gefestigt
- der Verzicht auf Alkohol hat zu neuen Erfahrungen mit der eigenen Kompetenz und zu sozialen Rückmeldungen geführt, die künftig als Verstärker zur Einhaltung des Alkoholverzichts beitragen

Aus Sicht des Herrn M. würde dies zu einer weiteren mindestens 1 Jahr dauernden Verzögerung der angestrebten Neuerteilung der Fahrerlaubnis führen, bei unsicheren Aussichten, ob seine Angaben in der Untersuchung die zur Erfüllung der Hypothese A 2 gehörenden Kriterien der Problembewältigung erfüllen.

Zu unserer Überraschung teilte Herr M. nach den beiden Einzelsitzungen telefonisch mit, dass es in seinem Fall nunmehr doch zu einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis ohne ein vorzulegendes positives medizinisch-psychologisches Gutachten gekommen sei, eine vorläufige Fahrerlaubnis sei ihm bereits ausgehändigt worden. Dadurch habe er viel Geld gespart und er sei letztlich bestätigt worden, dass sein geschildertes Trink- und Fahrverhalten (Alkoholkonsum zum Zeitpunkt der Fahrt sei eine Ausnahme gewesen, er sei sonst noch nie nach dem Genuss von Alkohol mit seinem Kfz gefahren) doch korrekt gewesen sei.

Die abgelaufene Sperrfrist als Maßregel der Sicherung und Besserung hat zumindest in Bezug auf die erwartete Besserung nicht zu einer positiven Entwicklung geführt.

Aus Sicht des Beraters wird vermutet, dass es die Fahrerlaubnisbehörde – aus welchen Gründen auch immer – verabsäumt hat, in diesem Fall die Strafakte, aus der sich die belastenden oben aufgeführten Punkte zweifelsfrei ergeben hätten, beizuziehen. Dem Urteil allein sind nicht alle wesentlichen Informationen zu entnehmen, der Inhalt der Strafakten, z.B. das Blutentnahmeprotokoll, der Polizeibericht etc., stellen wesentliche Informationsquellen für die behördliche Entscheidungsfindung sowie die gutachterlich notwendige Aktenanalyse und die darauf aufbauende Hypothesenbildung dar (vgl. DGVP & DGVM 2013, 71f). Insofern hat die Fahrerlaubnisbehörde, wie in § 11 Abs. 6 FeV gefordert, die vollständigen Unterlagen an die untersuchende Stelle zu übersenden. Und: Je mehr relevante Informationen die Gutachter haben, desto sicherer kann eine gutachterliche Prognose ausfallen. Daher sollten Richter auch alle relevanten Kenntnisse für die Beurteilung der Eignung im Urteil bzw. Strafbefehl aufführen. Und müssen sich darauf verlassen können, dass die Strafakten im verwaltungsbehördlichen Verfahren auch beigezogen und entsprechend ausgewertet werden.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist der geschilderte Vorgang als problematisch zu bewerten. Es bleibt zu hoffen, dass sich die hier vorliegende massive Alkoholproblematik nicht im Rahmen einer erneuten Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr manifestieren wird.

Literatur

Albrecht, M. Evers, C., Klipp, S., Schulze, H. (2015) (2015) Projektgruppe MPU-Reform. Unter Mitarbeit von: Born, R., Brenner-Hartmann, J., Brieler, P., Buchardt, I., Buhrke, U., De Vol, D., Falkenstein, M., Fastenmeier, W., Geiger, H., Juris, W., Kalus, V.,Löhr-Schwaab, S.. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 257. Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag

DGVP & DGVM (Hrsg.) (2013) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Bonn: Kirschbaum

Klipp, S. Klipp, S., Bischof, B., Born, R., DeVol, D., Dreyer, B., Ehlert, B., Hofstätter, T., Kalwitzki, K.-P., Schattschneider, J., Veltgens, U. (2015) Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 262. Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag

Anschrift des Verfassers

Dipl.-Psych. Frank Hoffmann
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
E-Mail: frank-hoffmann1@hotmail.de

Zur Information

European Parliament transport committee backs 2030 road safety programme

MEPs on the European Parliament's transport committee have voted through a document setting out the institution's views on the EU road safety strategy for the next ten years.

The Parliament's 'own initiative follows the publication of the European Commission's ten year road safety plan published back in June 2019, and an outline of planned legislative measures announced in the Sustainable and Smart Mobility Strategy*) published in December last year.

Overall strategy

MEPs have endorsed the overall EU strategy, with the headline targets to cut serious injuries and deaths by 50 % by 2030, along with the vision zero and 'safe system' approach.

The committee also supports the setting up of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety and says outcome targets should be set by 2023.

Drink and Drug Driving

MEPs say that the current recommendation on Blood Alcohol Concentration (BAC) limits for drivers should be updated to reflect a zero-tolerance approach – and that the same should apply to drug driving rules.

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC, vom 17. Juni 2021)

*) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2329

Österreich: Hoher Aufklärungsbedarf zur erlaubten Fortbewegung unter E-Scooter-Fahrern

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) hat in einer aktuellen Beobachtung umfassende Details zur Fortbewegung von E-Scooter-Fahrern erhoben. Das Ergebnis: Besonders in Hinblick auf das Geben von Handzeichen und das korrekte Parken und Abstellen herrscht nach wie vor Aufklärungsbedarf. Bei der Wahl der Infrastruktur sind zwar Verbesserungen zu bemerken, doch noch immer fahren zu viele E-Scooter-FahrerInnen verbotenerweise auf dem Gehsteig. Neben infrastrukturellen Maßnahmen wie dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und einer Intensivierung der Kontrollen und Sanktionen empfiehlt das KFV verstärkte Bewusstseinsbildung:

E-Scooter prägen inzwischen vielerorts das Straßenbild. Seit 2019 gelten österreichweit einheitliche Regelungen zu ihrer Nutzung. Bereits damals nahm das KFV die Fortbewegung von E-Scooter-Fahrern genauer unter die Lupe. In einer aktuellen Vergleichsstudie wurde nun erhoben, wie gut sich das Verkehrsmittel E-Scooter inzwischen in den öffentlichen Straßenverkehr integriert hat. Schwerpunkt dieser Erhebung war die Vor-Ort-Beobachtung von E-Scooter-Fahrern sowie die Erhebung von abgestellten E-Scootern im öffentlichen Straßenraum. Im Fokus: Wahl der Infrastruktur, Handzeichen, Helmverwendung.

KFV-Beobachtungen von 738 E-Scooter Fahrern in Wien, Linz, Klagenfurt und Innsbruck zeigten folgende Ergebnisse:

15 Prozent der beobachteten E-Scooter-Fahrer fuhren verbotenerweise auf dem Gehsteig. Der Anteil der Gehsteigfahrten ist somit insgesamt zwar zurückgegangen (2019: 34 Prozent), jedoch immer noch deutlich zu hoch. Vor allem wenn keine Radinfrastruktur vorhanden ist, rollen viele E-Scooter Fahrer gesetzeswidrig auf dem Gehsteig (2021: 43 Prozent, 2019: 49 Prozent). Bei Vorhandensein eines Radweges benutzen hingegen nur 9 Prozent (2019: 23 Prozent) der E-Scooter-Fahrer den Gehsteig. „Das Vorhandensein einer sicheren Radinfrastruktur ist auch für E-Scooter Fahrer essenziell – idealerweise in Form eigener Radfahranlagen oder einer Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten auf maximal 30 km/h," so Dipl. Ing. Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im KFV.

Nur eine Minderheit der E-Scooter Fahrer (2 Prozent) gibt das verpflichtende Handzeichen zur Anzeige einer Fahrtrichtungsänderung (2019: 1 Prozent).

Die Helmtragequote ist nach wie vor gering und liegt aktuell bei 2 Prozent (2019: 3 Prozent).

In 2 Prozent aller Fälle wurde entgegen den geltenden Regeln eine weitere Person auf dem E-Scooter transportiert (2019: 3 Prozent).

Das ungeordnete Abstellen von E-Scootern ist nicht nur ärgerlich, schlecht geparkt können E- Scooter schnell zur Stolperfalle werden. „Unsere Begehungen haben ergeben, dass mehr als die Hälfte aller E-Scooter (54 Prozent) im städtischen Bereich auf Gehsteigen abgestellt werden. Das ist zwar grundsätzlich möglich – allerdings waren 20 Prozent davon auf schmalen Gehsteigen abgestellt, wo das Abstellen lt. StVO verboten ist. Rund jeder zehnte E-Scooter (10 Prozent) stellte zudem eine Behinderung für andere Verkehrsteilnehmer dar – besonders für seh- und gehbehinderte Personen sind Hindernisse dieser Art ein ernstzunehmendes Sicherheitsrisiko. Hier ist mehr Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander gefragt", so Robatsch.

(Aus einer Pressemitteilung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, KFV, vom 13. August 2021)

BASt: Begutachtung der Fahreignung 2020

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.

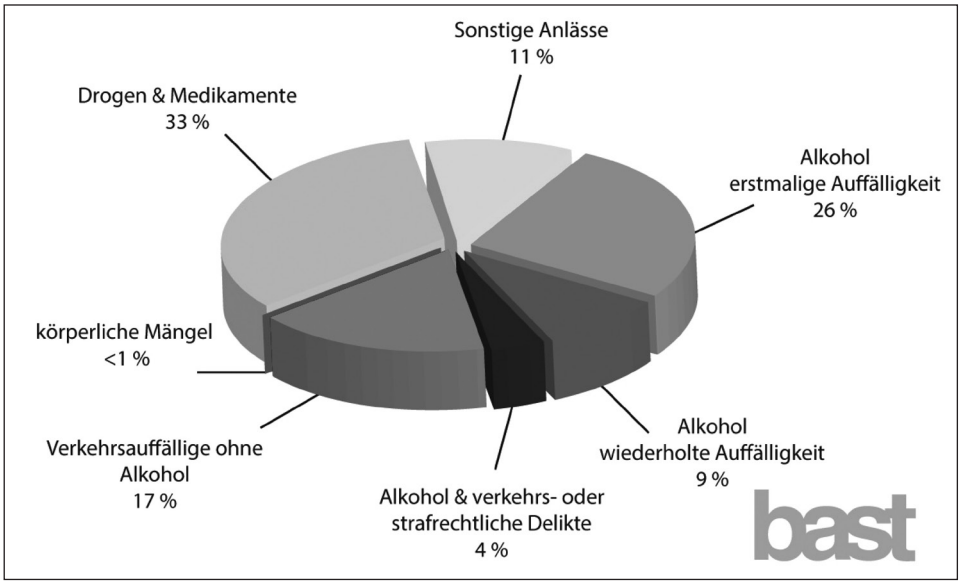

Bild 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2020[1]).

Im Jahr 2020 führten 14 aktive Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 84.017 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch.

Mit insgesamt 40 % bilden die zusammengefassten Alkohol-Fragestellungen nach wie vor die stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten (Bild 1). Insgesamt 26 % der Begutachteten waren erstmalig mit Alkohol auffällig geworden. Ein Drittel der Untersuchten (33 %) waren den drogenbezogenen Untersuchungsanlässen „Drogen und Medikamente" zuzuordnen, für 17 % waren Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol und Drogenbeteiligung

[1]) In dem Tortendiagramm wurden folgende Anlassgruppen zusammengefasst: „Körperliche und geistige Mängel" und „Neurologisch-psychiatrische Mängel" wurden zu „Körperlichen Mängeln" zusammengefasst. "Verkehrsauffälligkeiten" und „Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit Sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten" wurden zu „Verkehrsauffällige ohne Alkohol" zusammengefasst. „Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige", „Alkohol in Kombination mit Sonstigen Drogen & Medikamenten" und „Sonstige Drogen & Medikamente in Kombination mit Allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten" wurden zu „Drogen & Medikamente" zusammengefasst. „Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung", „Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten", „Sonstige Mehrfachfragestellungen", "Vorzeitige Erteilung der Fahrerlaubnis", „Fahrlehrerbewerber" und „Sonstige Anlässe" wurden zu „Sonstige Anlässe" zusammengefasst. Abweichung von 100 % durch Rundung.

der Untersuchungsanlass. Körperliche und/oder geistige Mängel waren selten Anlass für eine Begutachtung (<1 %). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2020 in der Summe 11 % (Bild 1).

2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten (je nach Prognose) die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei manchen Anlassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen. Tab. 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2020 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	geeignet	§70-Kurs-empfeh-lung	un-geeignet	Summe	Anteil
1.1 körperliche u. geistige Mängel	69,5%		30,5%	318	0,4%
1.2 neurolog.-psychiatr. Mängel	45,0%		55,0%	80	0,1%
1.3 Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	30,7%		69,3%	153	0,2%
2.1 Verkehrsauffälligkeiten	59,3%	0,1%	40,6%	13.050	15,5%
2.2 Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	57,2%	0,1%	42,7%	2.971	3,5%
3.1 Alkohol erstmalig *	53,2%	8,5%	38,3%	21.923	26,1%
3.2 Alkohol wiederholt *	45,4%	5,4%	49,2%	7.456	8,9%
4 Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige **	56,0%	5,5%	38,4%	24.193	28,8%
5.1 Alkohol + allg. Verkehrs- bzw. strafrechtl. Auffälligkeiten*	46,4%	3,8%	49,8%	2.920	3,5%
5.2 Alkohol + BtM/Medikamente**	54,0%	3,3%	42,8%	1.476	1,8%
5.3 Allg. Verkehrs- + sonst. strafrechtl. Auffälligkeiten	54,1%	0,9%	45,0%	1.626	1,9%
5.4 BtM/Medikamente + allg. Verkehrsauffälligkeiten**	52,5%	3,4%	44,1%	1.897	2,3%
5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen	48,9%	1,8%	49,3%	1.546	1,8%
6 FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	93,7%		6,3%	3.847	4,6%
7 Bewerber um eine Fahrlehrererlaubnis u. Fahrlehrerüberwachung	66,7%		33,3%	48	0,1%
8 Sonstige Anlässe	48,3%		51,7%	513	0,6%
9 Gesamtsumme	**56,0%**	**4,6%**	**39,4%**	**84.017**	**100,0%**
*** Alkohol-Fragestellung gesamt**	**50,8%**	**7,3%**	**41,9%**	**32.299**	**38,4%**
**** BtM-Fragestellungen gesamt**	**55,7%**	**5,3%**	**39,1%**	**27.566**	**32,8%**

Tab. 1: Anlassbezogene Aufschlüsselung der MPU-Ergebnisse in Prozent für das Jahr 2020.

Im Vergleich zu 2019 zeigen sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse nur leichte Veränderungen: von den 84.017 begutachteten Personen waren 56,0 % „geeignet“ (2019: 57,1 %), 39,4 % ungeeignet (2019: 38,1 %), und 4,6 % (2019: 4,8 %) erhielten die Empfehlung zur Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gem. § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung).

3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2017 bis 2020

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 um 2,5 Prozentpunkte verringert (siehe Tab. 2).

Anlassgruppe	2017	2018	2019	2020	2019/2020
körperliche und geistige Mängel	320	277	302	318	**5,3%**
neurologisch-psychiatrische Mängel	103	79	102	80	**-21,6%**
Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	111	146	151	153	**1,3%**
Verkehrsauffälligkeiten	13.474	13.492	13.639	13.050	**-4,3%**
Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	2.815	2.684	2.824	2.971	**5,2%**
Alkohol erstmalig	24.699	23.005	21.879	21.923	**0,2%**
Alkohol wiederholt	10.075	9.852	8.823	7.456	**-15,5%**
Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige	19.328	21.028	23.246	24.193	**4,1%**
Alkohol + allg. Verkehrs- bzw. strafrechtl. Auffälligkeiten	4.396	3.948	3.430	2.920	**-14,9%**
Alkohol + BtM/Medikamente	1.858	1.709	1.525	1.476	**-3,2%**
Allg. Verkehrs- + sonst. strafrechtl. Auffälligkeiten	2.079	2.105	1.923	1.626	**-15,4%**
BtM/Medikamente + allg. Verkehrsauffälligkeiten	2.019	2.174	1.993	1.897	**-4,8%**
Sonstige Mehrfachfragestellungen	1.618	1.690	1.578	1.546	**-2,0%**
FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	4.480	4.276	4.155	3.847	**-7,4%**
Bewerber um eine Fahrlehrererlaubnis u. Fahrlehrerüberwachung	165	96	48	48	**0,0%**
Sonstige Anlässe	495	527	559	513	**-8,2%**
Gesamtsumme	**88.035**	**87.088**	**86.177**	**84.017**	**-2,5%**
*** Alkohol-Fragestellung gesamt**	**39.170**	**36.805**	**34.132**	**32.299**	**-5,4%**
**** BtM-Fragestellungen gesamt**	**23.205**	**24.911**	**26.764**	**27.566**	**3,0%**

Tab. 2: Begutachtungsanlässe der Jahre 2017 bis 2020.

Der auch in den Vorjahren ersichtliche Abwärtstrend bei den Alkoholfragestellungen setzt sich im Jahr 2020 nur bei den wiederholten Alkoholauffälligkeiten und in Kombination mit Verkehrsauffälligkeiten oder sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten weiter fort, während die Zahlen der erstmalig Alkoholauffälligen nahezu stagnieren. Demgegenüber zeigt sich wie auch in den Vorjahren ein weiterer Anstieg in den Zahlen der Begutachtungsanlässe bei BtM-/Medikamentenauffälligkeit. Der sich seit Jahren fortsetzende Aufwärtstrend der Alkoholfragestellungen (-5,4 %) liegt prozentual von 2019 auf 2020 deutlich über dem Anstieg der BtM-/Medikamenten-Begutachtungsanlässe (+3 %).

(Aus einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, – Verfasserin: Dr. Simone Klipp – vom August 2021, veröffentlicht am 23. August 2021)

BASt-Bericht: Analyse der Merkmale und des Unfallgeschehens von Pedelecfahrern*)

Die zunehmende Beliebtheit des Pedelecs zeigt sich in jährlich steigenden Absatzzahlen. In ähnlichem Maße steigt die Zahl der in der amtlichen Unfallstatistik verzeichneten Pedelecunfälle, sodass das Thema der Verkehrssicherheit von Pedelecfahrern zunehmend an Bedeutung gewinnt. Bisherige Forschungsarbeiten bieten weder ein repräsentatives Bild der Nutzergruppe noch ein ganzheitliches Bild ihres Unfallgeschehens. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden daher drei verschiedene methodische Ansätze gewählt, um die Nutzergruppe von Pedelecs und deren Unfallgeschehen zu beschreiben. Die Repräsentativbefragung bietet erstmalig einen breiten Überblick über personen- und fahrzeugbezogene Charakteristika der Pedelecfahrer in Deutschland, ihr Fahr- und Nutzungsverhalten, mögliche Probleme im Umgang mit dem Pedelec sowie erlebte Unfälle binnen der vergangenen drei Jahre (n = 775). Die beiden Unfallanalysen – eine Klinikbefragung verunfallter Pedelecfahrer (n = 39) sowie eine Analyse der in der German In-Depth Accident Study (GIDAS) enthaltenen Pedelecunfälle (n = 214) – liefern eine detaillierte Beschreibung des jeweiligen Unfalls und seiner Folgen.

Die Gruppe der Pedelecfahrer erweist sich vorwiegend als ältere, aber aktive Nutzergruppe, die das Pedelec oft und für unterschiedliche Zwecke nutzt. Ihr überwiegend hohes Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr geht mit einer eher niedrigen Risikobereitschaft einher. In den vergangenen zwei Jahren haben allerdings insbesondere jüngere Fahrer zwischen 18 und 44 Jahren das Pedelec für sich entdeckt, die derzeit (noch) einen geringen Anteil an der Nutzergruppe wie auch im Unfallgeschehen stellen. Als Unfallschwerpunkte zeichnen sich Kollisionen mit einem Pkw sowie die nur selten polizeilich erfassten Alleinunfälle ab. Auch wenn die meisten Fahrer eigenen Angaben zufolge mit dem Pedelec schneller unterwegs sind als mit einem konventionellen Fahrrad, ereignen sich nur wenige Unfälle bei Geschwindigkeiten am Maximum der mit legalen Mitteln erreichbaren Tretunterstützung von 25 km/h. Häufig erfolgen sie beim Stehen oder Anfahren und spiegeln somit die von vielen Fahrern berichteten Balanceprobleme bei niedrigen Geschwindigkeiten wider. In beiden Unfallanalysen wirken Selektionseffekte, aufgrund derer die Generalisierbarkeit der Ergebnisse eingeschränkt ist. So beinhaltet GIDAS ausschließlich die polizeilich erfassten Unfälle und damit vorwiegend Unfälle mit einem weiteren Beteiligten, während in der Klinikbefragung stationär behandelte, ältere Pedelecfahrer überrepräsentiert sind. Zu den Nutzern von S-Pedelecfahrern und ihrem Unfallgeschehen lassen sich aufgrund geringer Fallzahlen keine belastbaren Aussagen treffen.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse werden verschiedene Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Pedelecfahrer abgeleitet, die gemäß dem Fokus der vorliegenden Arbeit primär beim Fahrer (zum Beispiel Erhöhung der Helmtragequote) oder dessen Fahrzeug (zum Beispiel technische Unterstützung zur Verbesserung der Fahrstabilität auch bei geringen Geschwindigkeiten) ansetzen. Ferner bedarf es weiterführender Studien zur Beschreibung von Pedelecunfällen und ihrer Ursachen, auch mit Fokus auf den Pkw-Fahrern als häufigsten Unfallgegnern bei Pedelecunfällen mit mindestens zwei Beteiligten, sowie einer Überprüfung und Verbesserung der Güte amtlicher Statistiken bezüglich der Erkennung elektrifizierter Räder und ihrer korrekten Klassifikation als Pedelecs oder S-Pedelecs.

*) BASt-Bericht M 313: Christina Platho, Hanns-Peter Horn, HFC Human-Factors-Consult GmbH, Berlin, Michael Jänsch, Heiko Johannsen, Unfallforschung der medizinischen Hochschule, Hannover, 129 Seiten, Erscheinungsjahr: 2021.

Rechtsprechung

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

50. *) 1. § 315c Abs. 1 StGB setzt in allen Tatvarianten eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert voraus. Dies ist nach gefestigter Rechtsprechung der Fall, wenn die Tathandlung über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus in eine kritische Situation geführt hat, in der – was nach allgemeiner Lebenserfahrung auf Grund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt wurde, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht.

2. Für die Annahme einer konkreten Gefahr genügt es daher nicht, dass sich Menschen oder Sachen in enger räumlicher Nähe zum Täterfahrzeug befunden haben. Umgekehrt wird die Annahme einer Gefahr aber auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass ein Schaden ausgeblieben ist, weil sich der Gefährdete – etwa aufgrund überdurchschnittlich guter Reaktion – noch zu retten vermochte.

3. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats ist in Fällen ununterbrochener Polizeiflucht regelmäßig von Tateinheit bezüglich aller auf der Fahrt verwirklichten Delikte auszugehen. Dies gilt auch dann, wenn die Flucht nach einem Verkehrsunfall fortgesetzt und damit (auch) der Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142 StGB) verwirklicht ist.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 6. Juli 2021 – 4 StR 155/21 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen schweren Wohnungseinbruchdiebstahls, wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von drei Jahren und sechs Monaten verurteilt, eine Einziehungsentscheidung getroffen und eine Fahrerlaubnissperre verhängt. Die auf die unausgeführte Sachrüge gestützte Revision des Angeklagten hat [einen] Teilerfolg, im Übrigen ist das Rechtsmittel unbegründet (§ 349 Abs. 2 StPO).

Aus den Gründen:

2 1. Die Schuldsprüche in den Fällen II.2. und II.3. der Urteilsgründe halten einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

3 a) Nach den Feststellungen führte der Angeklagte das von ihm am Vortag (Tat II.1. der Urteilsgründe) entwendete Kraftfahrzeug im Straßenverkehr, wobei er wusste, dass er nicht im Besitz der hierfür erforderlichen Fahrerlaubnis war. Er bemerkte, dass Polizeibeamte in einem Streifenfahrzeug auf ihn aufmerksam geworden waren, und fuhr davon. Auf der anschließenden Fluchtfahrt geriet der Angeklagte bei einem Abbiegevorgang ins Schleudern und kollidierte mit einem abgestellten Kraftfahrzeug, an dem bei einem Wiederbeschaffungswert von 7.900 € ein Totalschaden entstand (Tat II.2. der Urteilsgründe). Durch den Zusammenprall verlangsamte der Angeklagte seine Fahrt zunächst, setzte sie sodann aber fort, um sich der Kontrolle durch die ihn weiterhin verfolgenden Polizeibeamten zu entziehen. Im Verlauf der weiteren Fluchtfahrt überquerte er eine Kreuzung, ohne auf den bevorrechtigten Querverkehr zu achten; dabei nahm er einem von links kommenden schwarzen PKW die Vorfahrt. Eine Kollision konnte nur „durch das starke Abbremsen bis zum Stillstand des schwarzen PKW“ verhindert werden (Tat II.3. der Urteilsgründe).

b) Die Verurteilung wegen vorsätzlicher Gefähr- **4**
dung des Straßenverkehrs im Fall II.3. der Urteilsgründe kann nicht bestehen bleiben. Die Feststellungen belegen nicht die gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 a StGB in objektiver Hinsicht erforderliche Herbeiführung einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder einer fremden Sache von bedeutendem Wert.

aa) § 315c Abs. 1 StGB setzt in allen Tatvarianten **5**
eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert voraus. Dies ist nach gefestigter Rechtsprechung der Fall, wenn die Tathandlung über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus in eine kritische Situation geführt hat, in der – was nach allgemeiner Lebenserfahrung auf Grund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt wurde, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Beschlüsse vom 17. Februar 2021 – 4 StR 528/20, NStZ-RR 2021, 187, 188 mwN; vom 2. Juli 2013 – 4 StR 187/13, NStZ-RR 2013, 320, 321 und Urteil vom 22. März 2012 – 4 StR 558/11 Rn. 11, insoweit in BGHSt 57, 183 nicht abgedruckt; zu § 315b StGB vgl. BGH, Beschluss vom 20. März 2019 – 4 StR 517/18, NStZ 2020, 225 Rn. 5; vom 5. Dezember 2018 – 4 StR 505/18, NStZ 2019, 346 Rn. 7 und vom 5. November 2013 – 4 StR 454/13, NZV 2014, 184, 185). Erforderlich ist die Feststellung eines „Beinahe-Unfalls“, also eines Geschehens, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung gelangt, „das sei noch einmal gut gegangen“ (vgl. BGH, Beschlüsse vom 27. April 2017 – 4 StR 61/17 und vom 16. April 2012 – 4 StR 45/12, NStZ-RR 2012, 252). Für die An-

nahme einer konkreten Gefahr genügt es daher nicht, dass sich Menschen oder Sachen in enger räumlicher Nähe zum Täterfahrzeug befunden haben. Umgekehrt wird die Annahme einer Gefahr aber auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass ein Schaden ausgeblieben ist, weil sich der Gefährdete – etwa aufgrund überdurchschnittlich guter Reaktion – noch zu retten vermochte (BGH, Beschluss vom 17. Februar 2021 – 4 StR 528/20, NStZ-RR 2021, 187, 188).

6 bb) Gemessen hieran fehlt es an Feststellungen, die einen „Beinahe-Unfall" in diesem Sinne belegen. Die Urteilsgründe sind auf die Wiedergabe der tatgerichtlichen Wertung beschränkt, dass eine Kollision mit dem vorfahrtsberechtigten schwarzen Kraftfahrzeug nur durch „das starke Abbremsen bis zum Stillstand" habe vermieden werden können. Es fehlt an Feststellungen zu den gefahrenen Geschwindigkeiten beider Kraftfahrzeuge, zu ihren Abständen und zur Intensität der zur Vermeidung einer Kollision vorgenommenen Bremsung durch den Fahrer des schwarzen Kraftfahrzeugs.

7 cc) Bei dieser Sachlage kommt es nicht mehr entscheidungserheblich darauf an, dass die tatgerichtliche Wertung beweiswürdigend auch nicht tragfähig belegt ist. Die Beweiserwägungen sind auf den inhaltsleeren Hinweis beschränkt, dass die in der Hauptverhandlung vernommenen Polizeibeamten die Verfolgungsfahrt und die „von ihnen gefahrene Geschwindigkeit" wie festgestellt geschildert hätten. Damit bleibt offen, auf welcher Beweisgrundlage das Landgericht seine Überzeugung vom Eintritt einer kritischen Verkehrssituation in dem genannten Sinne gewonnen hat.

8 dd) Die Aufhebung des Schuldspruchs wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zieht die Aufhebung der für sich genommen rechtlich unbedenklichen Schuldsprüche wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort und vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach sich, weil das Landgericht insoweit von Tateinheit ausgegangen ist (vgl. BGH, Urteil vom 20. Februar 1997 – 4 StR 642/96, NStZ 1997, 276).

9 c) Die Aufhebung des Schuldspruchs im Fall II.3. der Urteilsgründe führt auch zur Aufhebung des Schuldspruchs im Fall II.2. der Urteilsgründe, weil insoweit entgegen der tatgerichtlichen Wertung nur eine Tat vorliegt (§ 52 StGB).

10 Nach ständiger Rechtsprechung des Senats ist in Fällen ununterbrochener Polizeiflucht regelmäßig von Tateinheit bezüglich aller auf der Fahrt verwirklichten Delikte auszugehen (vgl. BGH, Beschluss vom 7. September 2016 – 4 StR 221/16, StV 2018, 430, 431; Urteil vom 20. Februar 2003 – 4 StR 228/02, BGHSt 48, 233, 239). Dies gilt auch dann, wenn die Flucht nach einem Verkehrsunfall fortgesetzt und damit (auch) der Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142 StGB) verwirklicht ist (vgl. BGH, aaO, BGHSt 48, 233, 239). Für die Annahme von Tateinheit ist in rechtlicher Hinsicht maßgebend, dass in dem einheitlichen Entschluss zur Flucht vor der Polizei eine besondere Sachlage zu sehen ist, die in diesen Fällen die Zusammenfassung aller Gesetzesverletzungen zu einer Tat begründet. So liegt es hier. Sämtliche der vom Angeklagten auf der von seinem durchgehenden Fluchtwillen getragenen Fahrt verwirklichten Delikte bilden daher eine Tat im Sinne des § 52 StGB.

11 2. Die Aufhebung der Verurteilung in den Fällen II.2. und 3. der Urteilsgründe zieht die Aufhebung der Gesamtstrafe und der Maßregel nach sich.

12 Die Sache bedarf daher im Umfang der Aufhebung neuer Verhandlung und Entscheidung.

51. *) 1. Unangepasste Geschwindigkeit i.S.d. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB meint jede der konkreten Verkehrssituation nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht mehr entsprechende Geschwindigkeit und erfasst nicht nur Verstöße gegen die Gebote des § 3 Abs. 1 StVO, sondern auch Überschreitungen der in § 3 Abs. 3 StVO geregelten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten.

2. Die Merkmale grob verkehrswidrig und rücksichtslos i.S.d. § 315c Abs. 1 Nr. 3 StGB beziehen sich auf die objektive Tathandlung, mithin auf das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Dabei kann sich die grobe Verkehrswidrigkeit allein aus der besonderen Massivität des Geschwindigkeitsverstoßes oder aus begleitenden anderweitigen Verkehrsverstößen ergeben, die in einem inneren Zusammenhang mit der nicht angepassten Geschwindigkeit stehen.

3. Die nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbarkeitsbegründende Absicht muss darauf gerichtet sein, die nach den Vorstellungen des Täters unter den konkreten situativen Gegebenheiten – wie Motorisierung, Verkehrslage, Streckenverlauf, Witterungs- und Sichtverhältnisse etc. – maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

4. Um dem für das Nachstellen eines Rennens kennzeichnenden Renncharakter Ausdruck zu verleihen, ist für das Absichtsmerkmal weiterhin zu verlangen, dass sich die Zielsetzung des Täters nach seinen Vorstellungen auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke bezieht.

5. Die Absicht des Täters, nach seinen Vorstellungen auf einer nicht ganz unerheblichen Wegstrecke die nach den situativen Gegebenheiten maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, muss nicht Endziel oder Hauptbeweggrund des Handelns sein. Es reicht vielmehr aus, dass der Täter das Erreichen der situativen Grenzgeschwindigkeit als aus seiner Sicht notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen.

6. Auch sogenannte Polizeifluchtfälle können von § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB erfasst werden, sofern festgestellt werden kann, dass es dem Täter darauf ankam, als notwendiges Zwischenziel für eine erfolgreiche Flucht über eine nicht ganz unerhebliche Wegstrecke die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Dabei wird allerdings zu beachten sein, dass aus einer Fluchtmotivation nicht ohne Weiteres auf die Absicht geschlossen werden kann,

die gefahrene Geschwindigkeit bis zur Grenze der situativ möglichen Höchstgeschwindigkeit zu steigern.

7. Die Taten nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 d StGB und § 315d Abs. 5, Abs. 2, Abs. 1 Nr. 3 StGB, die sich ungeachtet der jeweiligen Anknüpfung an die gefahrene Geschwindigkeit in ihren tatbestandlichen Voraussetzungen unterscheiden, stehen zueinander im Verhältnis der Tateinheit.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 17. Februar 2021 – 4 StR 225/20 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu der Jugendstrafe von fünf Jahren verurteilt. Darüber hinaus hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein des Angeklagten eingezogen und eine Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von vier Jahren angeordnet. Mit ihren jeweils auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützten Revisionen erstreben die Nebenkläger eine Verurteilung des Angeklagten wegen tateinheitlich begangenen Mordes.

2 Die Rechtsmittel haben keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

3 I. Nach den Feststellungen mietete der Angeklagte für den Tattag einen Pkw mit 550 PS, der auf der Internetseite des Autovermieters mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h, einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,2 Sekunden und einer Klappenauspuffanlage als besonderem Ausstattungsmerkmal beworben worden war. Neben seinen technischen Interessen ging es dem Angeklagten bei der Anmietung darum, mit dem auffälligen Fahrzeug und durch eine Aufmerksamkeit erweckende Fahrweise Freunden und Bekannten, aber auch unbekannten Passanten zu imponieren. Nach der Übernahme des Fahrzeugs am Nachmittag des Tattages unternahm der Angeklagte in der Folgezeit bis kurz vor Mitternacht teils allein, teils mit ihn jeweils als Beifahrer begleitenden Freunden und Bekannten eine Vielzahl von Fahrten ganz überwiegend durch die Innenstadt von S. Bei diesen Fahrten fuhr der Angeklagte mehrfach mit überhöhter Geschwindigkeit, beschleunigte und bremste stark ab, gab im Leerlauf Gas und provozierte Fehlzündungen, um den Auspuff des Fahrzeugs zum Knallen zu bringen. Während einer Fahrt auf einem Streckenabschnitt der Autobahn A8 beschleunigte der Angeklagte das Fahrzeug von 194 km/h auf 274 km/h, wobei er die Tachoanzeige mit seinem Smartphone filmte und das Video live über eine Kommunikationsplattform streamte.

4 Um 23.37 Uhr holte der Angeklagte einen Bekannten an dessen in S. in der R. Straße gelegener Wohnung ab, um mit ihm „noch eine Runde durch S[…] zu drehen“. Nach dem Zusteigen des Bekannten steuerte der Angeklagte den Pkw J. auf der R. Straße, auf der die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, zunächst mit angepasster Geschwindigkeit stadteinwärts bis zu einem ca. 500 Meter vor der späteren Unfallstelle befindlichen Einkaufsmarkt. Zwischen dem Einkaufsmarkt und der Unfallkreuzung verläuft die vorfahrtsberechtigte R. Straße in einer langgezogenen Rechtskurve. Die bei Dunkelheit durch eine Straßenbeleuchtung erhellte Fahrbahn ist bis kurz vor der Unfallstelle insgesamt neun Meter breit und verfügt über je eine Fahrspur in jede Fahrtrichtung. Neben der Fahrbahn befindet sich ein etwa vier Meter breiter Grünstreifen, in welchem teilweise Parkbuchten eingelassen sind, in denen auch zur Nachtzeit geparkt wird. Aus der Fahrtrichtung des Angeklagten gesehen münden von rechts mehrere Stichstraßen in die R. Straße ein. Im Bereich der Unfallkreuzung sind auf der Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen mittig jeweils Abbiegespuren markiert, die das Linksabbiegen in die S-straße zwischen den Gebäuden R. Straße 23 und 25 beziehungsweise in eine aus Fahrtrichtung des Angeklagten links der Fahrbahn gelegene Parkplatzausfahrt ermöglichen. An der Kreuzung befindet sich ein Kinopalast, in der näheren Umgebung gibt es mehrere, auch abends frequentierte Gastronomiebetriebe.

5 Nach dem Erreichen des Einkaufsmarktes gab der Angeklagte – wie von Beginn an beabsichtigt – Vollgas, um die maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Der ortskundige Angeklagte, dem aufgrund seiner Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten klar war, dass auch zur Nachtzeit mit Fußgängern und Fahrzeugverkehr zu rechnen war, hatte vor, die R. Straße unter bewusster Missachtung der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit der maximal zu erreichenden Geschwindigkeit entlang zu fahren. Auf diese Weise wollte er seinen Beifahrer beeindrucken und gleichzeitig seine Fähigkeiten demonstrieren, mit dem Fahrzeug auch gefährliche Situationen zu meistern. Andere Verkehrsteilnehmer, seien es Autofahrer oder Fußgänger, waren ihm dabei völlig gleichgültig. Ihre Gefährdung erkannte der Angeklagte und nahm diese zumindest billigend in Kauf. Kurz vor den Einmündungen der nach rechts abgehenden S-straße drückte der Angeklagte trotz der für ihn unübersichtlichen Rechtskurve das Gaspedal des Fahrzeugs weiterhin voll durch. Etwa 100 Meter von der späteren Unfallstelle entfernt erreichte er bei vollständig durchgedrücktem Gaspedal eine Geschwindigkeit von mindestens 163 km/h. Ohne Veranlassung durch andere Verkehrsteilnehmer entschloss sich der Angeklagte nunmehr zu einer Bremsung des Fahrzeugs, um seine Geschwindigkeit etwas zu verringern. Ihm war in diesem Zeitpunkt klar, dass er bei der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit nicht rechtzeitig auf in die R. Straße ein- bzw. von ihr abbiegende Fahrzeuge werde reagieren können und deshalb mit letztlich unkalkulierbarer Wahrscheinlichkeit die Gefahr bestand, mit einem ein- oder abbiegenden Fahrzeug zu kollidieren. Dabei hielt er es für möglich, dass ein solcher Zusammenstoß zum Tod eines oder mehrerer Unfallbeteiligten führen könnte. Der Angeklagte, der – wenn auch in völliger Überschätzung seiner Möglichkeiten und Fähigkeiten – davon überzeugt war, das Fahrzeug auch bei hohen Geschwindigkeiten in gefährlichen Situationen

sicher beherrschen zu können, vertraute aber nicht ausschließbar auf das Ausbleiben eines tödlichen Erfolgs.

6 Als sich der Angeklagte mit einer Geschwindigkeit von mindestens 163 km/h ca. 100 Meter vor der Unfallkreuzung befand, erkannte er den ihm auf der R. Straße entgegenkommenden Pkw F. des Z. Dieser war in der Absicht, von der R. Straße nach links in die S-straße zwischen den Anwesen R. Straße 23 und 25 abzubiegen, aus seiner Fahrtrichtung auf der dortigen Linksabbiegerspur bis zur Kreuzung vorgefahren und hatte, da er kein entgegenkommendes Fahrzeug wahrgenommen hatte, damit begonnen, nach links abzubiegen und die Fahrspur des Angeklagten zu queren. Um einen – objektiv auch durch eine Gefahrenbremsung nicht mehr vermeidbaren – Zusammenstoß mit dem abbiegenden Fahrzeug zu verhindern, entschloss sich der Angeklagte unter Aufrechterhaltung der gerade erst wirksam gewordenen Bremsung dazu, auf die Gegenfahrspur auszuweichen. Bei einer noch gefahrenen Geschwindigkeit von 150 km/h schlug er das Lenkrad nach links ein, wodurch das Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von noch 138 km/h nach links einlenkte und anschließend über die Abbiegespur und die Gegenfahrspur fuhr. Als der Angeklagte das Fahrzeug durch eine starke Lenkung nach rechts auf der Fahrbahn halten wollte, bewegte sich der Pkw trotz nach rechts eingeschlagener Räder geradeaus weiter, prallte mit beiden linken Rädern gegen den Bordstein, überfuhr den Grünstreifen und fuhr auf der sich anschließenden Parkplatzausfahrt mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von mindestens 90 km/h frontal in die Beifahrerseite des von K. gesteuerten Pkw C. K. stand mit dem Fahrzeug in der Parkplatzausfahrt oder bewegte sich mit minimaler Geschwindigkeit, um nach rechts in die R. Straße einzubiegen, hatte mit dem Abbiegevorgang aber noch nicht begonnen. Infolge der Kollision, die zu einer vollständigen Zerstörung des Pkw C. führte, erlitten K. und seine auf dem Beifahrersitz sitzende Lebensgefährtin B. jeweils schwerste Verletzungen, die noch an der Unfallstelle zum Tod der beiden führten.

7 II. Die Revisionen der Nebenkläger sind unbegründet.

8 Die Ablehnung eines bedingten Tötungsvorsatzes im angefochtenen Urteil lässt […] keinen Rechtsfehler zum Vorteil des Angeklagten erkennen. Das Landgericht hat das voluntative Element eines bedingten Tötungsvorsatzes unter anderem deshalb verneint, weil der Angeklagte nicht ausschließbar darauf vertraute, das Fahrzeug in gefährlichen Situationen auch bei hohen Geschwindigkeiten jederzeit sicher beherrschen zu können. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer steht diese Annahme zu der weiteren Feststellung der Strafkammer, wonach der Angeklagte die mit einer nur vom Zufall abhängigen Wahrscheinlichkeit drohende Gefahr eines Zusammenstoßes mit ein- oder abbiegenden Fahrzeugen erkannte, schon deshalb nicht in Widerspruch, weil sich die konkrete zum Tod der beiden Tatopfer führende Kollision außerhalb der Fahrbahn ereignete, nachdem der Angeklagte infolge des Ausweichmanövers die Herrschaft über das Fahrzeug verloren hatte.

9 III. Die bei Rechtsmitteln von Nebenklägern in entsprechender Anwendung des § 301 StPO veranlasste Prüfung des angefochtenen Urteils auf Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten hat keine solchen Rechtsfehler ergeben.

10 Der durch § 301 StPO in Verbindung mit § 400 Abs. 1 StPO eröffnete Prüfungsumfang erfasst jedenfalls das der Nebenklagebefugnis nach § 395 Abs. 2 Nr. 1 StPO unterliegende Delikt des verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge gemäß § 315d Abs. 5 StGB. Ob auch die tateinheitlich begangene, nicht zum Anschluss als Nebenkläger berechtigende Tat der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs sowie der Rechtsfolgenausspruch der revisionsgerichtlichen Kontrolle nach § 301 StPO unterliegen, erscheint dagegen zweifelhaft. Denn es liegt nahe, dass die sich lediglich als Annex aus der Nebenklagerevision ergebende Prüfung auf Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten in ihrer Reichweite nicht über den durch die Regelung des § 400 Abs. 1 StPO auf Nebenklagerevision hin eröffneten Kontrollumfang hinausgeht (vgl. BGH, Urteil vom 30. Juli 2015 – 4 StR 561/14, BGHR StPO § 400 Abs. 1 Prüfungsumfang 5). Die Frage kann indes dahingestellt bleiben, weil das angefochtene Urteil auch insoweit keinen rechtlichen Bedenken begegnet.

11 1. Der Schuldspruch wegen tateinheitlich begangenen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge gemäß § 315d Abs. 5 StGB ist rechtlich nicht zu beanstanden. Auf der Grundlage der rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen hat der Angeklagte den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklicht und weiter die einen vorsätzlichen konkreten Gefahrenerfolg voraussetzende Qualifikationsnorm des § 315d Abs. 2 StGB sowie die daran anknüpfende Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB erfüllt.

12 a) Die Tatbestandsalternative des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist erst im Zuge der Gesetzesberatungen in die zur Pönalisierung verbotener Kraftfahrzeugrennen neu geschaffene Strafvorschrift des § 315d StGB eingefügt worden. Der Gesetzgeber wollte neben den Rennen mit mehreren Kraftfahrzeugen auch Fälle des schnellen Fahrens mit nur einem einzigen Kraftfahrzeug strafrechtlich erfassen, die über den Kreis alltäglich vorkommender, wenn auch erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen hinausragen, weil der Täter mit einem Kraftfahrzeug in objektiver und subjektiver Hinsicht ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt (vgl. Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz <6. Ausschuss>, BT-Drucks. 18/12964, S. 5 f.). Nach der als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgestalteten Begehungsalternative des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB macht sich strafbar, wer im Straßenverkehr sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

13 aa) Objektive Tathandlung ist das Sich-Fortbewegen als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Mit dem Erfordernis der nicht angepassten Geschwindigkeit hat sich der Gesetzgeber begrifflich an die straßenverkehrsrechtliche Regelung in § 3 Abs. 1 StVO angelehnt, ohne indes gesetzestech-

nisch auf diese Norm zu verweisen. Das Merkmal der unangepassten Geschwindigkeit ist daher ähnlich wie die Begriffe der Vorfahrt und des Überholens in § 315c Abs. 1 Nr. 2a und b StGB (vgl. zum Überholen BGH, Beschluss vom 15. September 2016 – 4 StR 90/16, BGHSt 61, 249 Rn. 8; zum sogenannten erweiterten Vorfahrtsbegriff BGH, Beschluss vom 5. Februar 1958 – 4 StR 704/57, BGHSt 11, 219; vgl. Ernemann in Satzger/Schluckebier/Widmaier, StGB, 5. Aufl., § 315c Rn. 15 f. mwN) maßgeblich durch Auslegung des Regelungsgehalts der Strafnorm zu bestimmen. Ausgehend von der Wortbedeutung meint unangepasste Geschwindigkeit jede der konkreten Verkehrssituation nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht mehr entsprechende Geschwindigkeit. Tatbestandlich erfasst werden danach im Einklang mit den Gesetzesmaterialien (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 5) nicht nur Verstöße gegen die Gebote des § 3 Abs. 1 StVO, sondern auch Überschreitungen der in § 3 Abs. 3 StVO geregelten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. König in LK-StGB, 13. Aufl., § 315d Rn. 24; Zieschang, NZV 2020, 489, 490).

14 bb) Der Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB setzt weiter ein grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten des Täters voraus. Damit knüpft die Vorschrift ausweislich des Ausschussberichts (vgl. BT-Drucks. 18/12964, aaO) an die Umschreibung des strafbaren Verhaltens in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB an, so dass für das inhaltliche Verständnis dieser einschränkenden Tatbestandsmerkmale auf die zu § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB ergangene Judikatur zurückgegriffen werden kann (vgl. König, aaO, § 315c Rn. 131 ff. mwN). Ungeachtet der durch die Verwendung des Verbindungswortes „und“ von § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB abweichenden Formulierung der Vorschrift beziehen sich die Merkmale grob verkehrswidrig und rücksichtslos – wie bei der Strafnorm des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB – auf die objektive Tathandlung, mithin auf das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit (vgl. König, aaO, § 315d Rn. 25; Preuß, NZV 2018, 537, 539; Kusche, NZV 2017, 414, 417). Hierfür spricht sowohl der Wortlaut des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB als auch der im Ausschussbericht ausdrücklich enthaltene Hinweis auf die Strafnorm des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB. Für die Tatbestandsverwirklichung erforderlich ist daher, dass sich gerade die Fortbewegung des Täters mit nicht angepasster Geschwindigkeit als grob verkehrswidrig und rücksichtslos darstellt. Dabei kann sich die grobe Verkehrswidrigkeit allein aus der besonderen Massivität des Geschwindigkeitsverstoßes (vgl. König, aaO, § 315d Rn. 26 und § 315c Rn. 135 mwN) oder aus begleitenden anderweitigen Verkehrsverstößen ergeben, die in einem inneren Zusammenhang mit der nicht angepassten Geschwindigkeit stehen.

15 cc) Das grob verkehrswidrige und rücksichtslose Sich-Fortbewegen mit nicht angepasster Geschwindigkeit muss, um den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu erfüllen, ferner im Sinne einer überschießenden Innentendenz von der Absicht getragen sein, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Neben den einschränkenden Merkmalen der groben Verkehrswidrigkeit und Rücksichtslosigkeit kommt nach den im Ausschussbericht verlautbarten Intentionen des Gesetzgebers (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 6) gerade dem Absichtselement die Aufgabe zu, den für das Nachstellen eines Rennens mit einem Fahrzeug kennzeichnenden Renncharakter tatbestandlich umzusetzen und das nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbare Verhalten von den alltäglich vorkommenden, auch erheblichen Geschwindigkeitsverletzungen abzugrenzen. Wie die verschiedenen in den Gesetzesmaterialien aufgeführten Parameter zur Bestimmung der höchstmöglichen Geschwindigkeit erkennen lassen (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 5 f.), muss die nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbarkeitsbegründende Absicht darauf gerichtet sein, die nach den Vorstellungen des Täters unter den konkreten situativen Gegebenheiten – wie Motorisierung, Verkehrslage, Streckenverlauf, Witterungs- und Sichtverhältnisse etc. – maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen (vgl. OLG Köln, NStZ-RR 2020, 224, 226; KG, DAR 2020, 149, 151; OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787; Zieschang, NZV 2020, 489, 491 f.; Zopfs, DAR 2020, 9, 11; Jansen, NZV 2019, 285, 286). Da der Gesetzgeber mit dem Absichtserfordernis dem für das Nachstellen eines Rennens kennzeichnenden Renncharakter Ausdruck verleihen wollte, ist für das Absichtsmerkmal weiterhin zu verlangen, dass sich die Zielsetzung des Täters nach seinen Vorstellungen auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke bezieht. Während die abstrakte Gefährlichkeit für das Rechtsgut der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs (vgl. König, aaO, § 315d Rn. 3) bei Rennen mit mehreren Kraftfahrzeugen im Sinne des § 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB maßgeblich aus dem Wettbewerb unter den Teilnehmern resultiert, ergibt sie sich in den Fällen des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB aus dem unbedingten Willen des Täters, sein Fahrzeug bis zur relativen Grenzgeschwindigkeit zu beschleunigen.

16 dd) Die Absicht des Täters, nach seinen Vorstellungen auf einer nicht ganz unerheblichen Wegstrecke die nach den situativen Gegebenheiten maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, muss nicht Endziel oder Hauptbeweggrund des Handelns sein. Es reicht vielmehr aus, dass der Täter das Erreichen der situativen Grenzgeschwindigkeit als aus seiner Sicht notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen (vgl. OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787, 2788; König, aaO, § 315d Rn. 29; Ernemann, aaO, § 315d Rn. 15; Zieschang, NZV 2020, 489, 493; Zopfs, DAR 2020, 9, 11; Jansen, NZV 2019, 285, 287 f.). Dieses Verständnis steht im Einklang mit dem Wortlaut der Norm, der für eine einschränkende Auslegung des Absichtserfordernisses keinen Anhalt bietet, und entspricht der herkömmlichen Interpretation der Vorsatzform des dolus directus 1. Grades (vgl. Sternberg-Lieben/Schuster in Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 15 Rn. 66 mwN; Momsen in Satzger/Schluckebier/Widmaier, StGB, 5. Aufl., § 15 Rn. 41), wie etwa bei § 315 Abs. 3 Nr. 1 a StGB (vgl. Ernemann, aaO, § 315 Rn. 16 mwN). Da die erforderliche Abgrenzung des als Nachstellen eines Kraftfahrzeugrennens mit einem Fahrzeug tatbestandlich erfassten Verhaltens von all-

täglichen, wenn auch erheblichen Geschwindigkeitsverstößen nach den Vorstellungen des Gesetzgebers insbesondere durch das in die Strafvorschrift aufgenommene Absichtserfordernis gewährleistet wird, ergibt sich auch aus der Entstehungsgeschichte der Norm keine Rechtfertigung für eine einschränkende Auslegung des subjektiven Tatbestandsmerkmals.

17 Dieses Verständnis des Absichtsmerkmals in § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB hat zur Folge, dass beim Vorliegen der weiteren tatbestandlichen Voraussetzungen auch sogenannte Polizeifluchtfälle (vgl. OLG Köln, NStZ-RR 2020, 224; OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787) von der Strafvorschrift erfasst werden, sofern festgestellt werden kann, dass es dem Täter darauf ankam, als notwendiges Zwischenziel für eine erfolgreiche Flucht über eine nicht ganz unerhebliche Wegstrecke die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Dabei wird allerdings zu beachten sein, dass aus einer Fluchtmotivation nicht ohne Weiteres auf die Absicht geschlossen werden kann, die gefahrene Geschwindigkeit bis zur Grenze der situativ möglichen Höchstgeschwindigkeit zu steigern (vgl. Jansen, NZV 2019, 285, 288).

b) Die Bedenken, die in der Rechtsprechung ver-
18 einzelt unter Hinweis auf das Bestimmtheitsgebot aus Art. 103 Abs. 2 GG gegen die Verfassungsmäßigkeit der Vorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB erhoben worden sind (vgl. AG Villingen-Schwenningen, DAR 2020, 218), teilt der Senat nicht. Die obigen Ausführungen zeigen vielmehr, dass die Norm mit den herkömmlichen Auslegungsmethoden in einer dem Bestimmtheitsgrundsatz gerecht werdende Weise ausgelegt werden kann.

19 c) Von dem dargelegten Auslegungsergebnis ausgehend hat der Angeklagte nach den vom Landgericht rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen den Grundtatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verwirklicht. Indem er die innerorts gelegene R. Straße mit einer Geschwindigkeit von bis zu 163 km/h entlangfuhr, bewegte er sich als Kraftfahrzeugführer mit unangepasster Geschwindigkeit fort. Sein Tun stellte sich schon angesichts der massiven Überschreitung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als grob verkehrswidrig dar. Nach den Urteilsausführungen handelte der Angeklagte aus eigensüchtigen Motiven unter bewusster Hinwegsetzung über die berechtigten Belange anderer Verkehrsteilnehmer, mithin rücksichtslos. Schließlich hat das Landgericht festgestellt, dass die unter maximaler Beschleunigung unternommene Fahrt des Angeklagten von der Absicht getragen war, nach seinen Vorstellungen über eine längere Fahrtstrecke die unter den konkreten situativen Gegebenheiten höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Die dieser Feststellung zugrundeliegende Schlussfolgerung des Tatrichters, die maßgeblich auf eine Auswertung der im Crashdatenspeicher des Tatfahrzeugs aufgezeichneten Daten insbesondere zur Geschwindigkeit und zur Benutzung des Gaspedals gestützt ist, lässt keinen Rechtsfehler erkennen. Dass der Angeklagte unmittelbar vor der Kollision bremste, um seine Geschwindigkeit etwas zu verringern, ist entgegen der Ansicht des Verteidigers in der Gegenerklärung angesichts der zuvor bereits eingetretenen vollständigen Erfüllung des Tatbestands des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB für die rechtliche Beurteilung ohne Bedeutung.

d) Der Angeklagte hat zudem den Qualifikations- **20**
tatbestand des § 315d Abs. 2 StGB und die daran anknüpfende Erfolgsqualifikation des § 315d Abs. 5 StGB erfüllt. Mit seiner Tathandlung nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB schuf der Angeklagte eine nach den Feststellungen der Strafkammer von seinem Vorsatz umfasste konkrete Gefahrenlage für die Tatopfer, die sich für den Angeklagten vorhersehbar in deren Tod verwirklichte. Der jeweils erforderliche Gefahrverwirklichungszusammenhang zwischen Tathandlung gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, Gefahrenerfolg nach § 315d Abs. 2 StGB und qualifizierender Folge nach § 315d Abs. 5 StGB (vgl. König, aaO, § 315d Rn. 36 und 40; BT-Drucks. 18/12964, S. 6) wird durch die wenige Sekunden vor der Kollision vom Angeklagten eingeleitete Bremsung des Tatfahrzeugs nicht in Frage gestellt.

2. Die Verurteilung wegen tateinheitlich begange- **21**
ner vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 d StGB lässt ebenfalls keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten erkennen. Die Taten nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 d StGB und § 315d Abs. 5, Abs. 2 und Abs. 1 Nr. 3 StGB, die sich ungeachtet der jeweiligen Anknüpfung an die gefahrene Geschwindigkeit in ihren tatbestandlichen Voraussetzungen unterscheiden, stehen zueinander im Verhältnis der Tateinheit.

52. 1. Eine Tat im prozessualen Sinne liegt bei vorangegangener Trunkenheitsfahrt vor, wenn ein betrunkener Kraftfahrer im Auto sitzend von der Polizei angetroffen wird und noch vor Ort im Zuge von Maßnahmen zur Feststellung der Alkoholkonzentration alsbald die Polizei tätlich angreift.

2. Zur Reichweite der (beschränkten) materiellen Rechtskraft eines Strafbefehls nach §§ 410 Abs. 3 und 373a StPO.

3. Das Doppelbestrafungsverbot nach Art. 103 Abs. 3 GG steht einer gesonderten Strafverfolgung der vorangegangenen Trunkenheitsfahrt entgegen, wenn der unmittelbar damit zusammenhängende nachfolgende tätliche Angriff auf Polizeibeamte bereits rechtskräftig abgeurteilt ist.

4. Auch bei Vorliegen eines Verfahrenshindernisses, welches in der Instanz übersehen wurde, hat das Revisionsgericht das Urteil gemäß § 354 Abs. 1 StPO aufzuheben und das Verfahren nach § 206a StPO einzustellen.

5. Bei Vorliegen eines Strafklageverbrauchs liegt ein Verfahrenshindernis in Form eines Befassungsverbots vor, weswegen mit dem Urteil gemäß § 353 Abs. 2 StPO auch die Feststellungen aufzuheben sind.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluss vom 1. Juli 2021 – 1 Rv 13 Ss 421/21 –

Z u m S a c h v e r h a l t:

I. 1. Gegenstand des Verfahrens ist der Vorwurf, der Angeklagte habe am 28. März 2020 gegen 19.33 Uhr

seinen PKW M., amtliches Kennzeichen XX, in der B. Straße in S. von der dortigen Wendeplatte circa 200 bis 300 Meter zu seiner Wohnadresse in der B. Straße gefahren, obwohl er infolge vorangegangenem Alkoholgenusses fahruntüchtig gewesen sei. Eine bei dem Angeklagten am 28. März 2020 um 20.30 Uhr entnommene Blutprobe habe eine Blutalkoholkonzentration von 1,9 Promille ergeben. Eine weitere an demselben Abend um 21.06 Uhr entnommene Blutprobe habe eine Blutalkoholkonzentration von 1,83 Promille ergeben. Seine Fahruntüchtigkeit habe der Angeklagte aufgrund der Gesamtumstände erkannt und billigend in Kauf genommen. Durch die Tat habe sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.

2. Der Führerschein des Angeklagten wurde noch am 28. März 2020 um 20 Uhr beschlagnahmt. Mit Beschluss vom 3. April 2020 bestätigte das Amtsgericht Ellwangen (Jagst) die Beschlagnahme des Führerscheins und entzog vorläufig gemäß § 111a StPO die Fahrerlaubnis.

3. Das Amtsgericht Schwäbisch Gmünd verurteilte den Angeklagten am 23. Juli 2020 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu der Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30 € und ordnete die Entziehung der Fahrerlaubnis, die Einziehung des Führerscheins und eine sechsmonatige Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis an. Gegen dieses Urteil legte der Angeklagte form- und fristgerecht Berufung ein. Die Berufung wurde vom Landgericht Ellwangen (Jagst) am 15. Februar 2021 mit der Maßgabe verworfen, dass der Angeklagte unter Einbeziehung der Strafe aus einem Strafbefehl des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 zu der Gesamtgeldstrafe von 120 Tagessätzen zu je 30 € verurteilt wurde und die Fahrerlaubnissperre auf noch drei Monate festgesetzt wurde.

Dem Strafbefehl des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 wegen tätlichen Angriffs auf Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit vorsätzlicher Körperverletzung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

> „Am 28.03.2020 gegen 19.50 Uhr wurden Sie nach einer Fahndung wegen der Anzeige einer mit der Benennung des Kennzeichens Ihres Fahrzeugs und Ihrer Personenbeschreibung angezeigten Trunkenheitsfahrt durch die uniformierten Streifenbeamten PHM A und POM´in B auf dem Fahrersitz Ihres an der B. Straße in S... abgestellten Fahrzeugs angetroffen. Nach der Durchführung eines Atemalkoholtests zeigten Sie sich gegenüber den mit den weiteren polizeilichen Maßnahmen befassten Polizeibeamten aggressiv. Als PHM A Ihnen erklärte, Sie aufgrund des Verdachts der Trunkenheitsfahrt zur Durchführung einer Blutentnahme in das S. M. verbringen zu müssen, schlugen Sie die Fahrertür mit Wucht zu und fluchten herum. Bei dem Versuch von PHM A, Sie vor der Mitnahme am Fahrzeug stehend zu durchsuchen – während POM´in B und der weiter hinzugekommene Streifenbeamte POK C Sie an den Armen festhielten – rissen Sie sich los und weigerten sich, die Durchsuchung zuzulassen. Daraufhin wandten die Polizeibeamten unmittelbaren Zwang an und versuchten, Ihre Arme auf dem Rücken zu schließen. Hiergegen sperrten Sie sich und traten die hinter Ihnen stehende POM´in B bewusst und gewollt gegen das linke Schienbein. Hierdurch erlitt die Polizeibeamtin – wie von Ihnen zumindest billigend in Kauf genommen – Schmerzen.
>
> Zur Tatzeit standen Sie unter dem Einfluss zuvor genossenen Alkohols, ohne jedoch hierdurch in Ihrer Unrechtseinsichts- oder Steuerungsfähigkeit erheblich eingeschränkt gewesen zu sein. Ein bei Ihnen zum 19.58 Uhr durchgeführter Atemalkoholtest ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille. Strafantrag wurde form- und fristgerecht gestellt. Die Staatsanwaltschaft hält wegen des besonderen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung wegen des Vorwurfs der Körperverletzung ein Einschreiten von Amts wegen für geboten.“

Der Strafbefehl wurde am 30. Juli 2020 rechtskräftig.

4. Gegen das Berufungsurteil des Landgerichts Ellwangen (Jagst) vom 15. Februar 2021 ließ der Angeklagte durch seinen Verteidiger am 20. Februar 2021 form- und fristgerecht Revision einlegen. Mit rechtzeitig eingegangenem Schriftsatz vom 18. April 2021 begründete der Verteidiger die Revision mit zwei Verfahrensrügen und der allgemeinen Sachrüge und beantragte, das Urteil des Landgerichts Ellwangen (Jagst) mit den Feststellungen aufzuheben. Der Angeklagte rügte im Wesentlichen, das Gericht habe die gebotene Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Ausmaß der Alkoholisierung im Tatzeitpunkt unterlassen. Dazu erhob er die Aufklärungsrüge, § 244 Abs. 2 StPO, und die Rüge der Verletzung des Beweisantragsrechts, § 244 Abs. 3 Satz 2 StPO.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat mit Schreiben vom 19. Mai 2021 beantragt, die Revision durch Beschluss als unbegründet gemäß § 349 Abs. 2 StPO zu verwerfen. Die Verteidigung hat dazu mit Schriftsatz vom 14. Juni 2021 Stellung genommen.

Aus den Gründen:

II. Die Revision ist zulässig und begründet.

Es liegt ein von Amts wegen zu beachtendes dauerndes Verfahrenshindernis vor. Die prozessuale Tat (dazu unter 1.) wurde bereits mit rechtskräftigem Strafbefehl des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 abgeurteilt (dazu unter 2.). Aufgrund des Doppelbestrafungsverbots ist Strafklageverbrauch eingetreten (dazu unter 3.). Der Senat hat das Urteil folglich aufzuheben und das Verfahren einzustellen (dazu unter 4.). Da beim Strafklageverbrauch ein Verfahrenshindernis in Form eines Befassungsverbots vorliegt, sind mit dem Urteil auch die Feststellungen aufzuheben (dazu unter 5.).

1. Das Geschehen am 28. März 2020 in der B. Straße in S. zwischen 19.33 Uhr und 19.50 Uhr mit der vorgeworfenen Trunkenheitsfahrt und dem unmittelbar nachfolgenden tätlichen Angriff ist **eine prozessuale Tat im Sinne von § 264 StPO**.

a. Tat im prozessualen Sinne ist der von der zuge-

lassenen Anklage umgrenzte geschichtliche Lebensvorgang einschließlich aller damit zusammenhängenden oder darauf bezogenen Vorkommnisse und tatsächlichen Umstände, die geeignet sind, das in diesen Bereich fallende Tun der in der Anklage konkret bezeichneten Person unter irgendeinem rechtlichen Gesichtspunkt als strafbar erscheinen zu lassen (Ott in: Karlsruher Kommentar, StPO, 8. Aufl. 2019, § 264 Rn. 5, ständige Rechtsprechung, vgl. BGH, Beschluss vom 23. September 2020 – 2 StR 606/19 –, juris). Zur Tat in diesem Sinne gehört das gesamte Verhalten des Angeklagten, soweit es mit dem durch die Anklage bezeichneten geschichtlichen Vorkommnis nach der Lebensauffassung einen einheitlichen Vorgang darstellt (BGH, Beschluss vom 23. September 2020 – 2 StR 606/19 –, juris). Dies gilt auch, wenn einzelne damit zusammenhängende oder darauf bezogene Umstände in der Anklageschrift nicht ausdrücklich erwähnt sind (Ott, aaO).

Wenn materiell-rechtlich mehrere Taten im Sinne von § 53 StGB vorliegen, führt dies in der Regel zwar auch zu mehreren getrennten prozessualen Taten im Sinne von § 264 StPO (vgl. OLG Hamburg, Urteil vom 23. März 1999, – II b 6–99 –, NStZ-RR 1999, 247). In Ausnahmefällen kann allerdings trotz materieller Tatmehrheit nur *eine* prozessuale Tat gemäß § 264 StPO vorliegen (OLG Stuttgart, Urteil vom 13. Oktober 1995 – 1 Ss 416/95 –, NStZ-RR 1996, 173 f., juris; Stuckenberg in: Löwe-Rosenberg, StPO, 27. Aufl 2021, 6. Abschnitt Hauptverhandlung, Rn. 89 mit zahlreichen Fallbeispielen aus der Rspr.). Dazu genügt es jedoch nicht, dass der Täter im Zuge der Verwirklichung eines Gesamtplans oder aufgrund einer einheitlichen Grundhaltung tätig geworden ist, dasselbe Rechtsgut verletzt hat oder die Vorgänge durch eine bloße zeitliche oder örtliche Aufeinanderfolge gekennzeichnet sind (OLG Hamburg, Urteil vom 23. März 1999, – II b 6–99 –, NStZ-RR 1999, 247).

Mehrere selbständige Handlungen bilden nach übereinstimmender Auffassung in Rechtsprechung und Schrifttum erst dann eine Tat im Sinne von § 264 StPO, wenn darüber hinaus die einzelnen Handlungen unter Berücksichtigung ihrer strafrechtlichen Bedeutung auch innerlich derart miteinander verknüpft sind, dass der Unrechts- und Schuldgehalt der einen nicht ohne die Umstände, die zu der anderen Handlung geführt haben, richtig gewürdigt werden kann und ihre getrennte Würdigung und Aburteilung als unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorgangs erscheinen würde (Stuckenberg, aaO, Rn. 88; BGH, Beschluss vom 23. September 2020 – 2 StR 606/19 –, juris jeweils mit weiteren Nachweisen). Die notwendige innere Verknüpfung der Straftaten muss sich unmittelbar aus den ihnen zugrundeliegenden Handlungen oder Ereignissen unter Berücksichtigung ihrer strafrechtlichen Bedeutung ergeben (vgl. Stuckenberg, aaO). Es muss folglich neben einem engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang auch ein innerer Beziehungs- und Bedingungszusammenhang bestehen (BGH, Beschluss vom 3. Mai 2012 – 3 StR 109/11 –, NStZ 2012, 709; ähnlich auch OLG Köln, Beschluss vom 18. September 2012 – III-1 RVs 159/12 –, juris).

Dies wurde bislang beispielsweise für Fälle von Verkehrsunfällen aufgrund von Trunkenheitsfahrten nach den §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 oder 316 Abs. 1 StGB mit anschließendem unerlaubtem Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB bejaht (vgl. BGH, Beschluss vom 9. November 1972 – 4 StR 457/71 –, NJW 1973, 335). Dasselbe gilt für Widerstandshandlungen gegen Vollstreckungsbeamte gemäß § 113 StGB nach vorläufiger Festnahme aufgrund einer unmittelbar vorangegangenen Trunkenheitsfahrt (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 15. Oktober 1974 – 3 Ws 166/74 –, MDR 1975, 423; ähnlich KG Berlin, Beschluss vom 12. Oktober 2018 – 3 Ws (B) 250/18 –, juris zu Verkehrsordnungswidrigkeit und Beleidigung). Von letzterem sind freilich Fälle abzugrenzen, in denen dem Widerstand eine andere Straftat in einem völlig anderen Lebensvorgang vorangeht. So hat das Bundesverfassungsgericht etwa in einem Beschluss vom 11. Januar 2005 Tatidentität verneint, wenn dem Widerstand eine Steuerstraftat nach § 373 Abs. 1 AO vorangeht (BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 11. Januar 2005 – 2 BvR 2125/04 –, juris, im folgenden „Schmuggelfall“).

b. Vorliegend stehen die vorgeworfene Trunkenheitsfahrt und der nachfolgende Widerstand mit tätlichem Angriff zwar materiell-rechtlich in Realkonkurrenz im Sinne von § 53 StGB zueinander, sie stellen jedoch prozessual eine Tat im Sinne von § 264 StPO dar, da ihr jeweiliger Unrechts- und Schuldgehalt innerlich so verknüpft sind, dass ihre getrennte Verfolgung eine unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebenssachverhalts darstellen würde.

Zunächst ist der überaus enge – nahezu koinzidente – örtliche und zeitliche Zusammenhang unverkennbar. Es sind lediglich 17 Minuten zwischen der vorgeworfenen Trunkenheitsfahrt um 19.33 Uhr und dem Widerstand mit tätlichem Angriff um 19.50 Uhr vergangen. Auch ist zu sehen, dass beide Taten an demselben Tatort begangen wurden. Sowohl die vorgeworfene, 200 bis 300 Meter lange Trunkenheitsfahrt als auch der Widerstand sind innerhalb dieser 17 Minuten in der B. Straße in S. zu verorten. Anders verhielt es sich etwa in dem vom Bundesverfassungsgericht entschiedenen „Schmuggelfall“ (BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 11. Januar 2005 – 2 BvR 2125/04 –, juris): Der zeitliche Abstand ist dort zwar nahezu identisch (15 Minuten), aber die Vortat des Zigarettenschmuggels wurde in einem erheblichen räumlichen Abstand von 10 km zur Widerstandshandlung begangen.

Hinzu kommt vorliegend ein auffallend enger situativer Beziehungs- und Bedingungszusammenhang zwischen der Trunkenheitsfahrt und dem tätlichen Angriff. Anders als im Schmuggelfall, in welchem die Sachverhaltsschilderung im Steuerstrafverfahren mit dem Abstellen der Zigaretten im Kofferraum endet und der Schmuggel mit Beginn der Autofahrt bereits mindestens vollendet, wenn nicht gar beendet war, ist vorliegend der tätliche Angriff durch die Trunkenheitsfahrt bedingt. Dies fällt bereits in der Sachverhaltsschilderung im Strafbefehl des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 auf. Bei der Beschreibung der Wider-

standshandlungen werden dort zugleich Tatbestandsmerkmale der Trunkenheitsfahrt festgestellt; so zum Beispiel wörtlich: „angezeigte(n) Trunkenheitsfahrt“, des Weiteren Eckdaten wie: „Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille“ und schließlich die Antreffsituation: „auf dem Fahrersitz Ihres an der B. Straße (...) abgestellten Fahrzeugs angetroffen“.

Darüber hinaus ergibt sich die notwendige innere Verknüpfung der Straftaten unmittelbar aus den ihnen zugrundeliegenden Handlungen oder Ereignissen. Der betrunkene Angeklagte wurde vorliegend noch im Auto sitzend von der Polizei angetroffen, er hatte den Autoschlüssel bei sich, der Motor seines Wagens war noch warm, das Auto nahm am sogenannten ruhenden Verkehr teil, es stand auf der öffentlichen Straße und war jederzeit abfahrbereit. Auch der Angeklagte selbst war in Fahrbereitschaft und hätte jederzeit die Trunkenheitsfahrt unmittelbar fortsetzen können und sei es nur, um sein Auto von der Straße auf sein Grundstück zu fahren. In dieser Situation wurde der Angeklagte von der Polizei angetroffen und es kam zu der Auseinandersetzung mit tätlichem Angriff, die aus den wegen der Trunkenheitsfahrt vorzunehmenden polizeilichen Maßnahmen wie der Feststellung der Atemalkoholkonzentration resultierte. Auch im weiteren Verlauf waren die polizeilichen Maßnahmen zur Trunkenheitsfahrt „Verbringung in ein Krankenhaus zur Feststellung der Blutalkoholkonzentration“ mit dem tätlichen Angriff „Tritt gegen das Schienbein der Polizeibeamtin B“ innerlich verwoben und verknüpft. Eine getrennte Verfolgung käme einer unnatürlichen Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorgangs gleich.

Schließlich ist zu sehen, wie es überhaupt zu dem Geschehen am Abend des 28. März 2020 gekommen ist. Die Polizei lief nicht zufällig dem Angeklagten über den Weg, umgekehrt fuhr dieser auch nicht zufällig in eine allgemeine Verkehrskontrolle der Polizei. Vielmehr wurde die Polizei aufgrund einer angezeigten Trunkenheitsfahrt unter Benennung der Personalien des Angeklagten und dessen Kfz-Kennzeichens auf diesen aufmerksam. Sie fahndete folglich gezielt nach diesem, um die Anzeige wegen der Trunkenheitsfahrt aufzunehmen und gegebenenfalls weitere präventiv und repressiv erforderliche polizeiliche Maßnahmen zu treffen. Dies zeigt, wie stark die Handlungen und Ereignisse auch unter Berücksichtigung ihrer strafrechtlichen Beurteilung am 28. März 2020 innerlich verknüpft sind.

Ergänzend stellt der Senat fest, dass es insoweit unbeachtlich ist, ob nur ein einfacher Widerstand im Sinne von § 113 StGB oder ein tätlicher Angriff in Tateinheit mit einer vorsätzlichen Körperverletzung gemäß §§ 114, 223 Abs. 1, 230, 52 StGB rechtskräftig festgestellt ist. Zwar ist dogmatisch umstritten, ob der tätliche Angriff im Sinne von § 114 StGB ein Qualifikationstatbestand zu § 113 StGB, eine „faktische Qualifikation“ oder ein eigenständiger Tatbestand darstellt (zum Streitstand vgl. Rosenau in: Leipziger Kommentar, StGB, 13. Aufl. 2021, § 114, Rn. 7 mit weiteren Nachweisen). Festzuhalten ist jedoch, dass der tätliche Angriff bis zum 29. Mai 2017 noch als Tatbestandsvariante in § 113 Abs. 1 Variante 2 StGB („Widerstand leistet oder tätlich angreift“) verankert war und erst durch das 52. StrÄndG vom 23. Mai 2017 eine gesonderte Regelung in § 114 StGB erfahren hat. Doch spielt die materiell-rechtliche Einordnung für die Beurteilung der prozessualen Tat ohnehin keine Rolle. Maßgeblich hierfür ist wie oben dargelegt der einheitliche geschichtliche Lebenssachverhalt, nicht die dogmatische Einreihung. Insoweit vermag es bei natürlicher Betrachtung keinen Unterschied zu machen, ob der Angeklagte nur durch „Sich-Sperren“ oder durch „Treten“ Widerstand leistet, zumal diese Handlungen regelmäßig – wie auch vorliegend – unmittelbar ineinander übergehen und übergreifen. Auch die vorsätzliche Körperverletzung ist Teil dieses einheitlichen Lebenssachverhalts und steht insoweit nicht gesondert. Sie ist sogar tateinheitlich im Sinne von § 52 StGB mit dem tätlichen Angriff begangen worden und damit schon *a maiore ad minus* vom prozessual einheitlichen Tatbegriff erfasst.

Ein Ausnahmefall liegt mithin vor. Wenn ein betrunkener Kraftfahrer noch im Auto sitzend von der Polizei angetroffen wird und noch vor Ort bei Maßnahmen der Feststellung der Alkoholkonzentration alsbald die Polizei tätlich angreift, stellen Trunkenheitsfahrt und tätlicher Angriff eine prozessuale Tat im Sinne von § 264 StPO dar.

2. Der **Strafbefehl** des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020, mit der die prozessuale Tat des Angeklagten vom 28. März 2020 abgeurteilt wurde, entfaltet seit 30. Juli 2020 **formelle und materielle Rechtskraftwirkung**.

Grundsätzlich steht ein rechtskräftiger Strafbefehl einem Urteil gemäß § 410 Abs. 3 StPO gleich. Der unangefochtene Strafbefehl bewirkt somit ebenso wie ein unangefochtenes Urteil formelle und materielle Rechtskraft (Maur in: Karlsruher Kommentar, StPO, 8. Aufl. 2019, § 410, Rn. 15).

Der frühere Streit um den Grundsatz von der beschränkten Rechtskraft des Strafbefehls wurde durch die Normierung des § 373a StPO mit dem StVÄG von 1987 weitestgehend beigelegt (vgl. zur damaligen Rechtslage BGH, Urteil vom 20. November 1962 – 1 StR 442/62 –, NJW 1963, 260; zum heutigen Stand Engländer/Zimmermann in: MüKo, StPO, 1. Aufl., 2019, § 373a, Rn. 1). Gemäß § 373a Abs. 1 StPO gilt, dass eine im Strafbefehlsverfahren abgeurteilte Tat lediglich dann noch einmal im Wege der Wiederaufnahme verfolgt werden kann, wenn sich die Tat nachträglich als Verbrechen herausstellt. Diese Besonderheit fußt auf der Überlegung, dass das Strafbefehlsverfahren ein summarisches Verfahren ist, welches nicht im gleichen Maße wie eine Hauptverhandlung die volle Erforschung des Sachverhalts gewährleistet. Im Übrigen gelten die allgemeinen Wiederaufnahmegründe gemäß § 373a Abs. 2 i.V.m. §§ 359 bis 373 StPO.

Daran wird sich auch in Anbetracht der aktuellen rechtspolitischen Diskussion um einen Gesetzesentwurf des deutschen Bundestags zur Erweiterung der Wiederaufnahmemöglichkeiten gemäß § 362 StPO (BT-Drucks. 19/30399) nichts ändern. Denn dieser zielt auf eine neue Wiederaufnahmemöglichkeit wegen Mordes bei *freigesprochenen* Angeklagten ab. § 373a Abs. 1 StPO geht jedoch darüber hinaus und

erlaubt sogar eine Durchbrechung der Rechtskraft bei einem durch Strafbefehl *verurteilten* Angeklagten. Ein Freispruch hingegen ist im Strafbefehlsverfahren nicht denkbar. Entweder der Strafrichter lehnt den Strafbefehlsantrag nach § 408 Abs. 2 StPO ab, was der Ablehnung der Eröffnung des Hauptverfahrens gleichsteht (§§ 204, 210 Abs. 2, 211 StPO), oder er erlässt den Strafbefehl nach § 408 Abs. 3 Satz 1 StPO oder er bestimmt Termin zur Hauptverhandlung und dann ergeht ein (gegebenenfalls freisprechendes) Urteil, vgl. § 408 Abs. 3 Satz 2 StPO.

Vorliegend wurde im Strafbefehl der tätliche Angriff in Tateinheit mit vorsätzlicher Körperverletzung abgeurteilt. Die nun gegenständliche vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr stellt gemäß § 12 Abs. 1 und 2 StGB ein Vergehen und kein Verbrechen dar, vgl. § 316 Abs. 1 StGB. Ein Fall der nach § 373a Abs. 1 StPO beschränkten Rechtskraft liegt damit nicht vor.

Der Strafbefehl des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 entfaltet folglich mit dem Datum der Rechtskraft am 30. Juli 2020 volle Rechtskraftwirkung gemäß § 410 Abs. 3 StPO.

3. Mit dem rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 ist **Strafklageverbrauch** hinsichtlich der prozessualen Tat vom 28. März 2020 eingetreten.

Der Angeklagte darf mithin wegen dieser Tat nicht nochmals bestraft werden. Das Doppelbestrafungsverbot – *ne bis in idem* – hat Verfassungsrang gemäß Artikel 103 Abs. 3 GG. Ob dieselbe „Tat" im Sinne von Artikel 103 Abs. 3 GG vorliegt, ist dabei unabhängig vom Begriff der Tateinheit im Sinne von § 52 StGB zu beurteilen, weil die Rechtsfiguren der Tateinheit (§ 52 StGB) und der Tatidentität (Artikel 103 Abs. 3 GG) verschiedene Zwecke verfolgen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 11. Januar 2005 – 2 BvR 2125/04 –, juris). Tat im Sinne von Artikel 103 Abs. 3 GG ist vielmehr der geschichtliche – und damit zeitlich und sachverhaltlich begrenzte – Vorgang, auf welchen Anklage und Eröffnungsbeschluss hinweisen und innerhalb dessen der Angeklagte als Täter oder Teilnehmer einen Straftatbestand verwirklicht hat (BVerfG, Beschluss vom 11. Januar 2005 – 2 BvR 2125/04 –, juris). Die prozessuale Tat im Sinne von § 264 StPO entspricht damit im Wesentlichen dem verfassungsrechtlichen Begriff der sogenannten Tatidentität gemäß Artikel 103 Abs. 3 GG.

Wie unter Ziffer 1 dargelegt, stellen die vorgeworfene Trunkenheitsfahrt und der unmittelbar damit zusammenhängende durch Strafbefehl rechtskräftig abgeurteilte tätliche Angriff eine prozessuale Tat dar. Zwar liegen im Strafbefehlsverfahren bei förmlicher Betrachtung weder Anklage noch Eröffnungsbeschluss vor, doch stehen der staatsanwaltliche Strafbefehlsantrag und der richterliche Strafbefehlserlass diesen gleich, § 407 Abs. 1 Satz 3 StPO i.V.m. § 408 Abs. 2 StPO. Das Doppelbestrafungsverbot nach Artikel 103 Abs. 3 GG steht mithin einer gesonderten Strafverfolgung der Trunkenheitsfahrt vom 28. März 2020 entgegen, da der unmittelbar damit zusammenhängende tätliche Angriff bereits rechtskräftig abgeurteilt ist. Strafklageverbrauch ist eingetreten.

4. Der Strafklageverbrauch stellt ein von Amts wegen zu berücksichtigendes dauerndes **Verfahrenshindernis** dar. Der Senat hat daher das Urteil des Landgerichts Ellwangen (Jagst) vom 15. Februar 2021 nach § 354 Abs. 1 StPO **aufzuheben** und das Verfahren nach § 206a StPO **einzustellen**.

Nach vorzugswürdiger Ansicht hat das Revisionsgericht auch bei irrigem Übersehen eines Verfahrenshindernisses in der Instanz nach §§ 349 Abs. 4, 354 Abs. 1, 206a StPO vorzugehen (so BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – 2 StR 458/20 –, abgerufen über das Internetangebot des BGH juris.bundesgerichtshof.de; vgl. ferner BGH, Beschluss vom 4. Dezember 2008 – 3 StR 497/08 –, juris und beck-online; BGH, Beschluss vom 14. Februar 2007 – 3 StR 459/06 –, juris und beck-online). Eine Einstellung nur nach § 206a StPO ohne Aufhebung des Urteils kommt lediglich dann in Betracht, wenn das Verfahrenshindernis erst nach Erlass des angefochtenen Urteils eingetreten ist (so BGH, Beschluss vom 3. Mai 2012 – 3 StR 109/11 –, NStZ 2012, 709, 710). Vorliegend wurde der zum Strafklageverbrauch führende Strafbefehl am 30. Juli 2020 – und damit vor Erlass des landgerichtlichen Urteils vom 15. Februar 2021 – rechtskräftig. Das zur Einstellung führende Verfahrenshindernis ist folglich nicht erst in der Revisionsinstanz entstanden. Der Senat hat daher nach §§ 354 Abs. 1, 206a StPO zu entscheiden.

5. Mit der Aufhebung des Urteils sind gemäß § 353 Abs. 2 StPO auch die **Feststellungen aufzuheben**, da der Strafklageverbrauch zu einem Befassungsverbot führt.

Bei Übersehen eines Verfahrenshindernisses hängt die Entscheidung über die Aufhebung der Feststellungen davon ab, ob ein Befassungs- oder ein Bestrafungsverbot vorliegt (Schmitt in: Meyer-Goßner, StPO, 64. Aufl. 2021, § 353, Rn. 13). Bei Letzterem können die Feststellungen unter Umständen bestehen bleiben, beim Befassungsverbot sind sie gemäß § 353 Abs. 2 StPO mitaufzuheben (Schmitt, aaO; ohne ausdrückliche Aufhebung der Feststellungen aber BGH, Beschluss vom 19. Januar 2021 – 2 StR 458/20 –, abgerufen über das Internetangebot des BGH juris.bundesgerichtshof.de). Dass die entgegenstehende Rechtskraft ein Befassungsverbot darstellt, ist unstreitig (Maier in: MüKo, StPO, 1. Aufl. 2016, § 260, Rn. 119; Schmitt, aaO, Einl., Rn. 143). Nach vorzugswürdiger Ansicht und aus Klarstellungsgründen sind die Feststellungen bei Vorliegen eines Befassungsverbots mitaufzuheben.

Bei dem hier vorliegenden Strafklageverbrauch steht der Befassung die Rechtskraft des Strafbefehls des Amtsgerichts Schwäbisch Gmünd vom 7. Juli 2020 entgegen. Mithin sind mit dem Urteil des Landgerichts Ellwangen (Jagst) vom 15. Februar 2021 auch dessen Feststellungen aufzuheben.

III. Die Voraussetzungen des § 111a StPO sind entfallen. Der Beschluss des Amtsgerichts Ellwangen (Jagst) vom 3. April 2020, mit dem die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen wurde, ist daher aufzuheben. Der Führerschein ist dem Angeklagten zurückzugeben. […]

53. Der Art des geführten Kraftfahrzeugs (hier E-Scooter) kommt für die abstrakte Gefahr, die von einer Trunkenheitsfahrt für die Sicherheit des Straßenverkehrs ausgeht, keine derart bestimmende Bedeutung zu, dass dieser Umstand allein schon die Indizwirkung des Regelbeispiels nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a StVG entfallen lässt.

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschluss vom 29. Juni 2021 – 1 OWi 2 SsBs 40/21 –

Zum Sachverhalt:

I. 1. Das Amtsgericht Kaiserslautern hat den Betroffenen am 07.04.2021 wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des berauschenden Mittels Kokain (190 ng/ml) zu einer Geldbuße in Höhe von 500,- € verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird. Beanstandet wird, dass beim Verwenden eines E-Scooters nicht zwingend ein Regelfahrverbot angeordnet werden müsse.

2. Der Einzelrichter des Senats hat durch Beschluss vom 28.06.2021 gemäß § 80a OWiG das weitere Verfahren dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern zur Fortbildung des Rechts übertragen.

Aus den Gründen:

II. 1. Die zulässige Rechtsbeschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. Die ausschließlich erhobene Sachrüge erweist sich als unbegründet.

1. Nach den Feststellungen des Bußgeldrichters führte der Betroffene am 08.10.2020 gegen 19:22 Uhr im Stadtgebiet von K. einen E-Scooter mit dem Versicherungskennzeichen …, zuletzt auf der K.-M.-Straße. Anlässlich einer polizeilichen Kontrolle wurde festgestellt, dass der Betroffene aufgrund vorangegangenen Betäubungsmittelkonsums eine Konzentration von 190 ng/ml Kokain im Blut aufwies; daneben Benzoylecgonin von 1800 ng/ml und Methyllecgonin von 55 ng/ml. Der Betroffene hätte die relevante Kokain-Konzentration, die zu einer konkreten Beeinflussung geführt hat, erkennen und die Fahrt unter Betäubungsmitteleinfluss vermeiden können.

Hinsichtlich des verhängten Fahrverbotes hat der Bußgeldrichter ausgeführt, dass im Bußgeldkatalog ein Fahrverbot von 1 Monat vorgesehen sei und keine Gründe bestünden, hiervon abzuweichen. Gründe vom Fahrverbot abzusehen seien nicht vorgetragen; das Führen eines E-Scooters begründe dies nicht.

2. Soweit der Beschwerdeführer rügt, dass das Gericht im Rahmen seiner Entscheidung über die Verhängung eines Regelfahrverbotes nicht hinreichend berücksichtigt habe, dass der Betroffene lediglich einen E-Scooter führte, hat er in der Sache keinen Erfolg.

a) § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG normiert ein gesetzliches Regelfahrverbot. Im Falle einer Trunkenheitsfahrt nach § 24a StVG begründet die gesetzliche Indizwirkung auf der Tatbestandsebene, dass diesem Verhalten diejenige gesteigerte abstrakte Gefährdung anderer Personen und Sachen innewohnt, wie sie typisch für Fahrten unter Alkohol- oder Drogenwirkung ist. Eines zusätzlichen groben oder besonders pflichtwidrigen Verhaltens i.S.d. § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG bedarf es nicht (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 9. November 1998 – 5 Ss (OWi) 299/98 - (OWi) 131/98 I, juris Rn. 14; Deutscher in Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 6. Aufl, Rn. 3616). Zugleich wird auf der Rechtsfolgenseite durch die Tatbestandverwirklichung die Vermutung begründet, dass es zur Einwirkung auf den Betroffenen des Fahrverbots bedarf und dies keine unangemessene Härte darstellt.

Zwar ist die Indizwirkung auf beiden Ebenen grundsätzlich widerlegbar. Die Möglichkeiten die Indizwirkung indes zu entkräften, sind wegen der besonderen Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt stark eingeschränkt. Sie kommt nur in Betracht, wenn die Tatumstände so aus dem Rahmen üblicher Begehungsweisen fallen, dass die Vorschrift über das Regelfahrverbot offensichtlich nicht darauf zugeschnitten ist. Den Gerichten ist deshalb in den Fällen des § 24a StVG bei der Entscheidung darüber, ob von einem Fahrverbot im Einzelfall ausnahmsweise abgesehen werden kann, ein geringerer Ermessensspielraum eingeräumt. Angesichts des höheren Unrechtsgehalts und der Gefährlichkeit einer derartigen Ordnungswidrigkeit versteht sich vielmehr die grundsätzliche Angemessenheit eines Fahrverbots regelmäßig von selbst (vgl. Senat, Beschluss vom 17. Januar 2019 – 1 OWi 2 SsRs 24/18 <nicht veröffentlicht>; OLG Bamberg, Beschluss vom 02.07.2018 – 3 Ss OWi 754/18, juris Rn. 6; Beschluss vom 29. Oktober 2012 – 3 Ss OWi 1374/12, juris Rn. 3; Deutscher a.a.O. Rn. 3618 m.w.N.).

b) In der jüngeren Rechtsprechung wird teilweise der Umstand, dass ein E-Scooter angesichts des geringeren Gewichts und der bauartbedingten Geschwindigkeit hinsichtlich der Gefährlichkeit eher mit einem Fahrrad als einem einspurigen Kraftfahrzeug gleichzusetzen sei, bei der Frage der Indizwirkung einer Trunkenheitsfahrt als maßgeblicher Faktor berücksichtigt (vgl. zum Anwendungsbereich des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB: LG Dortmund, Beschluss vom 07. Februar 2020 – 31 Qs 1/20, juris Rn. 16; LG Halle (Saale), Beschluss vom 16. Juli 2020 – 3 Qs 81/20, juris Rn. 8). Die wohl überwiegende Rechtsprechung verneint demgegenüber ein derart bestimmenden Einfluss auf die Indizwirkung des Regelbeispiels (vgl. ebenfalls zum Anwendungsbereich des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB: im konkreten Fall das Regelfall bejahend: Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 24. Juli 2020 – 205 StRR 216/20, juris <bei einer Strecke von 300 Metern>; LG Stuttgart, Beschluss vom 27. Juli 2020 – 9 Qs 35/20, juris Rn. 20 <nachts Personenverkehr zu erwarten>; LG München I, Beschluss vom 29. November 2019 – 26 Qs 51/19, juris; Regelfall verneinend: LG Dortmund, Beschluss vom 07. Februar 2020 – 35 Qs 3/20, juris <nur wenige Meter Fahrtstrecke>; AG Dortmund, Urteil vom 21. Januar 2020 – 729 Ds - 060 Js 513/19 - 349/19, juris Rn. 23 <nachts zur verkehrsarmen Zeit auf einer Verkehrsfläche ohne jeden Bezug zum fließenden Straßenverkehr>).

Für die letztgenannte Ansicht wird zunächst die Wertung des Gesetzgebers und das Fehlen normierter Ausnahmetatbestände im Bereich der Regelbeispiele ins Feld geführt (vgl. LG Stuttgart a.a.O. Rn. 17). So sind Elektrofahrräder innerhalb der Vorgaben des § 1 Abs. 3 StVG schon keine Kraftfahrzeuge (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 14. Juli 2020 – 2 Rv 35 Ss 175/20, juris <Leitsatz>); E-Scooter, Segways und andere Fahrzeuge i.S.d. § 1 eKFV (Elektrokleinstfahrzeuge VO) unterfallen hingegen dem Kraftfahrzeugbegriff (vgl. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 24. Juli 2020 – 205 StRR 216/20, juris <Leitsatz>; Deutscher, a.a.O. Rn. 1735 m.w.N.; Jahnke in Burmann/Heß/Hühnermann, 26. Aufl., eKFV § 1 Rn. 10, 11, 33).

Weiterhin wird in der Rechtsprechung darauf hingewiesen, dass auch einem E-Scooter durch die Fahrzeugmasse und die erreichbare Höchstgeschwindigkeit ein erhebliches Gefährdungs- und Verletzungspotenzial für Dritte zukomme, das noch dadurch verstärkt werde, dass der E-Scooter eine ohne eigene Anstrengung abrufbare Kraft des Elektromotors freisetze; insbesondere falle eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erheblich leichter, als mit einem konventionellen Fahrrad. Diese Kraft müsse von dem Fahrzeugführer auch beherrscht werden können. Die von E-Scootern ausgehende abstrakte Gefahr sei daher nicht deutlich geringer zu beurteilen als im Fall von Motorrollern oder Mofas (LG Stuttgart a.a.O. Rn. 15; LG München a.a.O. Rn. 19; LG Dortmund, Beschluss vom 11. Februar 2020 – 43 Qs 5/20, juris Rn. 11). Zur Begründung der besonderen Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter wird überdies in Feld geführt, dass Gleichgewichtsbeeinträchtigungen und plötzliche Lenkbewegungen angesichts der regelmäßig stehenden Fahrposition und kleineren Radumfangs deutlich größere Auswirkungen auf die Fahrweise und dadurch hervorgerufene kritische Verkehrssituationen für andere Verkehrsteilnehmer zeitigen können (vgl. auch LG Stuttgart a.a.O. Rn. 15; LG Köln, Beschluss vom 9. Oktober 2020 – 117 Qs 105/20, juris Rn. 5).

Der Senat schließt sich dieser Ansicht an. Zwar ist – verglichen mit der Mehrzahl der am Verkehr regelmäßig teilnehmenden Fahrzeuge – das allein von der Masse und der möglichen Höchstgeschwindigkeit ausgehende Gefahrenpotential eines E-Scooters für einen anderen unmittelbar von einer Kollision betroffenen Verkehrsteilnehmer geringer; dieser Umstand betrifft aber nur einen Teilaspekt, der mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr verbundenen Gefahren. § 24a StVG beinhaltet ein abstraktes Gefährdungsdelikt (BVerfG, stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03, juris Rn. 25), welches primär die Sicherheit des Straßenverkehrs zum Schutzzweck hat und sekundär durch den hierdurch erreichten Schutz anderer Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten Verkehrsteilnehmern auch individualschützende Wirkung entfaltet (vgl. BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 4. Dezember 2007 – 2 BvR 38/06, juris Rn. 42; BeckOK StVR/Scholz, 11. Ed. 15.4.2021, StVG § 24a Rn. 1). Die Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt beruht zum einen auf der alkohol- oder drogenbedingten verminderten Kontroll- und Reaktionsfähigkeit, zum anderen auf der damit verbundenen abstrakten Dauergefahr über die gesamte Strecke der Fahrt (vgl. Deutscher a.a.O. Rn. 3619). So beziehen sich die Fälle, in denen die Rechtsprechung die Widerlegung der tatbestandlichen Indizwirkung angenommen hat, vornehmlich auf Fälle, in denen die Dauerhaftigkeit der Gefahrenlage oder die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts im konkreten Fall deutlich reduziert war (vgl. für Fälle einer nur kurzen Fahrstrecke von wenigen Metern OLG Celle, Beschluss vom 3. Januar 1990 – 1 Ss (OWi) 303/89, juris; Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 24. Januar 2005 – 2 ObOWi 757/04, juris; OLG Hamm, Beschluss vom 17. September 1987 – 4 Ss OWi 1114/87, juris; OLG Köln, Beschluss vom 26. August 1993 – Ss 193/93 (B), juris; zusätzlich zur Nachtzeit: OLG Düsseldorf, Beschluss vom 19. März 1987 – 5 Ss (OWi) 81/87 - 64/87 I, juris <jeweils Orientierungssatz>).

Die Fortbewegung im öffentlichen Verkehrsraum ist in großem Maße geordneter Interaktionsprozess mit einer Vielzahl von Verkehrsteilnehmern. Bei einem alkoholisierten oder unter Drogeneinfluss agierenden Verkehrsteilnehmer besteht ein maßgeblicher Aspekt der durch ihn bedingten Gefahrenlage darin, den Anforderungen an die im Straßenverkehr geforderten Handlungsweisen nicht mehr genügen zu können. Dass seine Fahrweise daher in erhöhtem Maße nicht mehr verlässlich und berechenbar ist und andere Verkehrsteilnehmer ihrerseits gezwungen werden, auf unvorhersehbare Fahrmanöver zu reagieren, beeinträchtigt die Sicherheit des Straßenverkehrs in erheblichem Umfang. Für die davon ausgehende abstrakte Gefährlichkeit für die Sicherheit des Straßenverkehrs ist weniger die geringere Masse und Geschwindigkeit des E-Scooters von ausschlaggebender Bedeutung als die Wahrscheinlichkeit, andere Verkehrsteilnehmer mit einer unsicheren oder nicht berechenbaren Fahrweise mit weiteren möglichen Folgewirkungen zu beeinflussen.

Nach alledem kommt der Art des geführten Kraftfahrzeugs für die abstrakte Gefahr, die von einer Trunkenheitsfahrt für die Sicherheit des Straßenverkehrs ausgeht, keine derart bestimmende Bedeutung zu (vgl. schon OLG Düsseldorf, Beschluss vom 24. Juli 1996 – 2 Ss (OWi) 229/96 - (OWi) 81/96 II, juris <Leitsatz> zu einem alkoholisierten F ahrer eines Mofas), dass dieser Umstand allein schon die Indizwirkung des Regelbeispiels nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a StVG entfallen lässt. Bestimmend bleiben vielmehr die konkreten Umstände der jeweiligen Fahrt.

3. Die vom Gericht verhängte Rechtsfolge unterliegt keinen Bedenken. Der fehlerfrei festgestellte Sachverhalt erfüllt die Voraussetzungen des Tatbestandes. Die ausgeurteilte Sanktion entspricht sowohl hinsichtlich der Höhe des Bußgeldes als auch hinsichtlich der Dauer des Fahrverbots dem zur Tatzeit gültigen Regelfall. Das Gericht hat vorliegend zu erkennen gegeben, dass es sich der Möglichkeit, von einem Fahrverbot abzusehen, bewusst war. Einer weitergehenden Auseinandersetzung mit dieser Möglichkeit bedurfte es vorliegend mangels konkret vorgetragener und ersichtlicher Anhaltspunkte zu den Umständen der konkreten Fahrt nicht. […]

54. Das Merkmal der höchstmöglichen Geschwindigkeit im Sinne von § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB meint nicht die technische Höchstgeschwindigkeit des geführten Fahrzeugs, sondern die in der konkreten Verkehrssituation erzielbare relative Höchstgeschwindigkeit.

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 28. April 2021 – 3 Ss 25/21 –

Aus den Gründen:

Das Urteil weist keine Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf. Soweit die einzig auf die Sachrüge gestützte Revision einwendet, es fehle vorliegend sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht am Merkmal des Erreichens einer höchstmöglichen Geschwindigkeit im Sinne von § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, zumal der Angeklagte nicht die Motorkraft seines Fahrzeugs habe ausreizen, sondern vielmehr nur vor der Polizei habe fliehen wollen, greift dies nicht durch. Zwar ist im Hinblick auf den Bestimmtheitsgrundsatz (Art. 103 Abs. 2 GG) eine zurückhaltende Anwendung der Vorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB angezeigt (vgl. KG VRS 135, 267). Das Tatbestandsmerkmal der „höchstmöglichen Geschwindigkeit" im Sinne dieser Vorschrift meint indessen nicht die technische Höchstgeschwindigkeit des geführten Fahrzeugs, sondern die in der konkreten Verkehrssituation erzielbare relative Höchstgeschwindigkeit (KG a.a.O.) Das hierbei vorausgesetzte Handeln, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, setzt demnach lediglich voraus, dass es dem Täter darauf ankommt, in der konkreten Verkehrssituation die durch sein Fahrzeug bedingte oder nach seinen Fähigkeiten und nach den Wetter-, Verkehrs-, Sicht- oder Straßenverhältnissen maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wobei auch der Wille, vor einem verfolgenden Polizeifahrzeug zu fliehen, diese Absicht gerade nicht ausschließt (OLG Stuttgart, NJW 2019, 2787 mit Anm. Zopfs; LK-StGB/Laufhütte, 13. Aufl., § 315d Rn. 29). Das von der Revision bemühte Abstellen auf eine absolute Höchstgeschwindigkeit steht daher nicht nur in Widerspruch zum Willen des Gesetzgebers (vgl. BT-Drucks. 18/12964, S. 5 f.), sondern würde den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB praktisch nahezu leerlaufen lassen, weil die absolute Höchstgeschwindigkeit, insbesondere bei hochmotorisierten Fahrzeugen, in vielen Verkehrssituationen nicht erreichbar ist und deren Fahrer unangemessen begünstigen würde (Weiland in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 315d StGB; Jansen, Im Rausch der Geschwindigkeit(-sbegriffe), Eine kritische Betrachtung des § 315 d I Nr. 3 StGB, NZV 2019, 285; Preuß, Ein Jahr Strafbarkeit verbotener Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB - Eine erste Bilanz, insbesondere zur Strafbarkeit des "Einzelrasens"-, NZV 2018, 537). All dies hat das Amtsgericht zutreffend herausgearbeitet. Die vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen tragen daher - und zwar ohne unzulässige Analogie in malam partem – auch den Schuldspruch eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens.

(Mitgeteilt vom 3. Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle)

55. Das Überholen des vom Beschuldigten – der zuvor dicht auf ein vor ihm fahrendes Kraftfahrzeug aufgefahren war, bevor er dieses überholt hatte – geführten Kraftfahrzeugs durch eine zivile Polizeistreife und das anschließende Fahren dieser Polizeistreife mit einer die erlaubte Höchstgeschwindigkeit erheblich überschreitenden Geschwindigkeit vor dem Beschuldigten stellt ebenso wie das weitere Beschleunigen der Polizeistreife, während der Beschuldigte den Abstand zur Polizeistreife verkürzt, ohne Hinzutreten weiterer Umstände keine rechtsstaatswidrige Provokation des Beschuldigten zu einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen im Sinne des § 315d Abs. 1 StGB dar.

Landgericht Flensburg,
Beschluss vom 27. Mai 2021 – V Qs 17/21 –

Aus den Gründen:

Die sofortige Beschwerde der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Flensburg vom 8. April 2021 gegen den Beschluss des Amtsgerichts Flensburg vom 26. März 2021 ist zulässig und hat in der Sache Erfolg.

I. Die Voraussetzungen, dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis gemäß § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO vorläufig zu entziehen, liegen vor.

Es sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass die Fahrerlaubnis dem Beschuldigten entzogen werden wird (§ 69 StGB).

Denn der Beschuldigte ist dringend verdächtig, den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB rechtswidrig verwirklicht zu haben, wobei – wie sich aus § 69 Abs. 2 Nr. 1a StGB ergibt – die rechtswidrige Verwirklichung dieses Tatbestandes dazu führt, dass der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist.

Der Beschuldigte ist dringend verdächtig, sich am 1. März 2021 kurz vor 18:00 Uhr auf der Landesstraße […] in oder bei G im Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt zu haben, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.

1. Nachdem der Beschuldigte, während die zivile Polizeistreife mit den Zeugen PK P und POK R hinter ihm fuhr, auf der Landesstraße […] als Fahrzeugführer des PKWs […] mit dem amtlichen Kennzeichen […] dicht auf ein vor ihm fahrendes Fahrzeug aufgefahren war (von 00:15 min bis 00:34 min im von den Zeugen PK P und POK R gefertigten Video), bevor er dieses überholt hatte, folgte ihm die Polizeistreife und überholte ihn schließlich.

Die Polizeistreife erhöhte ihre Geschwindigkeit auf – nach Angabe im Video – 134 km/h und begann bei dieser Geschwindigkeit eine Geschwindigkeitsmessung (ab 01:45 min im Video) durchzuführen, die ergab, dass eine Strecke von 613 m in 15,34 Sekunden, mithin mit einer Geschwindigkeit von 143,85 km/h – bei, davon geht das Gericht aus, auf der Landesstraße erlaubten 100 km/h – zurückgelegt wurde. Dabei behielt die Polizeistreife laut Geschwindigkeitsangabe im Video für die ersten 5 Sekunden der Messung,

mithin von 01:45 min-01:50 min im Video, eine Geschwindigkeit von 134 km/h bei, beschleunigte dann allerdings auf bis zu 163 km/h (01:57 min). Der bei Beginn der Messung möglicherweise noch vertretbare Abstand des vom Beschuldigten geführten Pkw hinter der Polizeistreife verringerte sich während der Dauer der Messung, auch während der Beschleunigung der Polizeistreife (01:50 min-01:57 min). Jedenfalls ab 01:52 min im Video, während die Polizeistreife noch beschleunigte, war dieser Abstand ähnlich dicht wie bei 02:02 min im Video – welches eine als geeicht angegebene Geschwindigkeit von 154 km/h zeigt – erkennbar ist; dieser Abstand vergrößerte sich bis jedenfalls 02:20 min im Video nicht mehr. Aus dem Video ergeben sich gefahrene Geschwindigkeiten von über 150 km/h bis 02:04 min bzw. über 130 km/h bis 02:05 min. In dieser Sequenz deutete der Beschuldigte zudem, indem er sein Fahrzeug teilweise auf die Gegenfahrbahn hinüber zog, um dann wieder zurück zu schwenken, den Willen zum Überholen an. Nach Schätzung des Zeugen P in dessen Sachverhaltsschilderung vom 1. März 2021 betrug der Abstand des vom Beschuldigten geführten PKWs hinter der Polizeistreife in dieser Sequenz nicht mehr als 15 m.

Nachdem die Polizeistreife – ab 02:04 min im Video abgebremst hatte, da sie sich dem ab 02:21 min im Video erkennbaren […] Pkw M. näherte, verkürzte der Beschuldigte den ohnehin geringen Abstand zur Polizeistreife weiter, bis dieser nach Schätzung des Zeugen P […] bei 02:13 min im Video – bei einer im Video erkennbaren, als geeicht angegebenen Geschwindigkeit von 95 km/h mit nicht mehr als 4 m Abstand hinter der Polizeistreife herfuhr.

2. a) Der Beschuldigte ist danach dringend verdächtig, sich – (jedenfalls) in der im Video erkennbaren Sequenz von 01:52 min bis 02:05 min – im Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit fortbewegt zu haben, indem er während dieser Zeitspanne mit Geschwindigkeiten von 130 km/h bis etwa 160 km/h fuhr. Nicht angepasste Geschwindigkeit meint eine den Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht entsprechende Geschwindigkeit, wobei die Vorschrift auch Überschreitungen der in § 3 Abs. 3 StVO geregelten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten erfasst (BGH, NJW 2021, 1173, 1174 m. w. N.). Der Beschuldigte ist dringend verdächtig, die gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 c StVO für Pkw auf der Landesstraße außerhalb geschlossener Ortschaften geltende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 30 km/h bis 60 km/h – bzw. um 30-60 % – mithin erheblich, überschritten zu haben.

b) Er ist weiter dringend verdächtig, sich (jedenfalls) in dieser Sequenz – von 01:52 min-02:05 min im Video – grob verkehrswidrig verhalten zu haben, indem er während dieser Sequenz den angesichts der gefahrenen Geschwindigkeiten von 130 km/h bis etwa 160 km/h erforderlichen Mindestabstand zur vorausfahrenden Polizeistreife ganz erheblich unterschritt. Das Merkmal grob verkehrswidrig bezieht sich auf die objektive Tathandlung, mithin das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit (BGH, a. a. O., 1174 m. w. N.). Für die Tatbestandsverwirklichung erforderlich ist daher, dass sich gerade die Fortbewegung des Täters mit nicht angepasster Geschwindigkeit als grob verkehrswidrig darstellt (BGH, a. a. O., 1174). Dabei kann sich grobe Verkehrswidrigkeit aus begleitenden anderweitigen Verkehrsverstößen ergeben, die in einem inneren Zusammenhang mit der nicht angepassten Geschwindigkeit stehen (BGH, a. a. O., 1174). Grobe Verkehrswidrigkeit meint ein objektiv besonders schweres, d. h. typischerweise besonders gefährliches, gegen eine Verkehrsvorschrift verstoßendes Verhalten (BeckOK StGB/Kulhanek StGB § 315d Rn. 36). Der Beschuldigte ist dringend verdächtig, objektiv besonders schwer gegen die Abstandsvorschrift des § 4 Abs. 1 Satz 1 StVO verstoßen, nämlich sich dadurch besonders gefährlich verhalten zu haben, dass sein Abstand von höchstens 15 m zum vor ihm fahrenden Fahrzeug, der Polizeistreife, allenfalls 1/4 des einzuhaltenden Abstandes und weniger als die Hälfte desjenigen Abstandes, bei dessen Unterschreitung von einem gefährdenden Abstand gesprochen wird, betrug. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 StVO muss der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird, wobei nicht erkennbar ist, dass hier eine Ausnahme von diesem Regelfall vorliegt. Bei normalen Verhältnissen, von denen das Gericht zugunsten des Beschuldigten ausgeht, ist ausreichender Abstand die in 1,5 Sekunden durchfahrene Strecke (*König* in Henschel/König/Dauer StVO § 4 Rn. 7 m. w. N.). Ausgehend von der gemessenen Geschwindigkeit von 143,85 km/h als Näherungswert, die zugleich etwa die Mitte der im angegebenen Zeitraum von 01:52 min-02:05 min gefahrenen Geschwindigkeiten von 130 km/h bis etwa 160 km/h darstellt, ergibt sich eine in 1,5 Sekunden durchfahrene Strecke – mithin ein einzuhaltender Abstand – von 60 m. Von einem gefährdenden Abstand spricht man dann, wenn der Betroffene nicht nur ganz vorübergehend einen geringeren Abstand als die in 0,8 Sekunden durchfahrene Strecke zum Vordermann einhält (*König*, a. a. O., StVO § 4 Rn. 13 m. w. N.). Wiederum ausgehend von der Geschwindigkeit von 143,85 km/h ergibt sich eine in 0,8 Sekunden durchfahrene Strecke von etwa 32 m. Angesichts dessen, dass die zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und der vorausfahrenden Polizeistreife befindliche Strecke von höchstens 15 m ausgehend von einer Geschwindigkeit von 143,85 km/h in weniger als 0,4 Sekunden durchfahren wurde, konnten bereits eine geringe Fehlreaktion des nachfahrenden Beschuldigten oder der geringste technische Defekt zu einem Unfall führen (vgl. LG Karlsruhe, NJW 2005, 915, 915 f.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass, wie dargelegt, der Beschuldigte dem Polizeifahrzeug noch näher kam, auch als dieses bereits beschleunigte, er also im Verhältnis zu diesem eine gewisse Relativgeschwindigkeit hatte.

Diese Abstandsunterschreitung erfolgte auch angesichts dessen, dass sie sich über (jedenfalls) etwa 13 Sekunden und über eine zurückgelegte Strecke von (jedenfalls) etwa 500 m erstreckte, nicht nur ganz vorübergehend.

c) Es bestehen weiter dringende Anhaltspunkte dafür, dass der Beschuldigte (mindestens) in dieser Sequenz – von 01:52 min-02:05 min im Video – rücksichtslos handelte, als er – wie dargelegt – unter deutlicher Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und ganz erheblicher Unterschreitung des erforderlichen Mindestabstandes hinter der Polizeistreife fuhr. Rücksichtsloses Handeln liegt vor, wenn der Fahrer aus eigensüchtigen Motiven unter bewusster Hinwegsetzung über die berechtigten Belange anderer Verkehrsteilnehmer handelt (BGH, a. a. O., 1175). Dringende Anhaltspunkte dafür, dass der Beschuldigte in dieser Sequenz aus solchen Gründen – und nicht lediglich aus Gedankenlosigkeit oder Nachlässigkeit – die zugelassene Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritt und dabei den erforderlichen Mindestabstand massiv unterschritt, ergeben sich bereits daraus, dass er, als die Polizeistreife ihre Geschwindigkeit von etwa 134 km/h auf etwa 163 km/h erhöhte, seinerseits noch stärker beschleunigte, dadurch den Abstand zur Polizeistreife verringerte, bis dieser nur noch höchstens 15 m betrug, und überdies ein Überholmanöver andeutete.

d) Schließlich sprechen dringende Anhaltspunkte dafür, dass die Fahrweise des Beschuldigten (jedenfalls) in dieser Sequenz – von 01:52 min-02:05 min im Video – von der Absicht getragen war, nach seinen Vorstellungen über eine längere Fahrstrecke die unter den konkreten situativen Gegebenheiten höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Die nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbarkeitsbegründende Absicht muss darauf gerichtet sein, die nach den Vorstellungen des Täters unter den konkreten situativen Gegebenheiten – wie Motorisierung, Verkehrslage, Streckenverlauf, Witterungs- und Sichtverhältnisse etc. – maximal mögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wobei sich diese Zielsetzung des Täters nach seinen Vorstellungen auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke beziehen muss (BGH, a. a. O., 1175).

Für das Vorliegen dieser Voraussetzungen sprechen dringende Anhaltspunkte. Dies ergibt sich aus dem bereits dargelegten Umstand, dass der Beschuldigte die Distanz zum Polizeifahrzeug gerade dann – gefährlich – verkürzte, als dieses bis auf etwa 163 km/h beschleunigte, und er überdies […] bei einer Geschwindigkeit von über 150 km/h ein Überholen andeutete. Dass dem Beschuldigten ein Überholen in dieser Situation mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich war – er also aufgrund der Verkehrslage gehindert war, noch weiter zu beschleunigen – ergibt sich daraus, dass, wie im Video erkennbar, bis etwa 01:50 min. durchgehend Gegenverkehr herrschte, anschließend die Polizeistreife von 01:52-01:57 min. bis auf etwa 163 km/h beschleunigte und danach bis 02:04 min., wie im Video erkennbar, mit mehr als 150 km/h fuhr. Daraufhin bremste die Polizeistreife zwar auf Geschwindigkeiten unter 100 km/h ab, jedoch nur, weil sie – wie ab 02:21 min im Video erkennbar ist – auf den mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden Pkw M. auflief. Dafür, dass es dem Beschuldigten mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich war, beide Fahrzeuge – die Polizeistreife und den dieser voraus fahrenden Pkw M. – zu überholen, spricht bereits, dass ab 02:11 min wieder Fahrzeuge entgegenkamen.

Dringende Anhaltspunkte dafür, dass sich diese Absicht nach den Vorstellungen des Beschuldigten auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht ganz unerhebliche Wegstrecke bezog, ergeben sich daraus, dass die geschilderte Sequenz mit den dargelegten Geschwindigkeiten und Abständen etwa 13 Sekunden dauerte und der Beschuldigte dabei eine Strecke von (jedenfalls) etwa 500 m zurück legte.

3. Gründe dafür, das nach § 111a Absatz 1 Satz 1 StPO eröffnete Ermessen („kann“) hier dahin auszuüben, dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis trotz Vorliegens eines Regelfalles im Sinne des § 69 Abs. 2 Nr. 1a StGB nicht vorläufig zu entziehen, vermag die Kammer nicht zu erkennen.

Solche Gründe liegen nach Ansicht der Kammer insbesondere nicht darin, dass der Beschuldigte – nachdem er in der Sequenz 01:09 min-01:20 min des Videos, als die zivile Polizeistreife hinter ihm fuhr, zunächst mit einer Geschwindigkeit um 100 km/h gefahren war – erst auf die dargelegten, deutlich überhöhten Geschwindigkeiten beschleunigte, nachdem die Polizeistreife ihn überholt hatte und ihrerseits die Geschwindigkeit erhöht hatte. Insbesondere kommen nach Auffassung der Kammer nicht die Konsequenzen zum Tragen, die bei einer rechtsstaatswidrigen Provokation zu einer Straftat gelten. Denn an einer solchen fehlt es hier nach Auffassung der Kammer.

Nach der Rechtsprechung des EGMR liegt eine (unzulässige) Anstiftung vor, wenn sich die Polizisten nicht darauf beschränken, strafbares Verhalten zu ermitteln, sondern den Betroffenen derart beeinflussen, dass sie ihn anstiften, eine Straftat zu begehen, die er sonst nicht begangen hätte, um die Tat nachweisen zu können, d. h. um Beweise zu beschaffen und die Tat strafrechtlich zu verfolgen (EGMR, Urteil vom 23. Oktober 2014, 54648/09 <Furcht/Deutschland>, Rn. 48 m. w. N., zitiert nach Beckonline). Grund für das Verbot der Anstiftung durch die Polizei ist, dass sie die Aufgabe hat, Straftaten zu verhüten und aufzuklären, aber nicht, zu ihrer Begehung anzustiften (EGMR, a. a. O., Rn. 48). Um zu unterscheiden, ob die Polizei unter Verletzung von Art. 6 Abs. 1 EMRK zu der Tat angestiftet oder dem Täter eine Falle gestellt hat oder ob sie bei strafrechtlichen Ermittlungen rechtmäßige verdeckte Ermittlungstechniken angewandt hat, hat der Gerichtshof folgende Kriterien entwickelt: Bei der Entscheidung, ob die Ermittlung „im Wesentlichen passiv“ war, sind die Gründe zu prüfen, auf denen die verdeckte Maßnahme beruht, sowie das Verhalten der Beamten, die die Maßnahme durchgeführt haben (EGMR, a. a.O., Rn. 50). Dabei prüft der Gerichtshof unter anderem, ob auf den Beschuldigten Druck ausgeübt wurde, die Straftat zu begehen (EGMR, a. a. O., Rn. 52). In Rauschgiftfällen – in denen der Einsatz verdeckter Ermittler wohl am häufigsten ist – hat er festgestellt, dass die Ermittler sich unter anderem dann nicht mehr passiv verhalten, wenn sie von sich aus Kontakt zu dem Beschuldigten aufnehmen, ihr Angebot

erneuern, obwohl es der Beschuldigte zunächst abgelehnt hat, ihn beharrlich drängen, indem sie den Preis über den durchschnittlich gezahlten erhöhen oder an das Mitleid des Beschuldigten appellieren, indem sie Entzugserscheinungen erwähnen (EGMR, a. a. O., Rn. 52 m. w. N.).

Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe liegt keine rechtsstaatswidrige Provokation der Tat gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, deren der Beschuldigte dringend verdächtig ist, vor. Im vorliegenden Fall fehlt es sowohl an jeglichem – in den vom EGMR genannten Beispielen sogar z. T. wiederholten – für eine Anstiftung zu fordernden (vgl. BGH, NStZ 2009, 393; Fischer, StGB, 68. Aufl., § 26 Rn. 3) kommunikativen Akt, der zur Begehung der Straftat durch den Beschuldigten führte. Denn die insoweit allein in Betracht kommende Handlung der Polizisten, die zeitlich vor dem Beschleunigen des Beschuldigten liegende Geschwindigkeitserhöhung des zivilen Polizeifahrzeugs, entbehrt jeglicher Kommunikation mit dem Beschuldigten. Der bloßen, zeitlich der Beschleunigung des Beschuldigten vorhergehenden Geschwindigkeitserhöhung der Polizeistreife fehlt es zudem an jedweder ebenfalls vom EGMR geforderten Ausübung von Druck auf den Beschuldigten, seinerseits unter erheblicher Unterschreitung des Sicherheitsabstandes die Geschwindigkeit weit über die zulässige Höchstgeschwindigkeit hinaus zu erhöhen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs liegt eine staatliche Tatprovokation vor, wenn ein verdeckter Ermittler (oder eine von einem Amtsträger geführte Vertrauensperson) über das bloße „Mitmachen“ hinaus in Richtung auf eine Weckung der Tatbereitschaft oder eine Intensivierung der Tatplanung mit einiger Erheblichkeit stimulierend auf den Täter einwirkt (BGH, Urteil vom 10. Juni 2015, 2 StR 97/14, Rn. 24, zitiert nach Beck-online). Auch bei anfänglich bereits bestehendem Anfangsverdacht kann eine rechtsstaatswidrige Tatprovokation vorliegen, wenn die Einwirkung auf die Zielperson im Verhältnis zum Anfangsverdacht „unvertretbar übergewichtig“ ist; im Rahmen der erforderlichen Abwägung sind insbesondere Grundlage und Ausmaß des gegen den Betroffenen bestehenden Verdachts, Art, Intensität und Zweck der Einflussnahme sowie die eigenen, nicht fremdgesteuerten Aktivitäten des Betroffenen in den Blick zu nehmen (BGH, a. a. O., Rn. 24 m. w. N.). In dem Fall, welcher dem zitierten Urteil des Bundesgerichtshofs zugrunde lag, hatte ein verdeckter Ermittler („Ap.“) den Beschuldigten trotz dessen anfänglicher Verweigerungshaltung wiederholt gefragt, ob dieser ihm, dem Ap., nicht seine (aus Vorstrafen wegen Betäubungsmitteldelikten herrührenden) niederländischen Kontakte, nämlich Betäubungsmittellieferanten, vermitteln könne, er (Ap.) sei von seinem Lieferanten versetzt worden. Der Beschuldigte lehnte jedenfalls die erste, zweite und dritte Anfrage über einen Zeitraum von 10 Tagen ab, obwohl der verdeckte Ermittler ihm mitteilte, dass seine serbischen Abnehmer „rasend vor Wut seien“, da das Geschäft mit ihnen mangels Lieferung an ihn (Ap.) nicht zustande gekommen sei. Diese hätten K., einem weiteren verdeckten Ermittler, aufgelauert und ihn bedroht, weshalb Ap. seine Telefonnummer gewechselt, zusammen mit K. seinen Wohnort verlassen habe und bei Bekannten untergekommen sei. Ap. bat den Beschuldigten anschließend um Hilfe und teilte mit, er sei bereit, jeden Preis zu zahlen, wobei der Beschuldigte auch diese Bitte ablehnte. Erst auf weiteres Drängen und die Schilderung noch intensiverer Drohungen durch die serbischen Abnehmer erklärte sich der Beschuldigte schließlich zur Vermittlung der Kontakte bereit.

Auch nach den Maßstäben des Bundesgerichtshofs liegt keine rechtsstaatswidrige Tatprovokation vor. Es fehlt dem bloßen Beschleunigen der Polizeistreife, bevor der Beschuldigte seinerseits beschleunigte, bereits an der vom Bundesgerichtshof geforderten Einwirkung auf den Beschuldigten „mit einiger Erheblichkeit“. Darauf, dass das dargelegte Beispiel deutlich macht bzw. jedenfalls sehr nahe legt, dass auch der Bundesgerichtshof einen kommunikativen Akt, also eine geistige Willensbeeinflussung, voraussetzt, an der es hier, wie dargelegt, fehlt, kommt es danach nicht mehr an. […]

56. *) 1. Soweit ein verkehrsordnungswidriges Verhalten durch Überschreiten der höchstzulässigen Geschwindigkeit und Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebots angenommen werden kann, rechtfertigt dies nicht die Versagung einer Entschädigung nach § 5 Abs. 2 StrEG wegen grob fahrlässiger Verursachung der Beschlagnahme des Führerscheins und Sicherstellung des Kraftrades. Denn dieses Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr stellt nicht einen derart gravierenden Sorgfaltspflichtverstoß dar, der geeignet erschiene, die Strafverfolgungsmaßnahmen geradezu herauszufordern.

Landgericht Bielefeld,
Beschluss vom 18. Mai 2021 – 8 Qs 175/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Am 18.03.2020 stellten Polizeibeamte Führerschein, Kraftrad nebst Schlüssel und Fahrzeugschein des.Betroffenen sicher wegen des Verdachts, dass dieser sich mit dem weiteren ehemaligen Beschuldigten gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens strafbar gemacht habe. Auf den Widerspruch gegen die Sicherstellung des Führerscheins wurde dieser von der Polizei beschlagnahmt. Am Folgetag übersandte die Polizei den Vorgang der Staatsanwaltschaft zur Entscheidung über die Verfahrensweise wegen der sichergestellten Gegenstände. Aus ungeklärten Gründen ging die Akte erst am 29.04.2020 bei der Staatsanwaltschaft ein. Am 04.05.2020 beantragte die Staatsanwaltschaft beim Amtsgericht die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und die richterliche Bestätigung der Führerscheinbeschlagnahme.

Dieser Antrag wurde mit Beschluss des Amtsgerichts Bielefeld vom 19.06.2020 […] abgelehnt, weil – auch wenn von einer nicht angepassten Geschwindigkeit im Straßenverkehr ausgegangen werde – ein dringender Tatverdacht hinsichtlich einer Straftat, die eine endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB rechtfertige, nicht gegeben sei.

Die hiergegen eingelegte Beschwerde der Staatsanwaltschaft ist durch Beschluss der Kammer vom 09.10.2020 […] als unbegründet verworfen worden. […] Nachdem die Staatsanwaltschaft das Ermittlungsverfahren gemäß § 170 Abs.2 StPO gegen den Betroffenen eingestellt hatte, hat dieser mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 24.11.2020 beantragt, die Entschädigungspflicht des Landes wegen der Sicherstellung seines Führerscheins und seines Kraftrades nebst Schlüssel und Fahrzeugschein für die Zeit vom 18.03.2020 bis zur Herausgabe am 26.06.2020 festzustellen.

Mit dem angefochtenen Beschluss vom 11.02.2021 hat das Amtsgericht Bielefeld eine entsprechende Entschädigungspflicht für den Zeitraum vom 15.05.2020 bis zum 26.06.2020 festgestellt und den weitergehenden Antrag zurückgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, eine Entschädigung sei gemäß § 5 StrEG ausgeschlossen, weil der Betroffene durch sein verkehrswidriges Verhalten die Strafverfolgungsmaßnahme grob fahrlässig verursacht habe; lediglich für den Zeitraum der Sicherstellung, der auf die verspätete Bearbeitung des Verfahrens zurückzuführen sei, sei eine Entschädigung zu gewähren.

A u s d e n G r ü n d e n:

II. Die sofortige Beschwerde ist gemäß §§ 8 Abs. 3 StrEG, 311 Abs. 2 StPO zulässig; sie ist auch begründet.

Aufgrund der Einstellung des gegen ihn gerichteten Ermittlungsverfahrens steht dem Betroffenen als ehemals Beschuldigten gemäß § 2 StrEG eine Entschädigung aus der Staatskasse insoweit zu, als er durch die Beschlagnahme seines Führerscheins und die Sicherstellung seines Kraftrades nebst Schlüssel und Fahrzeugschein einen Schaden erlitten hat.

Die Entschädigung ist nicht gemäß § 5 Abs. 2 StrEG ausgeschlossen, weil der Betroffene diese Strafverfolgungsmaßnahmen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hätte.

Für die Beurteilung kommt es auf die Umstände an, die zum Zeitpunkt der Anordnung, bzw. Aufrechterhaltung der Strafverfolgungsmaßnahme bekannt waren.

Es kann auch in den Taten selbst, die Gegenstand der Ermittlungen sind, ein Verhalten gesehen werden, welches einen Entschädigungsausschluss begründet (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 63. Aufl. zu § 5 StrEG Rz.7; Cornelius in Graf, StPO, 3. Aufl., zu § 5 StrEG Rz10). Allerdings ist dann zu fordern, dass die Taten festgestellt sind (Cornelius, a.a.O.; OLG Celle NStZ-RR 2011, 223).

Das zum Entschädigungsausschluss führende Verhalten muss positiv feststehen; der Umstand, dass die gegen den Beschuldigten sprechenden Verdachtsgründe von den Strafverfolgungsorganen für ausreichend gehalten werden, ihn der angelasteten Tat überführen zu können, reicht für die Zurechnung des Vollzugs der Strafverfolgungsmaßnahme allein noch nicht aus (Meyer, StrEG, zu § 5 Rz .38).

Auf der Basis des in der polizeilichen Strafanzeige vom 18.03.2020 aufgeführten Ermittlungsstands erfüllt die Fahrweise des Betroffenen keinen Tatbestand, der eine Entziehung seiner Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB rechtfertigen könnte. […] Der Betroffene hat eine zeitweise Überschreitung von 50 km/h lediglich für möglich erachtet. Der frühere Mitbeschuldigte A., der versetzt hinter dem Betroffenen fuhr, hat eine Geschwindigkeit von über 70 km/h ausgeschlossen.

Eine höhere Überschreitung der höchstzulässigen Geschwindigkeit kann objektiv nicht festgestellt werden; die von den Polizeibeamten beim Nachfahren vorgenommene Geschwindigkeitsschätzung reicht hierfür nicht aus.

Soweit aufgrund der Angaben des Betroffenen ein verkehrsordnungswidriges Verhalten durch Überschreiten der höchstzulässigen Geschwindigkeit und Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebots angenommen werden kann, rechtfertigt dies nicht die Versagung einer Entschädigung nach § 5 Abs. 2 StrEG wegen grob fahrlässiger Verursachung der Strafverfolgungsmaßnahmen. Der Versagungstatbestand ist aufgrund seines Ausnahmecharakters eng auszulegen, so dass im Zweifelsfall ein Entschädigungsausschluss nicht anzunehmen ist (vgl. KG Berlin, 2 Ws 351/11, Beschluss vom 11.01.2012, zitiert nach juris; Cornelius, a.a.O. zu § 5 Rz 19).

Grob fahrlässig handelt, wer in ungewöhnlichem Maße die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt, die eine verständige Person in gleicher Lage aufwenden würde, um sich vor Schaden durch Strafverfolgungsmaßnahmen zu schützen (Cornelius, a.a.O. zu § 5 Rz.17).

Das objektiv sicher feststellbare Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr stellt nicht einen derart gravierenden Sorgfaltspflichtverstoß dar, der geeignet erschiene, die Beschlagnahme seines Führerscheins und die Sicherstellung seines Kraftrades geradezu herauszufordern.

57. *) 1. Für die Annahme einer Fahrunsicherheit aufgrund geistiger oder körperlicher Mängel i.S.d. § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB ist ein Zurückbleiben hinter den durchschnittlichen Anforderungen an die verkehrsspezifische Gesamtleistungsfähigkeit erforderlich.

2. Für die Annahme des fahrlässigen Verkennens eines solchen Defizites bedarf es im Tatzeitpunkt hinreichender Anhaltspunkte für eine entsprechend eingeschränkte Leistungsfähigkeit als Fahrzeugführer.

Landgericht Oldenburg,
Beschluss vom 22. April 2021 – 4 Qs 167/21 –

Z u m S a c h v e r h a l t:

I. Durch den angefochtenen Beschluss hat das Amtsgericht Oldenburg dem Beschuldigten die Fahrerlaub-

nis vorläufig entzogen. Hiergegen wendet sich die Beschwerde des Beschuldigten vom 14.04.2021. […]

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde hat in der Sache Erfolg. Die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO liegen nicht vor, da dringende Gründe für die Annahme, dass dem Beschuldigten durch Urteil die Fahrerlaubnis entzogen werden wird, nicht vorliegen. Es ist nicht in hohem Maße wahrscheinlich, dass das in der Hauptsache mit der Sache befasste Gericht den Beschuldigten für zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet im Sinne des § 69 Abs. 1 StGB halten wird. Hierzu müsste zu erwarten stehen, dass der Beschuldigte in Zukunft seinen eigenen kriminellen Interessen vor der Sicherheit des Straßenverkehrs den Vorzug einräumen wird. Dies steht indes nicht zu erwarten.

Dabei kann dahinstehen, ob der Beschuldigte im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB tatsächlich aufgrund geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen, wofür ein Zurückbleiben hinter den durchschnittlichen Anforderungen an die verkehrsspezifische Gesamtleistungsfähigkeit erforderlich wäre (vgl. Fischer, StGB, 67. Aufl. 2020, § 316 Rn. 6 m. w. N.). Denn es fehlt jedenfalls an einem fahrlässigen Verkennen eines solchen Defizites durch den Beschuldigten im Sinne des § 315c StGB. Der Beschuldigte hatte im Tatzeitpunkt keine hinreichenden Anhaltspunkte für die Annahme, dass seine Leistungsfähigkeit in der oben genannten Weise eingeschränkt war. Seinen unwiderlegten Angaben zufolge sei ihm am Vormittag des Tattages lediglich schon einmal schwindlig gewesen, woraufhin er etwas gegessen und getrunken habe; sodann sei es ihm wieder gut gegangen. Der Beschuldigte brauchte aufgrund dieses Geschehens nicht vom Führen eines Kraftfahrzeugs Abstand zu nehmen. Eine derartige Vorsicht zu verlangen, überspannt die Sorgfaltsanforderungen, welche an einen Kraftfahrzeugführer zu stellen sind, zumal ein kurzzeitiges Schwindelgefühl keine sonderlich unübliche und besorgniserregende Erscheinung ist. Aufgrund eines solchen Schwindelgefühls muss ein Kraftfahrzeugführer jedenfalls nicht mit Ohnmachtsanfällen rechnen. Dass dem Beschuldigten auch in der Vergangenheit des Öfteren schwindlig geworden ist, ändert nichts. Denn seiner – wiederum unwiderlegten – Einlassung zufolge ist ihm dies bisher nur zuhause passiert, also gerade nicht bei Autofahrten. Dasselbe gilt für den Umstand, dass der Beschuldigte – wie er selbst einräumt – vor etwa eineinhalb Jahren schon einmal das Bewusstsein verloren hat. Denn dies ist – wie der Beschuldigte unwiderlegt angegeben hat – passiert, als er über längere Zeit hinweg kopfüber arbeiten musste. Dass er aufgrund eines solchen Geschehens nicht damit rechnen musste, auch beim Autofahren ohnmächtig zu werden, liegt auf der Hand.

Der Beschuldigte hatte vorliegend offenbar auch keine Möglichkeit mehr, seine Fahrt aufgrund der sich bereits bemerkbar machenden Ohnmacht abzubrechen. Denn – wie er anschaulich angibt – war er gerade im Begriff, vorsorglich den Anhaltevorgang einzuleiten, als er schon das Bewusstsein verlor.

Vor diesem Hintergrund kann jedenfalls keine Fahrlässigkeit des Beschuldigten im Sinne des § 315c Abs. 3 Nr. 2 angenommen werden. Erst recht fehlt es an einer billigenden Inkaufnahme der Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB.

Daher war der angegriffene Beschluss aufzuheben. Der Führerschein ist unverzüglich an den Beschuldigten herauszugeben. […]

58. 1. Hinsichtlich des genauen Grades der Konkretisierung, die die von der Fahrerlaubnisbehörde festzulegende und mitzuteilende Fragestellung aufweisen muss, kommt es – wie unmittelbar § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV entnommen werden kann – auf die besonderen Umstände jedes Einzelfalls an; der Beibringungsanordnung muss sich indes zweifelsfrei entnehmen lassen, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll.

2. Die scharfe Sanktion des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV setzt grundsätzlich eine vollständig rechtmäßige Gutachtensanordnung voraus; es kann dem Betroffenen nicht zugemutet werden, selbst entsprechende rechtliche Differenzierungen vorzunehmen und letztlich klüger und präziser sein zu müssen als die Fachbehörde.

Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein,
Beschluss vom 4. August 2021 – 5 MB 18/21 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts vom 20. Mai 2021 ist unbegründet. Die zu ihrer Begründung dargelegten Gründe, die allein Gegenstand der Prüfung durch den Senat sind (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), stellen das Ergebnis des angefochtenen Beschlusses nicht in Frage.

1. Das Verwaltungsgericht hat nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 VwGO die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die Entziehungsverfügung des Antragsgegners vom 21. April 2021 wiederhergestellt. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Antragsgegner habe die Entziehung der Fahrerlaubnis auf den Umstand gestützt, dass der Antragsteller das ihm mit der Anordnung vom 3. März 2020 auferlegte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorgelegt habe. Die Gutachtenanordnung vom 3. März 2020 sei jedoch mit erheblichen Mängeln behaftet. […]

Das Beschwerdevorbringen rechtfertigt eine Änderung des angefochtenen Beschlusses nicht.

Voraussetzung für den Entzug der Fahrerlaubnis ist, dass sich der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV). Die Fahrerlaubnisbehörde darf bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn sich der Betroffene

weigert, sich untersuchen zu lassen, oder er das geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV). Der Schluss auf die Nichteignung ist nur zulässig, wenn die Anordnung der ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (BVerwG, Urt. v. 09.06.2005 –3 C 25/04 –, juris Rn. 19).

Nach § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV legt die Fahrerlaubnisbehörde unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls und unter Beachtung der Anlagen 4 und 5 in der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens fest, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind. Die Behörde teilt dem Betroffenen unter Darlegung der Gründe für die Zweifel an seiner Eignung und unter Angabe der für die Untersuchung in Betracht kommenden Stelle oder Stellen mit, dass er sich innerhalb einer von ihr festgelegten Frist auf seine Kosten der Untersuchung zu unterziehen und das Gutachten beizubringen hat; sie teilt ihm außerdem mit, dass er die zu übersendenden Unterlagen einsehen kann (§ 11 Abs. 6 Satz 2 FeV). Der Betroffene soll durch die Mitteilung in die Lage versetzt werden, sich innerhalb der nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV zu bestimmenden Frist zur Vorlage dieses Gutachtens ein Urteil darüber zu bilden, ob die Aufforderung zu dessen Beibringung rechtmäßig ist. Davon hängt es ab, ob sich der Betroffene dieser Aufforderung verweigern kann, ohne befürchten zu müssen, dass ihm die Fahrerlaubnisbehörde bei nicht fristgerechter Vorlage des Gutachtens unter Berufung auf § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis entzieht (BVerwG, Beschl. v. 05.02.2015 – 3 B 16/14 –, juris Rn. 8).

Hinsichtlich des genauen Grades der Konkretisierung, die die von der Fahrerlaubnisbehörde festzulegende und mitzuteilende Fragestellung aufweisen muss, kommt es – wie unmittelbar § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV entnommen werden kann – auf die besonderen Umstände jedes Einzelfalls an. Der Beibringungsanordnung muss sich indes zweifelsfrei entnehmen lassen, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll (BVerwG, a.a.O., Rn. 9). An die Anlassbezogenheit und Verhältnismäßigkeit der Fragestellung sind mangels selbständiger Anfechtbarkeit der Gutachtenanordnung und wegen der einschneidenden Folgen einer unberechtigten Gutachtenverweigerung im Interesse effektiven Rechtsschutzes strenge Anforderungen zu stellen (vgl. OVG Lüneburg, Beschl. vom 14.11.2013 – 12 ME 158/13 –, juris Rn. 12; VGH Mannheim, Beschl. v. 30.06.2011 – 10 S 2785/10 –, juris Rn. 4; *Dauer*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 11 FeV Rn. 42a).

Unter Berücksichtigung dessen sind die vierte (a) und die fünfte Frage (b) in der Gutachtenanordnung vom 3. März 2020 nicht anlassbezogen; die Sanktion des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV kann auch nicht auf die unterlassene Beibringung des geforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens zur zweiten Frage gestützt werden (c).

a) Die vierte Frage in der Gutachtenanordnung vom 3. März 2020,

> „ist zu erwarten, dass der Untersuchte zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Klassen A und B in Frage stellen?“

ist nicht anlassbezogen.

Der Antragsgegner hat sich insoweit auf § 13 Satz 1 Nr. 2 e) FeV sowie Ziffer 8.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung gestützt. Gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 e) ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht. Im Falle einer Alkoholabhängigkeit ist nach Ziffer 8.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung die Kraftfahreignung nicht gegeben. Nach einer Abhängigkeit (Entwöhnungsbehandlung) liegt die Kraftfahreignung (erst) vor, wenn die Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist (Ziffer 8.4 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung). Hierauf wird auch in der Gutachtenanordnung vom 3. März 2020 […] hingewiesen. Der Antragsgegner hat in der Anordnung […] im Einzelnen unter Bezugnahme auf Strafverfahren den vergangenen massiven Alkoholkonsum des Antragstellers dargestellt:

> „…der in den letzten Jahren in einem regelmäßigen mehrtägigen Dauerkonsum von Kokain in Begleitung massiven Alkoholkonsums gipfelte. Eine erfolgreiche Bearbeitung Ihres Drogen- und Alkoholproblems hatte zu der Zeit noch nicht stattgefunden…Dem Beschluss vom 21. Dezember 2015 von der Staatsanwaltschaft Flensburg konnte ich entnehmen, dass Sie bereits im Alter von 13 Jahren begonnen haben, THC und Alkohol zu konsumieren und im Alter von 16 Jahren der BTM-Konsum gesteigert wurde auf zwei Gramm Kokain und mindestens drei bis fünf Ecstasy-Tabletten täglich sowie regelmäßig Speed, aber auch LSD und MDMA. Die synthetischen Drogen sollen Sie häufig bis zur völligen Erschöpfung und bis zum körperlichen Zusammenbruch konsumiert haben. Zu dem Kokain konsumierten Sie regelmäßig Whisky.“

Nach der formulierten (vierten) Frage in der Gutachtenanordnung vom 3. März 2020 soll indes nicht gutachterlich geklärt werden, ob eine Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht. Geklärt werden soll vielmehr, ob zukünftig eine Trennung zwischen der Führung von Kraftfahrzeugen und einem die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum gewährleistet ist. Die gestellte Frage zielt damit auf die Klärung eines künftigen Alkoholmissbrauchs (im straßenverkehrsrechtliche Sinne) ab, der nach Ziffer 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung vorliegt, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Sicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann (ohne bereits abhängig zu sein). Konkrete Tatsachen, die den hinreichenden Verdacht fehlender Eignung wegen Alkoholmissbrauchs be-

gründen könnten, sind weder ersichtlich noch hat der Antragsgegner solche in der Gutachtenanordnung vom 3. März 2020 dargelegt.

b) Auch die fünfte Frage in der Gutachtenanordnung vom 3. März 2020,

„ist zu erwarten, dass der Untersuchte zukünftig ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel (z.B. Medikamente, Drogen pp.) führen wird, bzw. liegen als Folge unkontrollierten Konsums derartiger Stoffe Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen von Kraftfahrzeugen in Frage stellen?“

ist nicht anlassbezogen.

Der Antragsgegner hat sich insoweit auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV und Anlage 9.3 der Fahrerlaubnisverordnung gestützt. Gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für die Zwecke nach Absatz 1 anzuordnen, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin die in Absatz 1 genannten Mittel und Stoffe einnimmt. Nach Ziffer 9.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung ist die Kraftfahreignung im Falle einer Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetztes oder von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen nicht gegeben. Der Antragsgegner führt in der Anordnung vom 3. März 2020 (detailliert) aus, dass beim Antragsteller ein mehrjähriger massiver Drogenkonsum vorliege (dazu bereits unter 2.a); in der Zeit vom 2. August 2018 bis zum 26. September 2018 sei der Antragsteller wegen einer Betäubungsmittelabhängigkeit in der D. N. GmbH behandelt worden. Die vom Antragsgegner formulierte fünfte Frage fragt indes nicht danach, ob der Antragsteller noch abhängig von Betäubungsmitteln ist, oder ob er – ohne abhängig zu sein – weiterhin (harte) Betäubungsmittel einnimmt.

Die Fragestellung geht daher – wie das Verwaltungsgericht zutreffend erkannt hat – am Klärungsbedarf vorbei; denn es kommt bei einer Gutachtenanordnung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV nicht darauf an, ob der Antragsteller zukünftig ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel führen wird.

c) Die Sanktion des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV kann nicht auf die unterlasse Beibringung des geforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens zur zweiten Frage,

> „liegt bei dem Untersuchten ein hohes Aggressionspotenzial vor? Kann der Untersuchte trotz des evtl. festgestellten hohen Aggressionspotentials ein Kraftfahrzeug der Klassen A und B weiterhin sicher führen?“

gestützt werden.

Der Antragsgegner hat als Rechtsgrundlage für die Gutachtenanordnung insoweit § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 und 7 FeV angeführt. Nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere, wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde. Ferner kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei Straftaten angeordnet werden, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen, insbesondere, wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen (§ 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV). Die Rechtfertigung für das Bestehen von Eignungszweifeln bei Straftaten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, ergibt sich daraus, dass bei besonders aggressiven Straftätern davon auszugehen ist, dass sie auch bei konflikthaften Verkehrssituationen (etwa bei Fahrfehlern anderer) emotional impulsiv handeln und dadurch das Risiko einer Verkehrssituation erhöhen, sowie eigene Bedürfnisse aggressiv durchsetzen werden (vgl. VGH München, Beschl. v. 05.07.2012 – 11 C 12.874 –, juris Rn. 24).

Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial des Antragstellers liegen vor. Der Antragsgegner hat in der Anordnung vom 3. März 2020 eine Vielzahl von Straftaten mit aggressivem Hintergrund aufgeführt, insbesondere gefährliche Körperverletzungen und Körperverletzungen (während der Haft eine Körperverletzung am 12. Januar 2015, Az.: […], und am 16. Januar 2016, Az.: […]). Durch die Nichtvorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur zweiten Frage kann indes nicht nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers geschlossen werden.

Die scharfe Sanktion des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV setzt grundsätzlich eine vollständig rechtmäßige Gutachtensanordnung voraus. Es kann dem Betroffenen nicht zugemutet werden, selbst entsprechende rechtliche Differenzierungen vorzunehmen und letztlich klüger und präziser sein zu müssen als die Fachbehörde. Ihm kann insbesondere auch nicht zugemutet werden, dem Gutachter etwa verständlich zu machen, dass entgegen dem behördlichen Gutachtensauftrag nur bestimmte Teile der Fragestellungen in zulässiger Weise zum Gegenstand der Untersuchung gemacht werden dürften (VGH München, Beschl. v. 04.02.2013 – 11 CS 13.22 –, juris Rn. 19; VGH Mannheim, Beschl. v. 30.06.2011 – 10 S 2785/10 –, juris Rn. 12; *Dauer*, a.a.O., § 11 FeV Rn. 55). Es verhält sich im hier zu entscheidenden Fall auch nicht so, dass es auf der Hand liegt, welcher Teil der Fragestellungen rechtmäßig ist und welcher nicht, so dass dem Betroffenen ausnahmsweise zugemutet werden könnte, nur den rechtmäßigen Teil der Fragestellungen abklären zu lassen (vgl. VGH München, a.a.O., Rn. 19). […]

59. 1. Hat ein Fahrerlaubnisinhaber, bei dem in der Vergangenheit eine Cannabisabhängigkeit festgestellt worden ist, erneut Cannabis konsumiert, so kann dieser Konsumakt, soweit er nicht unmittelbar zum Wegfall der Kraftfahreignung führt, die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 46 Abs. 3 i.V.m. § 14 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 FeV rechtfertigen.

2. Die dann vom Gutachter zu klärende Fragestellung ist in § 14 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 FeV nicht abschließend vorgegeben.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 20. Juli 2021 – 12 ME 79/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Der 1983 geborene Antragsteller wendet sich gegen die sofort vollziehbare Entziehung seiner Fahrerlaubnis u. a. der Klasse B durch den Bescheid der Antragsgegnerin vom 1. Februar 2021.

Er beantragte im Jahr 2014 die Wiederteilung der ihm zuvor im Jahr 2004 entzogenen Fahrerlaubnis u. a. der Klasse B. Im Rahmen des Wiedererteilungsverfahrens legte er ein medizinisch-psychologisches Gutachten des TÜV N. vom September 2015 vor […]. Beruhend auf einem täglichen Konsum von Cannabis vom März 1998 bis zum Jahr 2013 […] gingen die Gutachter von einer „psychischen und Verhaltensstörung durch Cannabinoide/Abhängigkeitssyndrom" bei dem Antragsteller aus […], verneinten die erfolgreiche Durchführung einer danach grundsätzlich erforderlichen Entwöhnungsbehandlung, bejahten aber gleichwohl die Kraftfahreignung des Antragstellers […]. Er erhielt daraufhin im Oktober 2015 die streitige Fahrerlaubnis.

Infolge einer Polizeikontrolle am 8. März 2019 wurden im Blut des Antragstellers ein THC-Gehalt von unter 1,0 ng/ml und ein THC-COOH-Gehalt von 8,8 ng/ml festgestellt. Den polizeilichen Berichten sind unterschiedliche Angaben dazu zu entnehmen, ob der Antragsteller nach seinen damaligen Angaben Marihuana zuletzt Silvester […] oder „zwei Tage" vor der Kontrolle […] konsumiert habe.

Nachdem die Antragsgegnerin von dem Vorfall Kenntnis erlangt hatte, forderte sie den Antragsteller im November 2019 gemäß §§ 46, 11, 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf […]. Zwar sei durch seinen nachgewiesenen erneuten Konsum an sich wieder von seiner Cannabisabhängigkeit auszugehen, welche unmittelbar zu seiner Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen führe. Da jedoch seit dem März 2019 mittlerweile erhebliche Zeit verstrichen sei, sei sie dazu bereit, ihm die Gelegenheit zu geben, die bestehenden Bedenken an seiner Fahreignung durch Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auszuräumen. Zu klären sei, ob der Antragsteller zukünftig ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel (Cannabis) führen werde bzw. ob als Folge unkontrollierten Konsums derartiger Stoffe Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen von Kraftfahrzeugen in Frage stellten. Da der Antragsteller kein Gutachten vorlegte, entzog ihm die Antragsgegnerin am 28. April 2020 die Fahrerlaubnis und ordnete die sofortige Vollziehung an. Das Verwaltungsgericht beanstandete die o. a. Fragestellung mit Beschluss vom 17. Juli 2020 […]. Die Antragsgegnerin hob deshalb nachfolgend ihren Bescheid vom 28. April 2020 auf […] und formulierte unter dem 11. August 2020 die Fragestellung für das vom Antragsteller vorzulegende Gutachten wie folgt neu […]:

Liegt beim Antragsteller weiterhin eine Cannabisabhängigkeit im Sinne der Ziffer 9.3 der Anlage 4 zur FeV vor?
Hat bereits eine Entgiftung und Entwöhnung im Sinne der Ziffer 9.5 der Anlage 4 zur FeV stattgefunden?
Sofern die oben genannten Beeinträchtigungen noch immer vorliegen (auch wenn diese ggf. nicht Nr. 9.3 oder 9.5 der Anlage 4 zur FeV erfüllten):
Wird die Fähigkeit des Antragstellers, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen, durch die oben genannten Beeinträchtigungen gleichwohl ausgeschlossen oder zumindest soweit herabgesetzt, dass er ein Kraftfahrzeug nur unter bestimmten Einschränkungen oder Beschränkungen sicher führen kann?
Ist ggf. eine weitergehende fachärztliche oder eine ergänzende medizinisch-psychologische Untersuchung oder eine verkehrspsychologische Fahrverhaltensbeobachtung erforderlich?

Nachdem der Antragsteller auch zu dieser Fragestellung kein Gutachten vorgelegt hatte, erließ die Antragsgegnerin den hier angegriffenen Entziehungsbescheid vom 1. Februar 2021.

Der hiergegen gerichtete Antrag des Antragstellers ist vom Verwaltungsgericht so verstanden worden, dass er (allein) auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der parallel erhobenen Anfechtungsklage des Antragstellers gerichtet sei. Dem so verstandenen Antrag hat das Verwaltungsgericht […] entsprochen. Der Entziehungsbescheid sei voraussichtlich rechtswidrig, weil die Anordnung vom 11. August 2020 rechtsfehlerhaft gewesen sei; die Antragsgegnerin habe deshalb aus der unterlassenen Vorlage des Gutachtens nicht gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers schließen dürfen. Die Fehlerhaftigkeit der Gutachtenanforderung ergebe sich daraus, dass die Antragsgegnerin die Anordnung des medizinisch-psychologischen Gutachtens bereits nicht auf den angeführten § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV habe stützen dürfen; darüber hinaus seien jedenfalls die o. a. Fragen 3 und 4 „offensichtlich" nicht durch die angegebene Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV gedeckt.

Aus den Gründen:

Die zulässige, insbesondere fristgerecht eingelegte und begründete Beschwerde der Antragsgegnerin ist auch begründet; der Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ist aus den folgenden Gründen abzulehnen.

Das Prüfprogramm in einem – wie hier – § 146 Abs. 4 VwGO unterfallenden Beschwerdeverfahren ist ggf. zweistufig (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 26. Aufl., § 146, Rn. 43; Guckelberger in: Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. § 146, Rn. 107 f., 115, jeweils m. w. N): In einem ersten Schritt ist gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO zu prüfen, ob der Beschwerdeführer die Gründe, die die erstinstanzliche Entscheidung tragen, hinreichend in Zweifel gezogen hat. Ist dies der Fall, so ist in einem zweiten Schritt von Amts wegen zu prüfen, ob die Entscheidung aus anderen Gründen zutreffend ist und in-

soweit eine vollumfängliche Prüfung des Antrags auf vorläufigen/einstweiligen Rechtsschutz vorzunehmen.

Hier hat die Antragsgegnerin als Beschwerdeführerin die beiden tragenden Begründungsstränge des Verwaltungsgerichts hinreichend in Zweifel gezogen (1.) und erweist sich der Beschluss auch nicht aus anderen Gründen als zutreffend (2.).

1.a) Der Annahme des Verwaltungsgerichts, im Zeitpunkt der erneuten Gutachtenanforderung im August 2020 hätten nicht einmal ausreichende Anhaltspunkte für eine Cannabisabhängigkeit des Antragstellers vorgelegen, hält die Antragsgegnerin zutreffend ein fehlerhaftes Verständnis des Begriffs „Abhängigkeit" i. S. d. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV entgegen. Er knüpft an die in Nr. 9.3 der Anlage 4 zur FeV angeführte „Abhängigkeit von Betäubungsmitteln" sowie den entsprechenden Begriff in Nr. 8.3 bezogen auf Alkohol an. Nach der Anlage 4a zur FeV ist über das Vorliegen u. a. einer solchen Abhängigkeit auf der Grundlage der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung zu befinden. Die Antragsgegnerin weist zu Recht darauf hin, dass danach eine einmal festgestellte Abhängigkeit nicht durch Zeitablauf oder eine erfolgreiche Entwöhnung erlischt, sondern generell eine hohe Rückfallgefahr beinhaltet, zu deren Abwehr eine dauerhafte, d. h. grundsätzlich lebenslange Abstinenz erforderlich ist. Dies ist in Nr. 3.13.2 der Begutachtungsleitlinien für Alkohol ausdrücklich geregelt und gilt wegen des höheren Gefahrenpotenzial erst recht für die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln; auch insoweit muss es deshalb nach der Begründung zu Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien für eine positive Prognose wahrscheinlich sein, „dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält". Hiervon wird im Übrigen bereits in der Anlage 4a zur FeV ausgegangen. Denn nach deren Nr. 1 f) Satz 2 gilt: „Hat Abhängigkeit von Alkohol oder Betäubungsmitteln vorgelegen, muss sich die Untersuchung darauf erstrecken, dass eine stabile Abstinenz besteht". Eine in diesem Sinne – wie hier beim Antragsteller – einmal gutachterlich festgestellte Abhängigkeit wirkt damit aus medizinischer Sicht zeitlich unbegrenzt fort; rechtliche Grenzen ergeben sich insoweit (bezogen auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV) nur aus § 2 Abs. 9 StVG, der hier aber der Verwertung der Angaben aus dem Gutachten des TÜV N. vom September 2015 nicht entgegensteht. Die zwischenzeitliche Wiedererteilung der Fahrerlaubnis stellt hingegen weder medizinisch noch rechtlich eine insoweit maßgebende Zäsur im Sinne einer Unverwertbarkeit dar, wie sie in § 4 Abs. 3 StVG etwa für die Punktebewertung vorgeschrieben ist. Aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 09.06.2005 – 3 C 25.04 –, juris, Rn. 22) ergibt sich nichts Anderes. Sie bezieht sich hinsichtlich der dortigen Forderung nach einzelfallbezogener Bestimmung der Fristen nicht auf die hier maßgebliche Fallgestaltung der Klärung eines Rückfalls in eine bereits zuvor festgestellte Abhängigkeit; dem zeitlichen Abstand zwischen dem eingeräumten erneuten Konsumakt im März 2019 und der Anordnung der Begutachtung erst im August 2020 ist bereits dadurch Rechnung getragen worden, dass nur von Anhaltspunkten für ein „Wiederaufleben" der Abhängigkeit und nicht von einer ansonsten ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen zu bejahenden Cannabisabhängigkeit ausgegangen worden ist. Von dem vorbezeichneten Verständnis einer „Abhängigkeit" ist der Senat bereits in der Vergangenheit ausgegangen (vgl. bezogen auf Betäubungsmittel: Beschl. v. 31.05.2021 – 12 PA 68/21 –, sowie bezogen auf Alkohol: Beschl. v. 08.01.2021 – 12 ME 189/20 –, v. 16.01.2019 – 12 ME 221/18 – und v. 03.02.2016 – 12 ME 181/15 –). Damit stellte sich nicht die – vom Verwaltungsgericht im Anschluss an die Argumentation des Antragstellers zu Unrecht aufgeworfene, als solche aber nachvollziehbar verneinte – Frage, ob allein aus den im März 2019 im Blut des Antragstellers festgestellten Werten erstmals auf eine bei ihm vorliegende Cannabisabhängigkeit geschlossen werden kann, sondern die davon abweichende, ob sich daraus – für eine erneute Begutachtung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV – zumindest Anhaltspunkte für einen Rückfall in die bereits gutachterlich festgestellte Abhängigkeit von Cannabis ergeben. Diese Frage ist jedoch zu bejahen, zumal bei dem Antragsteller bereits im Jahr 2015 über die Abhängigkeit hinaus eine „psychische und Verhaltensstörung durch Cannabinoide" festgestellt worden war und er vor der Bejahung seiner Kraftfahreignung nicht die grundsätzlich erforderliche Entwöhnungsbehandlung erfolgreich abgeschlossen hatte. Ob der Antragsteller im Jahr 2019 nur einmal oder mehrfach Cannabis konsumiert hat, ist dafür unerheblich. Damit hat die Antragsgegnerin für die erneute Gutachtenanforderung im August 2020 aller Voraussicht nach zu Recht einen grundsätzlichen Klärungsbedarf hinsichtlich der Abhängigkeit (i. S. d. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV) des Antragstellers von Cannabis bejaht.

b) Berechtigt sind ferner die Einwände der Antragsgegnerin gegen die den Beschluss eigenständig tragende weitere Annahme des Verwaltungsgerichts, jedenfalls die o. a. Fragen 3 und 4 seien „offensichtlich" nicht durch die angegebene Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV gedeckt.

Im Ausgangspunkt zutreffend ist das Verwaltungsgericht dabei unter Bezugnahme auch auf die Rechtsprechung des Senats davon ausgegangen, dass in einer rechtmäßigen Gutachtenanforderung die richtige Rechtsgrundlage für die Begutachtung zu bezeichnen ist. Denn ein Fahrerlaubnisinhaber ist nicht gehalten, nach Vorschriften zu suchen, die fehlerhaft begründetes behördliches Handeln zu seinen Lasten doch noch rechtfertigen könnten, sodass es nicht ausreicht, wenn die in einer Gutachtenanordnung genannte Ermächtigungsgrundlage nicht einschlägig ist und lediglich eine weitere, nicht genannte Rechtsgrundlage das Vorgehen decken könnte.

Dass beide letzten o. a. Fragen offensichtlich nicht von der genannten Rechtsgrundlage, d. h. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV, gedeckt sind, trifft jedoch nicht zu.

Das Verwaltungsgericht hat seine diesbezügliche Feststellung nicht näher begründet, ihr aber offenbar zugrunde gelegt, dass sich aus § 14 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 FeV abschließend die maßgebliche Fragestellung ergebe. Es bestehen jedoch schon Zweifel, ob darin überhaupt eine Regelung zu der maßgeblichen Fragestellung für den Gutachter enthalten ist oder nicht

stattdessen lediglich, wie in den Fällen der Nrn. 1 und 3 des § 14 Abs. 2 FeV, der Anlass für die Begutachtung umschrieben wird. Selbst wenn man jedoch mit dem in diese Richtung deutenden Wortlaut der Nr. 2 Alt. 1 des § 14 Abs. 2 FeV von einer Regelung zur gutachterlichen Fragestellung ausgeht, so ist diese jedenfalls nicht abschließend in dem Sinne zu verstehen, dass ausschließlich die Frage nach einer noch bestehenden Abhängigkeit – hier von Cannabis – Gegenstand des Gutachtens sein dürfte. Hiervon ist (zu Recht) offenbar das Verwaltungsgericht auch selbst nicht ausgegangen, weil es dann auch die übrigen, nicht so lautenden Fragen für den Gutachter hätte beanstanden müssen. § 14 Abs. 2 FeV ist jedoch nicht nur in den Fällen der Wiedererteilung, sondern gemäß § 46 Abs. 3 FeV auch bei einer möglichen Entziehung anzuwenden (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2005, a. a. O., juris, Rn. 20; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl., § 46, Rn. 24; Pause-Münch in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 14 FeV, Stand: 25.6.2019, Rn. 94, m. w. N.); dann kann aber in der ersten Alternative nicht – wie im Falle der Wiedererteilung – der Fortbestand/zwischenzeitliche Wegfall einer die Fahreignung vormals ausschließenden Abhängigkeit, sondern nur dessen erstmaliges Vorliegen oder – wie hier – dessen „Wiederaufleben" durch Rückfall zu klären sein. Eine auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 FeV gestützte, an einen Fahrerlaubnisinhaber gerichtete Gutachtenanordnung muss demnach die Klärung einer (die Kraftfahreignung ausschließenden oder zumindest beschränkenden) Abhängigkeit einschließlich ihrer Folgen zum Gegenstand haben und insoweit regelmäßig auch das in Rede stehende Mittel/den Stoff bezeichnen, lässt in diesem Rahmen aber Raum für eine nähere, einzelfallbezogene Konkretisierung der Fragestellung nach den allgemeinen Grundsätzen des § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV.

Die o. a. Fragen bewegen sich innerhalb des so bezeichneten Rahmens des § 14 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 FeV.

Für die erste Frage nach dem „weiterhin" Vorliegen einer Cannabisabhängigkeit hat dies auch das Verwaltungsgericht nicht beanstandet. Schon diese Frage ist zwar nicht eindeutig, weil der Fortbestand der Abhängigkeit als medizinischer Befund von der Antragsgegnerin dabei gerade vorausgesetzt wird; die erste Frage ist aber so zu verstehen und von den Beteiligten auch verstanden worden, dass – zu Recht – der Rückfall in die bzw. das Wiederaufleben der Cannabisabhängigkeit bei dem Antragsteller zu klären ist.

Darin eingeschlossen ist die zweite Frage, ob es zumindest jetzt zu der grundsätzlich nach Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV für die Annahme der Kraftfahreignung erforderlichen Entgiftung und Entwöhnung gekommen ist.

Ebenfalls nicht eindeutig, aber noch hinreichend auslegungsfähig ist die dritte Frage. Sie knüpft im ersten Halbsatz an widersprüchliche Voraussetzungen an, indem einerseits das Vorliegen der zuvor genannten Beeinträchtigungen, also eine Cannabisabhängigkeit als Eignungsmangel vorausgesetzt wird, andererseits in der ersten Alternative der Frage aber „gleichwohl" nach einem cannabisbedingten Ausschluss der Eignung gefragt wird. Sie geht damit entweder (folgenlos) ins Leere oder bezieht sich auf andere durch die jahrelange Cannabisabhängigkeit die Fahreignung ausschließende „Folgeschäden", wie etwa dadurch bedingte relevante Persönlichkeitsveränderungen, und dient bei diesem Verständnis noch der Klärung der durch die Cannabisabhängigkeit bedingten Folgen für die Kraftfahreignung des Antragstellers. Die zweite Alternative der dritten Frage bezieht sich auf eine durch die Cannabisabhängigkeit zwar nicht entfallende, aber ggf. nur noch bedingte Kraftfahreignung i. S. d. § 2 Abs. 4 Satz 2 StVG, § 46 Abs. 2 Satz 1 FeV und erweist sich damit – als Maßnahme zur Klärung eines milderen Mittels als des Entzugs der Fahrerlaubnis – ebenfalls noch von § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV umfasst. Dass eine bedingte Kraftfahreignung bei „Cannabisabhängigkeit" nach einer Entwöhnung in Betracht kommt, ergibt sich schon aus Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV auch für die in Rede stehende Fahrerlaubnisklasse B; danach können insoweit „regelmäßige Kontrollen" vorgeschrieben werden.

Der vierten Frage nach der Erforderlichkeit weitergehender Maßnahmen zur Klärung der Fahreignung kommt keine eigenständige Bedeutung zu. Denn sie erweitert nicht den Untersuchungsauftrag an den Gutachter etwa dahingehend, er möge weitere mögliche Eignungsmängel bei dem Antragsteller suchen, sondern verdeutlicht nur die Selbstverständlichkeit, dass der Gutachter darauf hinzuweisen hat, wenn er zur abschließenden Beantwortung der vorhergehenden Fragen nicht in der Lage ist, sondern dazu seiner Ansicht nach weitere Maßnahmen zu veranlassen sind; so verstanden wirkt die vierte „Frage" gerade eingriffsbegrenzend, indem klargestellt wird, dass der Gutachter nicht von sich aus solche Maßnahmen eigenständig veranlassen oder gar selbst vornehmen und zur Grundlage seines Gutachtens machen kann.

2. Der Beschluss erweist sich auch nicht aus anderen Gründen im Ergebnis als richtig.

Die Antragsgegnerin hat die sofortige Vollziehung u. a. der Entziehung der Fahrerlaubnis den Anforderungen des § 80 Abs. 3 VwGO genügend begründet, indem sie darauf verwiesen hat, dass die weitere Teilnahme des Antragstellers als Kraftfahrer am Straßenverkehr trotz Konsums von Cannabis auch vorübergehend nicht hinnehmbar sei.

Nach dem vom Verwaltungsgericht zutreffend bezeichneten Maßstab ist die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage auch nicht aus materiell-rechtlichen Gründen gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Halbsatz 2 VwGO ganz oder teilweise wiederherzustellen; denn der Bescheid der Antragsgegnerin vom 1. Februar 2021 erweist sich voraussichtlich als rechtmäßig.

a) Dies gilt zunächst für die Entziehung der Fahrerlaubnis. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, durfte die Antragsgegnerin grundsätzlich aus der Nichtvorlage eines rechtmäßig angeforderten Gutachtens auf die fehlende Kraftfahreignung des Betroffenen schließen und ihm deshalb die Fahrerlaubnis entziehen.

Wie sich aus den vorherigen Ausführungen unter II. 1 ergibt, waren die in dem Schreiben der Antragsgegnerin vom 11. August 2020 enthaltenen Fragen rechtmäßig und zu Recht auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV gestützt. Sind – wie hier – die Voraussetzungen des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV gegeben, ist die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zwingend. Dem Normgeber kommt es im Hinblick auf die notwendige Prognose zukünftigen Verhaltens nämlich gerade auch auf eine psychologische Begutachtung des Betroffenen an, so dass eine – vom Antragsteller angebotene – nur medizinische Untersuchung bzw. Kontrolle, etwa durch eine Haaranalyse, auf einen aktuellen Drogenkonsum keine geeignete rechtmäßige Alternative darstellt (vgl. nochmals BVerwG, Urt. v. 09.06.2005, a. a. O., juris, Rn. 24). Das Schreiben der Antragsgegnerin enthielt zudem die nach § 11 Abs. 6 und 8 FeV notwendigen Hinweise und räumte dem Antragsteller mit drei Monaten eine ausreichende Frist zur Vorlage des Gutachtens ein. Da er das Gutachten nicht vorgelegt hat, durfte die Antragsgegnerin gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf seine fehlende Kraftfahreignung wegen Cannabisabhängigkeit schließen. Ausgehend hiervon war ihm nach §§ 46 Abs. 1 und 3, 11 Abs. 8 FeV, § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Zum höherrangigen Schutz der Verkehrssicherheit erweist es sich dann ungeachtet der damit für den Fahrerlaubnisinhaber verbundenen beruflichen und familiären Nachteile als rechtmäßig (wenn nicht gar vorliegend als zwingend), eine so legitimierte Entziehung der Fahrerlaubnis für sofort vollziehbar zu erklären.

b) Gestützt auf § 3 Abs. 2 Satz 3 Alt. 1 StVG ist der Antragsteller nach dem sofort vollziehbaren Entzug seiner Fahrerlaubnis weiterhin rechtmäßig zur Vorlage seines Führerscheins aufgefordert worden. Dass die dazu gesetzte Frist von fünf Tagen ab Zustellung zu eng bemessen gewesen wäre, macht der Antragsteller nicht geltend und ist auch für den Senat nicht ersichtlich. […]

60. 1. Auch ein wiederholter Verstoß gegen das Trennungsgebot genügt für sich genommen regelmäßig nicht, um ohne weitere Sachverhaltsaufklärung von der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen.

2. Der Konsum von Cannabis fällt nur dann nicht unter Ziff. 9.2 der Anlage 4 zur FeV, wenn dieses ärztlich verordnet und entsprechend der ärztlichen Verordnung eingenommen wird. Dies darzulegen ist Sache des Fahrerlaubnisinhabers.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 8. Juli 2021 – 13 S 1800/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die Aberkennung des Rechts, von seiner kroatischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Gebrauch zu machen.

Dem Antragsteller wurde erstmals 2014 die Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt. Nachdem er am 08.02.2017 unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug geführt hatte – eine bei ihm durchgeführte Blutprobe ergab eine THC-Konzentration von 2,41 ng/ml und eine THC-COOH-Konzentration von 58,5 ng/ml – hörte die Stadt [...] ihn zu einer beabsichtigten Entziehung der Fahrerlaubnis an. Der Antragsteller verzichtete daraufhin mit Erklärung vom 03.03.2017 auf seine Fahrerlaubnis.

Am 24.09.2020 wurde dem Antragsteller eine kroatische Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt.

Am 04.11.2020 führte der Antragsteller ein Kleinkraftrad. Im Rahmen einer Verkehrskontrolle stellten die Polizeibeamten unter anderem ein deutliches Muskelzittern sowie ein extremes Liedflattern fest. Eine insoweit beim Antragsteller durchgeführte Blutprobe ergab eine THC-Konzentration von 2,3 ng/ml und eine THC-COOH-Konzentration von 39,1 ng/ml.

Mit […] Bescheid vom 09.02.2021 entzog das Landratsamt [...] (im Folgenden: Landratsamt) dem Antragsteller nach vorheriger Anhörung seine kroatische Fahrerlaubnis bzw. erkannte ihm das Recht, von dieser im Gebiet der Bundesrepublik Gebrauch zu machen, ab [...].

Der Antragsteller erhob am 10.03.2021 Widerspruch, über den – soweit ersichtlich – noch nicht entschieden wurde. Gleichzeitig beantragte er beim Verwaltungsgericht Stuttgart die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes. […]

Mit […] Beschluss vom 04.05.2021 lehnte das Verwaltungsgericht den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ab. […] Der Antragsteller hat [dagegen] Beschwerde erhoben.

Aus den Gründen:

II. 1. Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig. Sie wurde fristgerecht erhoben und begründet (§ 146 Abs. 4 Satz 1, § 147 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

2. Die Beschwerde ist auch begründet. Auf Grundlage der – insoweit gerade noch den Darlegungsanforderungen (§ 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO) genügenden – Beschwerdebegründung, auf deren Prüfung der Senat nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, ist die verwaltungsgerichtliche Entscheidung abzuändern.

Das private Interesse des Antragstellers, vom Vollzug der kraft behördlicher Anordnung (vgl. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO) sofort vollziehbaren Aberkennung des Rechts, von der kroatischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Gebrauch zu machen, einstweilen verschont zu bleiben, überwiegt das öffentliche Interesse an einer sofortigen Vollziehung. Denn bei der im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung erweist sich die Aberkennungsverfügung als voraussichtlich rechtswidrig.

a) Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis hat die Entziehung die Wirkung einer

Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 StVG, § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, § 46 Abs. 5 FeV). Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken an der Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs begründen, hat die Fahrerlaubnisbehörde unter den in den §§ 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). Die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens unterbleibt, wenn die Nichteignung des Fahrerlaubnisinhabers zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde bereits feststeht (§ 11 Abs. 7 FeV).

b) Ausgehend hiervon wäre das Landratsamt vorliegend wohl zwar zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens berechtigt gewesen, nicht aber zur unmittelbaren Entziehung der Fahrerlaubnis.

aa) Wohl zu Recht hat das Landratsamt angenommen, der Antragsteller sei gelegentlicher Cannabiskonsument.

Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis liegt vor, wenn in mindestens zwei selbstständigen Konsumvorgängen Cannabis konsumiert wurde und diese Konsumvorgänge einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen (vgl. BVerwG, Urteile vom 11.04.2019 – 3 C 9.18 – juris Rn. 13 und vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 – juris Rn. 21). Der Antragsteller hat unstreitig sowohl am 08.02.2017 als auch am 04.11.2020 Cannabis konsumiert. Entgegen seiner Auffassung ist auch der zeitliche Zusammenhang zwischen dem Cannabiskonsum im Jahr 2017 und dem im Jahr 2020 noch gegeben. Ob eine relevante Zäsur zwischen zwei einzelnen Konsumakten anzunehmen ist, ist nach den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen. Die schematische Festlegung von Zeiträumen verbietet sich insoweit (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 a. a. O. Rn. 21). Dabei verkennt der Senat nicht, dass zwischen den beiden Konsumvorgängen mehr als drei Jahre liegen. Allerdings hat der Antragsteller lediglich pauschal behauptet, er habe sich „ab diesem Zeitpunkt an die gesetzlichen Vorgaben gehalten“, eine plausible Darlegung, dass er den Konsum von Cannabis eingestellt hätte, fehlt. Unabhängig davon hat der Antragsteller selbst angegeben, er nehme derzeit Cannabis ein. Zwar handelt es sich nach seinen Angaben insoweit um Medizinal-Cannabis. Insoweit besteht jedoch nach wie vor ein erheblicher Klärungsbedarf.

bb) Wohl ebenfalls zu Recht geht das Landratsamt davon aus, der Antragsteller habe wiederholt gegen das Trennungsgebot verstoßen.

Ein gelegentlicher Konsument von Cannabis trennt den Konsum und das Führen eines Kraftfahrzeugs nicht gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, wenn wegen des Cannabiskonsums die Möglichkeit einer Beeinträchtigung seiner Fahrsicherheit besteht. Von einer solchen Möglichkeit kann auch unter Berücksichtigung der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 nach wie vor ausgegangen werden, wenn eine Konzentration von 1,0 ng/ml THC oder mehr im Blutserum des Betroffenen festgestellt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 14.17 – BVerwGE 165, 215 <219 ff. Rn. 17 ff >; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 21.09.2019 – 10 S 458/19 – n. v.).

Ausgehend hiervon stehen zwei Verstöße gegen das Trennungsgebot fest. Sowohl am 08.02.2017 als auch am 04.11.2020 führte der Antragsteller ein Kraftfahrzeug, obwohl er eine THC-Konzentration von 2,41 ng/ml bzw. 1,3 ng/ml im Blut aufwies. Darauf, ob insoweit Ausfallerscheinungen aufgetreten sind, kommt es entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht an.

cc) Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann sich der Antragsteller wohl auch nicht auf das Arzneimittelprivileg berufen. Hinsichtlich des Cannabiskonsums am 08.02.2017 hat der Antragsteller schon nicht geltend gemacht, dass es sich um Medizinal-Cannabis gehandelt habe. Dies ist auch fernliegend, da zu diesem Zeitpunkt lediglich bestimmte Fertigarzneimittel auf Cannabisbasis verkehrs- und verschreibungsfähig waren. Hinsichtlich des Cannabiskonsums am 04.11.2020 hat der Antragsteller zwar im gerichtlichen Verfahren geltend gemacht, es habe sich um Medizinal-Cannabis gehandelt. Er hat dies jedoch nicht hinreichend belegt. Die Verschreibung eines Betäubungsmittels setzt nach § 13 Abs. 1 Satz 1 BtMG voraus, dass seine Anwendung am oder im menschlichen Körper begründet ist. Daran fehlt es nach § 13 Abs. 1 Satz 2 BtMG insbesondere, wenn der beabsichtigte Zweck auf andere Weise erreicht werden kann. Die Verschreibung eines Betäubungsmittels darf daher immer nur die ultima ratio darstellen (vgl. Hochstein in BeckOK BtMG, § 13 Rn. 25; Patzak in Körner/Patzak/Volkmer, BtMG, 9. Aufl., § 13 Rn. 20). Vorliegend hat der Antragsteller schon nicht mitgeteilt, aufgrund welcher Erkrankung bei ihm die Einnahme von Medizinal-Cannabis indiziert sein soll. Darüber hinaus wurde weder eine konkrete Verordnung für Medizinal-Cannabis noch ein detaillierter Behandlungsplan vorgelegt. Insbesondere ist schon nicht erkennbar, in welchem konkreten Zeitraum eine entsprechende Verordnung erfolgt wäre. Hierauf hat bereits das Verwaltungsgericht zu Recht hingewiesen. Weder die ärztlichen Bescheinigungen des […] vom 25.02.2021 und vom 20.04.2021 noch der „Cannabisausweis“ sind insoweit ausreichend. Der Bescheinigung vom 25.02.2021 lässt sich lediglich entnehmen, dass der Antragsteller Cannabisprodukte aus medizinischen Gründen einnimmt, bezüglich des Abstands der Anwendungen zur Teilnahme am Straßenverkehr im Spätsommer 2020 belehrt wurde und dass keine Hinweise auf eine Überdosierung vorliegen. Der Bescheinigung vom 20.04.2021 lässt sich nur entnehmen, dass der Wirkstoff „Red No2 Bakerstreet“ dreimal pro Woche mit jeweils 0,5 g konsumiert wird. Indes ist weder die Konsumform noch zu welchen Zeitpunkten das Präparat eingenommen wird erkennbar. Dem „Cannabisausweis“ lässt sich lediglich entnehmen, dass „Medizinalcannabis flos“ und „Medizinalcannabis Granulat“ verordnet wurde; er verhält sich jedoch weder zum Verordnungszeitraum noch zu den einzunehmenden Mengen. Soweit der Antragsteller meint, weder müsse noch solle er sich auf das Arz-

neimittelprivileg berufen, ferner würden die ärztliche Schweigepflicht sowie strafprozessuale Rechte und Grundrechte verkannt, liegt dies neben der Sache. Auf strafprozessuale Rechte kann sich der Antragsteller im Rahmen der Überprüfung seiner Fahreignung schon deshalb nicht berufen, weil hier keine Maßnahmen der Strafverfolgung, sondern solche der Gefahrenabwehr in Rede stehen, die dem Schutz Dritter dienen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 – juris Rn. 60; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 25.10.2016 – 16 A 1237/14 – juris Rn. 49). Unabhängig davon erkennt der Antragsteller selbst, dass der Konsum von Cannabis nur dann nicht unter Ziff. 9.2 der Anlage 4 zur FeV fällt, wenn dieses ärztlich verordnet und entsprechend der ärztlichen Verordnung eingenommen wird. Dies darzulegen ist jedoch gerade Sache des Fahrerlaubnisinhabers.

dd) Wohl zu Unrecht hat das Landratsamt jedoch angenommen, aufgrund der zweimaligen Verstöße gegen das Trennungsgebot stehe die Ungeeignetheit des Antragstellers fest.

Die zweimalige Auffälligkeit im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss genügt für sich genommen nicht, um – ohne Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens – von der Ungeeignetheit eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen.

Ein gelegentlicher Cannabiskonsument hat sich nicht durch einen einmaligen Verstoß gegen das Trennungsgebot gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ist die Fahreignung bei Trennung von Konsum und Fahren zu bejahen, wenn keine der anderen Zusatztatsachen vorliegt. Dass die Fahreignung bei einem einmaligen Verstoß gegen das Trennungsgebot zwingend zu verneinen ist, folgt daraus nicht. Ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot ist vielmehr eine Tatsache, die Bedenken gegen die Fahreignung begründet und nach § 46 Abs. 3 FeV zur Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV führt. Die durch den Verstoß gegen das Trennungsgebot aufgeworfenen Zweifel an der Fahreignung hat die Fahrerlaubnisbehörde zu klären. Damit sie über eine hinreichend abgesicherte Beurteilungsgrundlage für die Prognose verfügt, ob der Betroffene auch künftig nicht zwischen einem möglicherweise die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen wird, bedarf es in solchen Fällen in der Regel einer medizinisch-psychologischen Begutachtung (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 a. a. O. <215 Rn. 37>).

Auch ein wiederholter Verstoß gegen das Trennungsgebot genügt für sich genommen regelmäßig nicht, um ohne weitere Sachverhaltsaufklärung von der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen. Denn § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV sieht vor, dass die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für die Zwecke nach § 14 Abs. 1 FeV anzuordnen ist, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden. Darunter können zwar auch zeitlich nacheinander liegende Fahrten unter einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Einfluss von Alkohol bei der ersten und von Cannabis bei der/den nächsten Fahrt(en) fallen (sog. „Mischfälle“); der Wortlaut der Regelung erfasst aber ebenso auch mehrere Fahrten unter einer die Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis (vgl. BVerwG Urteil vom 11.04.2019 a. a. O. Rn. 40; Senatsbeschluss vom 15.04.2021 – 13 S 664/21 – n. v.; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschlüsse vom 17.02.2020 – 16 B 885/19 – juris Rn. 12 und vom 18.02.2020 – 16 B 210/19 – juris Rn. 7; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl., FeV § 14 Rn. 25).

Auf die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann daher in Fällen eines wiederholten Verstoßes gegen das Trennungsgebot nur dann nach § 11 Abs. 7 FeV verzichtet werden, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde bereits feststeht. Davon kann jedoch nur dann ausgegangen werden, wenn besondere Umstände des Einzelfalls vorliegen, aus denen die zuständige Behörde die mangelnde Fahreignung ohne weiteres selbst feststellen kann (vgl. BVerwG Urteil vom 11.04.2019 a. a. O. Rn. 40; Senatsbeschluss a. a. O.; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 17.02.2020 a. a. O. Rn. 16).

Derartige Umstände sind vorliegend wohl nicht gegeben. Insbesondere ergeben sich solche nicht aus der Höhe der in der Blutprobe des Antragstellers festgestellten Werte.

Ausgehend hiervon wäre das Landratsamt gehalten gewesen, die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Frage, ob der Antragsteller in der Lage ist, den Konsum von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen hinreichend zu trennen, zu fordern. Soweit sich im Rahmen der Begutachtung herausstellen sollte, dass der Antragsteller tatsächlich Medizinal-Cannabis konsumiert, könnte gegebenenfalls in Erwägung zu ziehen sein, ob angesichts des illegalen Cannabiskonsums des Antragstellers in der Vergangenheit weiterer Aufklärungsbedarf dazu besteht, ob insoweit die erforderliche Compliance sowie ob eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen unter das erforderliche Maß besteht. Denn soll eine Dauerbehandlung mit Medizinal-Cannabis nicht zum Verlust der Fahreignung führen, setzt dies mit Blick auf die Nrn. 9.6.2 und 9.4 der Anlage 4 zur FeV voraus, dass die Einnahme von Cannabis indiziert und ärztlich verordnet ist, das Medizinal-Cannabis zuverlässig nach der ärztlichen Verordnung eingenommen wird, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind, die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt, und nicht zu erwarten ist, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 31.01.2017 – 10 S 1503/16 – juris Rn. 8; BayVGH, Beschluss vom 30.03.2021 – 11 ZB 20.1138 – juris Rn. 19). […]

61. 1. Als Tatsachen, die im Sinne des § 22 Abs. 2 S. 5 FeV Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers begründen, kommen nicht nur Sachverhalte in Betracht, die in einem strafgerichtlichen Verfahren festgestellt worden sind und zu einer strafgerichtlichen Verurteilung geführt haben.

2. Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst c FeV ist auch dann nicht unangemessen, wenn der Betroffene vorträgt, er habe mit dem Fahrrad nur eine sehr kurze Strecke bei nur geringem Verkehrsaufkommen zurückgelegt (wie OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 17. August 2012 – 10 A 10284/12 –).

3. Die strafgerichtliche Rechtsprechung zum Absehen von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB kann nicht auf die Fälle des § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. c FeV übertragen werden.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 25. Juni 2021 – 3 M 120/21 –

Aus den Gründen:

I. Die zulässige Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Magdeburg vom 3. Mai 2021 ist unbegründet. Mit dem Beschluss hat das Verwaltungsgericht den Antrag des Antragstellers, der Antragsgegnerin im Wege der einstweiligen Anordnung aufzugeben, den Antragsteller durch Erteilung eines Prüfauftrags an die zuständige Technische Prüfstelle zu den Fahrerlaubnisprüfungen für die Klasse A1 zuzulassen, abgelehnt. Die vom Antragsteller vorgebrachten Einwände, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, rechtfertigen die Abänderung des Beschlusses nicht.

1. Der Antragsteller wendet gegen die erstinstanzliche Entscheidung ein: Das Verwaltungsgericht stütze seine Entscheidung maßgeblich auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Oldenburg, das jedoch einem Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung stattgegeben habe. Der dortige Antragsteller habe ebenfalls zu Bedenken Anlass gegeben, weil gegen ihn u.a. wegen Drogenauffälligkeiten ermittelt worden sei. Ebenso wie im vorliegenden Fall sei das Strafverfahren nach § 45 JGG nach einem Erziehungsgespräch eingestellt worden. In beiden Fällen sei keine Verurteilung durch ein Strafgericht vorausgegangen. § 22 Abs. 2 Satz 5 FeV setze für die Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV voraus, dass Tatsachen vorlägen, die Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers begründeten. In der Mehrzahl der Fälle, die in der Rechtsprechung bekannt würden, seien die Tatsachen durch eine strafgerichtliche Verurteilung festgestellt worden. Werde – wie hier – das Verfahren eingestellt, könne nicht so einfach von bereits feststehenden „Tatsachen“ ausgegangen werden, selbst wenn der Betroffene geständig sei. Ob er, der Antragsteller, tatsächlich mit 1,78 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) „erwischt“ worden sei und inwieweit er überhaupt des Führens eines Fahrrads als überführt gelten dürfe, stehe nicht objektiv bindend fest. In einem solchen Fall bestehe auch kein hinreichender Anlass zur Gefahrenabwehr, weil objektiv keine (abstrakte oder konkrete) Gefahr bestanden habe. Jedenfalls habe das Verwaltungsgericht das nicht gerichtlich überprüfte Ergebnis der Rechtsmedizin nicht einfach als unstreitige „Tatsache“ zu Grunde legen dürfen. Er, der Antragsteller, könne eine bestimmte BAK nicht unstreitig stellen oder ausräumen, weil ihm dazu die naturwissenschaftlichen Kenntnisse und Möglichkeiten fehlten. Erst ein Gericht könne und müsse sorgfältig prüfen, ob eine solche „Tatsache“ wirklich überzeugend festzustellen sei. Dazu werde regelmäßig der Sachverständige zur Erläuterung des Gutachtens geladen; die Umstände der Trunkenheitsfahrt würden erörtert und es werde Beweis erhoben. Werde ein Verfahren ohne Tatsachenprüfung durch Beweiserhebung eingestellt, seien die Erkenntnisse und der Akteninhalt nicht bindend, sondern höchstens Indizien.

Dieses Vorbringen verhilft der Beschwerde nicht zum Erfolg.

a) Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, setzt die Zulassung des Fahrerlaubnisbewerbers zur Prüfung voraus, dass die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 22 Abs. 2 FeV ermittelt, ob Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen. Gemäß § 22 Abs. 2 Satz 5 FeV verfährt die Behörde nach den §§ 11 bis 14 FeV, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers begründen. Als solche „Tatsache“ hat es das Verwaltungsgericht angesehen, dass der Antragsteller am 19. Juni 2020 mit einer BAK von 1,78 Promille ein Fahrzeug – hier: ein Fahrrad – geführt hat.

Als „Tatsachen“, die im Sinne des § 22 Abs. 2 Satz 5 FeV Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers begründen, kommen – anders als der Antragsteller offenbar meint – nicht nur Sachverhalte in Betracht, die in einem strafgerichtlichen Verfahren festgestellt worden sind und zu einer strafgerichtlichen Verurteilung geführt haben. Im Hinblick auf die Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV reicht es aus, dass der Bewerber ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer BAK von 1,6 Promille oder mehr geführt hat. Die insoweit maßgeblichen Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung knüpfen nicht an eine strafrechtliche Verurteilung an. Zwar erfüllt eine Fahrt mit einem Fahrzeug bei einer BAK von 1,6 Promille oder mehr auch den Tatbestand des § 316 StGB. Die Einstellung eines Strafverfahrens wegen einer Trunkenheitsfahrt bedeutet jedoch nicht, dass davon auszugehen ist, die Straftat sei nicht begangen worden. Im vorliegenden Fall erfolgte die Einstellung des Ermittlungsverfahrens nach § 45 Abs. 2 JGG. Nach dieser Vorschrift sieht der Staatsanwalt von der Verfolgung ab, wenn eine erzieherische Maßnahme bereits durchgeführt oder eingeleitet ist und er weder eine Beteiligung des Richters nach § 45 Abs. 3 JGG noch die Erhebung der Anklage für erforderlich hält. Die Anwendung dieser Vorschrift setzt die strafrechtliche Verantwortlichkeit und den Nachweis hinreichenden Tatverdachts voraus. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kommt eine Einstellung nach Vorschriften des JGG nicht in Be-

tracht, vielmehr ist schon nach § 2 Abs. 2 JGG, § 170 Abs. 2 StPO einzustellen (Kölbel, in: Eisenberg/Kölbel, JGG, 22. Aufl. 2021, § 45 Rn. 8).

Die Einstellung des Strafverfahrens verbietet es nicht, Feststellungen über Tatsachen, die einen Straftatbestand erfüllen, in Verfahren mit anderer Zielsetzung (hier: die Klärung von Eignungszweifeln zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer) in dem für die dortige Entscheidung erforderlichen Umfang als Grundlage für die daran anknüpfenden außerstrafrechtlichen Rechtsfolgen zu verwerten (BayVGH, Beschluss vom 7. Januar 2020 – 11 CS 19.2237 – juris Rn. 15, zur Verfahrenseinstellung nach § 153a StPO). Die Verwaltungsbehörde kann sich dabei auf dieselben Beweismittel stützen wie das Strafgericht und ist an dessen Bewertung nicht gebunden (vgl. BayVGH, Beschluss vom 2. September 2016 – 11 ZB 16.1359 – juris Rn. 20).

Vor diesem Hintergrund konnte die Fahrerlaubnisbehörde davon ausgehen, dass der Antragsteller am fraglichen Abend jedenfalls über eine gewisse Wegstrecke mit dem Fahrrad gefahren ist. Dies hat der Antragsteller gegenüber der Staatsanwaltschaft mit anwaltlichem Schreiben vom 14. September 2020 eingeräumt. Eine Feststellung in einem Strafurteil ist für die Zugrundelegung dieses Sachverhalts nicht erforderlich. Im Übrigen hat der Antragsteller den Sachverhalt auch in der Antrags- und Beschwerdeschrift im vorliegenden Verfahren nicht abweichend geschildert.

Soweit der Antragsteller darauf hinweist, dass das Verwaltungsgericht Oldenburg in der vom Verwaltungsgericht zitierten Entscheidung vom 25. November 2010 (– 7 B 2807/10 – juris) dem Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung stattgegeben habe, beruht dies nicht darauf, dass das Verwaltungsgericht Oldenburg als „Tatsachen", die Zweifel an der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen, nur solche Sachverhalte anerkannt hat, die in einem strafgerichtlichen Verfahren festgestellt worden sind und zu einer strafgerichtlichen Verurteilung geführt haben. Vielmehr war nach Ansicht des Verwaltungsgerichts Oldenburg der gelegentliche Cannabiskonsum des dortigen Antragstellers in der Vergangenheit nicht zur Begründung von Zweifeln an der Fahreignung ausreichend, weil die Voraussetzungen für die Annahme eines der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV genannten zusätzlichen Elemente nicht erfüllt waren (VG Oldenburg, Beschluss vom 25. November 2010 – 7 B 2807/10 – a.a.O. Rn. 34). Ein Fall, in dem – wie hier nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV – nach den Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, lag demnach nicht vor.

b) Die Fahrerlaubnisbehörde konnte auch von der Richtigkeit der vom Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums B-Stadt ermittelten BAK von 1,78 Promille ausgehen und war insbesondere nicht verpflichtet, zuvor die Gutachter zu vernehmen (§ 1 Abs. 1 VwVfG LSA i.V.m. § 26 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 VwVfG). An der Richtigkeit der von den Gutachtern im Bericht vom 29. Juni 2020 festgestellten Ergebnisse bestehen keinerlei Zweifel. Aus dem Bericht geht hervor, welche Methoden die Gutachter angewandt haben. Anhaltspunkte dafür, dass diese Methoden nicht den fachlichen Standards entsprechen oder den Gutachtern Fehler unterlaufen sind, gibt es nicht. Zudem ist das Institut laut dem Bericht als forensisches Alkohollabor akkreditiert und nimmt an den erforderlichen Ringversuchen regelmäßig mit Erfolg teil. Vor diesem Hintergrund ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen eine Erläuterung des Gutachtens erforderlich sein sollte. Warum eine Beweiserhebung über „die Umstände der Trunkenheitsfahrt" für die Ermittlung der BAK und das Ergebnis der Untersuchung des Instituts für Rechtsmedizin von Bedeutung sein könnte, erschließt sich nicht und wird vom Antragsteller auch nicht näher ausgeführt.

2. Weiter wendet der Antragsteller gegen die erstinstanzliche Entscheidung ein: Das Verwaltungsgericht habe verkannt, dass eine Bagatellgrenze unterschritten und deshalb ein Eingriff zur Gefahrenabwehr nicht gerechtfertigt sei. Es habe keine Erwägungen dazu angestellt, dass die von ihm, dem Antragsteller, zurückgelegte Fahrtstrecke, die Örtlichkeit und die Art und Weise der Fahrt zu der Erkenntnis führen müsse, dass eine Bagatelle vorliege. Die Jugendlichen seien zu Fuß im Stadtpark (Elbwiese) gestartet und hätten ihre Räder bis zur C-Straße geschoben, einer kleinen Straße, auf der um die Uhrzeit (nach 23:00 Uhr) kein Verkehr gewesen sei. Deswegen hätten die Jugendlichen beschlossen, auf dem menschenleeren Fußweg auf die Fahrräder zu steigen, um nur um die Ecke bis zur D-Straße zu fahren. Dies werde durch eine Zeugenaussage bestätigt. Es möge sein, dass dieses Verhalten in der Regel nach § 316 StGB als gefährlich zu gelten habe. Trotzdem müsse eine Bagatellgrenze beachtet werden. Auch wenn die strafgerichtliche Rechtsprechung von der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zur Gefahrenabwehr zu trennen sei, gebe es Schnittmengen. Auch dort gehe es um die (charakterliche) Fahreignung. Das Strafrecht diene auch der Generalprävention. Wenn keine konkrete Gefahr bestanden habe, aber selbst keine abstrakte Gefahr im Einzelfall feststellbar sei, gebiete sich durchaus ein Vergleich mit der Strafrechtsprechung, insbesondere mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit. Bei Auswertung einer Übersicht von Burhoff über die Rechtsprechung zur Entziehung der Fahrerlaubnis im Verkehrsstrafrecht in den Jahren 2010 bis 2012 fielen Beispiele auf, bei denen die Gerichte keinen Regelfall bzw. eine Bagatelltat angenommen hätten.

Auch diese Erwägungen greifen nicht durch.

Wie ausgeführt, verfährt die Behörde nach den §§ 11 bis 14 FeV, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers begründen (§ 22 Abs. 2 Satz 5 FeV). Gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer BAK von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde. Die Bestimmung gilt auch für Fahrradfahrer, ohne dass sie eine Fahrerlaubnis beantragt haben oder Inhaber einer solchen Erlaubnis

sein müssen. Da eine festgestellte BAK 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 (BVerwG, Beschluss vom 20. Juni 2013 – 3 B 102.12 – juris Rn. 7). Ein Ermessen steht der Fahrerlaubnisbehörde dabei nicht zu (Beschluss des Senats vom 5. Juli 2013 – 3 L 693/12 – juris Rn. 5). Das Eingreifen der Fahrerlaubnisbehörde ist damit auch unter dem Gesichtspunkt des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht auf Fälle beschränkt, in denen sich aus den konkreten Umständen des Einzelfalls eine naheliegende und schwerwiegende, an die Risiken bei auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhabern heranreichende Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs durch den Radfahrer herleiten lässt (vgl. ThürOVG, Beschluss vom 9. Mai 2021 – 2 SO 596/11 – juris Rn. 8). Denn das Ausmaß der Alkoholproblematik und das von ihr ausgehende Gefährdungspotential können zuverlässig nur durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten aufgeklärt werden. Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist auch dann nicht unangemessen, wenn der Betroffene – wie hier der Antragsteller – vorträgt, er habe mit dem Fahrrad nur eine sehr kurze Strecke bei nur geringem Verkehrsaufkommen zurückgelegt (vgl. hierzu OVG RP, Urteil vom 17. August 2012 – 10 A 10284/12 – juris Rn 28 f.).

Abweichendes ergibt sich auch nicht aus den vom Antragsteller angenommenen „Schnittmengen“ zur strafgerichtlichen Rechtsprechung. Der Antragsteller zitiert einige strafgerichtliche Entscheidungen, bei denen die Gerichte entgegen der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB davon abgesehen haben, dem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen, obwohl jeweils der Tatbestand einer Straftat nach § 316 StGB erfüllt war. Von der Entziehung der Fahrerlaubnis entgegen der Regelvermutung nach § 69 Abs. 2 StGB kann nur dann abgesehen werden, wenn besondere Umstände vorliegen, die den seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß in einem anderen Licht erscheinen lassen als den Regelfall, oder die nach der Tat die Eignung günstig beeinflusst haben (v. Heintschel-Heinegg/Huber, in: MüKoStGB, 4. Aufl. 2020 § 69 Rn. 75).

Während § 69 Abs. 2 StGB regelt, dass der Täter in den in Ziffern 1 bis 4 genannten Fällen „in der Regel“ als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, ist die Rechtsfolge im Fall des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV zwingend („ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass […] ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist“). Im Übrigen geht es bei der Anwendung des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV – anders als im Fall des § 69 Abs. 2 StGB – nicht um die Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern um die Klärung von Eignungszweifeln zur Vorbereitung von Entscheidungen im Zusammenhang mit der Erteilung, Verlängerung oder – im Fall der entsprechenden Anwendung der Regelung nach § 46 Abs. 3 FeV – Entziehung der Fahrerlaubnis. Die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV ist eine Maßnahme zur weiteren Aufklärung im Vorfeld dieser Entscheidungen mit einer entsprechend niedrigeren Eingriffsschwelle (vgl. VGH BW, Beschluss vom 8. September 2015 – 10 S 1667/15 – juris Rn. 4). Vor diesem Hintergrund kann die strafgerichtliche Rechtsprechung zum Absehen von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB nicht auf die Fälle des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV übertragen werden.

3. Auch das weitere Vorbringen des Antragstellers, mit dem er geltend macht, dass der vorliegende Eingriff unverhältnismäßig sei, weil damit seine berufliche Existenz bedroht werde, obwohl er nur eine Bagatelle als Jugendlicher verübt habe, greift nicht durch. Wie ausgeführt, stand der Antragsgegnerin bei der Entscheidung über die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kein Ermessen zu. Der vom Antragsteller geltend gemachte Eingriff in die Berufsfreiheit ist im Hinblick auf den mit diesem Grundrecht kollidierenden Schutz der Verkehrssicherheit und den Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig (vgl. hierzu OVG Bln-Bbg, Beschluss vom 17. Juli 2015 – OVG 1 S 91.14 – juris Rn. 7), zumal der Antragsteller die Möglichkeit hat, die bestehenden Eignungszweifel durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten auszuräumen.

Soweit der Antragsteller weiter ausführt, er werde ohne Abstufung gleichbehandelt mit einem uneinsichtigen Alkohol- oder Drogentäter, trifft dies nicht zu. Die Antragsgegnerin hat von dem Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gefordert. Sollten sich daraus keine Eignungszweifel ergeben, wird es für die Antragsgegnerin keinen Grund geben, den Antragsteller nicht zu den Fahrerlaubnisprüfungen zuzulassen. Demgegenüber darf die Fahrerlaubnisbehörde einem Bewerber, der die hierfür erforderlichen körperlichen und geistigen Anforderungen nicht erfüllt, gemäß § 11 Abs. 1 Satz 1 FeV eine Fahrerlaubnis nicht erteilen. Dies ist in den Fällen von Missbrauch oder Abhängigkeit von Alkohol- oder Betäubungsmitteln, die der Antragsteller offenbar im Blick hat, unzweifelhaft der Fall (vgl. § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV i.V.m. Nr. 8.1, 8.3., 9.1, 9.3, 9.4 der Anlage 4 zur FeV). […]

62. Im Falle einer Epilepsie liegt die Fahreignung für Fahrzeuge der Gruppe 2 [Fahrerlaubnisklasse C1 und C1E] ausnahmsweise nur dann vor, wenn eine Anfallsfreiheit von 5 Jahren besteht und keine Antiepileptika mehr eingenommen werden müssen.

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 8. April 2021 – 1 B 120/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis für die Klassen C1 und C1E.

Der Antragsteller verursachte am 29.07.2019 einen Verkehrsunfall. Er streifte dabei seitlich ein ihm entgegenkommendes Fahrzeug und stieß nach ca. 200 Metern frontal mit einem weiteren Fahrzeug zusammen. Der an der Unfallstelle erschienene Sohn des Antragstellers gab ausweislich des Polizeiberichts an, dass sein Vater Epileptiker sei, der letzte Anfall aber über Jahr zurückliege.

Auf Bitten der Fahrerlaubnisbehörde legte der Antragsteller ein Attest eines Facharztes für Nervenheilkunde vor. Darin wurde für den Antragsteller eine Epilepsie mit seltenen Anfällen diagnostiziert. In einem früheren Attest desselben Arztes wurde ausgeführt, dass der letzte Anfall im Jahr 2015 stattgefunden habe und der Antragsteller mit Lamotrigin behandelt werde. Solange ein erneuter Anfall nicht ausgeschlossen sei, dürfe er kein Fahrzeug führen. Daraufhin forderte die Fahrerlaubnisbehörde den Antragsteller auf, ein verkehrsmedizinisches Gutachten vorzulegen. Dieses Gutachten gelangte zu dem Ergebnis, dass bei dem Antragsteller eine Epilepsie mit seltenen, generalisierten Krampfanfällen nach wahrscheinlicher Encephalitis 1988 vorliege. Es sei wahrscheinlich, dass in dem Zeitraum des Verkehrsunfalls eine Bewusstseinsstörung aufgrund eines epileptischen Anfalls vorgelegen habe. Eine Fahrtauglichkeit für die Klasse C1E (Lastkraftwagen) bestehe zum jetzigen Zeitpunkt und auf unabsehbare Zeit nicht, da sowohl der erneute Krampfanfall als auch das pathologische EEG sowie die Notwendigkeit einer weiteren antikonvulsiven Medikation dagegensprächen. Bezüglich der Fahrzeuge der Gruppe 1 (Fahrzeuge bis 3,5 t und Motorräder) wurde vorgeschlagen, dass sich der Antragteller einmal pro Quartal nervenärztlich zur Verlaufsuntersuchung vorstelle. Eine Nachuntersuchung der Fahrtauglichkeit solle spätestens in 2 Jahren erfolgen.

Mit Bescheid vom 13.01.2021 entzog die Fahrerlaubnisbehörde dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen C1 und C1E, forderte ihn auf seinen Führerschein spätestens drei Tage nach Zustellung der Verfügung zwecks Umtausch abzuliefern und drohte für den Fall der Nichtbefolgung ein Zwangsgeld in Höhe von 250 Euro an. Die sofortige Vollziehung wurde angeordnet und eine Verwaltungsgebühr von 130 Euro festgesetzt.

Der Antragsteller hat gegen diesen Bescheid am 25.01.2021 Klage erhoben, über die noch nicht entschieden worden ist. Den zugleich gestellten Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage hat das Verwaltungsgericht mit dem angefochtenen Beschluss mit der Begründung abgelehnt, dass die Fahrerlaubnisentziehung nach summarischer Prüfung rechtmäßig sei. Es stehe aufgrund des verkehrsmedizinischen Gutachtens fest, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen C1, C1E, die zur Gruppe 2 gehörten, ungeeignet sei. Das Gutachten entspreche den Anforderungen nach Nr. 2 Buchst. a) der Anlage 4a zur Fahrerlaubnisverordnung. Es enthalte eine umfassende Darstellung der allgemeinen und krankheitsspezifischen Anamnese, der neurologischen Untersuchungsbefunde sowie eine nachvollziehbare Bewertung. Anders als der Antragsteller meine, bezögen sich die Ausführungen des Gutachters zur quartalsweisen neurologischen Untersuchung ausschließlich auf die Fahrtauglichkeit zum Führen von Fahrzeugen der Gruppe 1.

Mit seiner Beschwerde macht der Antragsteller geltend, dass der Gutachter die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht festgestellt habe. Er habe insbesondere nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststellen können, dass der Unfall auf einem epileptischen Anfall beruhe. Der Unfall datiere zudem aus der Mitte des Jahres 2019. Seitdem seien fast zwei Jahre vergangen, in denen der Antragsteller keine Beschwerden gehabt und ohne verkehrsrechtliche Auffälligkeiten sein Fahrzeug geführt habe. Die vom Gutachter empfohlenen quartalsweisen Untersuchungen seien erfolgt und hätten keine weiteren Auffälligkeiten gezeigt. Insoweit verweist er auf einen vorgelegten ärztlichen Bericht vom 26.01.2021. Die Schlussfolgerungen der Antragsgegnerin sei ermessensfehlerhaft, da sie den langen Zeitraum zwischen Vorwurf und Entziehung nicht berücksichtigten. Im Übrigen sei die Fahrerlaubnisentziehung ohne Anhörung erfolgt.

A u s d e n G r ü n d e n:

II. Die Beschwerde des Antragstellers, bei deren Prüfung das Oberverwaltungsgericht auf die dargelegten Gründe beschränkt ist, ist teilweise unzulässig und im Übrigen unbegründet.

1. Soweit der Antragsteller die Aufhebung der Fahrerlaubnisentziehung begehrt, ist seine Beschwerde bereits unzulässig, da eine solche Aufhebung nur im Hauptsacheverfahren erfolgen kann. Im vorliegenden Eilverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht kann nur die Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung unter Aufhebung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts begehrt werden. [...]

2. Die Beschwerde hat auch in der Sache keinen Erfolg.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung (§ 3 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 8 StVG, § 46 Abs. 3 FeV). Nach Ziffer 6.6 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung besteht bei Epilepsie nur dann ausnahmsweise eine Fahreignung für die Klassen A, A1, B, BE, M, S, L und T, wenn kein wesentliches Risiko von Anfallsrezidiven mehr besteht, z. B. bei einer Anfallsfreiheit von einem Jahr. Für die Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF besteht eine Fahreignung ausnahmsweise nur dann, wenn kein wesentliches Risiko von Anfallsrezidiven mehr besteht, z. B. bei einer Anfallsfreiheit von 5 Jahren ohne Therapie.

Das Verwaltungsgericht und die Fahrerlaubnisbehörde sind vorliegend zutreffend davon ausgegangen, dass sich aus dem verkehrsmedizinischen Gutachten vom 06.07.2020 schlüssig und nachvollziehbar die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von

Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 ergibt. Das Verwaltungsgericht weist dabei zu Recht darauf hin, dass die Begutachtungsrichtlinien zur Kraftfahreignung vom 27.01.2014 (Verkehrsblatt S. 110) in der Fassung vom 28.10.2019 (Verkehrsblatt S. 775) nach Anlage 4a zur FeV als Grundlage der Beurteilung heranzuziehen sind. Auf dieser Grundlage ist das Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass der Antragsteller an einer Epilepsie mit seltenen Krampfanfällen leide. Aufgrund der Stellungnahme des Neurologen könne nicht davon ausgegangen werden, dass ohne die Einnahme antikonvulsiver Medikation eine Anfallsfreiheit bestehe. Dieses gutachterliche Ergebnis hat nach Ziff. 6 der Anlage 4 zur FeV die Feststellung der Fahruntauglichkeit für die Fahrzeuge der Gruppe 2 zur Folge.

a) Mit diesem Gutachten setzt sich der Antragsteller nicht ansatzweise auseinander. Er erhebt keinen Einwand, der an dem Ergebnis des Gutachtens Zweifel begründen könnte. Dass der Gutachter einen epileptischen Anfall als Ursache des Unfalls nicht sicher festgestellt hat, ist zwar zutreffend, aber sowohl für die Aussagekraft des Gutachtens als auch für die rechtliche Bewertung irrelevant. Dass der Antragsteller an einer Epilepsie leidet, die einer antikonvulsiven Medikation bedarf, ergibt sich bereits aus dem vom Antragsteller selbst vorgelegten ärztlichen Attest vom 29.11.2019. Allein dies ist ausreichend, um seine Ungeeignetheit zum Führen eines Fahrzeugs der Gruppe 2 zu begründen. Das Vorliegen eines anfallsbedingten Verkehrsunfalls ist hierfür nicht erforderlich. Zutreffend ist auch, dass der Gutachter nicht die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 festgestellt hat. Diese Feststellung ist jedoch eine rechtliche Bewertung, die nicht der Gutachter, sondern die Fahrerlaubnisbehörde zu treffen hat. Schließlich geht der Antragsteller fehl in der Annahme, der Gutachter habe lediglich eine quartalsweise neurologische Untersuchung empfohlen. Diese Empfehlung hat der Gutachter ausdrücklich nur für die Überprüfung der Fahreignung für Kraftfahrzeuge der Gruppe 1 ausgesprochen.

Das Ergebnis des verkehrsmedizinischen Gutachtens und der darauf gestützten Fahrerlaubnisentziehung wird auch nicht durch andere Tatsachen in Frage gestellt. Soweit der Antragsteller darauf hinweist, dass der Unfall mittlerweile fast zwei Jahr zurückliege, übersieht er bereits, dass es auf das Unfallgeschehen für die Frage der Ungeeignetheit vorliegend nicht ankommt, weil diese sich aus der fortbestehenden Erkrankung und der Notwendigkeit einer weiteren medikamentösen Behandlung und nicht aus einer anfallsbedingten Unfallverursachung ergibt. Dass der Kläger zwei Jahre unfallfrei einen PKW gefahren ist, ändert daran nichts.

Auch der vom Antragsteller im Beschwerdeverfahren vorgelegte ärztliche Bericht vom 26.01.2021 führt zu keiner anderen Bewertung. Insbesondere lässt sich dem Bericht nicht entnehmen, dass der Antragsteller „keinerlei Einschränkungen mehr aufweise, die für das Führen von KFZ und LKW relevant“ seien. Im Gegenteil wird darin ausgeführt, dass der berichtende Arzt den Antragsteller ausdrücklich darauf hingewiesen habe, dass er auch weiterhin nicht LKW fahren dürfe und die weitere Anfallsfreiheit und regelmäßige Medikamenteneinnahme allein Voraussetzung für die Fahrerlaubnis der Gruppe 1 seien.

b) Der Antragsteller zeigt mit der Beschwerde auch keine anderen Rechtsfehler auf, die vorliegend zu einer Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen die Fahrerlaubnisentziehung führen könnten. Seine Rüge, die Antragsgegnerin habe ermessensfehlerhaft gehandelt, kann schon deshalb nicht weiterführen, weil es sich bei der Fahrerlaubnisentziehung nach § 3 Abs. 1 StVG i.V.m. § 46 FeV um eine gebundene Entscheidung handelt. Ermessenserwägungen konnten daher von der Antragsgegnerin nicht angestellt werden. Schließlich führt auch die unterbliebene Anhörung des Antragstellers vor Erlass des belastenden Verwaltungsakts nicht zu seiner Aufhebung, weil dieser Verfahrensfehler auf eine gebundene Entscheidung nicht von Einfluss gewesen sein kann (vgl. § 46 BremVwVfG) und die Anhörung im Übrigen auch noch mit heilender Wirkung bis zum Abschluss der letzten Tatsacheninstanz des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens nachgeholt werden könnte (vgl. § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3 BremVwVfG).

c) Die vom Verwaltungsgericht vorgenommene abschließende Interessenabwägung ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Die aufgrund der Epilepsie des Antragstellers bestehende Ungeeignetheit zum Führen von Fahrzeugen der Gruppe 2 stellt eine konkrete Gefahr für Sicherheit des Straßenverkehrs dar, hinter der die Interessen des Antragstellers, seine Fahrerlaubnis bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens weiterhin nutzen und dadurch weiterhin Nebeneinkünfte erzielen zu können, zurückstehen müssen. […]

63. 1. Dient eine Fahreignungsbegutachtung dazu, in Erfahrung zu bringen, ob eine Person überhaupt alkoholabhängig ist, so darf zu diesem Zweck gemäß § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV lediglich die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens verlangt werden, nicht eines medizinisch-psychologisches Gutachtens.

2. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn es sich um einen ehemals alkoholabhängigen Fahrerlaubnisinhaber handelt. Hat dieser einmal die Hürde des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV genommen, ist er wieder als fahrgeeignet anzusehen und verliert die Fahreignung wie jeder andere Fahrerlaubnisinhaber erst wieder, wenn eine Alkoholabhängigkeit nach Nummer 8.3 Anlage 4 FeV festgestellt wird (wie BayVGH, Beschl. v. 9. Dezember 2014 – 11 CS 14.1868 –).

Oberverwaltungsgericht Sachsen,
Beschluss vom 8. Februar 2021 – 6 B 404/20 –

Aus den Gründen:
Die zulässige Beschwerde hat nur mit den aus dem Tenor ersichtlichen Maßgaben Erfolg. [Die auf-

schiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 4. August 2020 und den Widerspruchsbescheid vom 23. November 2020 wird mit folgenden Auflagen und Fristen wiederhergestellt: Der Antragsgegnerin wird zur Abklärung der Frage, ob beim Antragsteller eine Alkoholabhängigkeit vorliegt, aufgegeben, vom Antragsteller die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens binnen einer von ihr zu bestimmenden Frist zu verlangen. Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage wird für den Fall der Nichtbeibringung des angeforderten Gutachtens bis zum Ablauf der durch die Antragsgegnerin zu setzenden Beibringungsfrist, anderenfalls spätestens bis zum Erlass des verwaltungsgerichtlichen Urteils befristet.]

Der Antragsteller begehrt mit seinen Antrag die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die mit Bescheid der Antragsgegnerin vom 4. August 2020 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung verfügte Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, M, S und L. Nach Erlass des Widerspruchsbescheids vom 23. November 2020 richtet sich sein Antrag bei sachdienlicher Auslegung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der von ihm erhobenen Klage.

Dem Antragsteller war 2003 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentration <BAK> 1,33 ‰) die Fahrerlaubnis entzogen worden. Nach einer medizinisch-psychologischen Begutachtung war ihm 2012 die Fahrerlaubnis wieder erteilt worden.

Am 15. September 2019 führte der Antragsteller um 1:25 Uhr ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,39 mg/l (entspricht einer BAK von 0,78 ‰). Mit Anordnung vom 18. Mai 2020 forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung einer Alkoholabhängigkeit bis zum 20. Juli 2020 auf. Die Fragestellung für die Begutachtung lautet:

> „Hat Herr M... die Alkoholabhängigkeit überwunden, liegt also eine stabile Abstinenz vor? Kann er ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1/FE-Klassen A und B sicher führen? Ist insbesondere nicht zu erwarten, dass er zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen psychofunktionale oder andere alkoholassoziierte Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges der Gruppe 1/FE-Klassen in Frage stellen?“.

Als Rechtsgrundlage wurde § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e Fahrerlaubnisverordnung (FeV) genannt. Nach einem verkehrspsychologischen Eingangsgespräch empfahl die Gutachtenstelle dem Antragsteller, eine VIB (verhaltenstherapeutische Intensivberatung) und einen Alkoholabstinenznachweis durch eine Haaranalyse. Eine Begutachtung werde erst für Mitte Dezember 2020 empfohlen. Der Antragsteller teilte der Antragsgegnerin daraufhin mit, dass er mit der Begutachtung einverstanden sei, es jedoch unmöglich sei, innerhalb von zwei Monaten das geforderte Gutachten vorzulegen.

Die Antragsgegnerin entzog ihm mit Bescheid vom 4. August 2020 die Fahrerlaubnis für alle erteilten Klassen, zog den Führerschein ein und verpflichtete ihn, den Führerschein unverzüglich, spätestens innerhalb von fünf Tagen nach Zustellung des Bescheides bei der Fahrerlaubnisbehörde abzugeben und ordnete die sofortige Vollziehbarkeit der Anordnungen an.

Das Verwaltungsgericht hat den von ihm erhobenen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die Verfügung abgelehnt. Da er durch seine Trunkenheitsfahrt am 15. September 2019 die positive Prognose aus dem Gutachten vom 9. Mai 2012 widerlegt habe, sei die Antragsgegnerin im Rahmen der Gefahrenabwehr verpflichtet gewesen, dem begründeten Verdacht einer weiter bestehenden Alkoholabhängigkeit beim Antragsteller auf der Grundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV nachzugehen. Die frühere Alkoholabhängigkeit des Antragstellers sei 2011 und 2012 festgestellt worden. Die Frist zur Vorlage des Gutachtens sei ausreichend gewesen.

Hiergegen wendet der Antragsteller in seiner Beschwerdebegründung u. a. ein, die Fahrerlaubnisentziehung könne rechtlich schon deshalb keinen Bestand haben, weil die Antragsgegnerin vorliegend nicht nach § 11 Abs. 8 FeV von seiner fehlenden Kraftfahreignung hätte ausgehen dürfen. Sie habe seine fehlende Eignung zu Unrecht daraus hergeleitet, dass er der auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV gestützten Anordnung vom 18. Mai 2020 zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens nicht innerhalb der ihm gesetzten Frist nachgekommen sei. Zwar lägen wiederholte Alkoholverstöße vor. Er sei der Aufforderung aber nachgekommen. Wenn ihm die Gutachtenstelle empfehle, vier Nachweise von Urinscreenings innerhalb von sechs Monaten beizubringen und eine Begutachtung erst für Mitte Dezember 2020 für sachgerecht halte, beruhe die nicht fristgerechte Vorlage des von ihm geforderten Fahreignungsgutachtens ausschließlich auf einer (Fehl-) Einschätzung des Gutachters. Dies könne ihm nicht als grundlose Verweigerung eigener Mitwirkungspflichten vorgeworfen werden mit der Folge, dass dem Schluss auf seine Nichteignung gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV die Grundlage entzogen sei (vgl. VG Saarland, Beschl. v. 26. April 2013 – 10 L 574/13 –).

Dieser Vortrag, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO grundsätzlich beschränkt ist, führt zu einer Abänderung der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung.

Bei der Entscheidung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO ist für die Begründetheit grundsätzlich eine Interessenabwägung maßgeblich, wobei die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Verwaltungsaktes mit in den Blick zu nehmen ist. Erweist sich dieser als rechtswidrig, überwiegt das Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung, da an der sofortigen Vollziehung eines rechtswidrigen Verwaltungsaktes kein öffentliches Interesse bestehen kann. Ergibt hingegen die Prüfung, dass der Verwaltungsakt voraussichtlich rechtmäßig ist und besteht

ein besonderes Interesse an seinem sofortigen Vollzug, überwiegt das öffentliche Vollzugsinteresse. Lässt sich im einstweiligen Rechtsschutzverfahren die Rechtmäßigkeit oder Rechtswidrigkeit des Verwaltungsaktes nicht eindeutig klären, ist eine umfassende Interessenabwägung erforderlich.

Mit seiner Erwägung, dass ihm die Nichtvorlage des geforderten Gutachtens nicht als grundlose Verweigerung eigener Mitwirkungspflichten vorgeworfen werden könne mit der Folge, dass dem Schluss auf seine fehlende Eignung gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV die Grundlage entzogen sei, stellt der Antragsteller den verwaltungsgerichtlichen Beschluss, der von einer rechtmäßigen Anordnung ausgeht, zutreffend in Frage. Sofern die Begutachtungsstelle das geforderte Gutachten nicht erstellt, sondern von zusätzlichen Anforderungen, wie einem Alkoholabstinenztest, abhängig macht, kann nicht auf eine grundlose nicht rechtzeitige Beibringung des Gutachtens geschlossen werden, die § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV voraussetzt (vgl. VG Saarland, Beschl. v. 26. April 2013 – 10 L 574/13 –, juris Rn. 18).

Unabhängig davon folgt die Rechtswidrigkeit des angegriffenen Bescheids aber bereits daraus, dass die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung hier nicht hätte erfolgen dürfen, sondern nur die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV. Diesen Umstand, der nicht zu einem neuen Streitstand führt, kann das Gericht auch unabhängig vom Beschwerdevorbringen berücksichtigen. Ist ein Punkt der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung – hier die grundlose Nichtvorlage des Gutachtens – fristgerecht substantiiert angegriffen worden, ist dieser Punkt einer umfassenden Sach- und Rechtsprüfung zu unterziehen (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 5. September 2011 – NC 2 B 300/10 –, juris Rn. 10).

Nach § 46 Abs. 3 i. V. m § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzuordnen, „wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht“. Die zweite Alternative des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV ist, wie bereits ihr Wortlaut nahe legt, 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 Nummer 8.4 der Anlage 4 FeV 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 Nummer 8.4 der Anlage 4 FeV aber nicht nur in (Neu-) Erteilungs-, sondern auch in Verwaltungsverfahren, die die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholabhängigkeit zum Gegenstand haben. Eine dahingehende Notwendigkeit besteht dann, wenn in einem solchen Entziehungsverfahren mit der Möglichkeit gerechnet werden muss, der Betroffene könnte die wegen Alkoholabhängigkeit möglicherweise oder tatsächlich verloren gegangene Fahreignung inzwischen deshalb wiedererlangt haben, weil er die Alkoholabhängigkeit überwunden hat. Auch 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 bestätigen, dass der Verordnungsgeber damit die Fälle erfassen wollte, in denen über die Frage der Wiedererlangung der Fahreignung nach vorangegangener Alkoholabhängigkeit zu befinden ist (vgl. BayVGH, Beschl. v. 9. Dezember 2014 – 11 CS 14.1868 –, juris Rn. 15; v. 24. August 2010 – 11 CS 10.1139 –, SVR 2011, 275 Rn. 36 ff.).

Dient eine Fahreignungsbegutachtung demgegenüber dazu, in Erfahrung zu bringen, ob eine Person überhaupt alkoholabhängig ist, so verbleibt es dabei, dass zu diesem Zweck gemäß § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV lediglich die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens verlangt werden darf (vgl. für Cannabisabhängigkeit: SächsOVG, Beschl. v. 8. November 2001 – 3 BS 136/01 –, juris Rn. 4). 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. Das Fahrerlaubnisrecht definiert den Begriff der Alkoholabhängigkeit nicht selbst, sondern setzt ihn voraus. Nummer 3.13.2 der Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung vom 21. Dezember 2019 (https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2330/file/M115-2019.pdf) nennt in Übereinstimmung mit Abschnitt F10.2 der ICD-10 sechs diagnostische Kriterien, von denen nach den Begutachtungs-Leitlinien mindestens drei während des letzten Jahres gleichzeitig vorgelegen haben müssen, um Alkoholabhängigkeit bejahen zu können. Um eine dahingehende Diagnose zu stellen, bedarf es mithin keiner prognostischen Überlegungen, sondern der Ermittlung und Bewertung anamnestischer und aktuell vorliegender (sozial-) medizinischer Gegebenheiten. Das aber gehört zum Kernbereich ärztlicher Tätigkeit (BayVGH, Beschl. v. 9. Dezember 2014 a. a. O. Rn. 16). Auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit spricht dafür, zunächst nur ein ärztliches Gutachten, das für den Antragsteller mit einem geringeren Eingriff verbunden ist als ein medizinisch-psychologisches Gutachten (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 8. November 2001 a. a. O.), einzuholen.

Ohne Belang ist in diesem Zusammenhang, ob eine Person erstmals auf Alkoholabhängigkeit hin begutachtet wird, oder ob festgestellt werden soll, ob es bei ihr (nach Überwindung der Abhängigkeit) zu einem Rückfall gekommen ist, bzw. ob zu klären ist, ob Abhängigkeit „noch besteht“ (was u. a. dann veranlasst sein kann, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass in der Vergangenheit u. U. irrtümlich von einer Wiedererlangung der Fahreignung nach früherer Alkoholabhängigkeit ausgegangen und dem Betroffenen deshalb – möglicherweise zu Unrecht – eine Fahrerlaubnis erteilt wurde). Denn in diesen Fällen bedarf es keiner Prognose des künftigen Verhaltens des Probanden. Vielmehr ist sowohl bei einem Rückfallverdacht als auch

in Konstellationen, in denen es darum geht, eine ggf. ununterbrochen fortdauernde Alkoholabhängigkeit aufzudecken, nur das vergangenheits- und gegenwartsbezogene, durch Nummer 3.13.2 der Begutachtungs-Leitlinien vorgegebene Prüfprogramm abzuarbeiten (vgl. BayVGH, Beschl. v. 9. Dezember 2014 a. a. O. Rn. 17; v. 24. August 2010 a. a. O. Rn. 47).

Hier wollte die Antragsgegnerin trotz der missverständlichen Formulierung der Fragestellung nicht wissen, ob der Antragsteller seine Alkoholabhängigkeit i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV „überwunden hat", sie also nicht mehr besteht, sondern ob diese aufgrund des Ereignisses am 15. September 2019 wieder besteht oder trotz des vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachtens aus dem Jahr 2012, das zur Bejahung seiner Fahreignung und zur Fahrerlaubniserteilung an ihn 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 fahrgeeignet anzusehen und verliert die Fahreignung wie jeder andere Fahrerlaubnisinhaber erst wieder, wenn eine Alkoholabhängigkeit nach Nummer 8.3 Anlage 4 FeV festgestellt wird (BayVGH, Beschl. v. 9. Dezember 2014 a. a. O. Rn. 18).

Es liegt hier auch kein Fall vor, in dem ausnahmsweise aufgrund der Umstände von einem Rückfall des Antragstellers in die Alkoholabhängigkeit und daher von seiner Nichteignung auch ohne ein ärztliches Gutachten auszugehen ist (vgl. § 11 Abs. 7 FeV). Dies kann der Fall sein bei einem Fahrerlaubnisinhaber, bei dem bereits einmal oder mehrmals oder eine länger anhaltende Alkoholabhängigkeit diagnostiziert worden ist und/oder der bereits mehrmals rückfällig geworden ist, erneut ein erheblicher Alkoholabusus festgestellt wird und dieser auf Umständen beruht, die auch in früheren Krankheitszeiten bestanden haben (BayVGH, Beschl. v. 9. Dezember 2014 a. a. O. Rn. 22; NdsOVG, Beschl. v. 24. Juli 2014 – 12 ME 105/14 –, juris Rn. 9 ff.). Dafür fehlen hier ausreichende Hinweise. Zwar ist beim Antragsteller 2011 und 2012 eine Alkoholabhängigkeit diagnostiziert worden. Eine einmalig festgestellte Alkoholisierung am 15. September 2019 mit einer AAK von 0,39 mg/l (entspricht einer BAK von 0,78 ‰) lässt allein aber nicht den Rückschluss auf einen erheblichen Alkoholabusus zu, sondern beruht auf üblichen Trinkmengen. Ohne ärztliches Gutachten kann deshalb nicht ohne weiteres auf einen Rückfall in die „nasse Phase" der Alkoholabhängigkeit mit unkontrolliertem Trinken geschlossen werden. Es kann sich bei dem Vorfall auch nur um einen Fehltritt, der – bei ernsthafter Reflexion und Anknüpfen an die Abstinenz – ein einmaliger Vorfall bleiben kann, oder um ein Indiz für gesteuerten und – von der Führung des Kraftfahrzeugs abgesehen – kontrollierten Alkoholkonsum handeln, der auch bei ehemals Alkoholabhängigen nicht von vorneherein auszuschließen ist.

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts stellt sich auch nicht aus anderen Gründen im Ergebnis als richtig dar. Entgegen der Auffassung des Antragstellers liegt kein Fall eines Alkoholmissbrauchs im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV vor, der die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens grundsätzlich rechtfertigen würde. Zwar liegt ein Alkoholmissbrauch unter anderem dann vor, wenn wiederholt ein Fahrzeug unter unzulässig hoher Alkoholwirkung geführt wurde (vgl. Nummer 3.13.1 der Begutachtungsleitlinien). Der Verstoß des Antragstellers im Jahr 2003 muss aber außen vor bleiben, weil die zehnjährige Verwertungsfrist, die spätestens fünf Jahre nach Rechtskraft der beschwerenden Entscheidung im August 2003 zu laufen begonnen hat, inzwischen abgelaufen ist (vgl. § 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 4, § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Abs. 5 Satz 1 StVG und vor dem 1. Mai 2019: § 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 1 StVG, § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 5 Satz 1 StVG in der bis zum 30. April 2014 geltenden F. d. B. v. 5. März 2003 [BGBl. I S. 310, 319], zuletzt geändert durch Gesetz v. 30. August 2013 <BGBl. I S. 3310>; SächsOVG, Beschl. v. 15. September 2020 – 6 A 572/20 –, juris Rn. 6). Somit liegt nur ein verwertbarer Verstoß vor. In einem solchen Fall ist es auch nicht gerechtfertigt, auf die Auffangregelung des § 13 Nr. 2 Satz 1 Buchst. e FeV zurückzugreifen. Denn es liefe auf eine Umgehung insbesondere der spezielleren Regelungen des § 13 Nr. 2 Satz 1 Buchst. b und c FeV hinaus, wenn bereits eine einmalige alkoholbedingte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr, die – wie vorliegend – nicht den Schweregrad des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV (Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr) erreicht, gleichfalls zu einer Pflicht zur medizinisch-psychologischen Untersuchung führen würde (vgl. OVG NRW, Beschl. v. 8. Januar 2008 – 16 B 1367/07 –, juris Rn. 4).

Der Vorfall vom 15. September 2019 begründet zusammen mit der früher festgestellten Alkoholabhängigkeit des Antragstellers indes Zweifel an dessen Fahreignung, die durch Beibringung eines ärztlichen Gutachtens auszuräumen sind.

Die 2012 zuletzt festgestellte Alkoholabhängigkeit kann noch berücksichtigt werden. Bei Vorfällen, die nicht in das Verkehrszentralregister eingetragen werden, muss im Einzelfall unter Einbeziehung aller relevanten Umstände geprüft werden, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen relevanten Gefahrenverdacht begründen (BVerwG, Urt. v. 9. Juni 2005 – 3 C 25.04 –, juris Rn. 22; SächsOVG, Beschl. v. 17. März 2020 – 6 B 314/19 –, juris Rn. 12; BayVGH, Beschl. v. 6. Mai 2008 – 11 CS 08.551 –, juris Rn. 41). Dies ist hier der Fall. Die Alkoholabhängigkeit ist eine chronische und grundsätzlich lebenslang fortbestehende Erkrankung. Jedenfalls wenn die Alkoholabstinenz nach Abhängigkeit – wie hier – letztmalig weniger als zehn Jahre zurückliegend als nicht abgesichert beschrieben worden ist (Gutachten der DEKRA vom 23. Februar 2011) kann sie im Rahmen einer Gefährdungsprognose berücksichtigt werden.

Solange die Ergebnisse der ärztlichen Untersuchung noch nicht vorliegen oder der Antragssteller seine Mitwirkung daran verweigert, so dass nach § 11 Abs. 8 FeV auf seine Nichteignung geschlossen

werden dürfte, kann die angegriffene Entziehung der Fahrerlaubnis weder auf erwiesene Nichteignung noch auf eine vorwerfbare Verweigerung der Mitwirkung gestützt werden. Da die Klage daher derzeit erfolgreich wäre, bleibt für eine Folgenabschätzung im Rahmen einer Interessenabwägung kein Raum mehr. Im Hinblick auf die Notwendigkeit der weiteren Abklärung der bestehenden Eignungszweifel und zur Minimierung eines noch im Raum stehenden Besorgnispotenzials sieht der Senat es allerdings als geboten an, die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage nach § 80 Abs. 5 Satz 4 VwGO von der tenorierten Auflage abhängig zu machen und sie überdies nach Satz 5 zu befristen. Der Antragsteller wird damit zur Vorlage eines ärztlichen Gutachtens innerhalb der behördlich zu setzenden Frist verpflichtet. Mit der Befristung der aufschiebenden Wirkung wird sichergestellt, dass die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung im Falle der nicht fristgerechten Beibringung sofort und ansonsten mit Erlass eines für den Antragsteller ungünstigen Urteils entfällt, ohne dass die Antragsgegnerin dazu einen Antrag gemäß § 80 Abs. 7 VwGO stellen müsste. Sofern nach dem vom Antragsteller vorgelegten ärztlichen Gutachten zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen, wäre ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV). […]

17. Internationales Symposium
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie
und
Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
8.–9. Oktober 2021 | DRESDEN
www.verkehr-symposium.de
© cstirit | AdobeStock | 305743113
conventus
CONGRESSMANAGEMENT

Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial: **Dr. Thomas Wagner**
Tagungspräsident DGVP- & DGVM-Symposium
Dresden 2021,
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
Präsident der Deutschen Gesellschaft für
Verkehrspsychologie e. V., Berlin
Prof. Dr. Matthias Graw
Präsident der Deutschen Gesellschaft für
Verkehrsmedizin e. V., München 4

Abstracts*): **Themenblock 1 – Neue Gefährdergruppen**

Verbotene Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB – „too fast & furious“
A. Winkelmann, Berlin 7

Texten, Verunfallen – Und dann? Texten!
T. Petzoldt, Dresden 8

Medizinal-Cannabis: Fahrverhalten im Realverkehr
P. Strohbeck-Kühner, M. Bartel, B. Stöttner, Heidelberg 8

Themenblock 2 – Kampf um den Verkehrsraum

Hochautomatisierte Fahrzeuge und VRU –
Sind neue Interaktionsmuster erforderlich?
C. Ackermann, D. Trommler, J. Krems, Chemnitz 9

Gestaltung von Fahrradwegen und Fahrerblickverhalten
F. L. Berghoefer, A. K. Huemer, M. Vollrath, Braunschweig 10

How to make more people walk more
M. Šucha, R. Risser, Olomouc 10

Themenblock 3 – Krankheit und Fahreignung

Schläfrigkeit als Unfallursache – Ursachen, Folgen und aktueller Stand
M. Orth, Mannheim 11

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

Kraftfahreignung bei zerebrovaskulären Erkrankungen
P. Marx, Berlin 11

Fahreignung und Adhärenz bei beginnender Demenz
M. Töpper, P. Schulz, T. Beblo, M. Driessen, Bielefeld.... 13

Fahrsicherheit psychiatrischer Patienten unter Psychopharmakotherapie – ein Update empirischer Evidenz
A. Brunnauer, Wasserburg 13

Themenblock 4 – EU Richtlinien

Results from the CIECA working group on Medical Fitness to Drive – What changes are needed in European regulations?
L. Englund, Brüssel.... 14

Änderungen in den Beurteilungskriterien (BK) – 4. Auflage
J. Brenner-Hartmann, Ulm 14

ETSC (evtl. Townsend oder Alonso)
Neuerungen in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung
M. Albrecht, Bergisch Gladbach 15

Postervorstellung

Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern
E. van der Meer, R. Gerlach, **S. Kröling**, T. Gehlert, Berlin 15

Rückmeldefahrten für ältere Autofahrende – ein niederschwelliges und wirksames Instrument zum Erhalt der Pkw-Mobilität
L. Zwicker, B. Schlag, K. Gaster, T. Gehlert, Dresden, Berlin 16

Don‘t Eat and Drive! – Essstörungen und Fahreignung
E. Goldberg, S. Lakämper, Zürich 17

Der SAFE-R – ein neues ökonomisches Verfahren zur Einschätzung der Fahrsicherheit von älteren Menschen mit und ohne leichte kognitive Beeinträchtigung
P. Schulz, S. Spannhorst, T. Beblo, M. Driessen, M. Toepper, Bielefeld, Stuttgart 17

Analyse der Reaktionszeiten von Verkehrsteilnehmern basierend auf tödlichen Verkehrsunfällen
V. Popp, S. Schick, H. Bäumler, K. Bauer, S. Peldschus, München, Gebenbach 18

Veränderungen des Verkehrsverhaltens und -empfindens mit der SARS-CoV-2-Pandemie
S. Kröling, **T. Gehlert**, Berlin 18

Evaluierung immunchemischer Schnelltestverfahren im Speichel und Urin zum Nachweis einer akuten Drogenbeeinflussung im Straßenverkehr
J. Liut, T. Küting, B. Madea, U. Bott, M. Krämer, A. Maas, Bonn, Duisburg 19

Kann eine Kreatin-Aufnahme die Kreatininkonzentration im Urin erhöhen und eine Verdünnung maskieren?
S. Franz, G. Skopp, F. Musshoff, München 20

Trends beim Drogenkonsum anhand von Blutanalysen aus Polizeikontrollen im Zeitraum 2014–2020 in Westsachsen aus forensischer Sicht
S. Becker, J. Dressler, H. Trauer, Leipzig 20

Steigende Anzahl an Autofahrern unter Speed- und Ecstasy- Einfluss? – Entwicklung der Fälle mit Amphetamin, Metamphetamin und Ecstasy über 10 Jahre im Großraum Köln
S. Lehmann, M. Jübner, M. Rothschild, H. Andresen-Streichert, Köln 21

Die Normalisierung von Phosphatidylethanol-Konzentrationen in getrockneten Blutflecken
M. Luginbühl, F. Stöth, W. Weinmann, S. Gaugler, Muttenz, Bern ... 23

Synthetische Cannabinoide im Haar – Prävalenz in der Fahreignungsdiagnostik in Deutschland, März 2020 – März 2021
J. Kutzler, A. Polettini, S. Bleicher, C. Sauer, W. Schultis, M. Neukamm, V. Auwärter, Weiden in der Oberpfalz, Verona, Freiburg im Breisgau 25

17. Internationales Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

nach einer Zwangspause im Jahr 2020 freuen wir uns sehr, Sie zum 17. Internationalen Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) sowie der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) herzlich willkommen zu heißen. Die sächsische Landeshauptstadt Dresden mit vielen Attraktionen und kulturellen Highlights ist stets eine Reise wert – wir tagen diesmal im Zentrum der historischen Altstadt, nur einen Steinwurf von der berühmten Frauenkirche und dem Verkehrsmuseum entfernt, also mittendrin im kulturellen Geschehen. Das Tagungsmotto lautet „Mobilität in Europa – Anforderungen und Konfliktpotenzial". Damit öffnen wir den Blickwinkel bewusst in Richtung Europa, denn Verkehrssicherheitsrisiken enden nicht an Landesgrenzen. Gleichzeitig müssen staatliche Schutzpflichten und deren Umsetzung auf allen Handlungsebenen beständig auf ihre Schutzwirkung überprüft und ggf. optimiert und harmonisiert werden. Daher leben wir in einer spannenden Zeit, denn gegenwärtig befinden sich wichtige Regelungsgrundlagen im Überarbeitungsmodus, darunter die 3. EU-Führerscheinrichtlinie oder auf nationaler Ebene die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung sowie die Beurteilungskriterien. Die Herausforderung besteht darin, die Flut an neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen, z. B. zu Missbrauch von Alkohol und Drogen mit Auswirkungen auf das Trennungsvermögen, Änderungen in der Abhängigkeitsdiagnostik durch das DSM-5 oder evidenzbasierte Erfahrungen mit substanzbezogenen Verhaltensänderungen (Abstinenz vs. kontrolliertes Trinken) so in normative wie fachliche Anforderungen zu integrieren, dass sie für die Anwender umsetzbar sind. Der Themenblock 4 wird sich daher mit „Neuerungen in der Fahreignungsbegutachtung" befassen.

Das wissenschaftliche Symposium soll Sie darüber hinaus mit weiteren spannenden Themen am Puls der Zeit fesseln. Neuartige Risikophänomene wie die Teilnahme an illegalen Fahrzeugrennen oder die Ablenkbarkeit durch digitale Medien im Fahrzeug werden in Vorträgen beleuchtet. Dahinter stehen zumeist mentale „Fehlkalibrierungen" der betroffenen Fahrer, die sich in einer erheblichen Diskrepanz zwischen überhöht eingeschätzten Kontrollfähigkeiten und unterschätzten Gefahren widerspiegelt. Der Themenblock 2 („Kampf um den Verkehrsraum") fokussiert sich auf das Zusammenwirken unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer in einem zunehmend begrenzten Verkehrsraum. Hier werden künftig andere Interaktions- und Kommunikationsformen nötig sein, damit neue Mobilitätsformen wie E-Scooter, Elektrofahrzeuge oder hochautomatisierte oder autonom fahrende Fahrzeuge nicht zum Sicherheitsrisiko werden. So stecken Forschungsarbeiten über die Kompetenzen von IT-Systemen im Erkennen und der Verhaltensprognose von besonders verletzlichen und schützenswerten Menschen, darunter Kinder, Sehbehinderte und offensichtlich Körperbehinderte, Fußgänger oder Radfahrer, noch in den Kinderschuhen. Welche Informationen benötigen IT-Systeme, um verkehrssicherheitsrelevante Handlungsmuster zuverlässig vorherzusagen? Wie könnte man die Gefahrenwahrnehmung des

Fußgängers unterstützen? Welche Anreize motivieren zur Verkehrsteilnahme als Fußgänger?

In einem weiteren Themenblock werden besondere fahreignungsrelevante Aspekte behandelt, darunter medizinische Themen wie Schläfrigkeit als Unfallursache oder Fahreignung bei beginnender Demenz. Da bei Demenzpatienten die realistische Einschätzung sowie die Kritikfähigkeit der eigenen Einschränkungen im Erkrankungsverlauf beeinträchtigt sind, ist es wichtig, die besonders gefahrenträchtige Kombination von Leistungsschwächen und falscher Einschätzung des eigenen Leistungsvermögens frühzeitig zu diagnostizieren.

Die zusätzlich angebotenen Workshops befassen sich mit Schwerpunktthemen und Fragestellungen, die die Kriterien für die Beurteilung der Fahreignung aus psychologischer, medizinischer sowie toxikologischer Sicht diskutieren und weiterentwickeln sollen:

- Alkohol: Neuerungen und Anwendungsfragen im Zusammenhang mit der 4. Auflage der Beurteilungskriterien
- Dauermedikation und Compliance
- Leistungstestung und Psychologische Fahrverhaltensbeobachtung im Kontext der Fahreignung
- Trennungsvermögen bei Cannabiskonsum
- Toxikologie: Neue Aspekte in den CTU-Kriterien.

In diesen praxisnahen Workshops soll Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaftlern und Anwendern gegeben werden. Teilnehmer werden gebeten, konkrete Fragen zu dem jeweiligen Themenbereich möglichst schon vorab einzusenden.

Aus den 3 verkehrsrelevanten Bereichen Psychologie, Medizin und Toxikologie werden darüber hinaus in Form von Postern Ergebnisse neuester Studien präsentiert. Die besten Präsentationen werden – wie in den vergangenen Jahren auch – prämiert.

Die seit März 2020 anhaltende Corona-Pandemie beeinflusst noch immer alle Lebensbereiche nachhaltig, so auch unser Symposium in Dresden. Dieses planen wir als Präsenzveranstaltung unter Einhaltung der geltenden Hygiene- und Sicherheitsvorschriften; wir sind davon überzeugt, dass persönliche Begegnungen das Flair eines Kongresses ausmachen, doch müssen wir die persönliche Sicherheit im Fokus behalten. Daher informieren Sie sich bitte auf der Tagungshomepage über aktuelle hygienische Vorgaben.

Es erwarten Sie interessante Tage des wissenschaftlichen Dialogs mit fruchtbaren Diskussionen und persönlichen Begegnungen nach langer Zeit der Abstinenz an dem historisch-kulturell wie wissenschaftlich-innovativen Standort Dresden, dem „Elbflorenz“ des Nordens.

Dr. Thomas Wagner
Tagungspräsident

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

Prof. Dr. Matthias Graw
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Erster Oberamtsanwalt, Amtsanwaltschaft Berlin, Deutschland[1])

A. WINKELMANN[1])

Verbotene Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB – „too fast & furious“

I. Einleitung

Mehr als drei Jahren nach Inkrafttreten des 56. Strafrechtsänderungsgesetzes (BGBI. 2017 I. S. 3532) am 13. Oktober 2017 sind in Deutschland eine Vielzahl strafrechtlicher Ermittlungsverfahren wegen verbotener Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB bei den Strafverfolgungsbehörden anhängig geworden. Allein in Berlin sind mehr als 2000 Ermittlungsverfahren bearbeitet worden. Hiervon liegen in mehr als 450 Verfahren bereits rechtskräftige Verurteilungen vor. Täter sind vorrangig junge Männer in der Altersstufe zwischen 18–30 Jahren; der Anteil weiblicher Beschuldigter liegt bei nur ca. 3 %.

II. Tatbestandsalternativen nach § 315d StGB

1. Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen (§ 315d Abs. 1 Nr. 2 StGB)

   Die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen erfordert den Nachweis wechselseitig wettstreitfördernden Verhaltens, wenn mindestens zwei Beteiligte in einen Wettstreit eintreten, um die Beschleunigungspotentiale der Fahrzeuge und das fahrerische Können wechselseitig zu messen.
2. „Einzelraser“ nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB

   Durch zwei grundlegende Entscheidungen des Bundesgerichtshofs – Beschlüsse vom 17. Februar 2021 (4 StR 225/20) und vom 29. April 2021 (4 StR 165/20) – sind umstrittene Auslegungsfragen nunmehr geklärt. Die „Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ (folgend: „Raserabsicht“), erfordert vorrangig Aufschluss darüber, mit welcher inneren Überzeugung – verkehrsordnungswidrig nur zu schnell oder strafbar in „Raserabsicht“ – das in häufigen Fällen hochmotorisierte Kraftfahrzeug zur Tatzeit bewegt werden sollte. Hierfür ist nach Auffassung des Bundesgerichtshofs nicht allein das technische Leistungsvermögen des Tatfahrzeugs, sondern eine Gesamtschau der konkreten Umstände des Einzelfalls maßgeblich. Es ist ein situativ mögliches Geschwindigkeitsmaximum in der konkreten Fahrsituation nachzuweisen, abhängig von Motorisierung, Motorelastizität, Verkehrslage. Streckenverlauf, Witterungs- und Sichtverhältnisse. Entgegen der Kritik an der hinreichenden Bestimmbarkeit der Norm, hält der Bundesgerichtshof die Regelung für verfassungskonform.
3. Sonderfall „Polizeiflucht“

   Häufig liegen „Polizeifluchten“ vor, anlässlich derer sich beschuldigte Personen, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stehen oder keine Fahrerlaubnis haben, sich der Feststellung ihrer Person durch fluchtartiges Fahrverhalten zu entziehen suchen. In den vorgenannten Entscheidungen hat der Bundesgerichtshof nunmehr bestätigt, dass eine „Polizeiflucht“ im Einzelfall als ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen zu bewerten ist, auch wenn es der beschuldigten Person bei einer „Polizeiflucht“ als Hauptziel darauf ankommt, erfolgreich der Polizei zu enteilen, wenn er die situative Grenzgeschwindigkeit als notwendiges Zwischenziel anstrebt, um ein weiteres Handlungsziel zu erreichen.

III. Nachweis von Kraftfahrzeugrennen

Zum Nachweis eines Kraftfahrzeugrennens gewinnen digitale Fahrzeugdaten innerhalb/außerhalb des Tatfahrzeugs eine immer größere Bedeutung für die Urteilsfindung, weil das Vermögen von Zeugen, Geschwindigkeiten für die richterliche Überzeugungsbildung zutreffend einzuschätzen, sehr unterschiedlich ausgeprägt sein kann. Nach einem amerikanischen Kraftfahrzeugsicherheitsstandard („EDR“/Event-Data-Recording), der die letzten fünf Sekunden des Fahrverhaltens (Gaspedalauslenkung, angezeigte Fahrtgeschwindigkeit und Fahrzeugbremse, voraussichtlich für Neuzulassungen auch in der EU zum 01.07.2022), mit GPS-Daten oder sog. Umgebungsdaten können Kraftfahrzeugrennen unter sachverständiger Mitwirkung lückenlos nachgewiesen werden. Besonders spektakulär sind die Fahrzeuge des Herstellers TESLA, die neben digitalen Fahrzeugdaten im Fall eines Unfalls auch Aufnahme der Front- und Seitenkameras serverseits speichern. Gleichwohl gestalten sich die Ermittlungen zeit- und arbeitsintensiv.

IV. Einziehung nach § 315f StGB

Das anlässlich der Tat verwendete Kraftfahrzeug kann nach § 315f StGB als „Tatmittel“ – auch bei Dritteigentum (§ 74a StGB) – eingezogen werden. Da die Täter sehr häufig Fahrzeuge von Miet- oder Carsharinganbietern nutzen, ist eine Einziehung des Kraftfahrzeugs selten, weil dem verantwortlichen Halter „leichtfertiges“ Handeln nicht nachgewiesen werden kann.

V. Präventivmaßnahmen

Die ständig wachsende Zahl von Ermittlungsverfahren wegen Kraftfahrzeugrennen gibt Anlass, dem Phänomen Kraftfahrzeugrennen durch Präventivmaßnahmen zu begegnen.

Auf Deutschlands Straßen sind bereits eine Vielzahl hochmotorisierter Fahrzeuge – vom Beschleunigungspotential mit Motorrädern vergleichbar – zugelassen. Entsprechend den Führerscheinklassen für Motorräder sollte daher auch für hochmotorisierte Autos ein „Stufenführerschein“ erwogen werden, um den Zugang zu solchen

Fahrzeugen nur für fahrerfahrene Fahrerlaubnisinhaber zu reglementieren. Die Berliner Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung erwägt eine Bundesratsinitiative mittels eines zivilrechtlichen Überlassungsverbots für Vermieter und Carsharinganbieter, die Zugangsmöglichkeit für fahrunerfahrene Kraftfahrzeugführer zu erschweren.

E-Mail: Andreas.Winkelmann@aa.berlin.de

Technische Universität Dresden, Professur für Verkehrspsychologie), Dresden, Deutschland[1])

T. Petzoldt[1])

Texten, Verunfallen – Und dann? Texten!

Einleitung: Obwohl das Verfassen von Textnachrichten (bzw. allgemeiner gefasst die visuell-manuelle Interaktion mit dem Mobiltelefon) nachweislich und bekanntermaßen ein Risiko darstellt, ist in den vergangenen Jahren eine zunehmende Verbreitung dieser Form von Fahrerablenkung zu beobachten. Nicht überraschend ist dieses Verhalten auch wiederholt die Ursache für verschiedenste Verkehrsunfälle. Aus lernpsychologischer Sicht erscheint es in diesen Fällen plausibel zu erwarten, dass Fahrer, die eindeutig infolge eigenen (Fehl-)Verhaltens verunglückt sind, in der Folge ihr Verhalten anpassen bzw. die konkrete unfallverursachende bzw. -begünstigende (Fehl-)Verhaltensweise nicht mehr oder zumindest seltener zeigen. Selbst wenn die Unfallfolgen eher als geringfügig einzustufen sind, sollte in diesen Fällen ein entsprechender Lerneffekt zu erwarten sein, damit zukünftig das Auftreten weiterer Unfälle vermieden werden kann. Mit Blick auf die zunehmende visuell-manuelle Interaktion mit dem Mobiltelefon beim Fahren stellt sich nun die Frage, inwieweit Fahrer, die in Folge von Ablenkung durch ebendiese Tätigkeit verunfallt sind, danach ihr Verhalten modifizieren.

Methode: Zur Überprüfung dieser Fragestellung wurden insgesamt 39 Unfälle (von verhältnismäßig geringer Schwere) aus einem Naturalistic-Driving-Datensatz (SHRP2) herangezogen. Über Videokodierung wurde das Ausmaß der visuell-manuellen Interaktion mit dem Mobiltelefon in der halben Stunde Fahrzeit unmittelbar vor sowie unmittelbar nach dem Unfall betrachtet.

Ergebnisse: Der Anteil der Fahrzeit, den die betroffenen Fahrer in der halben Stunde vor dem Unfall mit visuell-manueller Interaktion mit dem Mobiltelefon zubrachten, lag im Median bei 10,43 %. Nach dem Unfall lag der Median bei 9,51 %. Ein Wilcoxon-Rangsummentest konnte keinen signifikanten Unterschied in den Zeitanteilen prä- und post-Unfall feststellen ($Z = -1.36$, $p = 0.176$). Insgesamt griffen 37 der betrachteten 39 Fahrer innerhalb der nächsten halben Stunde Fahrzeit nach dem Unfall erneut zum Mobiltelefon, mit einem Median von 1,95 Min. Fahrzeit zwischen Unfall und erneuter Telefonnutzung.

Zusammenfassung: Die Auswertungen zeigen, dass der Großteil der betroffenen Fahrer sich auch nach dem Unfall in unvermindertem Maße dem Mobiltelefon zuwendet. Dieser Befund legt nahe, dass das Erleben eines Unfalles (von relativ geringer Schwere) nicht ausreichend ist, um Fahrer von visuell-manueller Interaktion mit dem Mobiltelefon während der Fahrt abzuhalten.

E-Mail: tibor.petzoldt@tu-dresden.de

Universitätsklinikum Heidelberg, Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin, Heidelberg, Deutschland[1])

P. Strohbeck-Kühner[1]), M. Bartel[1]), B. Stöttner[1])

Medizinal-Cannabis: Fahrverhalten im Realverkehr

Durch das am 10. März 2017 in Deutschland in Kraft getretene Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften können Vertragsärzte Cannabisblüten oder cannabishaltige Arzneimittel mittels Rezept verordnen. Damit unterliegen Patienten, welche Cannabis verordnet bekommen, dem sog. Medikamentenprivileg und dürfen, vorausgesetzt, sie sind fahrtüchtig, am Straßenverkehr teilnehmen und sie dies, wie Studien zeigen, auch tun. Über die Auswirkungen von medizinisch verordnetem Cannabis auf das konkrete Fahrverhalten liegen bisher nur unzureichende wissenschaftliche Erkenntnisse vor.

Im Rahmen einer Studie am Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin des Universitätsklinikums Heidelberg wurde mit 30 Probanden im Alter von 24 bis 57 Jahren (MW = 38 Jahre), davon (21 männlich, 9 weiblich), die ärztlich verordnetes Cannabis einnehmen, eine standardisierte psychologische Fahrverhaltensbeobachtung (FVB) im realen Straßenverkehr durchgeführt. Dabei wurden an genau definierten Messpunkten die Fahrdimensionen Orientierung, Aufmerksamkeit/Konzentration, Risikobezogene Selbstkontrolle und Handlungszuverlässigkeit erfasst. Vor der FVB erfolgte eine Krankheitsanamnese sowie eine Exploration der aktuellen Medikamenteneinnahme, der subjektiv erlebten Medikamentenwirkung sowie der früheren Drogenkonsumgewohnheiten. Im Anschluss an die FVB erfolgte eine Blut- und Urin-Entnahme zur Bestimmung der THC-Spiegel sowie eine ärztliche Untersuchung analog der polizeiärztlichen Untersuchung.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass trotz der teilweise sehr hohen Serumwerte des THCs (MW = 17,3 ng/ml) die meisten Probanden eine sichere und vorausschauende Fahrweise zeigten. Lediglich zwei Probanden erfüllten die Kriterien der FVB nicht und weitere zwei zeigten gewisse Einschränkungen der Fahrleistung. Die Leistungen der Probanden einer hinsichtlich Alter und Geschlecht vergleichbaren Kontrollgruppe genügten zwar durchgängig den Anforderungen der FVB, sie waren insgesamt aber nicht besser als die der Cannabispatienten. Die Anzahl der festgestellten Fahrfehler korrelierte nicht mit den THC-Werten. Des Weiteren fanden sich bei der ärztlichen Untersuchung bei vielen Probanden auch eher wenige Hinweise auf den Konsum von Cannabis oder auf Ausfallserscheinungen.

Die Ergebnisse der Studie sprechen dafür, dass die meisten Patienten, die unter dem akuten Einfluss teilweise sehr hoher Cannabiskonzentrationen sich einer standardisierten Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr unterzogen haben, den Anforderungen zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs genügten. Die teilweise sehr auffällige Fahrweise einer kleinen Patientengruppe lässt eine Leistungsüberprüfung von Cannabispatienten sinnvoll erscheinen.

E-Mail: peter.strohbeckkuehner@gmail.com

Technische Universität Chemnitz, Institut für Psychologie, Chemnitz, Deutschland[1])

C. Ackermann[1]), D. Trommler[1]), J. Krems[1])

Hochautomatisierte Fahrzeuge und VRU – Sind neue Interaktionsmuster erforderlich?

Einleitung: Fahrzeuge mit höheren Automationsgraden bis hin zur vollständigen Automatisierung werden einen bedeutenden Teil des zukünftigen Verkehrssystems repräsentieren. Daher wird das Verkehrssystem für einen längeren Zeitraum von automatisierten und nicht-automatisieren Verkehrsteilnehmern wie z. B. schwächeren Verkehrsteilnehmern (VRU, engl.: vulnerable road user) durchmischt sein. Während dieser Zeit des gemischten Verkehrs, wird die Kommunikation zwischen allen Arten von Verkehrsteilnehmern eine wichtige Herausforderung für automatisierte Fahrzeuge darstellen. Dieser Beitrag adressiert daher zentrale Forschungsfragen zur Gestaltung zukünftiger Interaktionen zwischen VRU und hochautomatisierten Fahrzeugen. Dazu zählt die Frage, wie Interaktionen im gegenwärtig wenig automatisierten Verkehrskontext ablaufen und wie diese Erkenntnisse für automatisierte Fahrzeuge nutzbar gemacht werden können. Braucht es zukünftig ein externes, technisches Kommunikationselement um die gewohnten menschlichen Interaktionsmechanismen abzubilden? Gibt es Interaktionsformen, die ohne eine explizite technische Vermittlung auskommen?

Methode: Zur Beantwortung der oben genannten Forschungsfragen wurde eine Vielzahl unterschiedlicher methodischer Herangehensweisen genutzt, welche qualitative und quantitative Ansätze integrieren. Es werden Beobachtungsanalysen, experimentelle Simulationsstudien, als auch Testfeldstudien inhaltsübergreifend präsentiert. Die jeweiligen Studien entstanden im Rahmen der DFG-geförderten Projekte KIVi und KiRa, welche Interaktionen von Fußgängern und Radfahrern mit automatisierten Fahrzeugen adressieren.

Ergebnisse: In Bezug auf Interaktionen zwischen Fußgängern und konventionellen Fahrzeugen konnten vergleichsweise gut unterscheidbare und wiederkehrende Interaktionsmuster festgestellt werden, welche weitestgehend ohne explizite Kommunikation (z. B. Handgesten) auskommen. Für Radfahrer zeichnet sich demgegenüber ein deutlich individuelleres, dynamisch unterschiedliches Interaktionsverhalten ab. Die Simulationsstudien zeigten, dass es in Bezug auf externe Kommunikationsmittel keine „one-fits-all"-Lösung gibt.

Diskussion: In der Gesamtschau der Befunde wird abschließend diskutiert, welche Konsequenzen eine Einführung externer Kommunikationsmittel für das Verkehrssystem als Ganzes haben könnte und inwieweit implizite Kommunikationsformen, wie die Fahrzeugbewegung, sinnvoll genutzt werden können.

E-Mail: claudia.ackermann@psychologie.tu-chemnitz.de

Technische Universität Braunschweig, Institut für Ingenieur- und Verkehrspsychologie, Braunschweig, Deutschland[1])

F. L. Berghoefer[1]), A. K. Huemer[1]), M. Vollrath[1])

Gestaltung von Fahrradwegen und Fahrerblickverhalten

Einleitung: Einmündungen und T-Kreuzungen bergen für Radfahrer ein besonders hohes Unfallrisiko. Einer der häufigsten Unfälle hierbei entsteht, wenn Autofahrer aus einer Einmündung nach rechts abbiegen und einen von rechts querenden Radfahrer übersehen. Im Hinblick auf Unfallprävention wurde in einer Fahrsimulatorstudie untersucht, inwiefern bauliche Merkmale der Einmündung und Erfahrung des Autofahrers mit linksfahrenden Radfahrern das Blick- und Annäherungsverhalten an Kreuzungen beeinflussen.

Methode: N = 66 Probanden bogen als Autofahrer an T-Kreuzungen nach rechts ab, welche sich in Sicht und Radfurtmarkierung unterschieden. Der Radweg wurde entweder gar nicht markiert, mit weißer Fahrstreifenmarkierung plus Fahrradsymbol versehen, rot eingefärbt, rot umrahmt oder aufgepflastert. Die Einsicht in die Kreuzung betrug entweder 30 m oder 10 m. Die Erwartung wurde durch Erfahrung manipuliert, indem einer Hälfte der Probanden regelmäßig ein von links kommender und der anderen Hälfte ein von rechts kommender Radfahrer präsentiert wurde.

Ergebnisse: Die Ergebnisse zeigten einen durchweg positiven Effekt von rot eingefärbten Radwegen auf das Blickverhalten, das Fahrverhalten sowie auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Autofahrer. Interessanterweise zeigte die Aufpflasterung keinen signifikanten Effekt. Sichteinschränkungen gingen einher mit einem stärkeren Blickverhalten nach rechts und einem reduzierten Sicherheitsempfinden. Die Erfahrung mit Radfahrern von rechts zeigte keinerlei Einfluss. Bei der zeitlichen Betrachtung des Blickverhaltens fiel allerdings auf, dass in ca. 30 % der Fälle gar nicht rechtzeitig nach rechts geschaut wurde.

Diskussion: Eine Markierung der Fahrbahn verdeutlicht dem Autofahrer, dass in dieser aktuellen Situation Radfahrer kommen könnten. Dies scheint wirkungsvoller zu einem adäquaten Situationsbewusstsein beizutragen als eine allgemeine Erwartung, dass man im Verkehr mit Radfahrern rechnen muss. Die Aufpflasterung hingegen scheint diese Assoziation mit Radfahrern nicht so stark hervorrufen zu können. In ca. einem Drittel der Fälle wurde für die gefahrene Geschwindigkeit jedoch zu spät geblickt und daher gar kein adäquates Situationsbewusstsein gezeigt. Dennoch deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Gestaltung von Radwegen das Verhalten von Autofahrern an Einmündungen und damit auch die Verkehrssicherheit von Radfahrern beeinflussen kann.

E-Mail: f.berghoefer@tu-braunschweig.de

Palacký University Olomouc, Czech Republic[1])

M. Šucha[1]), R. Risser[1])

How to make more people walk more

Almost all our outdoor activities start and end with at least a short walk. Nevertheless, walking is treated like a second class mobility mode, something that we don't have to pay attention to. Little planning rigor, little marketing know-how and little creativity are applied. In this presentation we show in which way psychology can help to make more people walk more.

Walking is the oldest, most basic and most important transport mode. In this talk we show that walking should be boosted of several reasons. It significantly improves individual and public health. Increased portions of walking that replace analogous numbers of car trips will in a positive way affect space consumption, air quality, aesthetics of the public space, noise levels and traffic safety. Not less importantly, reduction of car trips considerably reduces CO2 emissions and helps to tackle the climate change problem. Walking serves urban life and social contacts and in many cases it is the only mode to be used autonomously by many elderly people, children and youngsters. Not least, walking at an elevated level has positive impacts on local micro-economy.

Much literature reflects how to enhance walking. Our conclusion is that only when people start to protest loudly if not every single precondition for walking is seen to, as it is the case with the car today, things will change for the better. Walking becomes the main topic for planners.

E-Mail: matus.sucha@upol.cz

Theresienkrankenhaus und St. Hedwig-Klinik gGmbH, Mannheim, Deutschland[1])

M. Orth[1])

Schläfrigkeit als Unfallursache – Ursachen, Folgen und aktueller Stand

Schläfrigkeit bezeichnet die Unfähigkeit, sich unter reizarmen Bedingungen wachzuhalten, insbesondere zu den Zeiten der zirkadian-rhythmischen Leistungstiefs.

Bereits 1991 wurde in einer Untersuchung des HUK-Verbandes festgestellt, dass bei 24 % der Unfälle mit Getöteten auf bayerischen Autobahnen Schläfrigkeit die Unfallursache darstellte. Anonyme Umfragen bei Autofahrern haben ergeben, dass ca. 60 % aller Fahrer beim Steuern eines Fahrzeuges schon Tagesschläfrigkeit bemerkt haben. 17 % der Fahrer sind am Steuer eingenickt. Es muss davon ausgegangen werden, dass 10–30 % aller Unfälle schläfrigkeitsbedingt sind. Schäfrigkeit bei Steuern eines Kraftfahrzeuges muss nicht zwangsläufig Folge einer Erkrankung (z. B. einer Schlafstörung) sein. Auch bei Gesunden bestehen zirkadiane Leistungstiefs, insbesondere in der Nacht. So konnte nachgewiesen werden, dass akut vor dem Unfallereignis angegebene Schläfrigkeit, das relative Risiko (OR) für einen Unfall um den Faktor 8.8 (95 % CI 3.4–19.7) erhöht ist. Fahren zwischen 2 und 5 Uhr morgens erhöht die OR um den Faktor 5.6 (95 % CI 1.4–5.4) und weniger als 12 Stunden Schlaf in den vorausgegangenen 12 Stunden, erhöht das relative Risiko um den Faktor 2.7 (95 % CI 1.4–22.7).

Zu Beginn der Unfallforschung zur Unfallhäufigkeit bei Tagesschläfrigkeit, lag der Fokus der Unfallforschung bei den professionellen Lkw-Fahrern mit einem obstruktiven Schlafapnoe-Syndrom. In dieser Gruppe fand sich im Vergleich zur Allgemeinbevölkerung (6 % der Frauen, 13 % der Männer) eine Prävalenz des OSAS von bis zu 29 %. Tageschläfrigkeit am Steuer gaben bis zu 50 % der Fahrer an.

Aber auch in der bei Pkw-Fahrern stellt Tagesschläfrigkeit auch ohne weitere Grunderkrankung den wichtigsten Grund für Unfälle bzw. Beinahe-Unfälle dar.

Die sog. EU-Bus-Studie im Jahr 2013 untersuchte Unfallhäufigkeit und deren Risiken bei Pkw-Fahrern in 19 Ländern Europas. 17 % der Fahrer in Deutschland gaben Einschlafattacken am Steuer an (vgl. Niederlande 34.7 %, Österreich 34.2 %). Die Häufigkeit schläfrigkeitsbedingter Unfälle betrug im Gesamtkollektiv im Mittel 1.4 %, in der BRD 1.2 % (vgl. Estland 2.7 %, Österreich 2.6 %, Polen 2.0 %). Wesentliche Gründe für die Verursachung der Unfälle waren: Ein schlechter Schlaf in der Nacht vor dem Unfallereignis (42.5 %) und ein allgemein schlechter Schlaf (34.1 %).

Die EU-Bus-Studie hatte sicherlich einen großen Einfluss auf die EU-Direktive (COMMISSION DIRECTIVE 2014/85/EU) vom 1. Juli 2014. Die Bedeutung von Schläfrigkeit am Beispiel des OSAS wurde als einer der größten Risikofaktoren für die Verursachung von Unfällen anerkannt. Die einzelnen EU-Länder wurden aufgefordert, Regeln für den Umgang im Hinblick auf die Fahrerlaubnis bei Vorliegen von Tagesschläfrigkeit und/oder eines OSAS zu erarbeiten. In Deutschland sind diese Empfehlungen in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen dargestellt.

Obwohl in Deutschland zahlreiche Kampagnen zum Thema „Schläfrigkeit am Steuer“ durchgeführt wurden, zeigt die Unfallstatistik für Deutschland enttäuschende Ergebnisse:

Ausgehend vom Jahr 1991, in dem schläfrigkeitsbedingte Unfälle die höchste Anzahl hatten (2869), kommt es in den nachfolgenden Jahren zu einer Absenkung, die ihr Minimum im Jahr 2009 mit 1614 schläfrigkeitsbedingten Unfällen hatte, um in den darauffolgenden Jahren sukzessive wieder anzusteigen bis schließlich im Jahr 2018 wieder ein Maximum von 2124 Unfällen zu verzeichnen ist.

E-Mail: m.orth@theresienkrankenhaus.de

Charité – Universitätsmedizin Berlin, Klinik für Neurologie mit Experimenteller Neurologie, Berlin, Deutschland[1])

P. Marx[1])

Kraftfahreignung bei zerebrovaskulären Erkrankungen

Einleitung: Das Kapitel 3.9.4 (Kreislaufabhängige Störungen der Hirntätigkeit) der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung der BAST stammt aus dem Jahre 2000. Es entspricht nicht dem derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnisstand und steht in krassem Gegensatz zu Anleitungen im Kapitel 3.4 (Herz- und Kreislauferkrankungen), deren Prognoseeinschätzungen weitgehend denen der zerebrovaskulären Erkrankungen entsprechen.

Material/Methode: Das hier vorgestellte Positionspapier von DGNB, DGN, DGNC, DGNR, GNP und der Deutschen Schlaganfall-Gesellschaft gibt Einschätzungen der Kraftfahreignung für zerebrovaskuläre Erkrankungen aufgrund einer selektiven Literaturrecherche unter Berücksichtigung der in den Begutachtungsleitlinien vorgegebenen Gefährdungssachverhalte:

a. Beeinträchtigung der körperlich-geistigen (psychischen) Leistungsfähigkeit
b. Gefahr des plötzlichen Versagens der körperlich-geistigen (psychischen) Leistungsfähigkeit (plötzlicher Kontrollverlust)
c. Sicherheitswidrige Einstellungen, mangelnde Einsicht/Einsichtsfähigkeit

oder Persönlichkeitsmängel

Diskussion: Körperliche Beeinträchtigungen wie Hemiparesen und Wahrnehmungsstörungen können nach neurologischer Begutachtung weitgehend entsprechend Anhang B und den Spezialkapiteln der Leitlinien beurteilt werden. Entsprechendes gilt auch für die Anforderungen an die psychische Leistungsfähigkeit, die bisher allerdings Neglekte, Lernfähigkeit, Gedächtnis und Exekutivfunktionen unzureichend erfassen**.**

Gravierende Unterschiede zu den Leitlinien ergeben sich hinsichtlich der Gefährdungseinschätzung für einen plötzlichen Kontrollverlust am Steuer. Die Prognoseeinschätzung des Positionspapiers folgt der im Kapitel 3.4 (Herz- und Kreislauferkrankungen) benutzten Risk of Harm Formula und beschränkt sich nicht auf TIA, sondern berücksichtigt die Vielfalt zerebrovaskulärer Erkrankungen.

Ergebnisse: Fahreignung kann, wie auch bei Herz-Kreislauferkrankungen, bei Hirngefäßerkrankungen in Gruppe 1 und 2 bestehen. Detaillierte Einschätzungen einschl. empfohlener Karenzzeiten werden tabellarisch dargestellt. Exemplarisch sei die Einschätzung nach TIA vorgestellt:

Fahreignung nach

Transitorisch Ischämische Attacken (TIA)	Gruppe 1	Gruppe 2
niedriges Risikoprofil, Ursache behandelt	Ja	Ja
Karenzzeit	1 Monat	3 Monate
hohes Risikoprofil (ABCD2 > 6)	Ja	Ja
Karenzzeit	3 Monate	6 Monate
bei intrakraniellen Stenosen und Verschlüssen großer Hirnarterien	Ja	Nein
Karenzzeit	6 Monate	Entfällt

Entsprechende Ergebnisse werden für

- Hirninfarkte
- Zerebrale Vaskulitiden
- Hirnblutungen
- Subarachnoidalblutungen
- Bisher asymptomatische, nicht rupturierte Aneurysmen
- Arterio-venöse Malformationen
- Kavernome
- Arterio-venöse Fisteln
- Zerebrale Venen- und Sinusthrombosen

vorgestellt.

Literatur

Marx, P., G. Hamann, O. Busse, T. Mokrusch, H. Niemann, H. Vatter and B. Widder (2019). "Position paper: ability to drive in cerebrovascular diseases." Neurological Research and Practice 1(1): 37.

Marx, P., G. F. Hamann, O. Busse, T. Mokrusch, H. Niemann, H. Vatter and B. Widder (2019). „Fahreignung bei Hirngefäßerkrankungen" Nervenarzt 90(4): 388-398.

E-Mail: peter.marx@charite.de

Evangelisches Klinikum Bethel, Universitätsklinikum OWL der Universität Bielefeld, Campus Bielefeld-Bethel, Bielefeld, Deutschland[1])

M. Töpper[1]), P. Schulz[1]), T. Beblo[1]), M. Driessen[1])

Fahreignung und Adhärenz bei beginnender Demenz

Einleitung: Die Demenz stellt eine der größten gesundheitspolitischen Herausforderungen der Gegenwart dar. Eine Demenz führt zu einer zunehmenden Beeinträchtigung der Teilhabe. Einer dieser Teilhabeaspekte ist die Mobilität, so ist eine Demenz mit unterschiedlichen kognitiven und nicht-kognitiven Defiziten assoziiert, die wiederum zu einer beeinträchtigten Fahrtauglichkeit führen können. Gerade die nicht-kognitiven Faktoren geraten zunehmend in den Fokus des wissenschaftlichen Interesses. Beispiele sind Selbsteinschätzung und Adhärenz.

Methodik: Übersicht über fahrrelevante kognitive und nicht-kognitive Veränderungen bei beginnender Demenz mit besonderem Fokus auf Selbsteinschätzung und Adhärenz unter Einbeziehung der Ergebnisse von On-road-Studien im Hinblick auf die Fahrleistung in Abhängigkeit von Demenzart und -schweregrad.

Ergebnisse: Die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien zeigen, dass bestimmte kognitive Beeinträchtigungen im Bereich der Aufmerksamkeits- und Exekutivfunktionen sowie im Bereich visuell-räumlicher Fähigkeiten zu den robustesten kognitiven Risikofaktoren für defizitäres praktisches Fahrverhalten bei Menschen mit beginnender Demenz gehören. Darüber hinaus verweist die Literatur auf die Relevanz bestimmter nicht-kognitiver Faktoren, zu denen auch Selbsteinschätzung und Adhärenz gehören.

Diskussion: Die Studienlage deutet darauf hin, dass in Abhängigkeit von Demenzart und -schweregrad im Einzelfall abgeschätzt werden muss, ob eine sichere Verkehrsteilnahme weiterhin möglich ist. Dabei spielen insbesondere Selbsteinschätzung und Adhärenz im Sinne einer aktiven und verantwortungsbewussten Bewältigungsstrategie des Patienten beim Umgang mit der Erkrankung und seiner Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr wesentliche Rollen. Die beschriebenen Aspekte sind insofern von hoher Relevanz, als dass Risiken für die öffentliche Sicherheit verringert und gleichzeitig negative psychosoziale Folgen aufgrund eingeschränkter Mobilität vermieden werden müssen.

E-Mail: max.toepper@evkb.de

kbo Inn-Salzach-Klinikum, Neuropsychologie, Wasserburg, Deutschland[1])

A. Brunnauer[1])

Fahrsicherheit psychiatrischer Patienten unter Psychopharmakotherapie – ein Update empirischer Evidenz

Hintergrund: Fragen der Verkehrssicherheit bei Arzneimitteleinnahme sind in den letzten Jahren vermehrt in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Insgesamt 15–20 % der in Deutschland verfügbaren Medikamente können die Fahrsicherheit beeinträchtigen. Psychopharmaka zählen in Deutschland hierbei zu den meistverordneten Medikamenten.

Methode: Anhand einer systematischen Literaturanalyse (PubMed 1970–2020) wird eine Übersicht zur empirischen Datenlage zu den in der Behandlung von psychischen Erkrankungen meistverordneten Psychopharmaka auf die Fahrsicherheit von Patienten gegeben.

Ergebnisse: Nur 40 Studien mit insgesamt 1533 Patienten konnten identifiziert werden. Unter medikamentöser Erhaltungstherapie weisen 31 % (27 %–45 %) schizophrener Patienten sowie 18 % (16 %–20 %) unipolar und bipolar Erkrankter deutliche Minderleistungen in verkehrsrelevanten Leistungsbereichen auf. Dabei weisen die Daten auf einen Vorteil von atypischen Antipsychotika gegenüber Typika, sowie modernen Antidepressiva gegenüber der Behandlung mit Trizyklika. Die Beeinträchtigungen im Fahrsimulator oder in realen Fahrproben im Vergleich zu Gesunden sind dabei weniger ausgeprägt und deuten auf mögliche Kompensationsstrategien hin. Sowohl unter mehr sedierenden als auch nicht-sedierenden Antidepressiva profitieren die meisten Patienten innerhalb von zwei bis vier Wochen Behandlung in Bezug auf die Fahrsicherheit. Die Daten weisen zudem darauf hin, dass unter Dauertherapie mit mehr sedierenden Antidepressiva oder Benzodiazepinen keine Unterschiede in realen Fahrproben im Vergleich zu gesunden Kontrollpersonen zu beobachten sind.

Schlussfolgerung: Es besteht ein klarer Mangel an Patientenstudien zur Frage der Fahrsicherheit unter psychopharmakologischer Behandlung. Die empirische Evidenz weist in den meisten Fällen auf eine Verbesserung der Fahrsicherheit von Patienten unter längerfristiger medikamentöser Behandlung hin. Um die Medikamenten-Compliance zu erhöhen und Behandlern Entscheidungshilfen zur Beratung zu geben, sollten in gängigen Klassifikationssystemen zur Einschätzung der Verhaltenstoxizität von Psychopharmaka auch Informationen zu Auswirkungen der medikamentösen Langzeitbehandlung auf die Verkehrssicherheit aufgenommen werden.

E-Mail: alexander.brunnauer@kbo.de

CIECA, The International Commission for Driver Testing, Brüssel, Belgien[1])

L. Englund[1])

Results from the CIECA working group on Medical Fitness to Drive – What changes are needed in European regulations?

The European organisation CIECA, translates as the International Commission for Driver Testing. It is composed of 71 members in 38 countries worldwide, governmental agencies and NGOs working in this field. Mostly countries within EU and CIECA's head office is situated in Brussels.

CIECA has been hosting a working group on Medical Fitness to Drive (MFTD) with experts from 18 CIECA member organizations from 11 different EU countries for the last three years. Medical doctors, psychologists, therapists, representatives from Fitness to Drive Authorities, law makers, mobility centre experts, driving evaluation experts have been part of the work. The aim has been to describe the procedure to assess medical fitness to drive in each country, to learn from each other's procedures and legal requirements, to find best practices, discuss about the differences and find suggestions for changes in Annex III of EU Driving License directive (2006/126/EC).

The group worked with questionnaires sent to relevant experts in 31 European CIECA member countries with an average response rate of 53.2 %. Answers were considered to come from relevant countries with advanced practice in these issues and thus give good grounds for suggestions on change in the annex.

The medical areas where the working group judged neurodevelopmental disorders that changes in the Annex were needed, were found to be in vision, diabetes, alcohol use disorders and neurodevelopmental disorders. Details on what aspects need to be changed will be presented in the lecture.

As a general important comment from the working group it was concluded that there is a pressing need for a European clearing house and discussion forum for traffic medicine specialists and national driver licencing agencies to learn from each other and to develop best practice methodologies for assessing Medical Fitness to Drive so as to better inform the Driving Licence Committee on an ongoing basis as the evidence base continues to develop.

The results from the working group have been presented to experts within the EU commission that are working with a revision of the driving license directive and judged to be relevant and important and expected to be of good help for their future work in changes of the medical parts of the annex.

E-Mail: englund1@telia.com

TÜV Süd Life Service GmbH, Ulm, Deutschland[1])

J. Brenner-Hartmann[1])

Änderungen in den Beurteilungskriterien (BK) – 4. Auflage

Auf dem 9. Gemeinsamen Symposium in Heringsdorf 2013 wurde die 3. Auflage der Beurteilungskriterien vorgestellt. Sie sind als diagnostisches „Handwerkszeug" für die Gutachter unverzichtbar geworden. Die BK sind zugleich auch der Ort geworden, an dem die Entwicklung wissenschaftlicher Erkenntnisse in einer zusammengefassten Form für den Bereich der angewandten Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin zugänglich gemacht wird. Somit ist es nicht verwunderlich, dass es nach nunmehr neun Jahren wieder zu einer weitreichenden Überarbeitung gekommen ist. Die geplante neue 4. Auflage wird bereits im Aufbau ein neues Erscheinungsbild erhalten und in einen allgemei-

nen, einen speziellen Teil und einen Methodenteil gegliedert sein.

Im speziellen Teil werden die BK eng mit den gesetzlich verankerten Begutachtungsleitlinien der BASt abgestimmt. Ein Schwerpunkt bei Missbrauch von Alkohol und Drogen ist in beiden Werken auf das Trennverhalten und die Frage des riskanten Konsums zu legen gewesen. Änderungen in der Abhängigkeitsdiagnostik durch das DSM-5 waren zu berücksichtigen und gaben Anlass, die Hypothesen A1 und D1 zu überarbeiten. Im Bereich der Therapie von Alkoholkonsumstörungen finden Ansätze des sog. Kontrollierten Trinkens immer mehr Verbreitung und müssen auch in der Fahreignungsdiagnostik eingeordnet werden können. Neue Rechtsprechung zum Trennverhalten bei Cannabiskonsum waren ebenso zu beachten, wie die zunehmende Verschreibung von Cannabinoiden als Medikament. Die Problematik der Dauermedikation in Abgrenzung zum Medikamentenmissbrauch wird deshalb auch in den BK erstmals angemessen berücksichtigt. Bei den V-Kriterien (Verkehrsauffälligkeiten und Straftaten) wurden neben den Anpassungsstörungen nun auch Aspekte der Impulskontrolle stärker beachtet.

Im Methodenteil werden neue Entwicklungen im Bereich der Toxikologie integriert. Die Hypothese CTU wurde umfassend überarbeitet. Erstmals wird nun auch das PEth als Analysemethode im Bereich der Alkoholabstinenz und auch des Kontrollierten Trinkens eingeführt. Auch die übrigen Methodenkapitel wurden aktualisiert. So war etwa die in der FeV neu geregelte Anerkennung von Testverfahren zu beachten und auch die Methode des psychologischen Untersuchungsgesprächs wird differenzierter beschrieben. Ganz neu hinzugekommen ist ein Kapitel, das sich mit Anforderungen an fahreignungsfördernde Interventionen im Vorfeld der Begutachtung beschäftigt.

E-Mail: Juergen.Brenner-Hartmann@tuvsud.com

Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Deutschland[1])

M. Albrecht[1])

Neuerungen in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung

Die „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung“ (BGL) sind seit 2014 in der „Fahrerlaubnis-Verordnung“ (FeV) gesetzlich verankert und nach Anlage 4a FeV „Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen“. Bei der kontinuierlichen kapitelweisen Überarbeitung der BGL durch Expertengruppen unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind sowohl neue wissenschaftliche Erkenntnisse als auch rechtliche Änderungen auf europäischer und nationaler Ebene zu berücksichtigen. Die aktuelle Version der BGL ist am 31.12.2019 in Kraft getreten und steht auf der Homepage der BASt kostenfrei zur Verfügung.

Vor dem Hintergrund der 2016 zu Diabetes und Herz-Kreislauf-Erkrankungen geänderten 3. EU-Richtlinie 2006/126/EG wurden die entsprechenden BGL-Kapitel angepasst.

Die Kapitel „Alkohol, Betäubungsmittel und Medikamentenmissbrauch“ und „Dauerbehandlung mit Arzneimitteln“ werden in Bälde die Kapitel 3.13 „Alkohol“ und 3.14 „Betäubungsmittel und Arzneimittel“ ersetzen.

Das in Bearbeitung befindliche Kapitel „Psychische Erkrankungen“ orientiert sich an der ICD-11 und wird zukünftig das Kapitel 3.12 „Psychische Störungen“ ablösen. Es deutet sich eine Erweiterung des Kapitels um bisher nicht berücksichtigte psychische Erkrankungen an.

E-Mail: Albrecht@bast.de

Humboldt-Universität zu Berlin, Institut für Psychologie, Berlin, Deutschland[1])
Unfallforschung der Versicherer (UDV), Berlin, Deutschland[2])

E. van der Meer[1]), R. Gerlach[1]), S. Kröling[2]), T. Gehlert[2])

Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern

Einleitung: Die Fähigkeiten, Fahrzeuge wahrzunehmen und ihre Geschwindigkeiten einzuschätzen befinden sich bei Kindern noch in der Entwicklung (Schlag et al., 2018). In der vorliegenden Studie wurde die Geschwindigkeitswahrnehmung in verschiedenen Altersgruppen untersucht.

Methode: Operationalisiert wurde dies über die Entscheidung zur Straßenüberquerung in einer Feld- und einer Laborstudie. Die Geschwindigkeiten (30, 50, 60 km/h, Beschl. von 20 auf 50 km/h) und die Annäherungsrichtung der

Fahrzeuge (rechts, links) auf einer zweistreifigen Straße wurden variiert. Zusätzlich wurden Blickbewegungen und Reaktionszeiten erfasst. Insgesamt nahmen 183 Kinder zwischen fünf und 14 Jahren teil, davon 45 an allen Studien.

Ergebnisse: Die Entscheidungen werden mit zunehmendem Alter besser, sind aber selbst mit 13 bis 14 Jahren noch fehlerhaft. Vor allem bei Fahrzeugen von rechts, bei denen beide Fahrstreifen unmittelbar beachtet werden müssen, werden signifikant häufiger riskante Entscheidungen getroffen (rechts: 53,6 %, links: 27,5 %; $p < .05$). Bei niedrigeren Geschwindigkeiten von 30 km/h treffen Kinder häufiger Entscheidungen für Querungen als dagegen (62 %). Verglichen mit den höheren Geschwindigkeitsbedingungen sind diese Entscheidungen signifikant häufiger korrekt, allerdings auch signifikant häufiger riskant oder hätten zu Kollisionen geführt.

Diskussion/Zusammenfassung: Die Geschwindigkeitswahrnehmung der Kinder verbessert sich zwar mit zunehmendem Alter, die Entwicklung ist aber mit 14 Jahren noch nicht abgeschlossen. Vor allem die Einbeziehung beider Fahrstreifen scheint die Kinder kognitiv stärker zu beanspruchen. Erst bei niedrigen Geschwindigkeiten trauen sie sich Querungen zu. Da diese Entscheidungen aber nicht sicherer sind, sollten auch ältere Kinder zusätzlich unterstützt werden.

Literatur

Schlag, B.; Richter, S.; Buchholz, K.; & Gehlert, T. (2018). *Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen*. Forschungsbericht Nr. 50. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

van der Meer, E.; Gerlach, R. & Gehlert, T. (2020). *Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern*. Forschungsbericht Nr. 72. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

E-Mail: vdMeer@rz.hu-berlin.de

TU Dresden, Dresden, Deutschland[1])
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin, Deutschland[2])

L. Zwicker[1]), B. Schlag[1]), K. Gaster[2]), T. Gehlert[2])

Rückmeldefahrten für ältere Autofahrende – ein niederschwelliges und wirksames Instrument zum Erhalt der Pkw-Mobilität

Fragestellung: Pkw-Fahrende ab 75 Jahren verursachten 2017 knapp zweimal so viele Unfälle mit Personenschaden als es ihr Anteil an der Pkw-Fahrleistung erwarten lassen würde. Da diese Gruppe anteilig an der Gesamtbevölkerung wächst, müssen zielgruppenspezifische Maßnahmen zum Erhalt ihrer sicheren Fahrkompetenz entwickelt und evaluiert werden. Eine solche Maßnahme können Rückmeldefahrten, die nicht mit einer Fahrprüfung gleichzusetzen sind, darstellen. In der vorliegenden Studie wurde ein Elektronisches Rückmeldeinstrument über Kompetenzen Älterer (ERIKA) entwickelt und auf seine Wirksamkeit und Akzeptanz durch ältere Autofahrende untersucht.

Methoden: Zur Überprüfung der Wirksamkeit wurde eine Interventionsstudie mit 135 Älteren (70 bis 91 Jahre) durchgeführt. Alle waren aktive Autofahrende. Sie wurden je einer von drei Versuchsgruppen (zwei Experimental- und eine Kontrollgruppe) zugeteilt. Jede Gruppe absolvierte dieselbe Fahrstrecke zweimal im Abstand von drei Monaten. Die Fahrenden wurden bei beiden Fahrten von einer Verkehrspsychologin und einem amtlich anerkannten Sachverständigen/Prüfer begleitet. Diese registrierten mit Hilfe von ERIKA besonders umsichtiges, sozial toleriertes und fehlerhaftes Fahrverhalten. Eine Experimentalgruppe erhielt eine Rückmeldung im Anschluss an die erste Fahrt. Die zweite Experimentalgruppe erhielt zusätzlich Feedback während der Fahrt. Die Kontrollgruppe erhielt keine Rückmeldung nach der ersten Fahrt.

Ergebnisse: Teilnehmende aus den Experimentalgruppen zeigten während der zweiten Fahrt signifikant weniger fehlerhaftes Fahrverhalten, in der Kontrollgruppe ohne Rückmeldung war dies nicht der Fall. Eine ANOVA (engl. analysis of variance) mit Messwiederholung ergab für die Eintragungen der Psychologin und des Sachverständigen einen signifikanten Haupteffekt der Gruppe ($F = 4{,}713$; $p = .032$ bzw. $F = 4{,}488$; $p = .036$) und einen Interaktionseffekt zwischen Gruppe und Zeit ($F = 18{,}066$; $p = .000$ bzw. $F = 6{,}381$; $p = .013$). Die Zufriedenheit mit der Rückmeldefahrt war sehr hoch – beinahe alle Teilnehmenden würden sie weiterempfehlen.

Schlussfolgerungen: Schon eine einmalige Rückmeldefahrt kann fehlerhaftes Fahrverhalten reduzieren und ist daher als niederschwelliges Angebot für ältere Fahrende geeignet. Die Nutzung von ERIKA sorgt für ein hohes Maß an Standardisierung und Transparenz.

E-Mail: lisa.zwicker@tu-dresden.de

Institut für Rechtsmedizin / Universität Zürich, Verkehrsmedizin, Zürich, Schweiz[1])

E. Goldberg[1]), S. Lakämper[1])

Don‘t Eat and Drive! – Essstörungen und Fahreignung

Essstörungen können körperliche und psychische Ressourcen reduzieren, was sich negativ auf die Fahreignung auswirken kann.

Für einen grundlagenbasierten Einblick Allgemeinmediziner wie auch für Verkehrsmediziner verfolgen wir zwei Wege: Zunächst führten wir eine strukturierte Literaturrecherche zum Zusammenhang zwischen Essstörungen und Fahreignung durch. Anschließend nutzten wir die Falldatenbank der Verkehrsmedizin am Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich und erstellten eine deskriptive Statistik der registrierten Fälle von Essstörungen im Zeitraum 2016–2019. Neben Basisparametern untersuchten wir psychiatrische und somatische Komorbiditäten, Zuweisungsgründe zur Begutachtung, Behandlungsmodi und Gründe für negative Entscheide.

Bis auf ein Gerichtsurteil fanden wir überraschenderweise keine Literatur zu diesem Thema. Umso wichtiger ist es, sich rückblickend auf retrospektive Daten zu stützen. Essstörungen kommen erwartungsgemäß vor allem bei Frauen vor. Bei zwei Drittel aller Fälle wurde eine Anorexie und Bulimie diagnostiziert. Die weiblichen Probandinnen waren durchweg jünger als die männlichen, wobei letztere auch ein anderes Diagnosespektrum mit Schwerpunkt auf Binge Eating zeigten. Bis auf Binge Eating waren BMI-Werte in allen Gruppen im Normbereich, was entweder auf erfolgreiche Behandlung der Essstörungen oder ein Selektionsbias der milder betroffenen Probanden hinweist. Zusatzdiagnosen reichten über Persönlichkeitsstörungen, affektive Störungen und stoffgebundene Abhängigkeitserkrankungen bis hin zur posttraumatischen Belastungsstörung. Obwohl Komorbiditäten mit Hauptdiagnosen und mit Geschlecht variieren, scheint ihr Vorhandensein oder ihre Auswirkung ein Hauptgrund für die Zuweisung zur verkehrsmedizinischen Untersuchung zu sein. Auffallend ist, dass in der Binge-Eating-Gruppe, die den höchsten Anteil an affektiven Störungen (Depressionen) aufweist, Unfälle aber der häufigste Grund für eine verkehrsmedizinische Untersuchung sind. Letztlich steht der Führerausweisentzug jedoch meist im Zusammenhang mit Substanzmissbrauch. Dieser Umstand könnte eine weitere detaillierte Beurteilung der wahren Auswirkung von Essstörungen auf die Fahreignung maskieren und damit möglicherweise direkt eine verbesserte Unfallprävention erschweren.

E-Mail: elijah.goldberg@irm.uzh.ch

Evangelisches Klinikum Bethel, Universitätsklinikum OWL der Universität Bielefeld, Forschungsabteilung der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie, Bielefeld, Deutschland[1])
Klinikum Stuttgart, Zentrum für seelische Gesundheit, Klinik für Ältere, Stuttgart, Deutschland[2])

P. Schulz[1]), S. Spannhorst[2]), T. Beblo[1]), M. Driessen[1]), M. Toepper[1])

Der SAFE-R – ein neues ökonomisches Verfahren zur Einschätzung der Fahrsicherheit von älteren Menschen mit und ohne leichte kognitive Beeinträchtigung

Fragestellung: Der Alterungsprozess geht mit kognitiven und nicht-kognitiven Veränderungen einher, die Risikofaktoren für eine Verringerung der Fahrsicherheit darstellen können. Da praktische Fahrverhaltensbeobachtungen aufwendig und kostenintensiv sind, besteht ein Bedarf an validen Screening-Verfahren, die eine Erfassung dieser Risikofaktoren ermöglichen und eine diagnostisch genaue und zugleich ökonomische Einschätzung der Fahrsicherheit älterer Kraftfahrer gewährleisten.

Methoden: Unsere Arbeitsgruppe hat sich in den letzten Jahren mit der Entwicklung und Validierung eines multifaktoriellen Screening-Verfahrens befasst. Dieser Beitrag beinhaltet Informationen zur Konstruktion, ersten Validierung sowie zur Anwendung des neuen Verfahrens „Seniorenberatung Aufgrund Fahreignungsrelevanter Einschränkungen – revidierte Fassung, engl. Safety Advice For Elderly Drivers – revised version“ (SAFE-R).

Ergebnisse: Der SAFE-R ermöglicht die Überprüfung elf evidenzbasierter fahrsicherheitsrelevanter Risikofaktoren bei älteren Kraftfahrern mit und ohne leichte kognitive Beeinträchtigung. In einer von unserer Arbeitsgruppe durchgeführten On-Road-Studie an 74 älteren Menschen mit und ohne leichte kognitive Beeinträchtigung konnte der SAFE-R mit hoher diagnostischer Genauigkeit (95 % Sensitivität, 75 % Spezifität) zwischen fahrsicheren und fahrunsicheren Kraftfahrern differenzieren.

Schlussfolgerungen: Der SAFE-R stellt ein valides und ökonomisches Instrument zur Einschätzung der Fahrsicherheit von Senioren mit und ohne leichte kognitive Beeinträchtigung dar, ohne dabei eine ausführliche Fahreignungsbegutachtung ersetzen zu wollen und zu können. Ein DFG-gefördertes Projekt zur Validierung des SAFE-R an einer unabhängigen Stichprobe soll Mitte 2021 starten.

E-Mail: philipp.schulz@evkb.de

Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Rechtsmedizin, Biomechanik und Unfallforschung, München, Deutschland[1])
Büro für Unfallanalytik, Gebenbach, Deutschland[2])

V. Popp[1]), S. Schick[1]), H. Bäumler[2]), K. Bauer[1]), S. Peldschus[1])

Analyse der Reaktionszeiten von Verkehrsteilnehmern basierend auf tödlichen Verkehrsunfällen

Einleitung: Die Erforschung der Reaktionszeiten von Verkehrsteilnehmern basiert bisher überwiegend auf Probandenversuchen. Die tatsächliche Ermittlung bei realen Unfällen ist nahezu immer komplex bzw. mit Unsicherheiten behaftet, da Spurzeichnungen in den Einlaufkorridoren (z. B. Bremsspuren) bei heutigen Fahrzeugen eher selten dokumentiert werden können. Unter anderem für Vermeidbarkeitsbetrachtungen ist die Reaktionszeit jedoch von großer Bedeutung.

Material/Methode: Es wurde ein Ansatz entwickelt, wie die Reaktionszeiten der beteiligten Verkehrsteilnehmer in retrospektiven Analysen möglichst genau eingegrenzt werden können. In den durchgeführten Einzelfallanalysen wurden auch prinzipielle Unsicherheiten diskutiert. Es wurden erste Verkehrsunfälle, welche dem Institut für Rechtsmedizin der LMU München vorliegen, analysiert. Dabei kommen insbesondere rechnergestützte Methoden (PC-Crash) zum Einsatz. Letztendlich konnte unter Berücksichtigung aller Randparameter die Bandbreite der möglichen Reaktionszeiten der Verkehrsteilnehmer eingegrenzt und systematisch dargestellt werden.

Ergebnisse: Bei den betrachteten Unfalltypen zeigt sich, dass die retrospektive Ermittlung der Reaktionszeiten bei realen Verkehrsunfällen häufig mit vielen Unsicherheiten verbunden ist. Auf Basis der kumulierten Wahrscheinlichkeiten ist jedoch von einer sinnvollen Eingrenzung auszugehen. In relevanter Fallzahl treten jedoch deutliche Abweichungen von bisherigen Erkenntnissen zur Reaktionszeit nach unten und oben auf. Oft ist auch keine Reaktion der Verkehrsteilnehmer als wahrscheinlich anzusehen, obwohl eine ausreichend frühe, mögliche Reaktionsaufforderung vorliegt.

Diskussion/Zusammenfassung: Mit der entwickelten Methode zur retrospektiven Ermittlung von Bandbreiten und Wahrscheinlichkeiten tatsächlicher Reaktionszeiten von Verkehrsteilnehmern können zukünftig Einzelfälle im Hinblick auf den möglichen Verlauf besser bewertet werden. Für die Unfallforschung kann das Potenzial einer spezifischeren Analyse der Reaktionszeiten unter Berücksichtigung möglichst vieler Einflussfaktoren und Einzelfälle sowie deren Auswirkung bei Verkehrsunfällen aufgezeigt werden.

E-Mail: viktoria.popp@med.uni-muenchen.de

Unfallforschung der Versicherer (UDV), Berlin, Deutschland[1])

S. Kröling[1]), T. Gehlert[1])

Veränderungen des Verkehrsverhaltens und -empfindens mit der SARS-CoV-2-Pandemie

Einleitung: Mit Ausbruch der SARS-CoV-2-Pandemie sank im März und April 2020 das Verkehrsaufkommen und damit die Zahl der Unfälle (Statistisches Bundesamt, 2020). Daraus resultierende langfristige Veränderungen des Verkehrsverhaltens und des Sicherheitsempfindens wurden in dieser Studie untersucht.

Methode: Insgesamt wurden 1.320 Personen mittels einer Online-Erhebung nach dem ersten Lockdown zwischen Juli und August 2020 befragt. Die Befragten hatten bereits zwischen September und Oktober 2019 an der repräsentativen Verkehrsklima-Befragung teilgenommen (UDV, 2020). Erfragt wurden die Verkehrsmittelwahl, das Sicherheitsempfinden, die Wahrnehmung des Straßenverkehrs und das eigene regelwidrige Verhalten sowie das wahrgenommene Verhalten anderer. Alle Konstrukte wurden mittels Likert-Skalen erhoben.

Ergebnisse: Das Sicherheitsempfinden der Befragten ist insgesamt hoch und ist 2020 (M = 3.52, SD = 0.964) signifikant höher als 2019 (M = 3.62, SD = 0.899) (t = -22.559, p < .001). Die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer werden signifikant geringer eingeschätzt (t = 16.131, p < .001), der Verkehr wird signifikant emotional negativer erlebt (t = 16.768, p < .001) und die Funktionsfähigkeit des Straßenverkehrs wird signifikant positiver eingeschätzt (t = -70.634, p < .001). Die Unterschiede sind jedoch gering. Demgegenüber gaben 30 % der Befragten an, häufiger regelwidriges Verhalten, wie zu schnelles Fahren oder Aggressivität bei anderen zu beobachten als vor der Pandemie. Sich selbst häufiger entsprechend zu verhalten gaben nur 6 % an. 22 % verhalten sich nach eigener Einschätzung seltener aggressiv oder regelwidrig als vor der Pandemie.

Diskussion/Zusammenfassung: Das Sicherheitsempfinden und die Wahrnehmung des Straßenverkehrs haben sich geringfügig positiv entwickelt. Es sind jedoch keine langfristigen positiven Konsequenzen für die Verkehrssicherheit anzunehmen, da regelwidriges oder aggressives Verhalten im Straßenverkehr häufiger wahrgenommen wird (UDV, 2020). Offenbar ermöglichte der Rückgang der Verkehrsstärke auch neue Möglichkeiten für regelwidriges Verhalten.

Literatur

Statistisches Bundesamt (2020). *Verkehr. Verkehrsunfälle*. Fachserie 8 Reihe 7. April 2020.

UDV – Unfallforschung der Versicherer (2020). *Verkehrsklima in Deutschland 2020*. Unfallforschung kompakt, 105. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

E-Mail: s.kroeling@gdv.de

Universitätsklinikum Bonn, Institut für Rechtsmedizin Bonn, Forensische Toxikologie, Bonn, Deutschland[1]) Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste, Duisburg, Deutschland[2])

J. Liut[1]), T. Küting[1]), B. Madea[1]), U. Bott[2]), M. Krämer[1]), A. Maas[1])

Evaluierung immunchemischer Schnelltestverfahren im Speichel und Urin zum Nachweis einer akuten Drogenbeeinflussung im Straßenverkehr

Einleitung: Schnelle und zuverlässige Vortests, die eine akute Drogenbeeinflussung nachweisen können, sind u. a. für polizeiliche Straßenverkehrskontrollen von Relevanz. Im Rahmen dieser Studie wurden die von der Polizei NRW bei Straßenverkehrskontrollen eingesetzten Drogenvortests hinsichtlich ihrer Leistungsmerkmale untersucht.

Material/Methoden: Das Datenkollektiv umfasste 17.730 Fälle (Zeitraum 2012–2018). Die Ergebnisse der eingesetzten Speichel- (Mavand RapidSTAT®: *RS;* Securetec DrugWipe® 6S: *DW6S*) bzw. Urintests (Nal von Minden DrugScreen® 5TK: *DS5TK;* 7TR: *DS7TR*) wurden mit den Ergebnissen der in diversen Laboratorien durchgeführten Bestätigungsanalysen (Serum/Plasma) verglichen und statistisch ausgewertet (u. a. Sensitivität, Spezifität, Genauigkeit, positiver/negativer prädiktiver Wert [PPW/NPW]).

Ergebnisse: Für die Sensitivität wurden folgende Werte ermittelt: THC 77–96 %*;* Morphin 78–90 %; Cocain/BE 80–94 % / 77–94 %; Amphetamin 83–94 %; Methamphetamin/Ecstasy 62–73 %; Amphetamin/Methamphetamin/Ecstasy 94 % *(DW6S)*; Benzodiazepine 30–45 %; Methadon 58 %. Die Testsysteme wiesen eine geringe Spezifität für THC (61 % *RS* / 81 % *DW6S*; 55 % *DS5TK* / 63 % *DS7TR)* auf. Unter Berücksichtigung der Kalibriersubstanz (z.B. 11-COOH-THC) lag die Spezifität für einen Cannabinoid-Nachweis bei 72 % *(DS5TK)* / 83 % *(DS7TR)*. Für alle weiteren Substanzen wurden Spezifitäten zwischen 83–99 % ermittelt. Vergleichbare Werte wurden für die Genauigkeit festgestellt. Während für die Analyten PPW zwischen 8–81 % berechnet wurden, lagen die NPW zwischen 80–100 %. Urinschnelltests (n = 14.612) wurden häufiger eingesetzt als Speicheltests (n = 3.118).

Diskussion/Zusammenfassung: Die Sensitivitäten für die Urintests waren im Vergleich zu den Speicheltests höher, was ggf. durch eine längere Nachweisdauer der Analyten im Urin zu erklären wäre. Für einzelne Substanzen (z. B. Benzodiazepine) konnten weder die Urin- noch die Speicheltests den Mindestwert für einen zuverlässigen Test (90 %) erreichen. Folglich würde bei fehlendem Verdacht u. U. keine Blutentnahme erfolgen und somit keine gezielten Analysen im Serum/Plasma durchgeführt werden. Eine geringe Spezifität kann auf Kreuzreaktivitäten oder auf zu niedrige Cutoffs zurückgeführt werden. Es kann sich eine widersprüchliche Ergebnislage ergeben und Kosten für negative Bestätigungsanalysen zur Folge haben. Ursache für die uneinheitlichen PPW könnte die Verwendung verschiedener Matrizes für Vortest (Urin/Speichel) bzw. Bestätigungsanalysen (Serum/Plasma) sein.

E-Mail: jennifer.liut@ukbonn.de

Forensisch Toxikologisches Centrum München (FTC), München, Deutschland[1])

S. Franz[1]), G. Skopp[1]), F. Musshoff[1])

Kann eine Kreatin-Aufnahme die Kreatininkonzentration im Urin erhöhen und eine Verdünnung maskieren?

Einleitung: Die Aufnahme von Flüssigkeit hat großen Einfluss auf die Drogenkonzentration im Urin. Bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen ist die Bestimmung von Kreatinin ein wichtiges Hilfsmittel zur Überprüfung einer endogenen Verdünnung. Bei Unterschreitung einer Kreatininkonzentration von 20 mg/dL Urin wird dies als Hinweis auf eine Verdünnung gewertet und ggf. ist ein Drogentest dann nicht verwertbar. In der vorliegenden Studie wurde geprüft, ob eine Aufnahme von Kreatin bzw. Kreatinin eine Verdünnung des Urins maskieren kann.

Methoden: Jeweils 18 Probanden tranken an drei Versuchstagen innerhalb von 15 Min. jeweils 1,3 l Wasser und 0,2 l Orangensaft: 1. ohne Kreatin, 2. mit 20 g Kreatin, 3. mit 20 g Kreatin nach viertägiger Inkubation in Orangensaft bei Raumtemperatur. Über 5 Stunden wurde stündlich eine Urinprobe abgegeben und der Kreatiningehalt bestimmt.

Ergebnisse: Die niedrigsten Kreatininkonzentrationen traten zwei Stunden nach Flüssigkeitsaufnahme auf. Bei Aufnahme ohne Kreatin, mit Kreatin und mit Kreatin nach Inkubation in Orangensaft zeigten sich hier Mittelwerte von 11,4; 22,5 und 37,5 mg/dL zwei Stunden nach der Aufnahme. Bei allen Probanden wurde der kritische Kreatininwert von 20 mg/dL ohne Einnahme von Kreatin nach zwei Stunden unterschritten. Bei Einnahme von Kreatin konnte jedoch bei 50 % der Probanden und bei Aufnahme von in Orangensaft inkubiertem Kreatin sogar bei 81 % eine Überschreitung des kritischen Wertes nach zwei Stunden festgestellt werden. Die Umwandlungsrate von Kreatin zu Kreatinin im Orangensaft betrug nach vier Tagen bei Raumtemperatur ca. 2–3 %.

Schlussfolgerung: Die Aufnahme von Kreatin bzw. Kreatinin kann die Kreatininkonzentration im Urin erhöhen und eine Verdünnung der Urinprobe maskieren. Bei moderat saurem pH wie z. B. in Orangensaft wird Kreatin teilweise zu Kreatinin umgewandelt und führt bei Aufnahme zu einer Erhöhung der Kreatininkonzentration im Urin. Zumindest in Verdachtsfällen sollte z. B. mittels LC-MS/MS eine simultane Bestimmung von Kreatinin und Kreatin zwecks Überprüfung vorgenommen werden.

E-Mail: s.franz@ftc-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin, Leipzig, Deutschland[1])

S. Becker[1]), J. Dressler[1]), H. Trauer[1])

Trends beim Drogenkonsum anhand von Blutanalysen aus Polizeikontrollen im Zeitraum 2014–2020 in Westsachsen aus forensischer Sicht

Einleitung: Die Ergebnisse von Blutanalysen mit positivem Drogenbefund bieten eine objektive Wiedergabe des tatsächlichen Drogenkonsums und geben zum Teil Hinweise auf Suchterkrankungen. In der vorliegenden Auswertung soll die Entwicklung des Drogenkonsums in Süd- und Westsachsen über die letzten sechs Jahre anhand forensisch gesicherter Blutkonzentrationsbestimmungen untersucht werden.

Methoden: Für diese Studie wurden 13.861 positive Drogenbestätigungsanalysen aus dem Zeitraum 2014 bis 2020 ausgewertet. Die Blutproben wurden im Rahmen von Polizeikontrollen erhalten und im Institut für Rechtsmedizin Leipzig untersucht.

Ergebnisse: In Westsachsen dominiert 2020 der Methamphetamin- (MA) und der Cannabiskonsum (THC) mit gleichen Anteilen von jeweils ca. 44 %. Der MA-Konsum ist innerhalb der letzten 6 Jahre um 20 % zurückgegangen. Demgegenüber steht eine 10%ige Zunahme an positiven Cannabisbefunden. Mediane MA- (212–271 ng/mL) und THC-Konzentrationen (7,5–8,5 ng/mL) sind gleichbleibend über diesen Zeitraum. Die Anzahl an MA-Monokonsumenten verringert sich im Untersuchungszeitraum um 12 %,

was den Rückgang an positiven MA-Befunden hauptsächlich erklärt. Der THC-Monokonsum ist seit 2018 um 10 % gestiegen. Die Anzahl an positiven Befunden von Konsumenten mit kombiniertem MA- und THC-Konsum blieb über den Untersuchungszeitraum konstant (n = 301 ± 43). Der Mischkonsum von MA oder THC mit Kokain, Ecstasy oder Morphin u. a. findet geringfügig statt, jedoch ist besonders beim gemeinsamen Konsum von THC und Kokain ein 11%iger Anstieg zu verzeichnen (2014: 0,1 %; 2020: 1,2 %).

Der Anteil an positiven Ecstasy- und Kokainbefunden hat sich in diesem Zeitraum von anfangs 0,8 % und 0,9 % auf 3,4 % und 4,1 % jeweils vervierfacht. Amphetamin- und Heroinkonsum spielen in Westsachsen innerhalb dieses Zeitraums mit einem Anteil von 1–2 % eine eher untergeordnete Rolle.

Schlussfolgerung: Besonderes Augenmerk beim Drogenkonsum in Westsachsen sollte weiterhin auf Methamphetamin und Cannabis liegen. Methamphetamin, welches regional gut verfügbar ist, besitzt ein ausgesprochen hohes Suchtpotential. Der Ecstasy- und Kokainkonsum scheint sich auszuweiten. Weiterhin spielt der Mischkonsum verschiedener Drogen zunehmend eine Rolle. Eine hohe Frequenz an Verkehrskontrollen mit nachfolgender Analyse von Betäubungsmitteln sollte auch zukünftig gewährleistet werden.

E-Mail: susen.becker@medizin.uni-leipzig.de

Universität zu Köln, Medizinische Fakultät und Uniklinik Köln, Institut für Rechtsmedizin, Köln, Deutschland[1])

S. Lehmann[1]), M. Jübner[1]), M. Rothschild[1]), H. Andresen-Streichert[1])

Steigende Anzahl an Autofahrern unter Speed- und Ecstasy-Einfluss? – Entwicklung der Fälle mit Amphetamin, Metamphetamin und Ecstasy über 10 Jahre im Großraum Köln

Einleitung: Diese Studie befasst sich mit folgenden Fragestellungen:

- Wie hoch ist die Prävalenz von Amphetamin (AM), 3,4-Methylendioxy-N-methylamphetamin (MDMA) und Methamphetamin (MA) bei Verkehrsdelikten und anderen Straftaten im Großraum Köln?
- Gibt es im Zeitraum zwischen 2011 und 2020 Änderung im Konsumverhalten?

Material/Methoden: Insgesamt wurden 48.263 Blutproben der Jahre 2011 bis 2020 von Verkehrsdelikten sowie weiteren Straftaten und Ordnungswidrigkeiten gemäß den Richtlinien der *Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie* (GTFCh) analysiert und nachfolgend statistisch ausgewertet.

Ergebnisse: Jährlich konnte in 21 % bis 26 % der untersuchten Proben AM nachgewiesen werden. MDMA konnte pro Jahr in 2,0 % bis 4,0 % der Proben bestimmt werden. MA war in dem Zeitraum in 0,14 % (2011) bis 0,54 % (2020) der Proben nachweisbar. In den Grafiken 1 und 2 werden die ermittelten Konzentrationen für AM und MDMA für die jeweiligen Jahre als Box-Plots dargestellt. Auf eine nähere Auswertung hinsichtlich der Bewertung der ermittelten Konzentrationen wurde aufgrund der geringen Fallzahl für MA verzichtet.

Diskussion/Zusammenfassung: Während die Anzahl positiver Befunde in dem Zeitraum zwischen 2011 und 2020 für AM und MDMA in etwa konstant blieb, konnte für MA im Untersuchungsgut der Rechtsmedizin Köln eine Zunahme an positiven Fällen in den letzten 10 Jahren beobachtet werden. Es zeigte sich anhand des Mittelwertes und des Medians, dass sich die durchschnittlich nachgewiesenen AM-Konzentrationen in den Jahren 2011 bis 2020 etwa verdoppelt haben. Ferner ist zu erkennen, dass sich im Vergleich zu den Jahren 2011/2012 der Interquartilsabstand in den Jahren ab 2018 deutlich vergrößert hat. In der Gesamtschau kann dies als Hinweis auf ein verändertes Konsumverhalten gedeutet werden. Möglicherweise nehmen die Konsumenten höhere Dosen oder in kürzeren Zeitabständen AM ein. Für MDMA ergeben sich anhand der Datenlage keine relevanten Hinweise auf ein verändertes Konsumverhalten.

E-Mail: sabrina.lehmann@uk-koeln.de

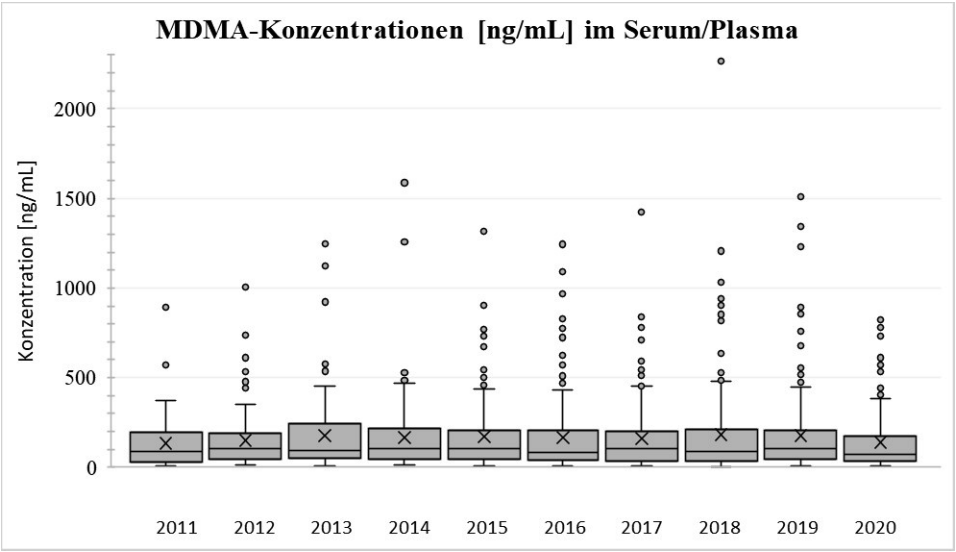

Abb. 1: Graphische Darstellung der AM-Konzentrationen im Serum/Plasma für den Zeitraum zwischen 2011 und 2020. Daten werden als Box-Plots dargestellt.

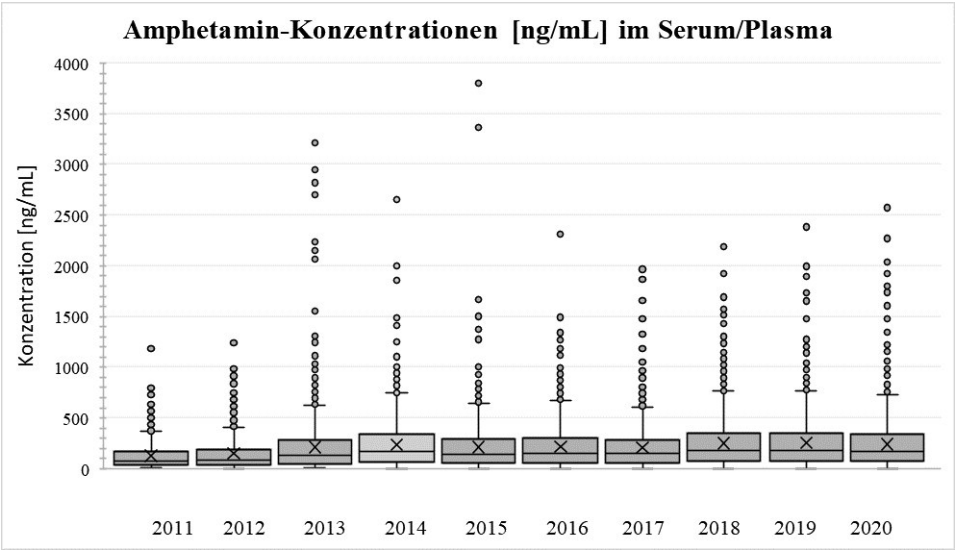

Abb. 2: Graphische Darstellung der MDMA-Konzentrationen im Serum/Plasma für den Zeitraum zwischen 2011 und 2020. Daten werden als Box-Plots dargestellt.

CAMAG DBS Laboratory, Muttenz, Schweiz[1])
Institut für Rechtsmedizin Bern, Forensische Toxikologie, Bern, Schweiz[2])

M. Luginbühl[1]), F. Stöth[2]), W. Weinmann[2]), S. Gaugler[1])

Die Normalisierung von Phosphatidylethanol-Konzentrationen in getrockneten Blutflecken

In den letzten zehn Jahren hat die Analyse des direkten Alkoholbiomarkers Phosphatidylethanol (PEth) zur Überwachung des Alkoholkonsumverhaltens große Popularität erlangt. PEth wird im menschlichen Körper (Blut) nach dem Konsum von Alkohol als abnormales Phospholipid gebildet. Die Konzentration von PEth 16:0/18:1 wird häufig verwendet, um das Alkoholkonsumverhalten anhand von zwei Grenzwerten zu klassifizieren: Dabei wird üblicherweise ein unterer Grenzwert angewandt, um zwischen leichtem oder keinem Alkoholkonsum zu unterscheiden. Dieser wird oftmals bei ~ 20 ng/mL festgelegt. Ein oberer Grenzwert wird verwendet, um zwischen erheblichem Alkoholkonsum und exzessivem Alkoholkonsum zu unterscheiden. Dieser wird oftmals bei ~ 200 ng/mL angesetzt.

Da die Struktur von PEth sehr nahe an derjenigen von Phosphatidylcholin ist, akkumuliert sich PEth in den Zellmembranen menschlicher Blutzellen. Als Teil der Fraktion der roten Blutkörperchen ist die gemessene PEth-Konzentration somit vom Hämatokrit (HCT = das rote Blutkörperchen zu Plasma Verhältnis des Blutes) abhängig. Dadurch beeinflusst die individuelle HCT-Konzentration eines Probanden die im Labor gemessene PEth-Konzentration. Obwohl die HCT-Abhängigkeit von PEth bekannt ist, werden die derzeit angewendeten Grenzwerte zur Klassifizierung des Alkoholkonsums nicht auf einen bestimmten HCT-Wert normalisiert.

Wir entwickelten eine Lösung, die es erlaubt, das Messergebnis auf Basis des HCT zu korrigieren und mitunter die Notwendigkeit einer volumetrischen Probenahme für die quantitative DBS-Analyse überflüssig macht. Die neuartige Methodik kombiniert eine automatisierte, reflektionsbasierte HCT-Korrektur in Kombination mit einer vollautomatischen DBS-LC-MS-/MS-Analyse und ermöglicht die Hochdurchsatzanalyse in Kombination mit HCT-Unabhängigkeit.

Die neue Methodik zeigt, dass sobald die HCT-Abhängigkeit eines Analyten bekannt ist, ein Korrekturfaktor für die HCT-Normalisierung angewendet werden kann. Hierfür wurde die Leistungsfähigkeit des automatisierten HCT-Moduls mit DBS im Vergleich zur standardisierten HCT-Analyse aus Vollblut mittels Zentrifuge verglichen. Zweitens wurde die HCT-Abhängigkeit der PEth-Analyse untersucht. Drittens wurde eine Lösung zur Korrektur der HCT-Abhängigkeit von PEth erfolgreich angewandt.

Für PEth wurde ein linearer Anstieg der PEth-Konzentration beobachtet (2 % PEth-Konzentrationsanstieg pro 1 % Anstieg in HCT), welcher in unserer Modellstudie zuverlässig normalisiert werden konnte.

E-Mail: marc.luginbuehl@camag.com

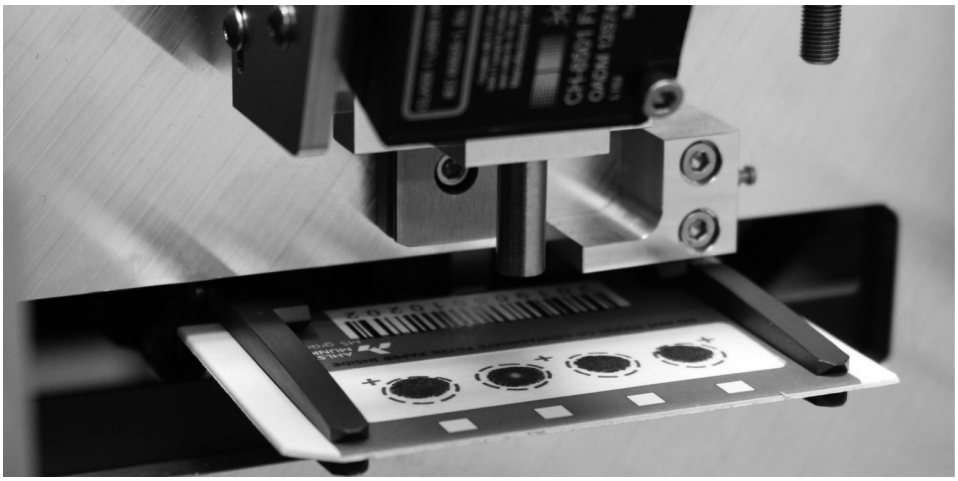

Abb.1

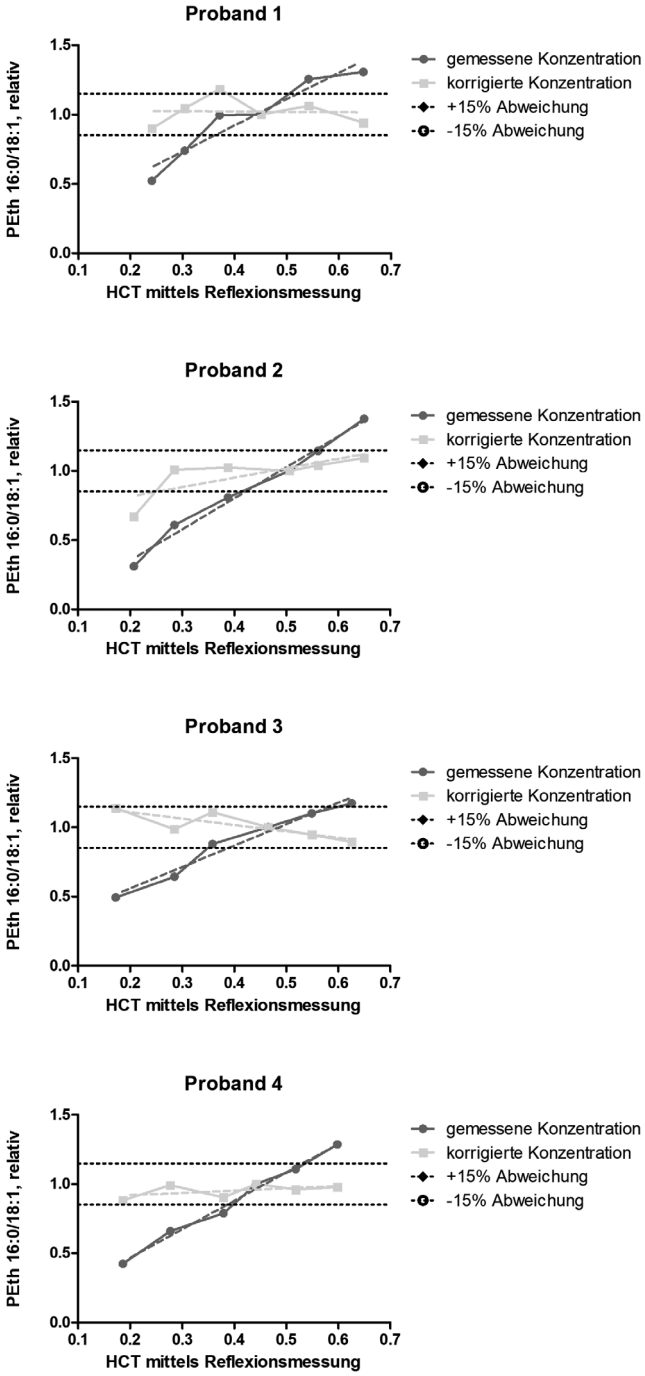
Proband 1
PEth 16:0/18:1, relativ
HCT mittels Reflexionsmessung
gemessene Konzentration
korrigierte Konzentration
+15% Abweichung
-15% Abweichung
Proband 2
PEth 16:0/18:1, relativ
HCT mittels Reflexionsmessung
gemessene Konzentration
korrigierte Konzentration
+15% Abweichung
-15% Abweichung
Proband 3
PEth 16:0/18:1, relativ
HCT mittels Reflexionsmessung
gemessene Konzentration
korrigierte Konzentration
+15% Abweichung
-15% Abweichung
Proband 4
PEth 16:0/18:1, relativ
HCT mittels Reflexionsmessung
gemessene Konzentration
korrigierte Konzentration
+15% Abweichung
-15% Abweichung

Abb. 2

SYNLAB MVZ Weiden GmbH, Forensische Toxikologie & Drogenanalytik, Weiden in der Oberpfalz, Deutschland[1])
University of Verona, Dept. of Diagnostics & Public Health, Verona, Italien[2])
Universitätsklinikum Freiburg, Institut für Rechtsmedizin, Forensische Toxikologie, Freiburg, Deutschland[3])

J. Kutzler[1]), A. Polettini[1,2]), S. Bleicher[1]), C. Sauer[1]), W. Schultis[1]), M. Neukamm[3]), V. Auwärter[3])

Synthetische Cannabinoide im Haar – Prävalenz in der Fahreignungsdiagnostik in Deutschland, März 2020 – März 2021

Einleitung: Synthetische Cannabinoide (SC) sind im letzten Jahrzehnt zu einem dauerhaften Phänomen geworden. Die strukturelle Vielfalt hat dabei zugenommen, mit dem Ziel Gesetze wie das Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) zu umgehen. Dies stellt eine große Herausforderung für die Durchführung von Abstinenzkontrollprogrammen für die Fahreignungsbegutachtung dar, in denen z. B. durch Haarproben ein 6–12-monatiger Abstinenzbeleg zu erbringen ist. In dieser Studie sollte im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik die Prävalenz von SC in Haarproben untersucht werden.

Material/Methoden: Im Zeitraum März 2020 – März 2021 wurden 5097 Haarproben auf 107 SC qualitativ und gängige Betäubungsmittel quantitativ untersucht. Nach Waschen der Haare und Extraktion in Methanol wurden die Proben mittels Flüssigchromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-pESI-QqQ) gemessen. Alle Proben mit positivem Nachweis für SC wurden zusätzlich mittels Flüssigchromatographie-Flugzeit-Massenspektrometrie (LC-pESI-QTOF-MS) auf bisher unbekannte SC gescreent. In Abstimmung mit der Ethikkommission (Bayr. Landesärztekammer) wurden personenbezogene Daten mit Ausnahme des Alters, des Geschlechts und der detektierten Analyten anonymisiert.

Ergebnisse/Diskussion: Die Altersspanne der Teilnehmer reichte von 16 bis 71 Jahre (Durchschnitt 32 Jahre), die meisten Probanden waren männlich (91 %). Aufgrund möglicher externer Kontamination wurde ein positiver Befund nicht als Konsumbeweis, sondern als Beleg für einen Kontakt gewertet. In 82 % aller Proben positiv auf SC waren die Probanden 40 Jahre alt oder jünger. Am häufigsten gefunden wurden die SC 5F-MDMB-PICA und MDMB-4en-PINACA. Die Anzahl der pro Haarprobe detektierten SC variierte (Abb. 1). Im Rahmen der Studie wurden über das Screening 10 neue SC entdeckt. SC wurden im Gegensatz zu den klassischen Drogen nur in 0,7 % der Fälle angefordert, zeigten aber eine ähnliche Prävalenz (3,6 %) wie Kokain und Amphetamin (Abb. 2). In 125 Haarproben (69 % aller auf SC positiven Proben) konnten ausschließlich SC festgestellt werden.

Schlussfolgerungen: Die Ergebnisse zeigen, dass SC in der Fahreignungsdiagnostik eine relevante Rolle spielen. Aufgrund der geringen Anforderungsrate wird derzeit aber nur ein kleiner Anteil der Probanden, die Kontakt mit SC haben, erfasst.

E-Mail: volker.auwaerter@uniklinik-freiburg.de

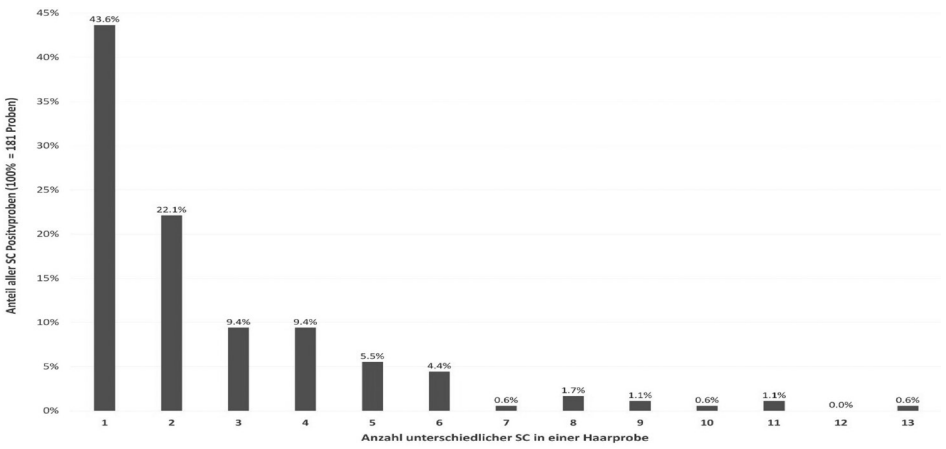

Abb. 1. Anzahl detektierter SC pro Haarprobe und Anteil an allen SC Positivproben (100% = 181 Proben)

Abb. 1: Anzahl detektierter SC pro Haarprobe und Anteil an allen SC Positivproben (100 % = 181 Fälle).

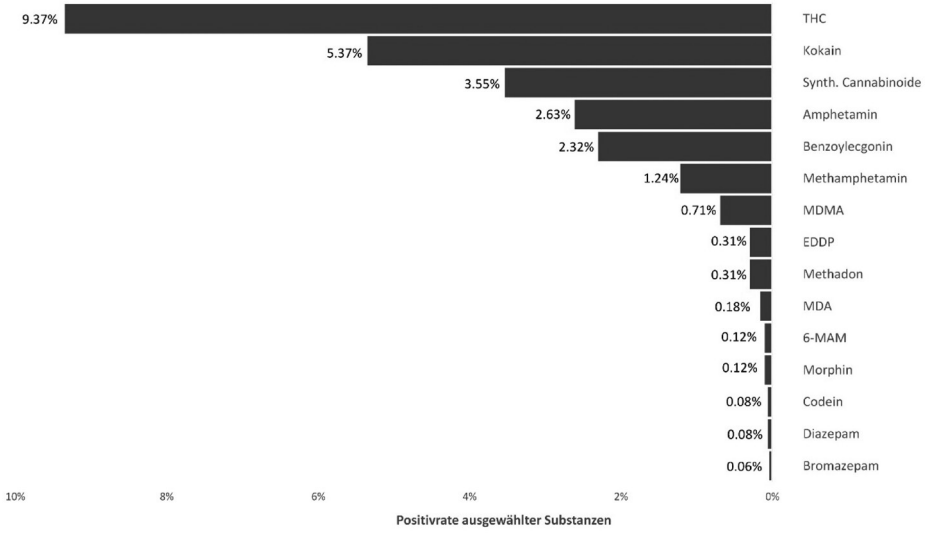

Abb. 2: Positivrate der wichtigsten Substanzen (100 % = 5097 Proben).

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
E-Mail: 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
E-Mail: 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 als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

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
e-mail: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler† / Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
e-mail: 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 keywords 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal Blutalkohol can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

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.
Bestellungen nur über den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
Telefon (040) 44 07 16, Fax (040) 410 76 16, E-Mail: Abo-BA@bads.de
Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Herausgebers.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Subscriptions only from publishers
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (BADS), Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
telephone (+ 49 40) 44 07 16, fax (+ 49 40) 410 76 16 , e-mail: Abo-BA@bads.de
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.

Druck: MOD Offsetdruck GmbH, Gewerbestraße 3, 23942 Dassow

Vol. 58 No. 6 · November 2021 · Jahrgang 2021

Blutalkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., BADS
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung 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. iur. F. Dencker (Münster)
Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)
Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)
Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag
Prof. Dr. med. M. Graw (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat
Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)
Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)
Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)
Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
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 (München)
Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)
Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)
Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)
Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnes (Frankfurt a. M.)

Schriftleitung/Editors
Prof. Dr. med. K. Püschel, Universität Hamburg
in Zusammenarbeit mit
Dr. rer. medic. Paul Brieler (Hamburg)
Prof. Dr. D.-M. Halecker
Polizeiakademie Niedersachsen, Nienburg/Weser
in Zusammenarbeit mit
Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt/Oder)
Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

T. R. Sundermann, V. Hofmann, A. Ketten, G. Schmitt, M. Bartel
Ethylglucuronid-Konzentrationen in Blut und Urin nach Anwendung von alkoholhaltigem Gesichtswasser 367

R. Engelmann
Erfahrungsgestützte Kritik der derzeitigen Alkohol-Hypothesen aus gutachterlicher Sicht und Diskussionsvorschlag für neue Alkohol-Hypothesen 377

Zur Diskussion
Kommentar zum Artikel «Studie des rechtsmedizinischen Instituts der Universität Basel (Schweiz): THC-Grenzwerte im Strassenverkehr», BA Vol. 58/2021, S. 229-236 (Wick/Keller) 397

Literatur
Klaus Püschel
Ruckriegel: Vergleichende Untersuchung leistungspsychologischer Verfahren für die Fahreignungsdiagnostik älterer Kraftfahrer 400

Zur Information
ETSC: Report about Road Deaths among young People 402
ETSC: Spain could require alcohol interlocks on buses and lorries 408
Fahrerlaubnismaßnahmen 2021 (Deutschland/Schweiz) 409
60. Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung – 411

Laudatio
Verleihung der Fritz-Strassmann-Medaille an RiBGH a. D. Kurt-Rüdiger Maatz (Ritz-Timme) 413

Rechtsprechung
64. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 11. Mai 2021
– Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus/Nachweis rauschmittelbedingter Fahrunsicherheit – 416
65. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 2. März 2021
– Erforderliche Feststellungen für Verurteilung wegen Trunkenheitsfahrt/Fahren ohne Fahrerlaubnis mit einem Elektroroller – 417
66. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 3. August 2021
– Beschränkung des Einspruchs auf Rechtsfolgenausspruch bei Verstoß gegen § 24a II StVG – 419

67. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 29. Juli 2021
– Verhängung eines Regelfahrverbotes trotz erheblicher Eigenverletzung des Betroffenen – ... 420
68. Oberlandesgericht Zweibrücken, Urteil vom 31. Mai 2021
– Berufungsbeschränkung auf Rechtsfolgenausspruch bei Verurteilung wegen § 316 StGB/Begründung der angeordneten Sperrfrist – ... 421
69. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 3. Mai 2021
– Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Vorliegen eines Regelfalles nach § 69 II Nr. 2 StGB – ... 423
70. Oberlandesgericht Dresden, Beschluss vom 28. April 2021
– Voraussetzungen für verwertbare Atemalkoholmessung – ... 425
71. Landgericht Magdeburg, Beschluss vom 21. April 2021
– Beiordnung eines Pflichtverteidigers im Verfahren wegen § 316 StGB – ... 426
72. Amtsgericht Schmallenberg, Urteil vom 4. August 2021
– Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Vorliegen eines Regelfalles i.S.d. § 69 II Nr. 2 StGB – ... 427
73. Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Beschluss vom 29. Juni 2021
– Begründungsumfang des Sofortvollzugs der Fahrerlaubnisentziehung/ Behauptung des unwillentlichen Amphetaminkonsums – ... 428
74. Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein, Beschluss vom 18. März 2021
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland – ... 431
75. Verwaltungsgericht Schleswig-Holstein, Beschluss vom 25. Juni 2021
– Auskunftspflicht ggü. der Presse über das Ergebnis einer Blutuntersuchung eines in einem Verkehrsunfall verwickelten prominenten Schauspielers – ... 434

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg

Tom Richard Sundermann, Vanessa Hofmann, Alper Keten, Georg Schmitt, Marc Bartel

Ethylglucuronid-Konzentrationen in Blut und Urin nach der Anwendung von alkoholhaltigem Gesichtswasser

Ethyl glucuronide concentrations in blood and urine after use of alcoholic facial tonic

1. Einleitung

Alkohol zählt neben Tabakwaren zu den am häufigsten konsumierten legalen Suchtmitteln in Deutschland [9]. Besonders bei Auffälligkeiten im Straßenverkehr sowie Gewaltdelikten ist Alkohol in vielen Fällen ein relevanter Einflussfaktor. Alkoholismus ist weltweit die häufigste Suchtkrankheit und die hieraus resultierenden jährlichen direkten und indirekten volkswirtschaftlichen Kosten werden in Deutschland auf rund 40 Milliarden Euro geschätzt [5]. Eine missbräuchliche Nutzung von Alkohol kann mit ernsthaften juristischen Konsequenzen und Auswirkungen einhergehen (Verlust des Führerscheins, Kündigung des Arbeitsverhältnisses, Entzug des Sorgerechtes, etc.) [2, 22]. Nachfolgend können, beispielsweise für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, sogenannte Abstinenzkontrollprogramme absolviert werden, bei deren Durchführung falsch-positive Befunde strikt zu vermeiden sind.

Neben dem nur zeitnah zum Konsum möglichen direkten Nachweis von Alkohol im Blut, Urin oder der Atemluft existieren direkte und indirekte Alkoholbiomarker, welche ein deutlich längeres Nachweisfenster in biologischen Matrizes (Blut, Urin, Haar) aufweisen. Während die Eliminierung des Ethanols hauptsächlich über oxidative Prozesse stattfindet, wird ein kleiner Teil des Ethylalkohols auch über nicht-oxidative Abbauprozesse zu Ethylglucuronid (EtG), Ethylsulfat (EtS), Fettsäureethylestern oder Phosphatidylethanolen abgebaut [7, 24, 29]. Aufgrund der zuverlässigen Nachweisbarkeit im Urin für bis zu 3–5 Tage nach dem Alkoholkonsum, findet EtG wegen seiner hohen Sensitivität und Spezifität eine breite Anwendung in Routine und Forschung [1, 2, 8, 11, 21, 31]. Die Bestimmung von EtG wird daher seit vielen Jahren in klinischen Untersuchungen und der Diagnostik zum Nachweis eines zurückliegenden Alkoholkonsums verwendet. Auch in Abstinenzkontrollprogrammen oder Alkoholentzugskliniken wird dieser Biomarker genutzt, um die Compliance der Patienten kontinuierlich überprüfen zu können [10, 17, 30].

Der Kontakt mit Ethanol muss sich jedoch nicht ausschließlich auf den oralen Konsum alkoholhaltiger Getränke und Speisen beschränken. So ist Ethanol auch Bestandteil von Produkten des täglichen Lebens wie z. B. Putzmittel, Hygieneartikel (Desinfektionsmittel, Gesichtswasser, Mundwasser, Haarwasser, etc.), Parfüms und E-Liquids [12, 15, 18, 28]. Bei Benutzung dieser Produkte kann die Resorption von Ethanol sowohl dermal als auch inhalativ erfolgen [12, 14]. In den vergangenen Jahren gab es immer wieder Bedenken, ob

die Nutzung solcher Produkte zu EtG-Befunden (positiver Nachweis) in Blut-, Urin- oder Haarproben führen, welche nicht auf einen oralen Konsum von alkoholhaltigen Getränken oder Speisen zurückzuführen sind. Um in Deutschland die Alkoholabstinenz über einen längeren Zeitraum im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) ausreichend belegen zu können, müssen die betroffenen Personen ein Kontrollprogramm absolvieren, das die hohen Anforderungen an Chemisch-Toxikologische Untersuchungen (CTU) unter Einhaltung der Beurteilungskriterien für die Fahreignungsbegutachtung erfüllt [22, 23]. Gemäß den aktuell gültigen CTU-Kriterien gilt der Beleg einer Abstinenz, wenn die EtG-Konzentration im Urin einen Grenzwert von 100 ng/mL nicht überschreitet [16, 22].

In der Fachliteratur wurde vereinzelt auch über falsch-positive Befunde für EtG berichtet [25–27]. Der Einfluss verschiedener alkoholhaltiger Produkte, wie z. B. Handdesinfektionsmittel [19, 20], Mundwässer [4, 20] oder E-Liquids [27], auf die Bildung von EtG wurde ebenfalls in entsprechenden Studien untersucht. Alkoholische Lösungen, die im Gesichtsbereich zum Auftragen eines Duftes (Duftwässer, Parfüms, Eau de Toilette), zur Pflege oder Desinfektion der Haut (Reinigungslösungen, Aftershave) angewendet werden, wurden bisher noch nicht eingehend untersucht. Gesichtswasser, wie z. B. Kölnisch Wasser, können hierbei weit über 70 % Ethanol enthalten. Bei den bisher durchgeführten Studien mit Handdesinfektionen wurde nachgewiesen, dass nur ein geringer prozentualer Anteil des applizierten Ethanols inhalativ aufgenommen wird [3]. Durch die Nähe des Mundes und der Nase zum Applikationsort von Gesichtswässern ist auch eine verstärkte inhalative Aufnahme des Ethanols anzunehmen. Daher sollte im Rahmen dieser Studie überprüft werden, ob eine frequentierte Nutzung alkoholhaltiger Lösungen im Gesicht zu positiven EtG-Befunden im Urin führen kann, und ob diese ggf. auch über dem CTU-Grenzwert von 100 ng/mL liegen können.

2. Material und Methoden

Studiendesign

Die am Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin Heidelberg durchgeführte Studie hatte das Ziel, eine exzessive Nutzung und Aufnahme von Gesichtswasser an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen nachzustellen, und dessen Auswirkung auf Ethanol-, Ethylglucuronid- und Ethylsulfat-Konzentrationen in Blut und Urin am ersten Untersuchungstag detailliert und auch an den Folgetagen zu bestimmen. Das Versuchsprotokoll wurde von der Ethikkommission der Medizinischen Fakultät (Universität Heidelberg) begutachtet (S-233/2019) und entspricht somit den Standards der Deklaration von Helsinki in der jeweils gültigen Fassung und den einschlägigen deutschen Gesetzen.

Die Probanden wurden zunächst eingehend aufgeklärt und zu ihrem Alkoholkonsum mittels AUDIT-Test befragt. Nach Einwilligung und Unterschreiben aller erforderlichen Studiendokumente durch die Probanden erfolgte das Verlegen eines Venenverweilkatheters und die Abgabe einer initialen Blut- und Urinprobe (Leerprobe: 0 min). Nach dem ersten Auftragen von 20 mL einer alkoholhaltigen Lösung (Echt Kölnisch Wasser 4711 – *After Shave* oder alternativ Trinkalkohol mit jeweils 69 Vol-%, entspricht ca. 11 g Ethanol) im Gesichtsbereich wurden nach 30, 60, 120 und 240 min jeweils weitere Blut- und Urinproben erhoben.

An den vier Folgetagen wurde die Applikation wiederholt, so dass insgesamt eine Menge von 100 mL Gesichtswasser über fünf Tage aufgetragen wurde. An jedem Tag sollten die Probanden etwa 3–4 Stunden nach der Applikation eine Urinprobe und am fünften bzw. letzten Studientag eine weitere Blutprobe abgeben.

Material und Methoden

Die Untersuchung der Proben erfolgte im Fachbereich Forensische Toxikologie des Instituts für Rechts- und Verkehrsmedizin Heidelberg mit etablierten und validierten Methoden im akkreditierten Labor für forensische Zwecke. Alle Blutproben wurden mit Hilfe von Serumröhrchen (S-Monovette, Sarstedt) abgenommen und gekühlt gelagert. Nach 12–24 h wurden die Blutproben zentrifugiert, das Serum abgetrennt und bis zur analytischen Untersuchung bei –20 °C gelagert. Die Urinproben wurden mittels Urin-Monovetten (Sarstedt) erhoben und ebenfalls bis zur Untersuchung eingefroren.

Die Bestimmung des Blutalkoholwertes (Blutalkoholkonzentration, BAK) erfolgte nach Zugabe des internen Standards (*tert*-Butanol) mittels Headspace-GC (HS-GC-FID; Carbopack™ C 60/80 1 m; Nachweisgrenze (LOD)=0,01 g/kg). Die Kreatinin-Konzentration des Urins wurde mittels Jaffé-Reaktion (DRI® Creatinine-Detec® Test) unter Verwendung eines BECKMAN COULTER AU 480 bestimmt.

Mit Hilfe einer spezifisch validierten Methode erfolgte nach der Extraktion von Serum und Urin die Quantifizierung der beiden Biomarker EtG und EtS mittels Hochdruckflüssigkeitschromatographie und Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS; Luna® Omega PS 5 μm C18 150 x 2,1 mm; LOD (EtG)=7,4 ng/mL; LOD (EtS)=5,7 ng/mL). Als interne Standards wurden die deuterierten Verbindungen EtG-d5 und EtS-d5 verwendet. Die quantitative Bestimmung von EtS diente ergänzend zur Überprüfung des analytischen Nachweises von EtG. Die EtG-Konzentration im Urin wurde außerdem mittels einer weiteren Methode semiquantitativ bestimmt (BECKMAN COULTER AU 480, DRI® Ethyl Glucoronid Assay, cut-off: 100 ng/mL).

Probanden

Es wurden 20 Probanden in die Studie eingeschlossen (13 Männer, 7 Frauen). Der Altersmedian betrug 29 Jahre, wobei das Alter zwischen 21 und 58 Jahren lag (siehe Tabelle 1). Die Probanden wurden darum gebeten, eine Alkoholabstinenz von mindestens einer Woche vor dem ersten Versuchstag einzuhalten.

3. Ergebnisse

Insgesamt konnte die Studie, trotz zwischenzeitigem Aussetzen aufgrund der Covid19-Pandemie, wie geplant durchgeführt und alle erhobenen Proben analysiert werden.

Alle Abnahmen bei 0 min (Leerproben, jeweils 20 Blut- und Urinproben) waren frei von Alkohol und den Biomarkern EtG und EtS. Bei den Blutalkoholbestimmungen waren 110 von insgesamt 115 Blutproben (Serum) frei von Alkohol. Ethanol war mit 0,010 bis 0,017 ‰ nur in Proben, die 30 und 60 min nach der Applikation entnommen wurden, nachweisbar. In allen untersuchten Blutproben (Serum) war hingegen weder EtG noch EtS nachweisbar.

Proband	Geschlecht	Alter	Gesichtswasser	AUDIT	EtG(U) max	EtS(U) max	EtG(S) max	EtS(S) max	BAK-max
Nr.	[w/m]	[Jahre]	[ja/nein]	[Punkte]	[ng/mL]	[ng/mL]	[ng/mL]	[ng/mL]	[g/kg]
1	m	21	ja	0	284	n.n.	n.n.	n.n.	0,017
2	w	39	nein	0	172	n.n.	n.n.	n.n.	0,014
3	w	43	nein	0	318	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
4	m	46	ja	0	324	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
5	m	26	ja	0	189	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
6	m	39	ja	3	651	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
7	m	58	ja	0	217	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
8	m	k.A.	nein	0	306	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
9	m	20	nein	2	599	n.n.	n.n.	n.n.	0,010
10	w	k.A.	nein	0	675	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
11	m	24	ja	0	54	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
12	w	28	nein	6	458	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
13	w	42	ja	2	94	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
14	m	29	ja	5	191	38	n.n.	n.n.	n.n.
15	m	37	ja	4	116	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
16	m	35	ja	3	340	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
17	w	23	nein	6	280	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.
18	w	25	nein	6	592	101	n.n.	n.n.	n.n.
19	m	29	ja	9	151	82	n.n.	n.n.	n.n.
20	m	29	nein	5	138	n.n.	n.n.	n.n.	n.n.

Tab. 1: Ergebnisse der Studie; w: weiblich; m: männlich; U: Urin; S: Serum; k.A.: keine Angabe; n.n.: nicht nachweisbar (LOD: EtG(U) und EtG(S) 7,4 ng/mL, EtS(U) und EtS(S) 5,7 ng/mL, BAK 0,01 g/kg).

Bei allen der 20 Probanden konnte EtG in Urinproben nachgewiesen bzw. quantitativ bestimmt werden. Lediglich bei drei Probanden war EtS nachweisbar (s. Tab. 1, Abb. 1 und 2). Von den insgesamt 176 abgegebenen Urinproben waren 34 Proben (inklusive der 20 Leerproben zum Abnahmezeitpunkt 0 min) frei von EtG. Von den restlichen 142 Proben lagen 56 Proben (39 %) unter der Konzentration von 100 ng EtG/mL Urin und 86 Proben (61 %) lagen über 100 ng EtG/mL. Die Höchstkonzentration erreichte der Proband #10 mit 675 ng EtG/mL Urin. Zwei Probanden (#11 und #13) blieben an allen Versuchstagen unter einem Wert von 100 ng EtG/mL Urin. Von 17 der 20 Probanden konnten am ersten Versuchstag zu jedem Abnahmezeitpunkt Urinproben sichergestellt werden. Die Maximalwerte für EtG im Urin wurden von zwei Probanden bereits nach 30 min, von neun Probanden nach 60 min, von vier Probanden nach 120 min und von zwei Probanden nach 240 min erreicht. Der Median lag somit bei 60 min und der Mittelwert bei ca. 91 min.

Mit den ermittelten Kreatininkonzentrationen im Urin wurde eine Normierung der EtG-Konzentrationen (EtG100) auf die Kreatininkonzentration 100 mg/dL durchgeführt.

Die Maximalkonzentration von EtG100 lag im Bereich von 37–573 ng/mL. Der Maximalwert für EtG100 wurde am ersten Versuchstag ebenfalls im Median nach 60 min und im Mittel nach ca. 98 min erreicht.

Neben den interindividuellen Unterschieden der EtG-Konzentrationen im Urin, zeigten sich auch auffällige intraindividuelle Unterschiede. Während beispielsweise bei Proband #7 am ersten und letzten Versuchstag kein EtG im Urin nachweisbar war, konnte an den Tagen 2–4 jeweils ein positiver Befund erhalten werden und am vierten Versuchstag war die maximale EtG-Konzentration bei 217 ng/mL zu verzeichnen. Auch für Ethylsulfat konnten inter- und intraindividuellen Unterschiede festgestellt werden. Nur im Urin der Probanden #14, #18 und #19 war an einem der fünf Versuchstage dieser Biomarker nachweisbar, wobei der Urin von Proband #18 an Tag 3 die Maximalkonzentration von 101 ng/mL aufwies.

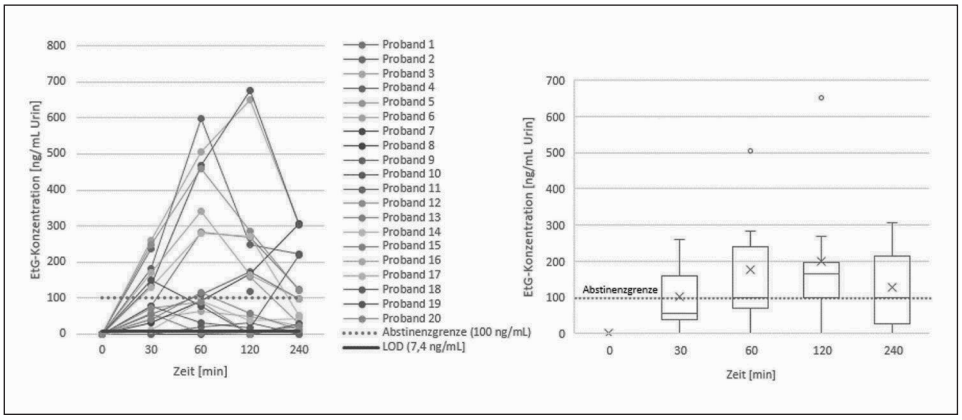

Abb. 1: EtG-Konzentration im Urin am ersten Studientag.

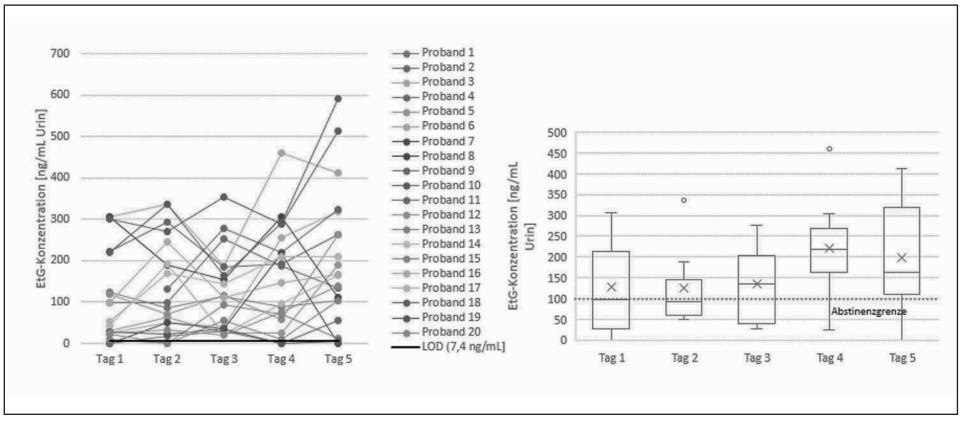

Abb. 2: EtG-Konzentration im Urin an den fünf Studientagen.

Zur Betrachtung möglicher Unterschiede und Analyse von Zusammenhängen zwischen einzelnen Probandenparametern wurden unterschiedliche Gruppen hinsichtlich des Geschlechtes, des Alters, der aufgetragenen Alkohollösung und des generellen Alkoholkonsums (AUDIT-Test) gebildet und mittels Varianzanalyse getestet, ob und ggf. welche Gruppen sich voneinander unterscheiden. In Tabelle 2 sind die Mittelwerte und Standardabweichungen der maximalen EtG-Konzentration im Urin aufgezeigt.

	Anzahl	**Mittelwert EtG(U)max [ng/mL]**	**Standardabweichung [ng/mL]**
Männer	13	274	215
Frauen	7	370	180
Probandenalter ≤30 Jahre	10	294	182
Probandenalter >30 Jahre	8	279	178
Gesichtswasser	11	237	157
alkoholische Lösung	9	393	184
AUDIT-Test 0 Punkte	9	282	162
AUDIT-Test ≥1 Punkte	11	328	203

Tab. 2: Unterschiede in den Gruppen.

4. Diskussion

Die Notwendigkeit von Studien zur Untersuchung des Einsatzes von EtG als Biomarker, die sich mit der Sensitivität und Spezifität im Nachweis eines Alkoholkonsums auseinandersetzen, ist weiterhin gegeben. Als Alkoholkonsummarker weist EtG eine hohe Sensitivität auf und die Spezifität ist abhängig von der aufgenommenen Alkoholmenge, der Applikationsform und dem Zeitintervall zwischen Alkoholaufnahme und Probenahme [29, 30].

Die vorliegende Studie konnte zeigen, dass nach der Anwendung alkoholhaltiger Lösungen im Gesicht ein Nachweis von EtG im Urin möglich ist und auch der Grenzwert der CTU-Kriterien von 100 ng/ml mehrfach überschritten wurde. Die nachgewiesenen Konzentrationen differierten bei gleicher aufgetragener Menge und identischen Versuchsbedingungen individuell und zwischen den einzelnen Versuchstagen stark. So zeigten einige Probanden eine fehlende Ausscheidung von EtG im Urin an bestimmten Versuchstagen. Ein Vergleich mittels Varianzanalyse von verschiedenen Probandenparametern zeigte keinen signifikanten Zusammenhang (Signifikanzniveau $p \leq 0{,}05$) zwischen dem Geschlecht, dem Alter, der aufgetragenen Alkohollösung oder dem generellen Alkoholkonsum nach dem AUDIT-Test und der maximalen EtG-Konzentration im Urin.

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen, dass eine exzessive, nicht orale Applikation von alkoholischen Lösungen sowohl zu einem positiven Nachweis von Alkohol im Blut (Maximalwert 0,017 g/kg) als auch zu EtG-Konzentration von 54–675 ng/mL im Urin führen kann.

In der Studie von Thierauf et al. konnten nach dem Konsum einer geringen Menge Alkohol (11 mL Sekt, entsprechend 1 g Ethanol), EtG-Konzentrationen im Urin von maximal 350 ng/mL und nach Normierung auf die Kreatininkonzentration maximale EtG100-Konzentrationen von 250 ng/mL ermittelt werden [26].

Arbeiten von Costantino et al. und Rohrig et al. zur Auswirkung der Anwendung von Mundwässern auf die EtG-Konzentration im Urin ergaben innerhalb von 12 Stunden nach dem Gurgeln maximale EtG-Konzentration von 300 ng/mL (EtG100: 790 ng/mL) bzw. 62 ng/mL [4, 20].

Andere Studien mit nicht oralen Applikationsformen untersuchten insbesondere den Hautkontakt und die Inhalation von ethanolhaltigen Handdesinfektionsmitteln, da diese bei Klinikpersonal aus Hygienegründen mehrfach täglich benutzt werden [6, 13, 14]. In einer Studie von Kramer et al. konnte bei einer intensiven, hygienischen Handdesinfektion mit 80 mL einer 95-%igen Ethanol-Lösung 30 min nach Applikationsende eine maximale BAK von 0,021 g/kg bestimmt werden [13]. Eine Studie von Gessner et al. konnte aufzeigen, dass praxisübliche Händedesinfektionen in der Lage sind, positive EtG-Befunde im Urin zu bewirken, die am Tag der Durchführung den Grenzwert von 100 ng/mL überschreiten [6]. Hierbei ergaben sich bei täglichen 25–43 durchgeführten Händedesinfektionen gemessene Maxima von 51–958 ng EtG/mL Urin.

In der durchgeführten Studie konnte gezeigt werden, dass die Applikation einer geringen Menge von nur 11 g Ethanol zu einem positiven EtG-Befund im Urin führen kann und die Konzentrationen sogar über dem Grenzwert (Entscheidungs-/Bestimmungsgrenze) der CTU-Kriterien lagen.

Unsere Studienergebnisse legen nahe, dass durch die Auftragung von alkoholhaltigem Gesichtswasser in der Nähe der Atemöffnungen der Anteil des inhalativ aufgenommen Alkohols deutlich höher ausfällt als bei hygienischen oder chirurgischen Handdesinfektionen. Nach einer Untersuchung von Bessonneau et al. summiert sich der Anteil des bei hygienischen oder chirurgischen Handdesinfektionen dermal und inhalativ aufgenommenen Ethanols tatsächlich nur auf 2,4–5,2 % des benutzen Ethanols, wobei insbesondere die Inhalation der flüchtigen, alkoholischen Komponenten für die Aufnahme des Ethanols und die nachfolgende Bildung von EtG relevant ist [3, 12].

Als Fazit lässt sich festhalten, dass ein Zusammenhang zwischen einer zeitnahen Auftragung von alkoholhaltigen Lösungen im Gesicht und einem Nachweis von EtG-Konzentrationen über dem zulässigen Grenzwert von 100 ng/mL bestehen kann. Die vorgelegte Studie zeigt, dass EtG-Befunde (positiver Nachweis) im Urin auf eine Anwendung von alkoholischen Lösungen im Gesicht rückführbar sind. Insbesondere nach einer zeitnahen Anwendung (wenige Stunden nach Applikation) ist ein analytischer Nachweis des Alkohol-Biomarkers möglich.

Unter Beachtung und bei Einhaltung der Einbestellungskriterien für Abstinenzkontrollprogramme sollten die EtG-Werte aber im Laufe des folgenden Tages unter den geforderten Grenzwert fallen, wenn bereits nach Einbestellung (maximal 24 h Differenz) keine weitere Applikation von ethanolhaltigen Lösungen erfolgt. Die aktuellen CTU-Kriterien weisen die Probanden auf den notwendigen Verzicht auf alkoholhaltige Lebensmittel, Medikamente, Mundhygienemittel, Kosmetika sowie auf sogenannte „alkoholfreie“ Getränke (Bier, Sekt, Wein etc.) hin. Neben dem Hinweis auf Mundhygienemittel sollte auch auf die Anwendung von Gesichtswasser oder Parfüm hingewiesen werden. Alternativ könnte auch der Begriff Kosmetika, zu denen strenggenommen auch die Mundhygienemittel gehören, klarer ausdifferenziert werden. Abschließend lässt sich feststellen, dass eine Anwendung von alkoholhaltigem Gesichtswasser zu einer Grenzwert-überschreitenden EtG-Konzentration im Urin (>100 ng/mL) führen kann und demnach sollte der Proband, der einen Abstinenzbeleg im Rahmen eines Abstinenzkontrollprogramms erbringen möchte, auf den notwendigen Verzicht hingewiesen werden.

Zusammenfassung

Ethylglucuronid (EtG) ist ein direkter Alkoholbiomarker, der den Nachweis einer Alkoholaufnahme ermöglicht und dessen Abwesenheit im Urin als Abstinenzbeleg im Rahmen von Abstinenzkontrollprogrammen dient. Ein möglicher Kontakt mit Alkohol kann nicht nur durch den oralen Konsum alkoholhaltiger Getränke und Speisen, sondern auch durch die Benutzung diverser Produkte des täglichen Lebens, wie z. B. Putz- und Hygienemittel (Desinfektionsmittel, Gesichtswasser, Mundwasser, Haarwasser, etc.), Medikamente oder Kosmetika, gegeben sein. In der vorgestellten Studie wurde überprüft, ob eine frequentierte Nutzung bzw. Anwendung alkoholhaltiger Lösungen im Gesicht zu positiven EtG-Befunden im Urin führen kann, und ob diese ggf. auch über dem CTU-Grenzwert von 100 ng/mL liegen können. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass nach der Applikation von alkoholhaltigen Lösungen im Gesicht bei allen Probanden EtG im Urin nachweisbar war. Die Maximalkonzentration wurde im Mittel 91 min nach der Applikation erreicht und lag im Bereich von 54–675 ng EtG pro mL Urin. Neben den interindividuellen Unterschieden der EtG-Konzentrationen im Urin zeigten sich an den fünf Versuchstagen auch intraindividuelle Unterschiede. Der Vergleich einzelner Gruppenparameter, wie Geschlecht, Alter, verwendete Alkohollösung oder dem generellen Alkoholkonsum (AUDIT-Test), mit der ermittelten EtG-Konzentration zeigte hohe Standardabweichungen und keine Signifikanz (Signifikanzniveau $p \leq 0{,}05$). Unter Beachtung und bei Einhaltung der Einbestellungskriterien für Abstinenzkontrollprogramme sollten die EtG-Werte im Urin im Laufe des folgenden Tages unter den geforderten Grenzwert fallen, wenn nach der Einbestellung (maximal 24 h Differenz) keine weiteren Applikationen von ethanolhaltigen Lösungen durchgeführt werden. Da eine Anwendung von alkoholhaltigem Gesichtswasser zu einer EtG-Konzentration im Urin über dem CTU-Grenzwert (>100 ng/mL) führen kann, sollte im Rahmen eines Abstinenzkontrollprogramms auf einen Verzicht hingewiesen werden.

Schlüsselwörter

Gesichtswasser – Alkohol / Ethanol – Ethylglucuronid – Inhalation – Abstinenzkontrollprogramm

Summary

Ethyl glucuronide (EtG) is a direct alcohol biomarker that allows the detection of alcohol intake. Its absence in chemical-toxicological tests (CTU) can serve as evidence of abstinence in abstinence control programs. However, contact with alcohol is not limited exclusively to oral consumption of alcoholic beverages and food. It can occur through various products of everyday life, such as cleaning and hygiene products (disinfectants, facial tonic, mouthwash, hair lotion, etc.), medications, or cosmetics. The presented study investigated the effect of excessive use of facial tonics on EtG concentrations and the generation of positive findings above the CTU limit of 100 ng/mL. After the application of alcohol-containing solutions to the face, EtG was detectable in the urine of all subjects. The maximum concentration was reached on average approximately 91 min after application and ranged from 54–675 ng EtG per mL urine. In addition to interindividual differences in urinary EtG concentrations, striking intraindividual differences were also evident in the five-day experiment. A comparison of individual group parameters, such as gender, age, applied alcohol solution, or general alcohol consumption (AUDIT test), with the determined EtG concentration, showed remarkably high standard deviations and thus no significance (significance level $p \leq 0.05$). If no further applications of ethanol-containing solutions are performed already after scheduling the appointment in abstinence control programs (maximum 24 h difference), the EtG values in urine should fall below the required threshold of abstinence over the following day. Because the application of alcohol-containing facial tonic can result in urine EtG concentrations above the CTU limit (>100 ng/mL), the abstinence control program criteria should recommend a general avoidance of such products.

Keywords

facial tonic – alcohol/ethanol – ethyl glucuronide – inhalation – proof of abstinence

Literatur

[1] Alt A, Wurst F M, and Seidl S (1997) Bestimmung von Ethylglucuronid in Urinproben mit dem internen Standard d5-Ethylglucuronid. Blutalkohol 34: 360–365.
[2] Andresen-Streichert H, Müller A, Glahn A, Skopp G, and Sterneck M (2018) Alcohol Biomarkers in Clinical and Forensic Contexts. Dtsch Arztebl International 115: 309–315.
[3] Bessonneau V and Thomas O (2012) Assessment of Exposure to Alcohol Vapor from Alcohol-Based Hand Rubs. International Journal of Environmental Research and Public Health 9: 868–879.
[4] Costantino A, DiGregorio E J, Korn W, Spayd S, and Rieders F (2006) The Effect of the Use of Mouthwash on Ethylglucuronide Concentrations in Urine. Journal of Analytical Toxicology 30: 659–662.
[5] Effertz T, *Die volkswirtschaftlichen Kosten gefährlichen Konsums*. 2015: Peter Lang.

[6] Geßner S, Below E, Wegner C, Heidecke C-D, Diedrich S, Bockholdt B, Kramer A, and Below H (2014) Beeinflussung der Alkoholabstinenzkontrolle durch Händedesinfektion. Rechtsmedizin 24: 252–257.
[7] Goll M, Schmitt G, Ganßmann B, and Aderjan R E (2002) Excretion Profiles of Ethyl Glucuronide in Human Urine after Internal Dilution. J Anal Toxicol 26: 262–266.
[8] Hegstad S, Kristoffersen L, Liane V H, and Spigset O (2017) EtG and EtS in Autopsy Blood Samples With and Without Putrefaction Using UPLC–MS-MS. J Anal Toxicol 41: 107–113.
[9] Heinz A and Liu S (2019) Suchterkrankungen in Deutschland. Dtsch Arztebl International 116: 575–576.
[10] Høiseth G, Karinen R, Christophersen A, and Mørland J (2010) Practical use of ethyl glucuronide and ethyl sulfate in postmortem cases as markers of antemortem alcohol ingestion. International Journal of Legal Medicine 124: 143–148.
[11] Keten A, Zeren C, Arslan M M, Daglıoğlu N, Karanfil R, and Bülbül Şen B (2013) Determination of ethyl glucuronide in fingernails by LC/MS-MS. Rom J Leg Med 21: 67–72.
[12] Kirschner M H, Lang R A, Breuer B, Breuer M, Gronover C S, Zwingers T, Böttrich J G, Arndt A, Brauer U, Hintzpeter M, Burmeister M-A, and Fauteck J-D (2009) Transdermal resorption of an ethanol- and 2-propanol-containing skin disinfectant. Langenbeck's Archives of Surgery 394: 151–157.
[13] Kramer A, Below H, Bieber N, Kampf G, Toma C D, Huebner N-O, and Assadian O (2007) Quantity of ethanol absorption after excessive hand disinfection using three commercially available hand rubs is minimal and below toxic levels for humans. BMC infectious diseases 7: 117.
[14] MacLean R R, Valentine G W, Jatlow P I, and Sofuoglu M (2017) Inhalation of Alcohol Vapor: Measurement and Implications. Alcohol Clin Exp Res 41: 238–250.
[15] Modell J G, Taylor J P, and Lee J Y (1993) Breath alcohol values following mouthwash use. JAMA 270: 2955–2956.
[16] Nadulski T, Kahl H, Agius R, Meric D, and Dufaux B (2014) Ergebnisse chemisch-toxikologischer Untersuchungen (CTU) von Urin-und Haarproben im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik (MPU) vor und nach Anwendung der 2. Auflage der Beurteilungskriterien. Blutalkohol 51: 45–57.
[17] Neumann T, Helander A, Dahl H, Holzmann T, Neuner B, Weiß-Gerlach E, Müller C, and Spies C (2008) Value of Ethyl Glucuronide in Plasma as a Biomarker for Recent Alcohol Consumption in the Emergency Room. Alcohol and Alcoholism 43: 431–435.
[18] Picheansathian W (2004) A systematic review on the effectiveness of alcohol-based solutions for hand hygiene. Int J Nurs Pract 10: 3–9.
[19] Reisfield G M, Goldberger B A, Crews B O, Pesce A J, Wilson G R, Teitelbaum S A, and Bertholf R L (2011) Ethyl Glucuronide, Ethyl Sulfate, and Ethanol in Urine after Sustained Exposure to an Ethanol-Based Hand Sanitizer. J Anal Toxicol 35: 85–91.
[20] Rohrig T P, Huber C, Goodson L, and Ross W (2006) Detection of Ethylglucuronide in Urine following the Application of Germ-X. J Anal Toxicol 30: 703–704.
[21] Schmitt G, Aderjan R, Keller T, and Wu M (1995) Ethyl Glucuronide: An Unusual Ethanol Metabolite in Humans. Synthesis, Analytical Data, and Determination in Serum and Urine. Journal of Analytical Toxicology 19: 91–94.
[22] Schubert W, Mattern R, and Brenner-Hartmann J, *Beurteilungskriterien: Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik*. 3 ed., Bonn: Kirschbaum Verlag.
[23] Seidl S, Wurst F, and Alt A (1998) Überprüfung einer Abstinenzbehauptung in der Fahreignungs-Oberbegutachtung mit Hilfe des Ethanolmetaboliten Ethylglucuronid (EtG). Blutalkohol 35: 174–82.
[24] Soderberg B L, Laposata M, Best C A, Cluette-Brown J E, and Salem R O (2003) Fatty Acid Ethyl Esters: Ethanol Metabolites That Reflect Ethanol Intake. Pathology Patterns Reviews 119: S94–S99.
[25] Sporkert F, Kharbouche H, Augsburger M, Klemm C, and Baumgartner M, *Positive EtG findings in hair as a result of a cosmetic treatment*. Vol. 218. 2011. 97–100.
[26] Thierauf A, Halter C C, Rana S, Auwaerter V, Wohlfarth A, Wurst F M, and Weinmann W (2009) Urine tested positive for ethyl glucuronide after trace amounts of ethanol. Addiction 104: 2007–2012.
[27] Valentine G W, Jatlow P I, Coffman M, Nadim H, Gueorguieva R, and Sofuoglu M (2016) The effects of alcohol-containing e-cigarettes on young adult smokers. Drug Alcohol Depend 159: 272–276.
[28] Varlet V, Farsalinos K, Augsburger M, Thomas A, and Etter J-F (2015) Toxicity Assessment of Refill Liquids for Electronic Cigarettes. International Journal of Environmental Research and Public Health 12: 4796.
[29] Wurst F M, Kempter C, Metzger J, Seidl S, and Alt A (2000) Ethyl glucuronide: a marker of recent alcohol consumption with clinical and forensic implications. Alcohol 20: 111–116.
[30] Wurst F M, Skipper G E, and Weinmann W (2003) Ethyl glucuronide – the direct ethanol metabolite on the threshold from science to routine use. Addiction 98: 51–61.
[31] Wurst F M, Thon N, Yegles M, Schrück A, Preuss U W, and Weinmann W (2015) Ethanol Metabolites: Their Role in the Assessment of Alcohol Intake. Alcoholism: Clinical and Experimental Research 39: 2060–2072.

D a n k s a g u n g

Mit diesem Artikel möchten wir uns gerne für die finanzielle Unterstützung durch den *Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (BADS)* bedanken. Ohne diese Unterstützung wäre die Durchführung dieser Studie nicht möglich gewesen.

Für die Unterstützung bei der Erhebung der Blutproben danken die Autoren dem gesamten Team des Instituts für Rechts- und Verkehrsmedizin in Heidelberg.

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

Dr. Tom Richard Sundermann
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universitätsklinikum Heidelberg
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
E-Mail: tom.sundermann@med.uni-heidelberg.de

IBBK-GmbH – Institut für Beratung – Begutachtung – Kraftfahreignung GmbH, Köln

Ralf Engelmann

Erfahrungsgestützte Kritik der derzeitigen Alkohol-Hypothesen aus gutachterlicher Sicht und Diskussionsvorschlag für neue Alkohol-Hypothesen

Experience-based critique of current alcohol hypotheses from an expert's point of view and discussion proposal for new alcohol hypotheses

1. Einleitung

Eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) darf lt. Anlage 4a (zu § 11 Absatz 5) der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen durchgeführt werden. Diese wissenschaftlichen Grundsätze beinhalten „anerkannte Regeln der Begutachtung nach dem Stand von Wissenschaft und Technik, die vor dem Hintergrund des derzeitigen Erkenntnisstandes … sich in der Praxis über eine längere Zeit bewährt haben… Dies stellt einen Untersuchungsablauf nach einheitlichen Standards zum Zwecke der Gleichbehandlung und zur Wahrung der Einzelfallgerechtigkeit sicher. Deshalb wurden für die unterschiedlichen Anlassgruppen (Fragestellungen) Anforderungsprofile definiert, die von jedem Gutachter im Rahmen der Untersuchung eines Einzelfalls beachtet werden müssen (Beurteilungskriterien)" [Schubert, W. et al., 2018, Seite 50].

Nach unseren Erfahrungen kommt es jedoch zwischen den amtlich anerkannten Begutachtungsstellen zu deutlichen Unterschieden hinsichtlich der Häufigkeit der Prognosen (geeignet, nachschulungsfähig, ungeeignet). Dies bedeutet, dass trotz der bundesweit verbindlichen Beurteilungskriterien bei den häufigsten Untersuchungsanlässen (Alkohol, Drogen, „Punkte") uneinheitliche Maßstäbe sowohl hinsichtlich der Zuordnung einer Problemausprägung zu den diagnostischen Hypothesen als auch hinsichtlich der Kriterien für eine angemessene Problembewältigung angelegt werden, was die Wahrscheinlichkeit falscher Prognosen erhöht und somit die Verkehrssicherheit (bei falsch positiven Prognosen) und/oder die Einzelfallgerechtigkeit gefährdet.

Wir stellen nicht die Wissenschaftlichkeit der Beurteilungskriterien infrage. Die akademische Psychologie hat jedoch hinsichtlich des Verständnisses von Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen und somit hinsichtlich der Praxisrelevanz in der Verkehrspsychologie ihre Grenzen, und die Besonderheit der Begutachtungssituation (hohe Motivation der Klienten, unabhängig von tatsächlichen Veränderungen in einer Art und Weise zu argumentieren, die aus ihrer Sicht ein positives Gutachtenergebnis wahrscheinlicher macht) erschwert die Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse in die verkehrspsychologische Praxis zusätzlich.

2. Kritik an den Beurteilungskriterien

Die Evaluationsstudie zur Legalbewährung nach einer MPU (EVA-MPU) hatte eine „weitere Verbesserung der Legalbewährung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern nach erfolgreicher MPU“ und einen „rückfallprotektiven Effekt des gegenwärtigen Verfahrens bei der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland“ belegt [Schubert, W. et al., 2013, Seite 34]. Dies schließt nicht aus, dass die Prognosesicherheit verbessert werden kann, zumal in der Evaluationsstudie ein Bewährungszeitraum von lediglich drei Jahren nach der MPU überprüft wurde und die positiven Effekte (Rückfallquote zwischen 6,5 und 8,3 % gegenüber 8,2 % bei der Kontrollgruppe) deutlichen Spielraum nach oben lassen. Wird der Bewährungszeitraum von drei auf zehn Jahre ausgedehnt, dürfte die Rückfallquote nach positiver Begutachtung wesentlich höher liegen (nach einer 1996 publizierten Studie bei ca. 33% [Jacobshagen, W., 1996]). Solche Zahlen können weder befriedigen noch überzeugen. Für eine Verbesserung der Prognosesicherheit halten wir deshalb eine stärkere Berücksichtigung gutachterlicher Erfahrungen in den Beurteilungskriterien für erforderlich, auch wenn sich diese Erfahrungen mangels vorliegender Studien nicht immer in Zahlen ausdrücken lassen. Insbesondere besteht noch erheblicher Forschungsbedarf zu der Frage nach den Ursachen falscher Prognosen.

2.1 Zur Problematik des uneinheitlichen Vorgehens in der Begutachtung

Eigene unsystematische Analysen medizinisch-psychologischer Gutachten zeigen, dass die Begutachtungsstellen insbesondere in der psychologischen Exploration unterschiedliche Schwerpunkte setzen, was die Häufigkeit bestimmter Prognosen beeinflussen kann. In Gutachten mit falsch positiver Prognose fällt beispielsweise auf, dass die Besprechung der früheren, die anlassgebenden Auffälligkeiten begünstigenden Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen (sowie der diesbezüglichen Veränderungen), der inneren Warnsignale (Gedanken, Gefühle) für einen sich anbahnenden Rückfall sowie möglicherweise erlernter Bewältigungsstrategien bei einem eingetretenen Rückfall eine geringe Gewichtung erfährt. Auch die Verwertbarkeit der Befunde (Hypothese 0) wird in Gutachten mit falsch positiver Prognose zu wenig hinterfragt.

Dies führt nicht selten dazu, dass Klienten auch nach mehreren (in der Verkehrsakte vorliegenden) Gutachten mit (falsch) positiver Prognose erneut auffällig werden und bei der nächsten Begutachtung in die ausweglos erscheinende Situation geraten, ihr „Pulver verschossen“ zu haben. Anstatt bei solchen Klienten die das deutsche Begutachtungssystem rechtfertigende Grundannahme, dass Menschen ihre Einstellung und ihr Verhalten ändern können, infrage zu stellen (so geschehen in einem Beitrag eines erfahrenen Gutachters im Rahmen des Online-Workshops der DGVP am 29.03.2021), sollten die für die (Weiter-)Entwicklung der Beurteilungskriterien Verantwortlichen sowie die Gutachter selbstkritisch hinterfragen, welchen Anteil sie daran haben, dass Klienten in ihrer oftmals oberflächlichen und/oder angelernten Argumentation durch positive Prognosen bestätigt und somit immer tiefer in eine derart verfahrene Situation gezogen werden. Die für viele Klienten hohe Wichtigkeit der Fahrerlaubnis sowie die Verkehrssicherheit sind zu hohe Güter, als dass eine solche Situation hingenommen werden kann.

Zudem wird die Problematik falsch positiver Prognosen durch die privatwirtschaftliche Organisation der Fahreignungsbegutachtung und das damit aufgebaute Spannungsfeld zwischen ökonomischen Interessen und berufsethischen Aspekten befeuert. Es spricht sich

bei den Klienten herum, bei welchen Begutachtungsstellen nicht so kritisch nachgefragt wird und ein positives Gutachten am leichtesten zu erreichen ist. Diese Begutachtungsstellen werden mit einem größeren Klientenzulauf und wirtschaftlichem Erfolg belohnt. Ein fragwürdiger Anreiz, der der Verkehrssicherheit zuwider läuft.

Die Beurteilungskriterien, die lt. Geleitwort zur 3. Auflage eine „wichtige Orientierungshilfe für die praktische Arbeit" [Schubert, W. et al., 2018] darstellen, konnten das uneinheitliche Vorgehen in der Begutachtung nicht verhindern, sondern sind aus unserer Sicht vielmehr Teil des Problems. Der Aufbau der Hypothesen mit nur wenigen und zudem auf hohem Abstraktionsniveau formulierten Kriterien für eine angemessene Problembewältigung sowie zahlreichen untergeordneten, hinsichtlich der Stabilitätszeiträume teilweise wenig verständlich formulierten Indikatoren, die zudem „eine kompensatorische Argumentation … unterhalb der Kriterienebene" ermöglichen, „keinen Anspruch auf Vollständigkeit" erheben, „alleine keine Entscheidung tragen" können, „unterschiedlich gewichtet", „jedoch immer dann, wenn sie konkrete Anforderungen definieren (Zeiträume, Grenzwerte oder Qualitätsstandards), bezüglich der Erfüllung dieser Anforderungen verbindlich zu beachten" sind [Schubert, W. et al., 2013, Seite 76 und 77], hat zu Inkonsistenzen, unnötiger Komplexität und Unübersichtlichkeit geführt, wodurch das Verständnis, wann ein Kriterium tatsächlich erfüllt ist, erheblich erschwert wird. Die hohe Anzahl der Indikatoren sowie die Möglichkeit, sie zu kompensieren, unterschiedlich zu gewichten und ihnen (aufgrund der Unvollständigkeit) weitere Indikatoren hinzuzufügen, leisten dem uneinheitlichen Vorgehen und dem in der Öffentlichkeit häufig zu hörenden Vorwurf der Willkürlichkeit und Intransparenz in der MPU Vorschub.

Zudem finden sich missverständliche Formulierungen und Ungereimtheiten in den Hypothesen, Kriterien und Indikatoren, die im Folgenden beispielhaft genannt werden:

- Die Hypothese A 2 wird auf den Seiten 98 und 133 unterschiedlich formuliert. Es wird nicht erklärt, was mit diesen unterschiedlichen Formulierungen zum Ausdruck gebracht werden soll und welche Version anzuwenden ist.
- Die Hypothese A 4 wird auf den Seiten 100 und 153 ebenfalls unterschiedlich formuliert. Es wird erneut nicht erklärt, was mit diesen unterschiedlichen Formulierungen zum Ausdruck gebracht werden soll und welche Version anzuwenden ist.
- Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Alkoholabstinenz bei Alkoholabhängigkeit (Hypothese A 1) „mit medizinischen Verlaufsbefunden belegt" (Kriterium A 1.3 N), der Alkoholverzicht bei einer fortgeschrittenen Alkoholproblematik (Hypothese A 2) jedoch „auch mit medizinischen Verlaufsbefunden nachvollziehbar belegt" (Kriterium A 2.3 N) sein muss. Worin besteht der Unterschied?
- In den Indikatoren zu Kriterium A 1.3 N werden hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit der Alkoholabstinenz und/oder der medizinischen Verlaufsbefunde unterschiedliche Begriffe verwendet, was die Verständlichkeit erschwert (Indikator 3: Urinkontrollen und/oder Haaranalysen auf den Abstinenzmarker Ethylglucuronid; Indikator 5: dokumentierte Abstinenz; Indikator 6: Abstinenzkontrollen; Indikator 7: Abstinenzbeleg; Indikatoren 13 und 14: nachvollziehbare Abstinenz; Indikator 15: Belege für die Alkoholabstinenz; Indikator 16: nachvollziehbar dokumentierter Stabilisierungszeitraum).
- Die Indikatoren 3, 4 (zu Kriterium A 1.6 N) und 6 (zu Kriterium A 1.7 N) beschäftigen sich mit rückfallbegünstigenden Situationen, sodass eine Subsummierung unter lediglich einem Kriterium sinnvoll wäre.

- Die Hypothese A 2 sowie die Kriterien A 2.3 N, A 2.4 N und A 2.6 K lassen sich mit dem Indikator 4 zu Kriterium A 2.3 N nicht vereinbaren, da ein – wenn auch seltener und geringer – Alkoholkonsum einem konsequenten Alkoholverzicht widerspricht.
- Es kann vor dem Hintergrund des Kriteriums A 1.4 N

  Der Klient hat die Alkoholabhängigkeit aufgearbeitet und die ihr zugrunde liegende Problematik – in der Regel mit suchttherapeutischer Unterstützung – überwunden.

  nicht nachvollzogen werden, warum die Aufarbeitung einer fortgeschrittenen Alkoholproblematik und die Überwindung der ihr zugrunde liegenden Problematik in den Kriterien der Hypothese A 2 nicht gefordert wird, zumal in den Begutachtungsleitlinien angegeben wird, dass sich hinter dem Missbrauch Abhängigkeit verbergen kann [Schubert, W. et al., 2018, Seite 245].
- Es kann vor dem Hintergrund der thematisch nahezu identischen und fast gleichlautenden Kriterien A 1.5 N und A 2.6 K sowie A 1.6 N und A 2.4 N nicht nachvollzogen werden, warum mehrere vergleichbare Indikatoren unterschiedlich formuliert sind bzw. welche prognostisch relevanten Unterschiede in den Formulierungen ausgedrückt werden sollen.
- Es kann vor dem Hintergrund der thematisch nahezu identischen und fast gleichlautenden Kriterien A 1.6 N und A 2.4 N nicht nachvollzogen werden, warum das Thema Suchtverlagerung im Kriterium A 2.4 N angesprochen wird, im Kriterium A 1.6 N jedoch nicht (stattdessen in Kriterium A 1.4 N).
- Die Kriterien A 2.4 N und A 2.6 K befassen sich teilweise mit identischen Inhalten. Gibt der Klient an, in Zukunft wieder Alkohol konsumieren zu wollen, ist der Alkoholverzicht weder zeitlich unbefristet noch stabil (Kriterium A 2.4 N) und der Klient ist nicht zu einem dauerhaften Alkoholverzicht motiviert (Kriterium A 2.6 K). Somit kann ein gleicher Befund zu unterschiedlichen Konsequenzen führen, da es sich bei Kriterium A 2.6 K um ein Kurskriterium handelt, bei Kriterium A 2.4 N jedoch nicht.
- Das Kriterium A 2.5 K ist überflüssig bzw. widerspricht der Vorgabe, dass für eine positive Prognose alle Kriterien erfüllt sein müssen, da aus der Formulierung des Kriteriums hervorgeht, dass eine unterstützende psychologische Maßnahme nicht zwingend ist. Das Kriterium kann dazu führen, dass Klienten, die eine Maßnahme in Anspruch genommen haben, die dem Kriterium nicht genügt, gegenüber Klienten, die keine Maßnahme in Anspruch genommen haben, benachteiligt werden, ohne dass die von einer Maßnahme unabhängige Aufarbeitungsleistung gewürdigt wird.
- Der Kontraindikator 1 zu Indikator 4 zu Kriterium A 2.6 K und der Indikator 8 zu Kriterium A 1.5 N gehören thematisch zur Hypothese 0.
- Die Hypothese A 3

  Es lag eine Alkoholgefährdung vor, die sich in gesteigerter Alkoholgewöhnung, unkontrollierten Trinkepisoden oder ausgeprägtem Entlastungstrinken äußerte. Der Klient hat aufgrund eines angemessenen Problembewusstseins sein Alkoholtrinkverhalten ausreichend verändert, so dass von einem dauerhaft kontrollierten Alkoholkonsum ausgegangen werden kann.

  berücksichtigt, im Gegensatz zu den Indikatoren der zur Hypothese A 3 gehörenden Kriterien, nicht, dass Klienten, anstatt kontrolliert zu trinken, nicht selten angeben, in Zukunft dauerhaft auf Alkohol verzichten zu wollen. Das Problem wäre zu beheben,

indem der unnötige Nebensatz „*so dass von einem dauerhaft kontrollierten Alkoholkonsum ausgegangen werden kann*“ weggelassen wird.

- Die verkehrspsychologischen Anforderungen an eine ausreichende Veränderung des Trinkverhaltens bei früherem Vorliegen eines schädlichen Alkoholkonsums (Hypothese A 3) nicht konsequent an einem verkehrsrechtlich nicht relevanten Alkoholkonsum (Alkoholmengen, die zu keinem Zeitpunkt 0,29 Promille überschreiten) zu orientieren (der Indikator 5 zu Kriterium A 3.3 K der derzeitigen Beurteilungskriterien akzeptiert bei Männern unter Umständen einen riskanten Alkoholkonsum von bis zu 60 g Alkohol pro Tag), halten wir für riskant, da eine erworbene problematische Alkoholgewöhnung zu dem Risiko einer Fehleinschätzung von Trinkmengen (objektive Alkoholbelastung) führen kann. Bei Klienten mit früherer Alkoholproblematik sowie Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss ist bei einem fortgesetzten und dauerhaften Alkoholkonsum im verkehrsrechtlich relevanten Bereich die Fähigkeit und/oder Bereitschaft zu einer verantwortlichen Verhaltenssteuerung fraglich und damit die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss erhöht. Zudem wird nicht deutlich, was mit „subjektiven Konsumhöchstmengen“ (Beurteilungskriterien, S. 145) gemeint ist.
- Kriterien und/oder Indikatoren, die sich im Rahmen der Hypothese A 3 mit dem Thema Missbrauchsverlagerung auf andere psychoaktive Substanzen befassen, fehlen ganz.

2.2 Zur Problematik der unqualifizierten Beratungs-Anbieter

In zahlreichen Gesprächen mit MPU-Beratern, Verkehrstherapeuten, Rechtsanwälten, Gutachtern und Sachbearbeitern bei den Führerscheinstellen, die unter anderem über die Nachvollziehbarkeit von Gutachten zu entscheiden haben, konnten wir feststellen, dass Alkoholkriterien und -indikatoren häufig nicht nachvollzogen werden können und/oder stark unterschiedlich ausgelegt werden. Dies führt zu Falschberatungen und unnötigen Kosten für die Klienten. Immer wieder bekommen wir Anfragen, wie Kriterien und Indikatoren zu verstehen seien und welche Anforderungen denn nun tatsächlich erfüllt sein müssen, um eine Begutachtung erfolgreich abschließen zu können. Dass den Begutachtungsstellen eine individuelle Beratung untersagt ist, treibt die Intransparenz auf die Spitze.

Infolge der Gesamtsituation haben sich in der MPU-Vorbereitung in einem erheblichen Ausmaß Strukturen gebildet, die die professionelle Unterstützung der Klienten zusätzlich erschweren, die Verkehrssicherheit gefährden und zu einer mangelnden Akzeptanz der MPU in der Öffentlichkeit beitragen. Letzteres wird von den Medien aufgenommen und durch unsachliche und rufschädigende Berichterstattungen verstärkt, da journalistische Recherchen offensichtlich ebenfalls nicht zu einem Verständnis der Abläufe im Zusammenhang mit einer MPU führen. Beispiele sind die 2019 veröffentlichten Berichte „Meine Nacht im Chlorbad“ (Die Zeit, Nr. 9/2019 vom 21.02.2019) und „Ein Strafbefehl und seine Geschichte – 2,19 Promille“ (Der Spiegel, Heft Nr. 18 vom 27.04.2019).

Klienten äußern in einer auffallenden Häufigkeit und mit einer frappierenden Selbstverständlichkeit und Überzeugung, dass es nachteilig sei, im Rahmen einer MPU offene Angaben zu machen und dass eine MPU-Beratung oder Verkehrstherapie dazu diene, dem Gutachter unwahre Geschichten und auswendig gelernte Antworten zu präsentieren. Uns ist selbstverständlich bewusst, dass eine solche Sichtweise auch mit einer mangelnden Aufarbeitungsbereitschaft seitens der Klienten zusammenhängen kann. Die Häufigkeit und Selbstverständlichkeit solcher Äußerungen darf aus fachlicher Sicht jedoch nicht ig-

noriert werden, sondern muss alarmieren und dringend dazu auffordern, über die Ursachen für diese Situation und über die Wahrnehmung der MPU in der Öffentlichkeit nachzudenken.

Die qualifizierten Berater und Therapeuten, die Gutachter und die für die (Weiter-)Entwicklung der Beurteilungskriterien Verantwortlichen müssen sich die Frage gefallen lassen, warum sich zahlreiche unqualifizierte Personen offensichtlich ermutigt und befähigt fühlen, Menschen mit zum Teil schweren Alkohol-, Drogen- und Verhaltensproblemen zu „behandeln" und sich mit ihrer Tätigkeit teilweise jahre- und jahrzehntelang am Markt halten können. Dies wäre sicherlich nicht oder zumindest nicht in dem derzeitigen Ausmaß möglich, wenn sich die Arbeitsergebnisse der qualifizierten Berater und Therapeuten von denen der unqualifizierten Personen deutlicher unterscheiden würden, die Gutachter aufgrund unmissverständlicher, handhabbarer, prognostisch relevanter und psychologisch überprüfbarer Kriterien so begutachten würden, dass unwahre Geschichten und auswendig gelernte Antworten eben nicht zum Erfolg führen und wenn entsprechende Kriterien vorliegen würden.

2.3 Zur Problematik der hohen Gewichtung von Beratungsbescheinigungen und Abstinenznachweisen in den Beurteilungskriterien

Eine wesentliche Problematik der Beurteilungskriterien besteht aus unserer Sicht darin, dass Beratungs-, Therapie- und Abstinenzbescheinigungen sowie die Veränderung äußerer Umstände (z. B. berufliche, finanzielle, private Veränderungen) aufgrund der häufigen Erwähnung in den Indikatoren (z. B. Indikatoren 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 17 des Kriteriums A 1.3 N; Indikatoren 1, 2, 3, 4, 6, des Kriteriums A 1.4 N; Indikatoren 5, 6, 7 des Kriteriums A 1.6 N; Indikatoren 8, 9, 10 des Kriteriums A 2.3 N; Indikatoren 4, 5, 7 des Kriteriums A 2.4 N; Indikatoren 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 des Kriteriums A 2.5 K; Indikatoren 1, 2, 3, 5, 6 des Kriteriums A 2.7 K; Indikatoren 8, 10, 11 des Kriteriums A 3.3 K; Indikatoren 7, 8, 10 des Kriteriums A 3.4 K; Indikatoren 6, 7, 8, 9, 11 des Kriteriums A 3.5 K) bei der Begutachtung eine zu hohe Gewichtung erfahren.

Wir möchten in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass in der Vergangenheit Bescheinigungen, die von unseriösen MPU-„Vorbereitern" gefälscht wurden, in erheblichem Maße zu falsch positiven Gutachten beigetragen haben. In einem Vermerk der Polizei Villingen-Schwenningen vom 12.09.2012 wird die Antwort der Gebietsleiterin einer Begutachtungsstelle auf die Frage, wie die „100%-ige Bestehensgarantie" zu erklären sei, wie folgt wiedergegeben:

„Ferner spielten die formalen Aspekte eine sehr wichtige Rolle. Das heißt, die Vorlage der Therapiebescheinigungen, wonach die Probanden an Einzel- und Gruppensitzungen vor allen Dingen über einen längeren Zeitraum, bei einem Psychologen teilgenommen haben. Ferner die Auskunft der Probanden, dass sie auch weiterhin an Sitzungen einer Selbsthilfegruppe teilnehmen werden. Es verhielt sich einfach so, dass die Probanden ein Vielfaches der an sie gestellten Beurteilungskriterien erfüllt haben und dem Psychologen in Folge dessen gar nichts anderes übrig blieb, als das Gutachten positiv zu bescheinigen. Ich gehe davon aus, dass den Eheleuten Konkuschev *die Beurteilungskriterien weitestgehend bekannt waren und sie die Probanden entsprechend darauf eingestellt bzw. vorbereitet haben."*

Dies macht deutlich, wozu es führen kann, wenn zwar datenbasierte, aber dennoch wenig praxisrelevante wissenschaftliche Erkenntnisse zur Anwendung kommen. Die Ma-

chenschaften der unseriösen MPU-„Vorbereiter“ hatten lt. einer Aktennotiz der Führerscheinstelle des Landratsamts Schwarzwald-Baar-Kreis vom 05.07.2012 Todesfälle im Straßenverkehr, verursacht durch erneut auffällige Trunkenheitsfahrer, die sich ein positives Gutachten erschlichen hatten, zur Folge.

Die Lösung dieser Problematik besteht aus unserer Sicht nicht in immer umfangreicheren und komplizierteren Beurteilungskriterien, scheinbar objektiven Veränderungs-„Nachweisen“ (Bescheinigungen) oder immer raffinierteren und kostspieligeren technischen Verfahren zur Erkennung von Fälschungen, sondern in der Rückbesinnung auf psychologische Professionalität, die vor allem aus der praktischen gutachterlichen Erfahrung erwächst. Dies kann dazu beitragen, unseriöse und unqualifizierte MPU-„Vorbereiter“ als solche zu enttarnen und ihnen im Sinne des Klientenschutzes und der Verkehrssicherheit die Geschäftsgrundlage zu entziehen. Auch die Maxime, dass nicht vorgelegte Bescheinigungen besonders aussagekräftig und somit die interessantesten Bescheinigungen sein können, kann helfen, die Hypothese 0 kritischer zu prüfen. Das bedeutet, dass beiläufigen Erwähnungen der Klienten (beispielsweise über einen früheren Krankenhausaufenthalt) viel häufiger kritisch nachgegangen und entsprechende Berichte nachgefordert werden sollten.

Hinsichtlich der Alkoholabstinenz-„Nachweise“ ist zu berücksichtigen, dass diese aufgrund der relativ geringen Sensitivität bei Haaranalysen sowie der relativ kurzen Nachweiszeit des Ethylglucuronids in Verbindung mit den relativ seltenen Stichproben bei Urinanalysen (lt. Beurteilungskriterien bei Alkoholabhängigkeit mindestens 6 Urinkontrollen in einem Zeitraum von 12 Monaten, wobei die Anzahl der Urinkontrollen in der Regel im Vertrag genau festgelegt wird, um die Kosten für den Klienten kalkulierbar zu gestalten, und sich die Begutachtungsstellen hinsichtlich der Anzahl der Urinkontrollen in der Regel am Minimum orientieren, um keinen Wettbewerbsnachteil zu riskieren) eine Alkoholabstinenz keinesfalls nachweisen, sondern lediglich dazu dienen können, eine gelungene psychologische Aufarbeitung der problematischen Vorgeschichte zu untermauern. Der Sinn einer MPU besteht zudem darin, eine Prognose zu erstellen. Alkoholabstinenzbescheinigungen können dazu wenig beitragen, da sie sich auf die Vergangenheit beziehen und zu keinem wesentlichen Erkenntnisgewinn hinsichtlich der Frage beitragen, ob der Klient (auch) in Zukunft bereit und/oder in der Lage sein wird, das ggf. veränderte Alkoholkonsumverhalten beizubehalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass selbst alkoholkranke Menschen (sofern sie keine Spiegeltrinker sind) auch ohne therapeutische Hilfe durchaus in der Lage sein können, über längere Zeiträume auf Alkohol zu verzichten, um damit ein Ziel (z. B. die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis) zu erreichen. Hinzu kommt, dass vielen Klienten die – bei geschickter Planung von Trinkanlässen – relativ geringe Auffallenswahrscheinlichkeit im Rahmen eines Alkoholabstinenznachweisprogramms bekannt ist und sie – wie wir in Gesprächen mit Klienten und MPU-Beratern immer wieder bestätigt bekommen – während dieser Zeit nicht selten weiter Alkohol konsumieren. Insofern halten wir es – nicht zuletzt im Sinne der Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz von Alkoholabstinenzbescheinigungen im Rahmen einer MPU – für wichtig, diesen Bescheinigungen in den Beurteilungskriterien einen nicht zu hohen Stellenwert zukommen zu lassen.

Die häufige Erwähnung von Beratungs-, Therapie- und Abstinenzbescheinigungen sowie von Veränderungen äußerer Umstände in den Beurteilungskriterien führt jedoch dazu, dass sowohl in der MPU-Vorbereitung seitens der Klienten (und ggf. ihrer Berater) als auch, wie bereits erwähnt, in der Begutachtung seitens der Gutachter Prioritäten un-

günstig gesetzt werden. Auch die Führerscheinstellen blasen teilweise bereits in dasselbe Horn und teilen den Klienten – trotz Unkenntnis über das Ausmaß einer früheren Alkohol- oder Verhaltensproblematik – mit, dass eine MPU nur dann erfolgreich verlaufen könne, wenn Abstinenznachweise vorgelegt werden. Klienten mit einer nicht abstinenzpflichtigen Alkoholproblematik (derzeitige Hypothese A 3; neue Hypothese A 2) oder lediglich einer Verhaltensproblematik ohne Alkoholproblematik (neue Hypothese A 3) entstehen daraus hohe und unnötige Kosten.

Im Begutachtungsalltag fällt auch auf, dass am Untersuchungstag häufig Alkoholabstinenznachweise beigebracht werden, ohne dass die Klienten verstehen, ob – und wenn ja, warum – eine Alkoholabstinenz überhaupt notwendig ist. Die Beschäftigung mit den Alkoholabstinenznachweisen führt häufig dazu, dass die Klienten sich wenig Gedanken zum für die Prognose entscheidenden zukünftigen Umgang mit Alkohol machen und die diesbezüglichen Beweggründe entsprechend wenig nachvollziehbar darstellen können. Im Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung wird hierzu in Übereinstimmung mit unserer Sichtweise folgendes ausgeführt: „Grundsätzlich hat der Gutachter ja die Aufgabe, zu überprüfen, ob das Angebot des Klienten hinsichtlich seiner Verhaltensänderung zielführend und tragfähig ist. Dabei muss der Vorsatz des kontrollierten Trinkens genauso hinsichtlich der Schlüssigkeit, Motivation und sozialen Unterstützung geprüft werden wie der zwar weitergehende, aber vielleicht nur vordergründig motivierte Alkoholverzicht. Gibt es Gründe, dem Klienten die Fähigkeit zur konsequenten Umsetzung eines reduzierten Alkoholkonsums grundsätzlich abzusprechen, liegt natürlich die Empfehlung des Alkoholverzichts nahe. Aber auch diese Verhaltensalternative wird nur dann tragfähig sein, wenn es der Klient selbst ist, der zu dieser Einsicht gelangt ist. Diese Einsicht nachvollziehen zu können ist für die Prognose wichtiger als nur die folgsame Einhaltung eines Verzichts – zwangsläufig zeitlich begrenzt – toxikologisch belegt zu haben.“ [Schubert, W. et al., 2018, Seite 265].

2.4 Zur Problematik der hohen Gewichtung von Veränderungen äußerer Umstände in den Beurteilungskriterien

Im Begutachtungsalltag fällt uns außerdem auf, dass Fragen nach den Ursachen der früheren Auffälligkeiten von den Klienten häufig mit Stress, familiären, schulischen, beruflichen, finanziellen oder sonstigen alltäglichen Problemen bzw. Beschwerlichkeiten des Lebens beantwortet werden. Vertiefende Fragen nach persönlichen Ursachen münden oft in der hilflosen Gegenfrage der Klienten, ob Stress oder Probleme gemeint seien. Rückfällige Klienten berichten in der erneuten Untersuchung (nach dem Rückfall) häufig, dass die im früheren Gutachten (vor dem Rückfall) genannten positiven Veränderungen äußerer Umstände (z. B. neue Partnerin, Arbeitsplatzwechsel, neuer Freundeskreis, Vaterschaft, Hauskauf usw.) zu den – wiederum äußeren – Ursachen des Rückfalls wurden (z. B. Stress mit der neuen Partnerin oder am neuen Arbeitsplatz; finanzielle Probleme wegen der Hausfinanzierung; „falscher“ Freund im neuen Freundeskreis). Im Untersuchungsgespräch (nach dem Rückfall) werden von den Klienten vor lauter Ahnungs- und Hilflosigkeit häufig erneut Veränderungen äußerer Umstände aufgezählt, mit dem Hinweis, dass diese diesmal aber wirklich und ganz bestimmt das veränderte Verhalten stabilisieren. Hier zeigt sich abermals, dass eine Auseinandersetzung mit den persönlichen Ursachen und inneren Warnsignalen für einen sich anbahnenden Rückfall nicht oder nicht ausreichend stattgefunden hat.

Kriterien und/oder Indikatoren, die sich mit der Aufarbeitung und Veränderung der früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die die – nicht selten wiederholte – Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss begünstigt haben, befassen, sind in den Beurteilungskriterien stark unterrepräsentiert. Dies ist umso unverständlicher, als es im Rahmen der MPU primär um die Wiederauffallenswahrscheinlichkeit im Straßenverkehr geht.

Es wird in den derzeitigen Alkoholhypothesen zu wenig berücksichtigt, dass

- hinter einer Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr nicht zwingend eine Alkoholproblematik stehen muss, sondern auch Einstellungsdefizite hinsichtlich der Trennung von Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme ursächlich sein können.
- bei einem vorübergehenden Alkoholrückfall die Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss dramatisch sinkt, wenn Einstellungsdefizite hinsichtlich der Bereitschaft, Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme voneinander zu trennen, korrigiert wurden.

Kriterien und/oder Indikatoren, die sich mit der Identifikation innerer Warnsignale eines sich anbahnenden Alkoholrückfalls befassen, fehlen in den Beurteilungskriterien ganz. Die mangelnde Auseinandersetzung der Klienten mit diesem Themenbereich ist aus unserer Sicht jedoch einer der häufigsten Gründe für eine erneute Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr nach einer positiven Begutachtung oder einer Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV (Fahrerlaubnis-Verordnung) für alkoholauffällige Kraftfahrer.

Im Rahmen des 15. Gemeinsamen Symposiums der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. am 11. und 12.10.2019 in Bonn ist von der Leitung des Workshops 2 bekannt gegeben worden, dass beabsichtigt ist, bei der Weiterentwicklung der Beurteilungskriterien die durch die Klienten vorgenommenen Veränderungen nach dem (letzten) anlassgebenden Vorfall noch mehr in den Mittelpunkt der Untersuchung zu stellen.

„Insgesamt gesehen sollte dem Entwicklungsverlauf im Umgang mit dem Alkohol nach dem Deliktgeschehen in der Intervention und Begutachtung deutlich mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden." [Born, R. & Kranich, U., 2020, Seite 105]

Dass der im Workshop beschriebene Ansatz zur Überarbeitung der Alkohol-Hypothesen von den Teilnehmern unterstützt wurde [Born, R. & Kranich, U., 2020, Seite 105], können wir als Workshop-Teilnehmer nicht uneingeschränkt bestätigen. Es war überwiegend ein – wie auch immer zu wertendes – nachdenkliches Schweigen zu vernehmen.

Der im Workshop beschriebene Ansatz kann – bei gleichem zeitlichem Untersuchungsaufwand – nur auf Kosten der Exploration des Ausmaß' der früheren Alkoholproblematik und der Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die das frühere problematische Verhalten (sowohl den Alkohol[über]konsum selbst als – bei früherer Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr – auch die Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss) begünstigt haben, gehen, was wir – auch vor dem Hintergrund der naheliegenden Motivation der Klienten, im Untersuchungsgespräch sozial erwünschte Antworten zu geben, und der häufigen Erwähnung von Veränderungen äußerer Umstände in den derzeitigen Beurteilungskriterien – äußerst kritisch sehen.

„Die genaue Analyse der Alkoholbeziehung ist aber unvermeidbar, weil es um die Frage geht, wie der Patient in Zukunft mit Alkohol umgehen kann oder sollte. Außerdem beinhaltet die Intensität und Tiefe des Alkoholproblems Hinweise darauf, wie gravierend das psychische Ursprungsproblem sein muss." [Ludwig, M., 2017, Seite 125]

Neben der fraglichen prognostischen Relevanz der Veränderung äußerer Umstände ist auch zu berücksichtigen, dass solche Veränderungen (z. B. die Distanzierung vom früheren Freundeskreis oder die Beschäftigung mit neuen Hobbys) kaum zuverlässig prüfbar sind, während die Authentizität der von den Klienten in der Regel mit hoher emotionaler Beteiligung vorgetragenen Veränderung relevanter persönlicher Eigenschaften und/oder Einstellungen, die nur vor dem Hintergrund einer nachvollziehbaren Darstellung der früheren, die Auffälligkeiten begünstigenden persönlichen Ursachen verständlich werden, nach unserer gutachterlichen Erfahrung spürbar wird.

2.5 Zur Relevanz der Exploration persönlicher Ursachen auffälligen Verhaltens

Nicht zuletzt ist die Exploration des Ausmaßes und der persönlichen Ursachen der problematischen Vorgeschichte auch ein wichtiger Untersuchungsbestandteil, um die Hypothese 0 parallel prüfen zu können. Aus unserer Sicht gehört beispielsweise die von den Klienten im Untersuchungsgespräch häufig zu hörende Argumentation, der frühere Alkohol(über)konsum habe zur Verdrängung von Stress und/oder Problemen gedient, viel häufiger im Sinne der Hypothese 0 kritisch hinterfragt. Nicht selten stellt sich dabei heraus, dass es sich bei dieser Argumentation beispielsweise um eine „Masche“ des MPU-Vorbereiters oder um eine vom Klienten gutgläubig übernommene „Strategie“ aus fragwürdigen Internetbeiträgen handelt und die vom Klienten genannten „Probleme“ mit den tatsächlichen Ursachen der früheren Auffälligkeiten nichts oder nur insofern zu tun hatten, als sie eher die Folge der Auffälligkeiten waren. Verwickeln sich die Klienten bei der Ursachenklärung in Widersprüche und spricht man sie darauf an, geben sie nicht selten an, aufgrund von Informationen Dritter davon ausgegangen zu sein, dass eine MPU nur zu bestehen sei, wenn Stress oder Probleme als Ursache der Auffälligkeiten angeben werden.

Hinsichtlich der Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die die früheren Auffälligkeiten begünstigt haben, sollte im Rahmen der Exploration aus unserer Sicht zum Beispiel folgendes deutlicher herausgearbeitet werden:

- Inwiefern unterscheidet sich der Klient von Personen, die – möglicherweise trotz schwieriger Kindheit oder sonstigen Problemen und widrigen Umständen – belastbar sowie bereit und in der Lage sind, Bedürfnisse aufzuschieben und unangenehme Gefühle auszuhalten, Durchhaltevermögen und eine hohe Frustrationstoleranz haben und im Straßenverkehr verantwortungs- und rücksichtsvoll handeln?
- Inwiefern sind (alltägliche) Probleme nicht die Ursache, sondern die Folge des früheren Alkohol(über)konsums oder der – zu klärenden und zu ändernden – Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen gewesen?

Die Auseinandersetzung mit diesen Fragen führt weg von der Fokussierung auf äußere Ursachen auffälligen Verhaltens, auf die der Klient auch in Zukunft wenig Einfluss haben wird, und wirft das Licht auf den Klienten selbst bzw. auf seine (hoffentlich) geänderten Einstellungen sowie Möglichkeiten und Fähigkeiten, mit den Widrigkeiten des Lebens in Zukunft so umzugehen, dass er nicht mehr im verkehrsrechtlich relevanten Ausmaß auffällig wird. Sofern die Meinung vertreten wird, dass eine stabile Verhaltensänderung aufgrund der durch die Auffälligkeit/en hervorgerufenen negativen Folgen und Führerscheinprobleme (und ohne Veränderung der Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die die Auffälligkeit/en begünstigt haben) möglich ist, stellt sich die Frage, warum es dann überhaupt zur Auffälligkeit oder zu den Auffälligkeiten kommen konnte bzw. warum eine stabile Verhaltensänderung nicht schon viel früher vorgenommen wurde.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Verhalten, das zu der bzw. den anlassgebenden Auffälligkeit/en geführt hatte, in der Regel bereits zuvor häufig vorgekommen ist (Dunkelziffer) und erhebliche Nachteile mit sich brachte.

„Alkoholkonsum bringt ganz erhebliche Nachteile mit sich. Diese sind den Konsumenten deshalb bekannt, weil sie die Negativeffekte und die negativen Konsequenzen des Alkoholkonsums erleben. Sie sind umso größer, je höher die Trinkmenge ist. Wenn sich ein Alkoholproblem … entwickelt, erlebt die betreffende Person sehr oft und sehr intensiv die Nachteile des Alkoholkonsums. Die Tatsache, dass sich dieses Alkoholproblem jedoch trotzdem entwickelt, zeigt, dass diese Person subjektiv Vorteile oder erwünschte Wirkungen durch den Alkoholkonsum hat oder spürt, welche trotz all der Nachteile immer wieder verhaltensrelevant werden, also zum Konsum führen. Dies geschieht durch die Wirkungsabnahme infolge Gewöhnung mit steigender Intensität von Trinkmenge und Häufigkeit." [Ludwig, M., 2017, Seite 103 und 104]

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass es sich bei nicht wenigen Klienten um Wiederholungstäter handelt.

Die folgenden Zitate machen ebenfalls deutlich, dass – in Übereinstimmung mit unserer Erfahrung und Auffassung – als wesentliche Voraussetzungen für eine positive Prognose vom Klienten eine selbstkritische Auseinandersetzung mit den früheren, die Auffälligkeiten begünstigenden Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen sowie eine Veränderung dieser Eigenschaften bzw. ein grundlegender Einstellungswandel in einem Maß gefordert werden muss, das die Wiederauffallenswahrscheinlichkeit deutlich verringert.

„Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind die Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung… Die Untersuchung ist unter Beachtung folgender Grundsätze durchzuführen: …Dem Betroffenen kann die Fahrerlaubnis nur dann erteilt werden, wenn sich bei ihm ein grundlegender Wandel in seiner Einstellung zum Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln/Arzneimitteln vollzogen hat." [Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2014]

*„Ferner besteht, wegen der allgemeinen Verfügbarkeit des Alkohols, bei Alkoholabhängigkeit und -missbrauch generell eine hohe Rückfallgefahr, so dass im Einzelfall strenge Maßstäbe anzulegen sind, bevor eine positive Prognose zum Führen von Kraftfahrzeugen gestellt werden kann. …In der Regel hat in solchen Fällen eine sorgfältige Auseinandersetzung mit den Ursachen und der Entwicklung des früheren Alkoholmissbrauchs zu erfolgen." [*Schubert, W. *et al., 2018, Seite 279]*

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung lt. einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 07.01.2010 „im Verhältnis zu den BK mit einem höheren Rang" versehen sind (s. a. Anlage 4a FeV).

„In diesem Zusammenhang werden gerne Begriffe wie Aufarbeitung und Vorgeschichte, Problemsicht und Problemeinsicht als sogenannte intrinsische Motive genannt und extrinsischen Motiven wie dem Wunsch nach motorisierter Mobilität oder dem Erhalt des Arbeitsplatzes gegenübergestellt. Hierbei wird häufig eine abgrenzende Betrachtung vorgenommen, in der die intrinsischen Motive als die guten, weil stabileren Faktoren wahrgenommen und externe Motive als eher oberflächlicher Natur und somit wenig tragfähig in den Hintergrund gestellt werden. Das ist insofern nachvollziehbar, als sich die Betroffenen ja nicht auf den günstigen Einfluss der äußeren Umstände oder ihrer

*Bezugspersonen verlassen dürfen, sondern sich selbst verändern müssen, um eben unabhängig von wechselnden situativen Bedingungen die Gewähr für eine Vermeidung von Alkoholfahrten zu bieten. … Stellt sich vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis jedoch die Frage nach der grundsätzlichen Fahreignung, dann muss bei einer Begutachtung auch erklärt werden, wie es zu einer Alkoholgewöhnung gekommen ist und warum man allseits bekannte Rechtsvorschriften zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer nicht beachtet hat." [*Schubert, W. *et al., 2018, Seite 268f.]*

*„Menschen, die wiederholt massive Probleme im Straßenverkehr zeigen, haben soziale Probleme nicht nur dort. Das Verhalten im Straßenverkehr ist ein Teil des gesamten Sozialverhaltens der betreffenden Person. Die aktenkundigen Auffälligkeiten sind ein Symptom für ihre Art und Weise der Selbststeuerung, die sich damit in der Regel als defizitär erweist. ... Die betroffenen Personen sollen von Haltungen und Verhaltensweisen geheilt werden, die selbstschädigend sind, die in der Regel tief in der Persönlichkeit verwurzelt sind und deren Schädigungspotenzial sich im Leben dieser Personen zumeist vielfach gezeigt hat." [*Ludwig, M.*, 2017, Seite 6f]*

„Geht man also von gesunden Teilnehmern aus, benötigen wir nur pädagogische Mittel, die das richtige Verhalten anerziehen sollen. Dabei fragt sich jedoch, weshalb ‚gesunde' Personen so wenig Selbststeuerung haben sollten, dass sie das mit einschlägigen Verkehrsvergehen verbundene Risiko der nachhaltigen Selbstschädigung immer wieder eingehen – es passieren in der Regel sehr viele Vergehen, bis eines davon polizeilich auffällig wird. ... Da das Verkehrsverhalten des Menschen Teil seines gesamten Sozialverhaltens ist und der betroffene Klient in der Vergangenheit durch mangelnde Fähigkeit zur Selbststeuerung häufig dysfunktionales, selbstschädigendes Verhalten produzierte (im und außerhalb des Straßenverkehrs), führt ein Ansatz, der problematische Haltungen, Einstellungen und Überzeugungen nicht ausreichend berücksichtigen kann, nicht zum Ziel." [ebd., Seite 32]

„Die Forschungsergebnisse der jüngsten Vergangenheit legen nahe, dass ein hoher Prozentsatz der Personen, die eine Problematik im Umgang mit Regeln oder Aggressionen im Straßenverkehr haben, diese aufgrund ihrer Persönlichkeit haben." [ebd., 2017, Seite 35]

„Die Art und Weise, wie Fahrerlaubnisinhaber mit ihrem Führerschein umgehen, also wie sie Auto, Motorrad, Lkw, oder Bus fahren, hat vor allem mit ihrer Persönlichkeit zu tun. Die Persönlichkeit ist die Grundlage für die eigene Art des Erlebens und das Verhalten ist die Konsequenz daraus." [ebd., Seite 71]

„Wenn nun jemand im Straßenverkehr immer wieder Dinge tut, von denen er genau weiß,
1. sie sind nicht richtig,
2. sie sind möglicherweise sehr gefährlich und
3. sie können ihm große Probleme bereiten,
dann hat das vor allem mit seiner Persönlichkeit, seinem Charakter, seinem So-sein zu tun. Personen verlieren den Führerschein i. d. R. nicht wegen einer einmaligen Tat. Die Dunkelziffern verraten, dass sich Personen, die von der Polizei in ihren Vergehen oder Auffälligkeiten entdeckt werden, in der Regel bis dahin schon sehr oft auf diese Weise im Straßenverkehr verhalten haben." [ebd., Seite 72]

„Personen entwickeln dann Drogen-, Alkohol- oder Regelprobleme, wenn sie – trotz aller damit verbundenen Nachteile – auch entscheidende persönliche Vorteile, einen

Zweck, mit diesem Verhalten verbinden (subjektiv und meist unbewusst). Diese basieren auf der persönlichen Dynamik eines Patienten, welche eruiert und verändert werden muss. … Neurotisches, problematisches Verhalten muss den Betroffenen aber bewusst (gemacht) werden, da es nur so veränderbar wird." [ebd., Seite 86]

„Diese Personen wissen sehr genau, dass ihr Verhalten schwierig, problematisch, gefährlich und verboten ist. Folglich muss dieses (selbst-)destruktive (Verkehrs-)Verhalten zwingenderweise durch eine andere intrapsychische Dimension als die des Wissens ausgelöst werden. Diese Personen verhalten sich nicht auf diese Weise, weil sie es nicht besser oder anders wissen, sondern weil sie es nicht anders können oder nicht anders wollen..." [ebd., Seite 94]

„Dabei ist allerdings festzustellen, dass zwar eigentlich alle Menschen irgendwelche, zum Teil auch sehr belastende Probleme haben, aber nur vergleichsweise wenige Menschen darauf mit der Entwicklung eines Verhaltensproblems (also z. B. riskanter Konsum, Missbrauch oder Abhängigkeit von Alkohol) antworten..." [ebd., Seite 98]

„Es ist hilfreich, die psychische Grundstörung und oft auch deren Ursache diagnostisch und therapeutisch bewusst zu machen. Der Zusammenhang von Grundstörung und Verkehrsauffälligkeit muss mit dem Betroffenen klar herausgearbeitet werden. Zur Veränderung ist die Behandlung dieser inneren Ursprungsproblematik sinnvoll. ... Es ist also im Regelfall eine Neigung zur Selbstgefährdung zu beobachten, und mithin kann man von einem erheblichen Defizit an Selbststeuerungskompetenz ausgehen. Dieses Defizit hat Ursachen in der Person und muss deshalb behandelt werden. ... Folglich ist es notwendig, dass sich diese Personen mit sich selbst auseinandersetzen und die Determinanten ihres Fühlens und Verhaltens, also ihr Denken, ihre Haltungen und ihre Schemastrukturen, gut kennenlernen." [ebd., Seite 105f]

„Erst wenn der Patient auf diese Weise seine Sonderstellung verstehen lernt, kann die Frage nach dem Warum sinnvoll gestellt werden. Denn dann sind Allgemeinaussagen wie ‚Probleme', ‚Stress' …, die auf alle Menschen anwendbar sind, nicht mehr aussagekräftig und ein tieferer, substantiellerer Grund muss gefunden werden, der die Sonderstellung des Patienten … erklärt." [ebd., Seite 146]

„Auch jegliche Intensität von Problemen wird von den meisten Menschen ohne Alkoholmissbrauch bewältigt: Man muss nicht wegen Problemen trinken. So ist es auch mit dem Belohnungseffekt, der beim Trinken im Gehirn … positiv wirkt. Alle Alkoholkonsumenten spüren diesen Effekt, aber nur manche werden zu Trinkern. Es ist stets die Persönlichkeit, … die in den jeweiligen Situationen handelt…" [ebd., Seite 158]

*„Dann wird ihnen oft erst klar, dass sie auch manche ihrer Einstellungen und Überzeugungen in die Lösung mit einbeziehen müssen, dass sie ihre aktuellen sozialen Schwierigkeiten bearbeiten sollten, dass ihre zwischenmenschlichen Beziehungen zu Angehörigen oder sonstigen wichtigen Personen etwas mit dem Scheitern ihrer bisherigen Lösungsversuche zu tun haben und dass sie schließlich vielleicht auch nicht umhin kommen, ihre emotionalen Nöte ernst zu nehmen, ihre Art der Erlebnisverarbeitung näher zu analysieren und sich – kurz gesagt – tiefergehend zu ändern." [*Schneider, R., *2001, Seite 151f]*

„Als allgemein gesundheitsförderlich gelten folgende Fähigkeiten und Eigenschaften … Selbstachtung … Über Gemeinsinn verfügen … Die eigene Gesundheit und das eigene Überleben wichtig nehmen … Unmittelbare Befriedigung zugunsten zukünftiger Vorteile zurückstellen, das heißt über genügend Selbstkontrolle verfügen…" [ebd., Seite 177f]

3. Diskussionsvorschlag: Neue Alkohol-Hypothesen

Wie unserem Entwurf der neuen Alkohol-Hypothesen zu entnehmen ist, schlagen wir vor, die derzeitigen diagnostischen Hypothesen A 1 und A 2 zu einer diagnostischen Hypothese (unsere neue Hypothese A 1) zusammenzufassen. Dies entspricht dem DSM-5 [8], in dem der Substanzmissbrauch und die Abhängigkeit vor dem Hintergrund des Verständnisses als ein unidimensionales Kontinuum zu dem gemeinsamen Störungsbild der Substanzgebrauchsstörung mit leichter, moderater und schwerer Ausprägung zusammengeführt wurden. Die Übergänge von Alkoholmissbrauch zu Alkoholabhängigkeit sind fließend, so dass eine scharfe Grenzziehung nur schwer möglich ist (Schmidt, 1995; Soyka, 1999).

Eine Differenzierung der Kriterien für eine angemessene Problembewältigung bei alkoholverzichtsbedürftigem Alkoholmissbrauch und alkoholabstinenzbedürftiger Alkoholabhängigkeit stellt auch aus unserer Sicht eine theoretische Feinheit dar, die für die praxisbezogene Arbeit in der verkehrspsychologischen Diagnostik und für die Qualität der Prognosen nicht von Relevanz ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der bereits erwähnten Besonderheit der Begutachtungssituation und der damit verbundenen Dissimulationstendenzen der Klienten die Diagnose-Stellung sowieso erschwert ist.

Unstrittig ist jedoch, dass es sich sowohl bei einem alkoholverzichtsbedürftigen Alkoholmissbrauch als auch bei einer alkoholabstinenzbedürftigen Alkoholabhängigkeit um eine erhebliche Alkoholproblematik handelt, deren Ursachen für eine positive Prognose zu klären und zu verändern sind und die aus verkehrspsychologischer Sicht einen stabilen Alkoholverzicht notwendig macht. Wir stellen zudem die Nachvollziehbarkeit der Einsicht des Klienten in die Alkoholproblematik in den Vordergrund und nicht die Art und Weise, wie er zu seiner Einsicht gekommen ist.

Eine weitere wesentliche Veränderung in den neuen Alkohol-Hypothesen gegenüber den derzeitigen Alkohol-Hypothesen besteht darin, dass die Anzahl der Kriterien aller diagnostischen Hypothesen erweitert und deren Inhalte konkretisiert wurden, so dass auf weitere Operationalisierungen (Indikatoren, Kontraindikatoren) verzichtet werden kann. Die Kriterien für eine angemessene Problembewältigung beschreiben für alle neuen Alkohol-Hypothesen die prognostisch relevanten Voraussetzungen und Veränderungen in einer hinreichend konkreten Form, die keiner weiteren Operationalisierung mehr bedarf. Sie geben den Themenbereichen „persönliche Ursachen der früheren Auffälligkeiten“, „innere Risikosituationen“ und „Rückfallbewältigungsstrategien“ eine höhere Bedeutung, da hiervon die Stabilität einer prognostisch günstigen Veränderung abhängt und es, wenn überhaupt, lediglich eine untergeordnete Rolle spielt, ob Veränderungen äußerer Umstände vorgenommen wurden bzw. eingetreten sind oder eine Therapie-/Beratungsmaßnahme zu prognostisch günstigen Einsichten und stabilen Veränderungen beigetragen hat.

Die Konzentration auf die wesentlichen Voraussetzungen verbessert die Übersichtlichkeit, Handhabbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Alkohol-Hypothesen für alle Beteiligten und hilft, Missverständnisse, unterschiedliche Auslegungen gleicher Sachverhalte, Ungerechtigkeit und als willkürlich empfundene gutachterliche Entscheidungen zu minimieren. Die neuen Alkohol-Hypothesen tragen zudem dazu bei, unqualifizierte und unseriöse MPU-„Vorbereiter“ zu enttarnen und falsch positive Prognosen aufgrund gefälschter Bescheinigungen und/oder vorgegebener, jedoch tatsächlich nicht vorgenommener, nicht stabiler oder nicht relevanter Veränderungen zu minimieren. Dies wiederum erhöht die Akzeptanz, Objektivität und Qualität gutachterlicher Prognosen, was zur Verkehrssicherheit beiträgt.

Unsere neue Hypothese A 2 entspricht der derzeitigen Hypothese A 3. Hierunter fallen Klienten, bei denen sich in der Vergangenheit eine Alkoholproblematik entwickelt hatte, die jedoch noch nicht das Ausmaß einer Alkoholverzichtspflichtigkeit angenommen hat.

Unter unsere neue Hypothese A 3 fallen Klienten, bei denen sich in der Vergangenheit keine Alkoholproblematik, jedoch eine Verhaltensproblematik im Sinne einer unzureichenden Bereitschaft, einen verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum und die Verkehrsteilnahme voneinander zu trennen, entwickelt hatte. Da sich in vielen Fällen hinter einer solchen Verhaltensproblematik eine Alkoholproblematik verbirgt, wird unsere neue Hypothese A 3 lediglich für relativ wenige Klienten zutreffen. Trifft sie jedoch zu, steht nicht die Diagnostik hinsichtlich einer Veränderung des Alkoholkonsums, sondern die hinsichtlich einer stabilen Veränderung der Verhaltensproblematik (hinsichtlich der unzureichenden Bereitschaft, einen verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum und die Verkehrsteilnahme voneinander zu trennen) im Mittelpunkt der psychologischen Exploration.

Wir stellen folgende neue Alkohol-Hypothesen zur Diskussion:

3.1 Neue Hypothese A 1: alkoholabstinenzpflichtige Alkoholproblematik (derzeit Hypothesen A 1 und A 2)

Aus der Vergangenheit ist abzuleiten, dass der Klient nicht in der Lage ist, mit Alkohol kontrolliert umzugehen und/oder, dass der Klient trotz erkannter Alkoholproblematik wiederholt nicht bereit war, einen verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum von der Verkehrsteilnahme zu trennen. Diese Erkenntnis hat zu einer stabilen Alkoholabstinenz geführt.

Kriterien für das Vorliegen einer alkoholabstinenzpflichtigen Alkoholproblematik:

A 1.1: Eine Alkoholabhängigkeit wurde bereits extern nach gültigen Diagnosekriterien diagnostiziert.

A 1.2: Eine Alkoholabhängigkeit ist aufgrund der aktuellen Befundlage nach gültigen Diagnosekriterien zu diagnostizieren.

A 1.3: Eine Alkoholabhängigkeit lässt sich aus den Befunden ableiten (z. B. vom Kostenträger übernommene Alkoholentgiftungs- und/oder Alkoholentwöhnungsbehandlung; Verschreibung von Medikamenten zur Reduktion von Entzugserscheinungen oder des Verlangens nach Alkohol; medizinische Befundkonstellation, z. B. entzugsbedingter cerebraler Krampfanfall; Dilirium tremens, Korsakow-Syndrom, alkoholbedingte chronische Pankreatitis und/oder Leberzirrhose).

A 1.4: Eine alkoholabstinenzpflichtige Alkoholproblematik lässt sich aus der Befundkonstellation ableiten (mögliche Indikatoren: sehr hohe Alkoholgewöhnung; hohe Alkoholisierung trotz bevorstehender Pflichten und/oder bereits tagsüber; täglicher Alkoholüberkonsum; nachvollziehbare Diagnose einer alkoholabstinenzpflichtigen Alkoholproblematik in einem Vorgutachten; starkes Verlangen; heimliches Trinken; Alkoholkonsum trotz bevorstehender Alkoholabstinenzkontrolle; fortgesetzter/erneuter unkontrollierter Alkoholkonsum oder wiederholte entdeckte Verkehrsteilnahmen unter verkehrsrechtlich relevantem Alkoholeinfluss trotz erheblicher negativer Folgen, früherer Bemühungen, den

Alkoholkonsum dauerhaft zu kontrollieren, Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme voneinander zu trennen oder dauerhaft auf Alkohol zu verzichten; Kontrollverlust [im Sinne einer Unfähigkeit, nach einer bestimmten Alkoholmenge den Alkoholkonsum zu beenden]).

A 1.5: Der problematische Alkoholkonsum war Folge oder Ursache einer Suchtverlagerung von Drogen/Medikamenten zu Alkohol und/oder umgekehrt.

Kriterien für eine angemessene Problembewältigung:

A 1.6 N: Alkoholabstinenz wurde in den letzten 12 Monaten vor der Begutachtung außerhalb stationärer therapeutischer Maßnahmen ausnahmslos sowie medizinisch und psychologisch nachvollziehbar eingehalten.

A 1.7 N: Die Alkoholabstinenz wird durch eine einjährige, ununterbrochene Ethylglucuronidkontrolle, die den CTU-Kriterien entspricht, untermauert (der nachweisfreie Zeitraum zwischen der letzten Ethylglucuronidkontrolle und der Begutachtung wird plausibel begründet und beträgt maximal vier Monate).

A 1.8 N: Liegt ein einjähriger, den CTU-Kriterien entsprechender Alkoholabstinenzbeleg aus einem länger als vier Monate zurückliegenden Zeitraum vor, kann die ununterbrochene Aufrechterhaltung der Alkoholabstinenz nicht nur plausibel dargelegt werden, sondern wird zusätzlich durch eine aktuelle, den CTU-Kriterien entsprechende Bestätigung der Alkoholabstinenz (Urinanalyse mit drei Kontrollen in den letzten drei Monaten vor der Begutachtung oder eine aktuelle Haaranalyse eines drei cm langen Segments) nachvollziehbar gemacht.

A 1.9 N: Bei Hinweisen auf eine Sucht-/Missbrauchsverlagerung auf andere suchtpotente Stoffe liegt ein polytoxikologischer Laborbefund vor, der die relevanten suchtpotenten Stoffe einbezieht, den CTU-Kriterien entspricht, außerhalb stationärer therapeutischer Maßnahmen im Vorfeld der Begutachtung erhoben wurde und die Abstinenz von den untersuchten Stoffen untermauert.

A 1.10 N: Der Klient hat die Alkoholproblematik, deren Ausmaß, die negativen Alkoholkonsumfolgen und die Alkoholabstinenznotwendigkeit erkannt.

A 1.11 N: Der Klient hat die als angenehm erlebten Alkoholkonsumfolgen erkannt.

A 1.12 N: Der Klient ist nachvollziehbar motiviert und in der Lage, auch in Zukunft dauerhaft auf Alkohol zu verzichten.

A 1.13 N: Der Klient kann die früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur alkoholabstinenzpflichtigen Alkoholproblematik beigetragen haben, nachvollziehbar benennen. (Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn lediglich Probleme/Stress/Belastungen benannt werden, ohne dass deutlich wird, aufgrund welcher persönlichen Problematik darauf früher mit Alkoholüberkonsum reagiert wurde.)

A 1.14 N: Der Klient hat eine Veränderung der früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur alkoholabstinenzpflichtigen Alkoholproblematik beigetragen haben, herbeigeführt oder ist bereit und in der Lage, anders damit umzugehen.

A 1.15 K: Der Klient ist bereit und in der Lage, die Möglichkeit eines erneuten Alkoholkonsums zu erkennen und angemessen mit einem erneuten Alkoholkonsum umzugehen.

A 1.16 K: Der Klient ist bereit und in der Lage, innere und äußere Risikosituationen für einen erneuten Alkoholkonsum zu benennen und angemessen mit solchen Risikosituationen umzugehen.

A 1.17 K: Falls es zu einer Verkehrsteilnahme unter einem verkehrsrechtlich relevanten Alkoholeinfluss gekommen ist, kann der Klient die früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die dazu beigetragen haben, nachvollziehbar benennen. (Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn lediglich auf äußere/situative Einflüsse oder die Alkoholwirkung verwiesen wird.)

A 1.18 K: Der Klient hat eine Veränderung der früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur Verkehrsteilnahme unter einem verkehrsrechtlich relevanten Alkoholeinfluss beigetragen haben, herbeigeführt oder ist bereit und in der Lage, bei einem erneuten Alkoholkonsum anders damit umzugehen.

3.2 Neue Hypothese A 2: nicht alkoholabstinenzpflichtige Alkoholproblematik (derzeit Hypothese A 3)

Aus der Vergangenheit ist abzuleiten, dass eine nicht alkoholabstinenzpflichtige Alkoholproblematik vorgelegen hat. Der Klient hat eine ausreichende und stabile Veränderung des Alkoholkonsumverhaltens herbeigeführt.

Kriterien für das Vorliegen einer nicht alkoholabstinenzpflichtigen Alkoholproblematik:

A 2.1: Ausschluss der Hypothese A 1

A 2.2: Es lagen in abgeschwächter Form wenige Indikatoren wie unter A 1.4 beschrieben vor, so dass eine alkoholabstinenzpflichtige Alkoholproblematik nicht diagnostiziert werden kann. Insbesondere ergaben sich keine Hinweise für die Unfähigkeit, den Alkoholkonsum selbstbestimmt zu beenden (Ausschluss von Kontrollverlust).

Kriterien für eine angemessene Problembewältigung:

A 2.3 N: Der Klient hat in den letzten sechs Monaten vor der Begutachtung ausnahmslos sowie medizinisch und psychologisch nachvollziehbar nicht täglich und pro Anlass lediglich Alkoholmengen konsumiert, die zu keinem Zeitpunkt 0,29 Promille überschreiten, oder ganz auf Alkohol verzichtet. Er kann die Gründe für seine Entscheidung nachvollziehbar darstellen.

A 2.4 N: Der veränderte Umgang mit Alkohol wird für die letzten sechs Monate vor der Begutachtung durch Laborbefunde untermauert (in vier- bis sechswöchigem Abstand Blutentnahme mit jeweils unauffälliger Konstellation der Laborbefunde GGT, GPT und GOT oder zwei den CTU-Kriterien entsprechende Haaranalysen eines jeweils drei cm langen Segments, die jeweils weniger als 25 pg/mg Ethylglucuronid aufweisen).

A 2.5 N: Liegt ein wie unter A 2.4 N genannter Nachweis des veränderten Umgangs mit Alkohol aus einem länger als vier Monate zurückliegenden Zeitraum vor, kann die ununterbrochene Aufrechterhaltung der Veränderung nicht nur plausibel dargelegt werden, sondern wird zusätzlich durch aktuelle Befunde (drei Blutentnahmen mit jeweils unauffälliger Konstellation der Laborbefunde GGT, GPT und GOT in den letzten drei Monaten vor der Begutachtung oder eine aktuelle, den CTU-Kriterien entsprechende Haaranalyse eines drei cm langen

Segments, die weniger als 25 pg/mg Ethylglucuronid aufweist) nachvollziehbar gemacht.

A 2.6 N: Der Klient hat die Alkoholproblematik, deren Ausmaß und die negativen Alkoholkonsumfolgen erkannt.

A 2.7 N: Der Klient hat die als angenehm erlebten Alkoholkonsumfolgen erkannt.

A 2.8 N: Der Klient ist nachvollziehbar motiviert und in der Lage, auch in Zukunft dauerhaft auf Alkohol zu verzichten oder nicht täglich und pro Anlass Alkoholmengen zu konsumieren, die zu keinem Zeitpunkt 0,29 Promille überschreiten.

A 2.9 N: Der Klient kann die früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur Alkoholproblematik beigetragen haben, nachvollziehbar benennen. (Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn lediglich Probleme/Stress/Belastungen benannt werden, ohne dass deutlich wird, aufgrund welcher persönlichen Problematik darauf früher mit Alkoholüberkonsum reagiert wurde.)

A 2.10 N: Der Klient hat eine Veränderung der früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur Alkoholproblematik beigetragen haben, herbeigeführt oder ist bereit und in der Lage, anders damit umzugehen.

A 2.11 K: Der Klient ist bereit und in der Lage, die Möglichkeit eines erneuten Alkoholüberkonsums zu erkennen und angemessen mit einem Alkoholüberkonsum umzugehen.

A 2.12 K: Der Klient ist bereit und in der Lage, innere und äußere Risikosituationen für einen erneuten Alkoholüberkonsum zu benennen und angemessen mit solchen Risikosituationen umzugehen.

A 2.13 K: Falls es zu einer Verkehrsteilnahme unter zu hohem Alkoholeinfluss gekommen ist, kann der Klient die früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die dazu beigetragen haben, nachvollziehbar benennen. (Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn lediglich auf äußere/situative Einflüsse oder die Alkoholwirkung verwiesen wird.)

A 2.14 K: Der Klient hat eine Veränderung der früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur Verkehrsteilnahme unter zu hohem Alkoholeinfluss beigetragen haben, herbeigeführt oder ist bereit und in der Lage, bei einem Rückfall in alte Alkoholkonsumgewohnheiten anders damit umzugehen.

3.3 Neue Hypothese A 3: Verhaltensproblematik ohne Alkoholproblematik

Aus der Vergangenheit ist abzuleiten, dass eine Verhaltensproblematik (im Sinne einer unzureichenden Bereitschaft, einen verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum und die Verkehrsteilnahme voneinander zu trennen) ohne Alkoholproblematik vorgelegen hat. Diese Erkenntnis hat zu einer ausreichenden und stabilen Veränderung des problematischen Verhaltens geführt.

Kriterien für das Vorliegen einer Verhaltensproblematik ohne Alkoholproblematik:

A 3.1: Ausschluss der Hypothesen A 1 und A 2

A 3.2: Der Klient war nicht bereit, einen verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum von der Verkehrsteilnahme zu trennen.

Kriterien für eine angemessene Problembewältigung:

A 3.3 N: Der Klient hat in den letzten sechs Monaten vor der Begutachtung medizinisch und psychologisch nachvollziehbar ganz auf Alkohol verzichtet, Alkoholmengen konsumiert, die pro Anlass zu keinem Zeitpunkt 0,29 Promille überschritten haben oder (als Fahrerlaubnisinhaber) einen für die Verkehrsteilnahme verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum ausnahmslos von der Verkehrsteilnahme getrennt. Er kann die Gründe für seine Entscheidung nachvollziehbar darstellen.

A 3.4 N: Der Klient hat die Verhaltensproblematik und deren Ausmaß erkannt. (Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn nicht nachvollziehbare Angaben zur persönlichen Dunkelzifferproblematik gemacht werden).

A 3.5 N: Der Klient ist nachvollziehbar motiviert, auch in Zukunft dauerhaft auf Alkohol zu verzichten, Alkoholmengen zu konsumieren, die pro Anlass zu keinem Zeitpunkt 0,29 Promille überschreiten oder einen verkehrsrechtlich relevanten Alkoholkonsum ausnahmslos und zuverlässig – auch in schwierigen/unerwarteten Situationen – von der Verkehrsteilnahme zu trennen.

A 3.6 K: Sofern der Klient das frühere Alkoholkonsumverhalten in Zukunft fortsetzen möchte, ist er in der Lage, die Alkoholkonzentration unter Berücksichtigung nachvollziehbarer Berechnungsansätze und der persönlichen Bedingungen (Geschlecht, Körpergewicht) zu errechnen.

A 3.7 K: Der Klient kann die früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur Verhaltensproblematik beigetragen haben, nachvollziehbar benennen. (Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn lediglich auf äußere/situative Einflüsse und/oder die Alkoholwirkung verwiesen wird.)

A 3.8 K: Der Klient hat eine Veränderung der früheren Persönlichkeitseigenschaften und/oder Einstellungen, die zur Verhaltensproblematik beigetragen haben, herbeigeführt oder ist bereit und in der Lage, anders damit umzugehen.

A 3.9 K: Der Klient ist bereit und in der Lage, die Möglichkeit eines Rückfalls in das problematische Verhalten zu erkennen und angemessen mit einem solchen Rückfall umzugehen.

A 3.10 K: Der Klient ist bereit und in der Lage, Risikosituationen für einen Rückfall in das problematische Verhalten zu benennen und angemessen mit solchen Risikosituationen umzugehen.

Wir möchten nochmals betonen, dass es sich bei unseren Alkohol-Hypothesen um einen Diskussionsvorschlag zur Verbesserung der Prognosesicherheit handelt, der sich aus unseren gutachterlichen Erfahrungen ergeben hat. Im Mittelpunkt steht die Verschiebung des Fokus im psychologischen Untersuchungsgespräch und die Konzentration auf das für die Prognose Wesentliche.

Unsere dargestellten Erfahrungen können möglicherweise Forschungsvorhaben anregen, was wir begrüßen würden.

Unser Ansatz lässt sich zudem auf die Hypothesen der Untersuchungsanlässe Drogen und straf-/verkehrsrechtliche Auffälligkeiten anwenden. Wir halten die Überarbeitung dieser Hypothesen für ebenso erforderlich wie die Überarbeitung der Alkohol-Hypothesen.

Für Anregungen und Kritik, insbesondere von praktisch tätigen Gutachtern, MPU-Beratern, Verkehrstherapeuten und Sachbearbeitern der Führerscheinstellen, sind wir dankbar.

Zusammenfassung

Nach unseren Erfahrungen werden – trotz der bundesweit verbindlichen Beurteilungskriterien – bei Medizinisch-psychologischen Begutachtungen häufig uneinheitliche Maßstäbe angelegt, und zwar sowohl hinsichtlich der Zuordnung einer Problemausprägung zu den diagnostischen Hypothesen als auch hinsichtlich der Kriterien für eine angemessene Problembewältigung. Dies kann die Wahrscheinlichkeit falscher Prognosen erhöhen und somit die Verkehrssicherheit und/oder die Einzelfallgerechtigkeit gefährden. Es werden neue Alkoholhypothesen zur Diskussion gestellt, die zur Lösung der oben genannten Probleme beitragen können.

Schlüsselwörter

Medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) – Kraftfahreignung – Beurteilungskriterien – Alkoholhypothesen – Verkehrssicherheit

Summary

According to our experiences – despite nationwide binding assessment criteria – often inconsistent standards are applied in medical-psychological assessments, both with regard to the assignment of the magnitude of a problem to the diagnostic hypotheses and with regard to the criteria for appropriate problem management. This can increase the likelihood of incorrect forecasts and thus jeopardize traffic safety and/or case-by-case justice. New alcohol hypotheses are presented for discussion, which may help to solve the problems mentioned above.

Keywords

Medical-psychological assessment (MPA) – driving aptitude – assessment criteria – alcohol hypotheses – traffic safety

Literatur

1. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2014) Fahrerlaubnis-Verordnung. Anlage 4a (zu § 11 Absatz 5).
2. DGVP/DGVM, Schubert W, Dittmann V, Brenner-Hartmann J (Herausgeber) (2013). Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien. Kirschbaum, Bonn.
3. Ludwig M (2017). Verkehrstherapie. Eine Einführung in die Psychotherapie auf Basis der Verkehrspsychologie und der Kognitiven Verhaltenstherapie. Kirschbaum, Bonn, 71.
4. Schubert W, Huetten M et al. (2018). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Kommentar, Kirschbaum, Bonn.
5. Schneider R (2001). Die Suchtfibel. Informationen zur Abhängigkeit von Alkohol und Medikamenten für Betroffene, Angehörige und Interessierte. Schneider, Hohengehren.
6. Jacobshagen W (1996). ALKOEVA und kein Ende? Blutalkohol 33: 257–266.
7. Born R, Kranich U (2020). Alkohol: Kriterien zur Erfassung der Kontrollfähigkeit. Zeitschrift für Verkehrssicherheit. März 2020. 66. Jahrgang. Kirschbaum, Bonn.
8. American Psychiatric Association: Diagnostischen und Statistischen Manuals Psychischer Störungen, 5. Auflage, 2013.
9. Schmidt L G (1995). Klinische Kriterien für die Diagnostik von Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit. In M. Soyka (Hrsg.), Biologische Alkoholismusmarker. Chapman & Hall, Weinheim.
10. Soyka M (1999). Alkoholabhängigkeit – Grundlagen und Therapie. Springer, Berlin – Heidelberg – New York.

Anschrift des Verfassers

Dipl.-Psych. Ralf Engelmann
IBBK GmbH
Königstraße 4
70173 Stuttgart
E-Mail: info@ibbk-stuttgart.de

Zur Diskussion

Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich [1])

R. Wick [1]), K. Keller[1])

Kommentar zum Artikel «Studie des rechtsmedizinischen Instituts der Universität Basel (Schweiz): THC-Grenzwerte im Strassenverkehr» Blutalkohol Vol. 58/2021, S. 229–236

In diesem Artikel wird ein Auszug aus dem Bericht zur Studie des Institutes für Rechtsmedizin der Universität Basel (IRM Basel), welcher im Auftrag des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) zum Thema «THC-Grenzwerte im Strassenverkehr» erstellt wurde, aufgeführt.

Dabei wird auf Seite 231 und Seite 236 auch auf das Thema «THC-Carbonsäure und Fahreignung» eingegangen. Es wird dargelegt, dass Studien zeigen, dass zwischen einer Konzentration von THC-Carbonsäure von ≥ 40 ng/ml, welcher in der Schweiz als Indikator für eine Fahreignungsabklärung zählt, und der Fahreignung kein signifikanter Zusammenhang besteht. Dabei wird zitiert, dass «Fahrer, bei denen der Konsum [von Cannabis] schon länger zurücklag und die nicht mehr unter einer akuten Wirkung von Cannabis standen, sondern lediglich positiv auf THC-Carbonsäure getestet wurden, nicht häufiger Verursacher von Unfällen als nüchterne Fahrer waren». Daraus wird geschlussfolgert, dass eine «Unterscheidung zwischen einem häufigen (…) und einem gelegentlichen Konsum (…), welcher derzeit mittels der THC-COOH-Konzentration erfolgt, … sich erübrigt.»

Bei dieser Aussage wird aber nicht berücksichtigt, was die Fahreignung gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung in der Schweiz und gemäss Definition der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin beinhaltet.

Gemäss Leitfaden Fahreignung 2020[1]), welcher durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin (SGRM) und der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie (vpv) erstellt wurde, wird eine Fahreignungsabklärung bei Cannabiskonsumenten dann empfohlen, wenn:

- ein Fahrzeug nachweislich unter dem Einfluss von Cannabis geführt wurde gemäss Art. 15d Abs. 1 Bst. b SVG,
- klare Hinweise für einen mehr als gelegentlichen resp. häufigen Cannabiskonsum vorliegen und/oder wenn im Vollblut ein THC-Carbonsäure-Wert von ≥ 40 ng/ml nachgewiesen werden kann,
- ein Mischkonsum mit anderen psychotropen Substanzen vorliegt.

[1]) Leitfaden Fahreignung, interdisziplinäre Arbeitsgruppe zum Thema Leitfaden Fahreignung: www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2020-11-27_235_d.pdf, S. 15–16 – (besucht im September 2021).

Dabei bezieht sich der Grenzwert von 40 ng/ml auf eine Publikation von 2014 im Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht[2]), welche sich wiederum auf die Ergebnisse eines Workshops der SGRM aus dem Jahr 2013 stützt.

Die Fahreignung umfasst «die allgemeinen, zeitlich nicht umschriebenen und nicht ereignisbezogenen psychischen und physischen Voraussetzungen des Individuums zum sicheren Lenken eines Motorfahrzeugs im Strassenverkehr. Diese Voraussetzungen müssen stabil vorliegen. Sie sind die allgemeine Basis zum Führen eines Fahrzeugs im Strassenverkehr».[3]) Im Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz findet sich die Definition der Fahreignung unter Art. 14 Abs. 2 SVG. Dort ist unter anderem aufgeführt, dass «über Fahreignung verfügt, wer frei von einer Sucht ist, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen beeinträchtigt». Die Frage, wie der Begriff der Sucht in diesem Artikel zu interpretieren und letztendlich anzuwenden ist, führte immer wieder zu Diskussionen und letztendlich auch zu einigen Bundesgerichtsentscheiden.

In seinem Entscheid aus dem Jahr 2004 (BGE 6A.5/2004) hat das Bundesgericht festgehalten, dass sich die Sucht im Verkehrsrecht nicht mit dem medizinischen Begriff der Abhängigkeit deckt, sondern mangelnde Fahreignung grundsätzlich auch bei suchtgefährdeten Personen möglich ist. Es wird festgehalten, dass bei allen «Suchtvarianten» auf fehlende Fahreignung geschlossen werden kann, «wenn der Betroffene nicht mehr in der Lage ist, Alkohol-, Drogen- bzw. Medikamentenkonsum und Strassenverkehr ausreichend zu trennen, oder wenn die nahe liegende Gefahr besteht, dass er im akuten Rauschzustand am motorisierten Strassenverkehr teilnimmt». Somit wird aus verkehrsrechtlicher Sicht unter dem Begriff der Sucht sowohl die Abhängigkeit als auch der verkehrsrelevante Missbrauch verstanden. Die Abhängigkeit und der verkehrsrelevante Missbrauch werden seit dem Inkrafttreten der revidierten Verkehrszulassungsverordnung (Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Strassenverkehr; VZV) am 01.07.2016 in den medizinischen Mindestanforderungen im Anhang 1 der VZV aufgeführt und dürfen nicht vorliegen, damit die Fahreignung positiv beurteilt werden kann. Der verkehrsrelevante Missbrauch ist als «Substanzkonsumverhalten, aus dem sich ein erhöhtes Risiko für ein Fahren in nicht fahrfähigem Zustand herleiten lässt» definiert.[4]) Die Abhängigkeit wird gemäss dem internationalen Diagnoseschlüssel ICD definiert.

Aufgrund der aufgeführten Fakten, auf welche sich die Definition und Anwendung des Begriffes der Fahreignung in der Schweiz letztendlich beziehen, können wir die Meinung des IRM Basels in der Studie zu THC-Grenzwerten im Strassenverkehr zur Fahreignung bei Cannabiskonsumenten, dass zwischen einer Konzentration von THC-Carbonsäure von ≥ 40 ng/ml und der Fahreignung kein signifikanter Zusammenhang besteht und deshalb eine Unterscheidung zwischen einem häufigen und gelegentlichen Konsum sich erübrigt, nicht teilen. Dies, da das IRM Basel bei der Anwendung des Begriffs der Fahreignung nicht die gesetzlichen Aspekte der Definition der Fahreignung in der Schweiz und somit auch nicht die Tragweite der korrekten Auslegung der Fahreignung in Bezug auf die Verkehrssicherheit berücksichtigt. Vielmehr bezieht sich das IRM Basel bei der Deutung der

---

[2]) Liniger Bruno, Cannabis und Fahreignung die aktuellen Richtlinien: in Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2014, Stämpfli Verlag 2014, S. 327–331.

[3]) Leitfaden Fahreignung (FN 1), S. 6.

[4]) Fahreignung und Alkohol, Betäubungsmittel und psychotrop wirksame Medikamente – verkehrsmedizinische Begutachtung und Beurteilung, Ausgabe 1 April 2018: http://www.sgrm.ch/inhalte/Verkehrsmedizin/QM_Dokument_AlkoholBtmMedik_April_2018_D_definitiv.pdf – (besucht im September 2021).

Fahreignung nur auf eine mögliche Wirkung von einer hohen THC-Carbonsäure auf die Fahrleistung im Zusammenhang mit einem vermehrten Unfallgeschehen, nicht aber auf die Tatsache, dass bei Cannabiskonsumenten, welche einen mehr als gelegentlichen Konsum betreiben, die Gefahr besteht, dass sie den Konsum der Substanz nicht von der aktiven Teilnahme im Strassenverkehr trennen können. Die Aspekte der Verkehrssicherheit werden durch die Studie des IRM Basels zu wenig berücksichtig. Eine ausführliche Darlegung der Begründung unserer Ansicht findet sich in der Zeitschrift Strassenverkehr 3/2021.[5])

Zusammenfassend halten wir fest, dass bei Cannabiskonsumenten, bezugnehmend auf den Leitfaden Fahreignung 2020, welcher sowohl von der SGRM als auch vom ASTRA (Bundesamt für Strassen) gestützt wird, eine Fahreignungsabklärung weiterhin beim Vorliegen von folgenden Indikatoren anzuordnen ist:

- Wenn der Cannabiskonsum nachgewiesenermassen nicht von der aktiven Teilnahme im Strassenverkehr getrennt werden kann.
- Wenn eine Person einen Cannabiskonsum betreibt, bei dem davon ausgegangen werden muss, dass der Konsum nicht mehr sicher vom Führen eines Fahrzeuges getrennt werden kann.
- Wenn eine Person einen Mischkonsum von mehr als einer die Fahrfähigkeit beeinträchtigenden Substanz betreibt.

Anschrift der Verfasserinnen
Dr. med. Regula Wick
Dr. med. Kristina Keller
Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich,
Abteilung Verkehrsmedizin,
Andreasstrasse 15,
CH-8050 Zürich
E-Mail: Regula.Wick@irm.uzh.ch
Kristina.Keller@irm.uzh.ch

[5]) Wick R, Keller K, Cannabis im Strassenverkehr – Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung, Strassenverkehr, 3/2021 (im Druck).

Literatur

Klaus Püschel

Alina Ruckriegel: Vergleichende Untersuchung leistungspsychologischer Verfahren für die Fahreignungsdiagnostik älterer Kraftfahrer

Kirschbaum Verlag, Bonn, 2020, 230 Seiten, 39,80 €, ISBN: 978-3-7812-2082-9

Die demografische Entwicklung in Deutschland führt dazu, dass zunehmend mehr ältere Menschen als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnehmen. Hierzu gibt es bereits eine umfangreiche Literatur. Frau Ruckriegel hat es sich in Ihrer Dissertation zur Aufgabe gemacht, zu überprüfen, welche der gängigen Testverfahren sich besonders gut dafür eignen, die psychophysische Leistungsfähigkeit älterer Kraftfahrer im Hinblick auf die Fahreignung zu erfassen. Zu diesem Zweck wurden aus den drei bekannten Testsystemen Corporal Plus, TAP-M und Wiener Testsystem verschiedene Untertests ausgewählt, die die in der FeV definierten fünf Anforderungsbereiche (Reaktionsfähigkeit, Aufmerksamkeit, Konzentrationsfähigkeit, Orientierung, Belastbarkeit) abdecken sollten. Die Testsysteme Corporal Plus, Wiener Testsystem und TAP-M wurden ausgewählt, da sie aktuell auf dem Markt verfügbar sind und in der Praxis in Deutschland hauptsächlich als psychometrische Testverfahren zur Fahreignungsbegutachtung eingesetzt werden. Zusätzlich wurden drei leistungspsychologische Dimensionen aus dem Bereich der kognitiven Fähigkeiten überprüft: Arbeitsgedächtnis, logisch-schlussfolgerndes Denken, Exekutivfunktionen. Zur Erfassung dieser Bereiche wurde ein weiterer Test aus dem Corporal Plus und zwei Tests aus dem Wiener Testsystem (TMT-L sowie AMT) ausgewählt. – Eine Stichprobe von n=300 Kraftfahrern (n=170 Probanden aus der Fahreignungsbegutachtung und n=130 unauffällige Probanden) im Alter von über 50 Jahren wurde untersucht: einerseits mittels Fragebogen zu ihrem Gesundheitszustand, ihrer Unfallvorgeschichte, ihrer PKW-Nutzung sowie ihrer Selbstbeurteilung, andererseits durch das Bearbeiten einer Batterie der genannten Testverfahren.

Im Inhaltsverzeichnis ist dieses Buch wie eine übliche Dissertation aufgebaut (Theorie – Methode – Ergebnisse – Diskussion – Fazit). Die Autorin zeigt, dass die gängigen Testverfahren die in der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführten Anforderungsbereiche nicht wie angegeben abbilden. Es können nur niedrige Korrelationen zwischen Problemindizes und Testwerten beobachtet werden, weshalb auch die Identifikation von für ältere Fahrer besonders geeigneten Testverfahren nicht möglich ist. Zudem zeigte sich, dass die Testverfahren nicht die Struktur aus acht Dimensionen abbilden. Es finden sich nur zwei Faktoren, die eine Reaktionszeit- und eine Fehlerkomponente abbilden.

Dieses Werk gibt einen ausführlichen Überblick über das aktuell sehr relevante Thema der älteren Kraftfahrer im Straßenverkehr und die damit einhergehenden Herausforderungen

und Probleme. Speziell wird das Problem der Selbstüberschätzung bei älteren Kraftfahrern analysiert. Die vorgelegten Ergebnisse zeigen, dass bei einem großen Teil älterer Kraftfahrer keine realistische Selbsteinschätzung ihrer eigenen Fahreignung zu erwarten ist. Insofern wird mit freiwilligen Maßnahmen zur Fahreignungsüberprüfung vermutlich keine angemessen große Quote älterer Kraftfahrer erreicht werden. Die Implementierung geeigneter Trainingsmaßnahmen zum Erhalt der Fahreignung wird empfohlen. Es wird vorgeschlagen, einen Mittelweg zwischen Freiwilligkeit und Verpflichtung bei der Fahreignungsüberprüfung älterer Kraftfahrer zu beschreiten.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Klaus Püschel
Institut für Rechtsmedizin
Butenfeld 34
22529 Hamburg
E-Mail: pueschel@uke.de

Zur Information

ETSC: Report about Road Deaths among young People*)

– Auszug –

Executive Summary

This report looks at the progress made in Europe in reducing road deaths among young people. It is based on the latest available data from the 32 EU and non-EU countries that participate in ETSC's Road Safety Performance Index (PIN) programme, examining trends over time as well as differences between countries, which are very significant.

In 2019, 5,182 young people were killed in road collisions in the 25 EU countries for which numbers are available so far. This is 3,434 fewer young people killed than in 2010. Young road user deaths represented 23 % of all road deaths in these countries in 2019.

Young road user deaths per million young inhabitants went down by 34 % over the period 2010–2019 compared to just 19 % for other age groups over the same period. Most of the reduction took place over the period 2010–2014, during the economic recession that followed the financial crisis of 2008.

Road mortality data for all young people aged 15–30 mask large disparities between men and women. On average over the last three years, men account for 81 % of all road deaths among young people aged 15−30. Large differences between male and female road mortality remain after taking into consideration the fact that men drive more than women.

On average across the EU, 39 % of young men killed in road collisions are car drivers, 23 % are motorcycle riders, 16 % car passengers, 7 % pedestrians, 4 % moped riders and 3 % cyclists.

Road deaths in collisions involving a young driver or rider in the EU account for 37 % of all road deaths. For each young driver or rider killed there are 1.6 other road users killed in the same set of collisions.

There has been slow progress in reducing the numbers of young people seriously injured on EU roads.

While young people are a high-risk group in themselves, most young people do not deliberately drive unsafely. The risks associated with young drivers and riders stem from inexperience, immaturity and lifestyle linked to their age and gender.

While specific targeted measures are needed to address young road user safety, overall road safety improvements also help to improve the safety of young road users. Countries with safe roads overall tend to have safer young road users. They benefit from road

*) Reducing Road Deaths among young people aged 15 to 30, PIN Flash Report 41, European Transport Safety Council, ETSC, October 2021.

systems that are more forgiving when it comes to driver errors such as those outlined in the Safe Systems approach.

Many young people drive smaller and older cars due to issues of choice, cost and practicality. Smaller cars are often favoured by young people as they are seen as easier to drive and cheaper. Similarly, many young people are unable to afford a new car and therefore rely on older, second-hand cars which lack more modern safety technologies and are, on average, lighter. It is important that young road users choose cars that are as safe as practicable for themselves, their passengers and other road users who might be involved.

Collision risk is highest in the period immediately after obtaining a licence, when young people are driving and riding independently for the first time.

The younger a person starts unrestricted solo driving, the more likely it is that he or she will have a fatal collision, particularly below 18 years old. Thus, as a first step, it is extremely important to set an appropriate age for first unrestricted solo driving.

Graduated driving licence systems have been assessed by a number of studies, which nearly all show a reduction in collisions.

Young people, especially men, are overrepresented when it comes to road deaths linked to drink-driving and drugs. Enforcing and tightening limits and improved help for those living with identified alcohol and other drug issues can therefore help reduce these deaths.

Drug driving is not as well understood a phenomenon as drink-driving and lacks the benefit of widespread public awareness. Illegal drug use increases with age between the ages of 15−25. Illegal drug use among young people is double that among adults. It is known that young people, especially men and those with sensation seeking and risky behavioural traits are more likely to drug drive. However, with a combination of legislation, enforcement, screening devices and help for those living with identifiable drug issues, drug driving can be addressed.

Main Recommendations to national Governments

- Consider adopting a zero tolerance level for BAC while in charge of a vehicle (i.e. a maximum BAC of 0.2 g/l) for all drivers and riders: this will benefit novice drivers as well.
- Introduce a zero tolerance system for illicit psychoactive drugs using the lowest limit of quantification that takes account of passive or accidental exposure.
- Improve enforcement in particular against the main killers: speed, drink-, drug- and distracted-driving and non-use of protective equipment (seat belts and helmets).

Main Recommendations to the EU Institutions

- Introduce probationary periods for novice drivers. Under any system, young, novice drivers should be subject to limits on driving with peer passengers and/or at night as well as to a zero tolerance for drink-driving.
- Do not allow the lowering of the minimum age for obtaining a driving licence for any road users.
- Consider adopting a Directive on a zero tolerance level for BAC while in charge of a vehicle (i.e. a maximum BAC of 0.2 g/l) for all road users: this will benefit novice drivers as well.

- Introduce an EU zero tolerance system for illicit psychoactive drugs using the lowest limit of quantification that takes account of passive or accidental exposure.
- Adopt common standards for roadside drug-driving enforcement.

Part III Countermeasures

3.3 Alcohol, Drugs and Distraction

3.3.1 Alcohol

Young people, especially men, are overrepresented when it comes to road deaths linked to drink-driving and drugs.[83] Enforcing and tightening limits can therefore help reduce these deaths.

Drink-driving is particularly dangerous for young people for several reasons:[84]

- Their tolerance of alcohol is lower, as their body is not used to dealing with it.
- Driving is more demanding for young and novice drivers than for other drivers; thus, as they need to pay more attention to their driving task, the disrupting effect of alcohol is greater than for drivers with more experience.
- Alcohol reduces inhibition. As young people possess less developed self-control mechanisms, they suffer a stronger euphoric and emotional impact from alcohol.
- Studies have shown that young people tend to underestimate their actual level of intoxication.

The EU DRUID Project found that the characteristics of drivers who tested positive for alcohol and were seriously injured or killed, were that testing positive for alcohol was most prevalent in young drivers (25−35 years) and more prevalent in male than in female drivers (about 70/30 in seriously injured and 83/17 in the killed drivers).[85]

From the PIN countries that were able to provide data on whether killed young car drivers aged 18−30 had an alcohol level above the legal BAC limit, we can see that alcohol remains a problem among young drivers in most countries.

While numbers in countries such as Czechia, Cyprus, Slovenia and Switzerland are statistically small and therefore liable to present stark proportions, larger countries such as the UK and France still find high numbers of killed young car drivers having an alcohol level above the legal limit.

In the UK, between 2016−2018, 26 % of young car drivers killed out of the total that were tested for alcohol were recorded as having an alcohol level above the legal limit of 0.8 g/l. However, it increases to 37 % if those with an alcohol level below the legal BAC limit are taken into account (Table 3).

In France, in 2019, 48 % of killed car drivers aged 18−30, out of all those tested for alcohol, were recorded as having an alcohol limit above the legal limit. In Finland, between 2017−2019, 44 % of all killed young car drivers that were tested for alcohol were recorded as having an alcohol level over the legal limit (Table 3).

---

[83] EMCDDA, (2012) Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project, p. 19. https://goo.gl/PNhUpU

[84] SafetyNet (2009) Alcohol https://bit.ly/3AgHFEl

[85] EU funded DRUID Project (2012) Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines https://goo.gl/PNhUpU

	Of recorded killed young (18 to 30) car drivers ested for alcohol			
	% over the legal BAC	% that had non-zero BAC	Time period covered	Lower BAC for provisional/novice drivers? (in g/l)
BG	3 %	6 %	2019	NO
BE	6 %	6 %	2018–2020	NO
CY	25 %	25 %	2018–2020	YES (0.2)
CZ	22 %	22 %	2019–2020	Zero for all
DK	21 %	21 %	2015–2019	NO
EE	0 %	40 %	2020	NO
FI	44 %	46 %	2017–2019	NO
FR	48 %	n/a	2019	YES (0.2)
EL	43 %	n/a	2017–2018	YES (0.2)
HR**		39 %	2018–2020	YES (0)
HU	22 %	22 %	2017–2019	Zero for all
IE*	53 %	55 %	2015–2017	YES (0.2)
PL	7 %	8 %	2018–2020	NO
PT	90 %	100 %	2017–2019	YES (0.2)
SE	28 %	28 %	2017–2019	NO
SI	48 %	57 %	2018–2020	YES (0)
SK	49 %	49 %	2017–2020	Zero for all
UK	26 %	37 %	2016–2018	NO
CH	40 %	40 %	2019	YES (0.1)
NO	18 %	18 %	2019	NO
RS	100 %	100 %	2017–2019	YES (0)

Table 3. Number of killed young car drivers (18–30) tested for alcohol, for whom it was recorded they had alcohol (latest three years available).
IE: *28 of the 29 18–30 year old car driver deaths with a positive toxicology for alcohol had a BAC > 50 mg/ml. Please note however that we have a lower BAC limit for provisional, novice and professional drivers (> 20 mg/ml) which is not incorporated in this figure.
HR**young drivers are defined in the law as drivers up to 24 years old with a valid driving licence. For them the legal BAC is 0.0 and for the rest it is 0.5 g/l.

3.3.1.1 Lower BAC limits for novice drivers

Alcohol has a major influence on the skills needed for safe driving and attention and inexperienced drivers are particularly sensitive to its effects.[91] In a study conducted recently by VIAS into the impact of 0.2 and 0.5 g/l BAC on driving among young/novice drivers, it was confirmed that alcohol (0.5 g/l BAC) and driving inexperience (18 year old novice drivers) lead to a greater deterioration of driving skills, particularly for maintaining track position and detecting visual stimuli, as compared to 21 year old more experienced drivers.[92]

The European Commission recommends lowering the BAC limit for novice drivers to 0.2 g/l.[93] And yet, Belgium, Bulgaria, Denmark and Finland have a 0.5 g/l limit and Spain a 0.3 g/l[94] limit.[95] In the UK the general BAC limit is 0.8 g/l.[96]

Spain has plans to implement the WHO figure of 0.2 grams/litre of blood, or 0.1 milligram/litre of exhaled air, for both novice and professional drivers. This change will be implemented through the development of the Spanish Road Safety Strategy 2021−30. […]

Germany introduced a zero tolerance law on alcohol for novice drivers in 2007. This law prohibits alcohol for all novice drivers during the probation period of (normally) two years as well as persons who are not yet 21 years old. An evaluation carried out in 2010 showed a significant decrease in alcohol-related collisions and traffic offences as well as a high acceptance of the law among the target group. A further evaluation published in 2020 sought to evaluate the longer-term effect of the zero tolerance law, in particular whether the behaviour (separating drinking and driving) was maintained throughout a driver's career. According to the results of this evaluation, former novice drivers from the first cohort affected by the zero tolerance law were also, in the long-term, less frequently involved in alcohol-related collisions than reference groups. Furthermore, the number of driving under the influence offences for the former novice drivers declined disproportionately compared to older and more experienced drivers in the considered period.[97]

3.3.2 Drugs

Drug driving is not as well understood a phenomenon as drink-driving and lacks the benefit of widespread public awareness. Illegal drug use increases with age between the ages of 15−25. Illegal drug use among young people is double that among adults.[98] It is known that young people, especially men and those with sensation seeking and risky behavioural

[91] Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010) Abaissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs novices et les conducteurs de grands véhicules: 0,2 ‰. IBSR, l'Observatoire pour la Sécurité Routière, Bruxelles, Belgique. [Lowering the permitted alcohol level for novice drivers and drivers of large vehicles: 0,2 ‰. BRSI, Road Safety Observatory, Brussels, Belgium] Retrieved https://bit.ly/3ci8P4p

[92] VIAS (2019) Research report no.2019 - R - 03 – SEN Impact of alcohol on driving in young/novice Drivers A driving simulator study on the impact of a blood alcohol concentration of 0,2 g/l and 0,5 g/l on driving behaviour. https://bit.ly/2QW0fk4

[93] European Commission Recommendation (2001) on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles. https://bit.ly/3b6iH0x

[94] Spain's BAC limit for novice drivers (0,3 g/L) is lower than the national general limit 0,5 g/l.

[95] ETSC (2019) Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe https://bit.ly/33kZEv2

[96] Scotland BAC limit is 0.5 g/l.

[97] BaST (2020) Re-evaluation of the zero tolerance law for novice drivers https://bit.ly/3z4Ekbe

[98] Twisk and Stacey (2007) Trends in young driver risk and countermeasures in European countries, Journal of Safety Research, p7. https://goo.gl/8jcUi0

traits are more likely to drug drive.[99] However, with a combination of legislation, enforcement and screening devices drug driving can be addressed.

Roadside testing is a means of identifying drug drivers and is currently used by Belgium, Bulgaria, Cyprus, Finland, France, Germany, Norway, Denmark, Spain and Switzerland. In 2015 the UK introduced new regulations for roadside testing, establishing drug limits and a zero tolerance approach to the eight drugs most associated with illegal use.[100] Combined with the use of drug-screening devices, within six months drug driving arrests increased by 600 %.[101] This large increase is to be expected, as the regulations are new, and effectiveness will need to be monitored in the long-term. However, it demonstrates that drug drivers can be stopped with the right tools. Cyprus introduced similar zero-tolerance drug-testing in 2018.

Recommendations on Alcohol, Drugs and Distractions to national Governments

Consider adopting a zero tolerance level (i.e. a maximum BAC of 0.2 g/l) for all drivers and riders; this will benefit novice drivers as well.

- Introduce a zero tolerance system for illicit psychoactive drugs using the lowest limit of quantification that takes account of passive or accidental exposure.

Recommendations to the EU

- Consider adopting a Directive on a zero tolerance level (i. e. a maximum BAC of 0.2 g/l) for all road users; this will benefit novice drivers as well.
- Introduce an EU zero tolerance system for illicit psychoactive drugs using the lowest limit of quantification that takes account of passive or accidental exposure.

[99] DRUID (2012) Final report, p55. https://goo.gl/U6s1ii
[100] Changes to Drug Driving Laws (2013) UK Department for Transport. https://goo.gl/d3b6e6
[101] BBC News, 23rd November 2015 'Drug-driving arrests increase 600 % after law change', https://bbc.in/3k3ktmC

ETSC: Spain could require alcohol interlocks on buses and lorries

Policymakers in Spain are considering a new tool in the fight against drink-driving. A law currently under discussion in the Spanish houses of parliament could see alcohol interlocks required on lorries and buses from next year.

The European Union agreed in 2019 that all new types of car, van, lorry and bus should be fitted with a standardised interface for the connection of an alcohol interlock from next year. The requirement would be extended to all new vehicles in those categories sold from 2024.

The Spanish proposal goes substantially further by requiring lorries and buses to be fitted with the devices. Alcohol interlocks require the driver to blow into a device that prevents a vehicle being started if he or she is over a pre-set limit.

Neighbouring France already requires alcohol interlocks on all coaches and buses.

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC, vom 21. Oktober 2021)

Fahrerlaubnismaßnahmen 2021
− Deutschland, Schweiz −

Deutschland

Registrierte Zuwiderhandlungen im Jahr 2020	
Straftaten	267 816
darunter	
Alkoholverstöße	80 137
Drogenverstöße	4 155
Ordnungswidrigkeiten	4 194 385
darunter	
Alkoholverstöße	33 300
Drogenverstöße	42 290

Ausgewählte Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2020						
Entziehungen	**Aberkennungen**	**Isolierte Sperren**	**Fahrverbote**	**Versagungen**	**Verzichte**	**Insgesamt**
96 598	9 944	27 589	461 272	16 821	35 978	648 202

Ausgewählte Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2020 nach entscheidender Stelle							
Entscheidende Stelle	**Entziehungen**	**Aberkennungen**	**Isolierte Sperren**	**Fahrverbote**	**Versagungen**	**Verzichte**	**Insgesamt**
Gerichte	58 264	8 777	27 589	44 212	X	X	138 842
Bußgeldbehörden	X	X	X	413 681	X	X	413 681
Fahrerlaubnisbehörden	38 334	1 167	X	3 379	16 821	35 978	95 679

Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren im Jahr 2020	
Mit Reduzierung des Punktestandes	**Ohne Reduzierung des Punktestandes**
3 585	221

Verurteilungen durch Gerichte		Bußgeldentscheidungen durch Gerichte		Bußgeldentscheidungen durch Bußgeldbehörden	
absolut	**Veränderung gegenüber 2019 in %**	**absolut**	**Veränderung gegenüber 2019 in %**	**absolut**	**Veränderung gegenüber 2019 in %**
267 816	+2,3	64 370	0,0	4 130 015	-6,8

Hinweis: Mehrfachangaben zum selben Sachverhalt (auf einer Meldung): Bei der Analyse ist zu beachten, dass pro im Fahreignungsregister (FAER) gespeicherter Meldung zum Beispiel bis zu 10 Verstöße angegeben werden können. Jeder dieser bis zu 10 Verstöße, obwohl auf einer Meldung zusammengefasst, wird für sich genommen gezählt. Die Anzahl der berichteten Verstöße kann daher größer sein als die Anzahl der Meldungen im Zugang.

Im Fahreignungsregister eingetragene Ermahnungen, Verwarnungen und Entziehungen im Jahr 2020			
	Ermahnung	**Verwarnung**	**Entziehung**
Insgesamt	211 954	39 875	4 813

	Alkoholverstöße	**Drogenverstöße**	**Vollrausch**	**Fahren ohne Fahrerlaubnis, trotz Fahrverbot**
Insgesamt	113 437	46 445	410	143.208

(Auszüge aus Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA, aus dem Jahr 2021)

Schweiz

Laut der Statistik zu den Administrativmaßnahmen (ADMAS) belief sich die Anzahl der Ausweisentzüge in der Schweiz 2020 auf 78 483 und lag damit zum zweiten Mal in Folge unter der Marke von 80 000. Die Annullierung von Führerausweisen auf Probe nahm indes um 9,7 % auf 1 335 zu, ebenso die Entzüge von Lernfahrausweisen (+15 % auf 4 043).

In 29 553 Fällen wurde der Ausweis wegen überhöhter Geschwindigkeit entzogen (+7,8 % gegenüber 2019), in 11 931 Fällen wegen Angetrunkenheit (-9,1 % gegenüber 2019).

Die Ausweisentzüge wegen Fahren unter Drogeneinfluss gingen 2020 im Vergleich zum Vorjahr zurück (-7,6 % auf 4 402 Fälle). Zu den weiteren Gründen für Ausweisentzüge zählen Drogensucht (-12,2 % im Vergleich zu 2019), Alkoholabhängigkeit (1 349 Fälle, -6,0 %) oder Ablenkung (essen, telefonieren).

Gesamtübersicht der registrierten Maßnahmen							
Total	**Verwarnungen**	**Entzüge**	**Verweigerungen**	**Aberkennungen**	**Fahrverbote**	**Aufhebung**	**Verkehrspsychologe**
189 196	61 408	78 483	3 117	18 157	589	19 798	3 941

Art der Maßnahme und Gründe					
Grund	**Verwarnungen**	**Entzüge**	**Aberkennungen**	**Fahrverbote**	**Verkehrspsychologe**
Angetrunkenheit	3 577	11 931	1 553	485	746
Alkoholabhängigkeit/ -missbrauch		1 349	101	2	132
Vereitelung der Blutprobe		625	47	8	67
Fahrunfähigkeit (Drogeneinfluss)	7	4 402	673	79	481
Drogensucht		2 170	398	8	299
Vereitelung der Atemprobe	2	271	69	1	7
Vereitelung Drogenschnelltest		18	4	3	3
Fahrunfähigkeit (Medikamente)		328	20	2	51

(Auszug aus einer Medienmitteilung vom 2. März 2021 und dem Gesamtbericht der Administrativ-Maßnahmen-Statistik 2020, ADMAS, des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA)

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag
– Ankündigung –

Der Verein „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.“ veranstaltet vom 26. bis 28. Januar 2022 den 60. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar.

Die Tagung wird als Präsenzveranstaltung im gewohnten Ambiente stattfinden. Es gilt die 2-G-Regel, d. h.: Einlass erhalten nur Personen mit vollständiger COVID-19 Schutzimpfung oder Genesenennachweis. Der VGT steht seit 60 Jahren als der bedeutendste Kongress seiner Art im Dienste des Verkehrs und des Verkehrsrechts und hat sich zu einem über die Grenzen Deutschlands hinaus anerkannten und international beachteten Forum für einen alljährlichen Erfahrungsaustausch über Fragen des Verkehrsrechts – einschließlich der polizeilichen Praxis –, der Verkehrspolitik, der Verkehrstechnik und angrenzender Bereiche der Verkehrswissenschaft entwickelt.

Dazu eingeladen sind alle, die auf den Gebieten des Verkehrsrechts und den diesem Rechtsgebiet verbundenen Wissenschaften tätig sind.

Die Arbeitskreise (AK):

AK I (Leitung: Hillebrand): **Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht**
– Welcher Maßstab gilt für Fahrverbote, Bußgelder und Punkte?
– Welche Maßnahmen stärken die Verkehrssicherheit?
– Mehr Spielräume für mehr Einzelfallgerechtigkeit?
Referenten: Bellardita, Chiellino, Gübner, Payer

AK II (Leitung: Trentmann): **Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten**
– Gleichbehandlung von Alkohol und Cannabis?
– Stand der Wissenschaft – Grenzwerte (noch) aktuell?
– Problembereich Medizinalcannabis
Referenten: Niehaus, Staub, Tönnes

AK III (Leitung: Bollweg): **Haftung für künstliche Intelligenz im Straßenverkehr**
– Vom neuen Gesetz zum autonomen Fahren zu den Vorschlägen des Europäischen Parlaments und der Kommission zur Haftung für künstliche Intelligenz
Referenten: Lotz, Stadler, Staudenmayer, Wagner

AK IV (Leitung: Wellner): **Mehr Radverkehr mit mehr Sicherheit – wie schaffen wir das?**
– Zahlen und Fakten – Erkenntnisse der Unfallforschung zum Radverkehr
– Radverkehr in Städten und in ländlichen Räumen
– Flächenkonkurrenzen und Zielkonflikte
– Verkehrsklima und Normbefolgung
Referenten: Brockmann, Koerdt, Kühl, Milde

AK V (Leitung: Scholten): **Reha-Management Schwerstverletzter nach Verkehrsunfällen**
– Optimierung der Akut- und Anschluss-Heilbehandlung
– Voraussetzungen und Win-Win-Situation für alle Beteiligten
– Anspruch des Verletzten auf Reha-Management?
Referenten: Janeczek, Lang, Raschke, Schleich

AK VI (Leitung: Offenloch): **E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?**
– Überzeugt es, langsam fahrende Kfz trotz ihres Gefahrenpotentials von der Gefährdungshaftung auszunehmen?
– Abschaffen, einschränken, ausdehnen – Reformbedarf bei § 8 Nr. 1 StVG?
Referenten: Brinckmann, Looschelders, Miller

AK VII (Leitung: Dauer): **Beurteilung der Fahreignung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde – zwei Seiten einer Medaille?**
– Fahrerlaubnisentzug als eine gerichtliche Maßregel der Besserung und Sicherung
– Private MPU im Strafverfahren
– Feststellung fahreignungsrelevanter Tatsachen – Bindungswirkung strafgerichtlicher Entscheidungen
– Gefährlichkeits- und Fahreignungsprognose
Referenten: Derpa, Fromm, Prange, Wagner

AK VIII (Leitung: Ehlers): **Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt**
Wie effektiv ist unser Kontrollsystem?
– Hafenstaatkontrollen
– Ahndung von Verstößen, Strafverfolgung
Referenten: Esser, Vatankhah, Wallrabenstein

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

Weitere Informationen und Anmeldung unter: www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de

Laudatio

Foto: links RiBGH a. D. Kurt-Rüdiger Maatz, rechts Prof. Dr. Stefanie Ritz-Timme, Präsidentin der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin

Verleihung der Fritz-Strassmann-Medaille an RiBGH a. D. Kurt-Rüdiger Maatz

Anlässlich der 100. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) in München wurde Herr RiBGH a.D. Kurt-Rüdiger Maatz durch Verleihung der Fritz-Strassmann-Medaille geehrt.

Diese Medaille wird durch die DGRM an Menschen des öffentlichen Lebens verliehen, die durch ihr berufliches oder ehrenamtliches Engagement ihre besondere Verbundenheit mit unserem Fach bewiesen haben (Rechtsmedizin 14: 241, 2004).

Herr RiBGH a.D. Kurt-Rüdiger Maatz hat diese Verbundenheit über viele Jahrzehnte gepflegt; im Vordergrund stand dabei (und steht noch heute) sein großes Interesse und Engagement für verkehrsmedizinische und toxikologische Forschung.

Vita

Kurt-Rüdiger Maatz wurde 1945 in Celle geboren. Nach dem Jurastudium trat er 1974 in den höheren Justizdienst des Landes Niedersachsens ein. Er wurde

- 1976 bei der Staatsanwaltschaft Lüneburg zum Staatsanwalt ernannt,
- 1983 an das Niedersächsische Justizministerium abgeordnet und
- 1985 zum Oberstaatsanwalt befördert.

Schließlich erfolgte im Jahr

- 1990 die Ernennung zum Richter am Bundesgerichtshof. Er wurde dem 4. Strafsenat zugewiesen, dem er bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2010 angehörte.
- Seit 1997 hatte er den stellvertretenden Vorsitz dieses unter anderem für Revisionen in Verkehrsstrafsachen zuständigen Senats.

Herr MAATZ befasste sich als Bundesrichter insbesondere mit verkehrsmedizinischen Fragen zur alkohol- und drogenbedingten Fahrunsicherheit. In einem weiteren Tätigkeitsschwerpunkt ging es um Fragen der Schuldfähigkeitsbeurteilung. In diesem Kontext ist offenbar seine Verbundenheit zum Fach entstanden.

Zu seiner besonderen Verbundenheit mit unserem Fach

Viele ältere Mitglieder unserer Fachgesellschaft werden Herrn MAATZ erstmals 1993 anlässlich des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar persönlich kennengelernt haben (*Abbildung 1*).

Abb. 1: Kurt-Rüdiger Maatz (2. v. r.), beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1993, mit (v. l.) Hannskarl Salger†(Vorsitzender des 4. Strafsenats), Thomas Daldrup, Irmgard Meininger† (RinAG Moers).

Damals leitete er den – ex post als legendär zu bezeichnenden – *Arbeitskreis I: „Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs. Nachweis und Wirkungen – tatsächliche Verbreitung und Verdachtsbild – Straf- und verwaltungsrechtliche Reaktion“*.

Die damals von diesem Arbeitskreis verabschiedeten Empfehlungen haben zu einem Entwicklungsschub für die Rechtsmedizin geführt. Es seien nur einige Punkte angesprochen, nämlich:

Der Arbeitskreis forderte, dass chemisch-toxikologische Untersuchungen nur von qualifizierten Labors nach bindenden Qualitätsstandards durchgeführt werden dürfen.

Er forderte weiter, die strafrechtliche Prävention gegenüber dem Drogen- und Medikamentenmissbrauch im Straßenverkehr zu verbessern. Hierzu wurde die medizinisch-naturwissenschaftliche Forschung aufgerufen, gesicherte Erfahrungswerte über Dosis-Blutkonzentration-Wirkungsbeziehungen nach Einnahme von Drogen oder Medikamenten zu erarbeiten.

Zudem wurde gefordert, den § 24a StVG zu ergänzen, damit das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Drogen sanktioniert werden kann.

Es ist maßgeblich der Verdienst von Herrn MAATZ, dass es 1993 zu diesen wegweisenden Empfehlungen kam, die insbesondere in der Rechtsmedizin zu zahlreichen Forschungsaktivitäten führten und die dem Fach Rechtsmedizin zusätzlich gesellschaftspolitische Anerkennung verschaffte.

Herr MAATZ hat sich dann auch weiter kontinuierlich mit der Problematik der Fahrunsicherheit insbesondere nach Rauschmittelkonsum und weiterhin mit der ebenfalls für die Rechtsmedizin relevanten Thematik der Schuldfähigkeit infolge Alkoholisierung oder Einnahme anderer Rauschmittel befasst.

Seine Artikel, die häufig in der Zeitschrift Blutalkohol erschienen sind, haben zu einem sehr konstruktiven Dialog zwischen Herrn MAATZ und insbesondere den verkehrsmedizinisch tätigen Rechtsmedizinern und Toxikologen geführt.

Bis heute ist Herr MAATZ aktiv selber eingebunden in verschiedene rechts- bzw. verkehrsmedizinische Forschungsvorhaben – auch aus Düsseldorf. Hier war er maßgeblich beteiligt, die Ergebnisse aus Realfahrtversuchen auf dem Fahrrad unter Alkohol- und Cannabiseinfluss juristisch zu interpretieren und diese Ergebnisse in der juristischen Fachliteratur zu publizieren. Bei einem Versuch zur Fahrsicherheit unter Cannabiseinfluss in einem Pkw-Fahrsimulator fungierte er ebenso als juristischer Experte, wie auch kürzlich noch – selbst unter Pandemiebedingungen - bei einem Projekt mit Fahrversuchen von alkoholbeeinflussten E-Scooter-Fahrenden (*Abbildung 2*).

Abb. 2: Kurt-Rüdiger Maatz, am Rande eines verkehrsmedizinischen Versuchstags (E-Scooterfahrten unter Alkohol, Düsseldorf 2020), mit Prof. Dr. Benno Hartung.

Ohne Zweifel ist Herrn RiBGH a. D. KURT-RÜDIGER MAATZ also ein Mensch des öffentlichen Lebens, der durch sein berufliches oder ehrenamtliches Engagement seine besondere Verbundenheit mit unserem Fach bewiesen hat und sicher auch weiter zeigen wird. Er ist ein sehr würdiger Träger der Fritz-Strassmann-Medaille.

Prof. Dr. Stefanie Ritz-Timme, Düsseldorf

Rechtsprechung

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

64. *) 1. Eine verminderte Einsichtsfähigkeit ist strafrechtlich erst dann von Bedeutung, wenn sie das Fehlen der Unrechtseinsicht zur Folge hat (§§ 20, 21 StGB). Derjenige, der trotz erheblich verminderter Einsichtsfähigkeit im konkreten Fall Einsicht in das Unrecht seines Tuns hat, ist – sofern nicht seine Steuerungsfähigkeit erheblich eingeschränkt war – voll schuldfähig. In einem solchen Fall ist auch die Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus gemäß § 63 StGB nicht zulässig.

2. Für den zweifelsfreien Nachweis einer rauschmittelbedingte Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 I StGB aufgrund der Einnahme des Schlaf- und Beruhigungsmittels Clonazepam sowie des Antidepressivums Trimipramin und Fluoxetin genügen nicht allein Feststellungen zu den Blutwirkstoffkonzentrationen. Vielmehr bedarf es der Feststellung und näheren Erörterung aussagekräftiger Beweisanzeichen, die im konkreten Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Beschuldigten so weit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig war, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 11. Mai 2021 – 4 StR 535/20 –

Zum Sachverhalt:

1 Das Landgericht hat im Sicherungsverfahren die Unterbringung des Beschuldigten in einem psychiatrischen Krankenhaus angeordnet. Die hiergegen gerichtete und auf die Rüge der Verletzung formellen und materiellen Rechts gestützte Revision des Beschuldigten hat mit der Sachrüge – die Verfahrensrüge ist nicht ausgeführt und daher unzulässig – [einen Teilerfolg]. Im Übrigen ist das Rechtsmittel unbegründet (§ 349 Abs. 2 StPO).

Aus den Gründen:

2 1. Die Maßregelanordnung gemäß § 63 StGB hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand. Das Vorliegen der Voraussetzungen des § 21 StGB und damit zugleich der Voraussetzungen des § 63 StGB ist in den Fällen II.2 bis II.4, II.6 bis II.9 sowie II.11 der Urteilsgründe nicht tragfähig belegt.

3 a) Das Landgericht hat – sachverständig beraten – die Überzeugung gewonnen, dass der Beschuldigte neben einer Polytoxikomanie an einer chronifizierten Psychose aus dem schizophrenen Formenkreis leidet. Davon ausgehend hat es – auch hierin dem psychiatrischen Sachverständigen folgend – angenommen, dass die Steuerungsfähigkeit des Beschuldigten in den Fällen II.1 und II.10 der Urteilsgründe bei erhaltener Einsichtsfähigkeit erheblich im Sinne des § 21 StGB vermindert und der Beschuldigte im Fall II.5 der Urteilsgründe voll schuldfähig war. In den Fällen II.2 bis II.4 sowie II.6 bis II.9 sowie im Fall II.11 der Urteilsgründe hat das Landgericht angenommen, dass die Einsichtsfähigkeit des Beschuldigten jeweils „jedenfalls erheblich vermindert, nicht ausschließbar sogar vollständig aufgehoben“ gewesen sei.

4 b) Die Ausführungen zur Schuldfähigkeit in den Fällen II.2 bis II.4 und II.6 bis II.9 und II.11 der Urteilsgründe begegnen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Sie lassen besorgen, dass das Landgericht die Auffassung vertritt, mit der Feststellung erheblich verminderter Einsichtsfähigkeit seien die Voraussetzungen des § 21 StGB erfüllt und damit auch die Grundlage für die Anordnung der Unterbringung des Beschuldigten in einem psychiatrischen Krankenhaus gemäß § 63 StGB gegeben. Eine verminderte Einsichtsfähigkeit ist indes strafrechtlich erst dann von Bedeutung, wenn sie das Fehlen der Unrechtseinsicht zur Folge hat (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Beschlüsse vom 25. Juli 2012 – 1 StR 332/12 und vom 3. April 2007 – 4 StR 64/07; Urteil vom 2. Februar 1966 – 2 StR 529/65, BGHSt 21, 27, 28; Fischer, StGB, 68. Aufl., § 21 Rn. 3). Derjenige, der trotz erheblich verminderter Einsichtsfähigkeit im konkreten Fall Einsicht in das Unrecht seines Tuns hat, ist – sofern nicht seine Steuerungsfähigkeit erheblich eingeschränkt war – voll schuldfähig. In einem solchen Fall ist auch die Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus nicht zulässig (vgl. BGH, Beschlüsse vom 20. November 2012 – 1 StR 504/12 und vom 10. Dezember 2009 – 4 StR 437/09; Urteil vom 6. März 1986 – 4 StR 40/86, BGHSt 34, 22, 25).

5 2. Der aufgezeigte Rechtsfehler zieht die Aufhebung des Maßregelausspruchs nach sich. Der Senat hebt auch die Feststellungen in sämtlichen der Maßregelanordnung zugrundeliegenden Anlasstaten auf, um dem neu zur Entscheidung berufenen Tatgericht insgesamt stimmige Feststellungen zur Schuldfrage zu ermöglichen. Die Feststellungen zu den äußeren Tatgeschehen in den Fällen II.1, 2, 4, 8 und 10 der Urteilsgründe können bestehen bleiben, da sie rechtsfehlerfrei getroffen sind. Die Feststellungen zu den Anlasstaten in den Fällen II.3, II.5 bis 7, II.9 und II. 11 der Urteilsgründe können nicht bestehen bleiben, denn sie begegnen weiteren durchgreifenden rechtlichen Bedenken:

6 a) Soweit das Landgericht im Fall II.3 der Urteilsgründe neben dem Vergehen des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 Abs. 1 StVG) auch den Straftatbestand der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 und 2 StGB als verwirklicht an-

gesehen hat, weil der Beschuldigte am 5. März 2019 ein Kraftfahrzeug führte und dabei infolge vorangegangener Einnahme von Medikamenten fahruntüchtig war, ist das Tatbestandsmerkmal der Fahruntüchtigkeit bereits objektiv nicht tragfähig belegt.

7 Die Feststellungen und die sie tragenden Beweiserwägungen sind auf die Mitteilung beschränkt, dass der Beschuldigte zum Zeitpunkt der Fahrt „aufgrund des Konsums des Schlaf- und Beruhigungsmittels Clonazepam sowie des Antidepressivums Trimipramin und Fluoxetin“ nicht in der Lage gewesen sei, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen. Abgesehen davon, dass Feststellungen zu den Blutwirkstoffkonzentrationen fehlen, die nach ständiger Rechtsprechung des Senats allerdings für sich genommen zum Nachweis rauschmittelbedingter Fahrunsicherheit ohnehin nicht ausreichend gewesen wären (vgl. BGH, Beschlüsse vom 2. Juni 2015 – 4 StR 111/15; vom 21. Dezember 2011 – 4 StR 477/11, NStZ 2012, 324, 325 und vom 3. November 1998 – 4 StR 395/98, BGHSt 44, 219, 222), hätte es der Feststellung und näheren Erörterung aussagekräftiger Beweisanzeichen bedurft, die im konkreten Einzelfall belegten, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Beschuldigten so weit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig war, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern (vgl. BGH, Urteil vom 15. April 2008 – 4 StR 639/07, NZV 2008, 528). Hieran fehlt es.

[…]

11 3. Die Sache bedarf daher im Umfang der Aufhebung neuer Verhandlung und Entscheidung. Das neu zur Entscheidung berufene Tatgericht wird Gelegenheit haben, sich eingehender als bisher geschehen mit der Frage der Verhältnismäßigkeit der Maßregelanordnung nach § 63 StGB auseinanderzusetzen.

65. *) 1. Elektrokleinstfahrzeuge i. S. d. § 1 eKFV zählen gemäß § 1 Abs. 1 eKFV straßenverkehrsrechtlich zu den Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG.

2. Ob und inwieweit die vor dem Aufkommen der Elektrokleinstfahrzeuge ergangene Rechtsprechung zu dem Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von Kraftfahrern i. S. d. §§ 315c I Nr. 1 a, 316 I StGB auch auf Nutzer von Elektrorollern übertragen werden kann, ist höchstrichterlich noch nicht entschieden. Insofern bedarf es in den Urteilsgründen näherer Feststellungen sowohl zur Fahrzeugklasse des genutzten Elektrorollers als auch zu dessen technischen Merkmalen, auf deren Grundlage der Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit zuverlässig bestimmt werden kann.

3. Für eine Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis i. S. d. § 21 I Nr. 1 StVG bedarf es näherer Feststellungen zu Art und technischer Beschaffenheit des genutzten Elektrorollers, um beurteilen zu können, ob das Fahrzeug dem § 4 Abs. 1 Satz 1 FeV oder aber einem der Ausnahmetatbestände des § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV unterfällt.

4. Relative Fahruntüchtigkeit i. S. d. §§ 315c I Nr. 1 a, 316 I StGB ist gegeben, wenn die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit zwar unterhalb des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit liegt, aber aufgrund zusätzlicher Tatsachen der Nachweis alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit geführt werden kann. Ein Vorfahrtsverstoß begründet nicht ohne Weiteres einen entsprechenden alkoholbedingten Fahrfehler. Für diese Annahme ist vielmehr entscheidend, ob der Fahrfehler ohne Alkoholeinfluss nicht unterlaufen wäre.

5. § 74b Abs. 1 StGB erweitert die durch § 74 StGB eröffneten Einziehungsmöglichkeiten insofern, als sie unter den in ihr genannten Voraussetzungen die Einziehung bei schuldlos begangener Tat sowie in Bezug auf Gegenstände Dritter erlaubt. Dies ist aber auch und gerade hinsichtlich solcher Gegenstände sinnvoll, die in einer der in § 74 StGB bezeichneten Beziehungen zu der Anlasstat stehen. Eine darüber hinausgehende, potenziell uferlose Erweiterung auf Gegenstände ohne einen solchen Tatbezug gebietet dieser Normzweck nicht.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 2. März 2021 – 4 StR 366/20 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen 32 Straftaten, u. a. mehrerer Straßenverkehrsdelikte zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren und drei Monaten verurteilt und ihn im Übrigen freigesprochen. Zudem hat es angeordnet, dass dem Angeklagten für die Dauer von zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, und eine Einziehungsentscheidung getroffen. Die jeweils auf die Sachrüge gestützten Revisionen des Angeklagten und der Einziehungsbeteiligten haben in dem aus der Entscheidungsformel ersichtlichen Umfang Erfolg. Die weiter gehenden Revisionen sind unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO. **1**

Aus den Gründen:

I. Revision des Angeklagten **2**

1. Die Verurteilung in den Fällen II.12., II.13., II.23., II.30., II.31. und II.34. der Urteilsgründe hat keinen Bestand. **3**

a) Nach den Urteilsfeststellungen führte der Angeklagte in den Fällen II.12. und II.13. jeweils in dem Wissen, dass er die „zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge erforderliche Fahrerlaubnis nicht mehr hatte“, einen „Elektroroller Scoody […]“ im öffentlichen Straßenverkehr. Das Landgericht hat ihn deshalb wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG in zwei Fällen verurteilt. **4**

Die Voraussetzungen dieses Straftatbestandes sind durch die Feststellungen nicht belegt. Dass es sich bei dem „Elektroroller Scoody“ um ein Kraftfahrzeug handelte, welches im öffentlichen Straßenverkehr nur mit einer Fahrerlaubnis geführt werden darf, kann **5**

der Senat aufgrund der vorgenannten Bezeichnung des Fahrzeugs nicht nachprüfen. Nähere Feststellungen zu Art und technischer Beschaffenheit, auf deren Grundlage beurteilt werden könnte, ob das Fahrzeug § 4 Abs. 1 Satz 1 FeV oder aber einem der Ausnahmetatbestände des § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV unterfällt, enthält das Urteil nicht.

6 b) In den Fällen II.23., II.30., II.31. und II.34. führte der Angeklagte in alkoholisiertem Zustand im öffentlichen Verkehr einen „Elektroroller Sunny-E-Bike“, der ein Versicherungskennzeichen trug und mit dem ohne Einsatz menschlicher Kraft eine Geschwindigkeit von 20 km/h erreicht werden kann. Dabei wies der Angeklagte in zwei Fällen jeweils eine Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,1 ‰ auf (Fälle II.23. und II.34.). In einem weiteren Fall fuhr er mit demselben Fahrzeug von einer Grundstückseinfahrt in eine Straße ein und kollidierte hierbei mit einem Pkw, dessen Vorfahrt er infolge seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit – seine Blutalkoholkonzentration betrug mindestens 0,73 ‰ – missachtete (Fall II.30.). Obwohl der Angeklagte den Unfall bemerkt hatte, fuhr er anschließend davon (Fall II.31.).

7 Das Landgericht hat diese Taten als fahrlässige Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 2 StGB (Fälle II.23 und II.34.), fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a), Abs. 3 Nr. 2 StGB (Fall II.30.) sowie unerlaubtes Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB (Fall II.31.) bewertet.

8 Diese Feststellungen tragen die jeweiligen Verurteilungen nicht. Im Einzelnen:

9 aa) In den Fällen II.23. und II.34. fehlt es an Feststellungen zur fahrzeugtechnischen Einordnung des bei den Fahrten verwendeten Elektrorollers. Dem Senat ist es deshalb verwehrt, anhand der Urteilsgründe zu überprüfen, ob das Landgericht zu Recht den für alkoholisierte Führer von Kraftfahrzeugen als unwiderleglichen Indizwert für die Annahme absoluter Fahrtüchtigkeit entwickelten Grenzwert der Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ (BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90, BGHSt 37, 89) seiner rechtlichen Bewertung der Taten zugrunde gelegt hat. Zwar ergibt sich aus den Feststellungen noch, dass mit dem Elektroroller ohne menschlichen Kraftaufwand eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht werden konnte, so dass es sich bei diesem um ein Elektrokleinstfahrzeug im Sinne des § 1 eKFV gehandelt haben könnte. Fahrzeuge dieser Klasse zählen zwar gemäß § 1 Abs. 1 eKFV straßenverkehrsrechtlich zu den Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG. Allerdings werden in § 1 Abs. 1 eKFV verschiedene Fahrzeugarten zusammengefasst, denen zwar der elektrische Antrieb und die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit gemeinsam sind, die im Übrigen aber unterschiedliche technische Merkmale aufweisen. Ob und inwieweit die vor dem Aufkommen der Elektrokleinstfahrzeuge ergangene Rechtsprechung zu dem Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von Kraftfahrern (BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90, BGHSt 37, 89) auch auf Nutzer dieser neuen Fahrzeugklasse übertragen werden kann (vgl. für E-Scooter bejahend BayObLG, Beschluss vom 24. Juli 2020 – 205 StRR 216/20, NStZ 2020, 736; LG Stuttgart, Beschluss vom 27. Juli 2020 – 9 Qs 35/20; LG Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020 – 31 Qs 1/20, VRS 138, 20; offenlassend LG Halle (Saale), Beschluss vom 16. Juli 2020 – 3 Qs 81/20, Blutalkohol 58, 293), ist höchstrichterlich noch nicht entschieden worden. Mangels näherer Feststellungen sowohl zu der Fahrzeugklasse des vom Angeklagten genutzten Elektrorollers als auch zu dessen technischen Merkmalen im Einzelnen vermag der Senat die Rechtsfrage im vorliegenden Fall nicht abschließend zu beantworten. Er verweist die Sache daher an das Landgericht zurück, damit die neu zur Entscheidung berufene Strafkammer auch die erforderlichen tatsächlichen Feststellungen zur Beschaffenheit des Fahrzeugs treffen kann, auf deren Grundlage der Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit zuverlässig bestimmt werden kann.

10 bb) In den Fällen II.30. und II.31. ist die vom Landgericht jeweils angenommene relative alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Angeklagten nicht belegt. Relative Fahruntüchtigkeit ist gegeben, wenn die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten zur Tatzeit zwar – wie hier – unterhalb des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit liegt, aber aufgrund zusätzlicher Tatsachen der Nachweis alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit geführt werden kann (BGH, Urteil vom 22. April 1982 - 4 StR 43/82, BGHSt 31, 42 mwN). Derartige Umstände hat die Strafkammer nicht dargelegt. Soweit sie festgestellt hat, dass der vom Angeklagten begangene Vorfahrtsverstoß (Fall II.30.) Folge seiner Alkoholisierung gewesen sei, sind den Urteilsgründen keine diese Annahme in tatsächlicher Hinsicht stützenden Erwägungen zu entnehmen. Die äußerst knappen Feststellungen zu dem Unfallgeschehen erlauben es nicht nachzuvollziehen, dass der Fahrfehler dem Angeklagten nicht auch ohne Alkoholeinfluss unterlaufen wäre (vgl. BGH, Beschluss vom 29. November 1968 - 4 StR 399/68, DAR 1969, 105).

11 Die Verurteilung wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung bzw. vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in den Fällen II.30. und II.31. kann daher nicht bestehen bleiben. Im letztgenannten Fall erstreckt sich die Aufhebung wegen des tateinheitlichen Zusammentreffens auch auf den an sich rechtsfehlerfreien Schuldspruch wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort.

12 2. Die Aufhebung des Schuldspruchs in den Fällen II.12., II.13., II.23., II.30., II.31. und II.34. führt zur Aufhebung der in diesen Fällen verhängten Einzelstrafen, was auch der Gesamtstrafe die Grundlage entzieht. Ebenfalls keinen Bestand hat infolgedessen die Anordnung der Maßregel nach §§ 69, 69a StGB, die das Landgericht unter anderem auf die Taten II.23., II.30., II.31. und II.34. gestützt hat.

13 II. Revisionen des Angeklagten und der Einziehungsbeteiligten

14 Schließlich weist auch die Einziehungsentscheidung des Landgerichts durchgreifende Rechtsfehler auf. Im Einzelnen gilt das Folgende:

15 1. Soweit das Landgericht die Einziehung des im Eigentum der Einziehungsbeteiligten stehenden Fahr-

zeugs BMW […], vorbehalten hat, begegnet die Entscheidung durchgreifenden rechtlichen Bedenken, weil die tatbestandlichen Voraussetzungen der (vorbehaltenen) Sicherungseinziehung gemäß § 74b Abs. 1 Alt. 3 Nr. 2 StGB, auf die das Landgericht seine Entscheidung gestützt hat, nicht festgestellt sind. Die Einziehungsanordnung ist insoweit auf die Revision der Einziehungsbeteiligten aufzuheben.

16 a) Die Vorschrift erlaubt es, Gegenstände, die einem anderen als dem Täter oder Teilnehmer gehören, einzuziehen, wenn die Gefahr besteht, dass sie der Begehung rechtswidriger Taten dienen werden. Gegenstände im Sinne des § 74b StGB sind allerdings nur Tatprodukte und Tatmittel nach § 74 Abs. 1 StGB sowie Tatobjekte nach § 74 Abs. 2 StGB (vgl. Eser/Schuster in Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 74b Rn. 5; Joecks/Meißner in MünchKomm-StGB, 4. Aufl., § 74b Rn. 1; Altenhain/Fleckenstein in Matt/Renzikowski, StGB, 2. Aufl., § 74b Rn. 2; Lohse in LK-StGB, 13. Aufl., § 74b Rn. 1 f.; wohl auch Fischer, StGB, 68. Aufl., § 74b Rn. 2 und Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl., § 74b Rn. 1).

17 Der in der Literatur vertretenen abweichenden Meinung, wonach über Tatprodukte, Tatmittel und Tatobjekte hinaus auch weitere gefährliche Gegenstände, die im Zuge der Ermittlungen wegen der Anlasstat entdeckt werden, der Sicherungseinziehung nach § 74b StGB unterliegen können (so Heine in SSW-StGB, 5. Aufl., § 74b Rn. 4 f.), folgt der Senat nicht. Der Wortlaut der Norm, der lediglich auf „Gegenstände“ sowie auf den „Täter oder Teilnehmer“ einer rechtswidrigen Tat abstellt, ist insoweit zwar nicht eindeutig. Gegen das vorbenannte weite Verständnis der Norm spricht aber bereits ihre systematische Stellung innerhalb des Siebenten Titels des Dritten Abschnitts des Strafgesetzbuchs: § 74b StGB steht zwischen den Vorschriften der §§ 74a und 74c StGB, die sich jeweils auf die Grundnorm des § 74 StGB beziehen, indem sie gerade die dort geregelte Einziehung von Tatprodukten, Tatmitteln und Tatobjekten erweitern, nämlich auf Gegenstände nicht tatbeteiligter Dritter (§ 74a StGB) bzw. auf den Wert der Gegenstände (§ 74c StGB). Hätte der Gesetzgeber die Sicherungseinziehung nach § 74b StGB weiter gehend von den in § 74 StGB genannten Einziehungsgegenständen lösen und auch für andere gefährliche Gegenstände zulassen wollen, wäre zu erwarten gewesen, dass er dies durch die Normierung der Sicherungseinziehung außerhalb des Regelungszusammenhangs der §§ 74a, 74c StGB, etwa nach § 74c StGB, zum Ausdruck gebracht hätte. Hinzu kommt, dass § 74b Abs. 1 StGB im Zuge der umfassenden Reform des Rechts der Vermögensabschöpfung durch das Gesetz vom 13. April 2017 (BGBl. 2017 I, S. 872) an die Stelle des § 74 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 StGB aF getreten ist (vgl. BT-Drucks. 18/9525, S. 70; Fischer, StGB, 68. Aufl., § 74b Rn. 2), welche sich eindeutig allein auf Tatprodukte und -gegenstände im Sinne des § 74 Abs. 1 StGB aF bezogen. Nach der Gesetzesbegründung sollte mit der Neufassung keine inhaltliche Änderung verbunden sein (vgl. BT-Drucks. 18/9525, S. 70). Schließlich spricht auch der Sinn und Zweck des § 74b Abs. 1 StGB nicht für ein weites, über die in § 74 StGB genannten Gegenstände hinausgehendes Verständnis der Norm. Die Vorschrift erweitert die durch § 74 StGB eröffneten Einziehungsmöglichkeiten insofern, als sie unter den in ihr genannten Voraussetzungen die Einziehung bei schuldlos begangener Tat sowie in Bezug auf Gegenstände Dritter erlaubt. Dies ist aber auch und gerade hinsichtlich solcher Gegenstände sinnvoll, die in einer der in § 74 StGB bezeichneten Beziehungen zu der Anlasstat stehen. Eine darüber hinausgehende, potentiell uferlose Erweiterung auf Gegenstände ohne einen solchen Tatbezug gebietet dieser Normzweck nicht.

18 b) Die Einziehungsentscheidung hinsichtlich des oben genannten Fahrzeugs BMW […] ist daher auf die Revision der als Eigentümerin des Fahrzeugs insoweit beschwerten Einziehungsbeteiligten aufzuheben. Denn aus den Feststellungen des Landgerichts ergibt sich nicht, dass dieses Fahrzeug ein Gegenstand im Sinne der §§ 74, 74b StGB ist, namentlich dass der Angeklagte eine ausgeurteilte vorsätzliche rechtswidrige Tat mittels desselben beging.

19 2. a) Auf die Revision des Angeklagten hat auch die Einziehungsentscheidung betreffend die Elektroroller „Scoody“ und „Sunny-E-Bike“ keinen Bestand. Die Aufhebung des Schuldspruchs bezüglich der mit diesen Fahrzeugen begangenen Taten allein auf die Revision des Angeklagten entzieht auch insoweit der Einziehungsentscheidung die Grundlage. Der Senat hebt die Anordnung der vorbehaltenen Einziehung auch im Übrigen auf, um dem neuen Tatgericht eine in sich stimmige Einziehungsentscheidung zu ermöglichen.

20 b) Die auf die Revision des Angeklagten erfolgte Aufhebung der Einziehungsanordnung hinsichtlich weiterer Fahrzeuge, die im Eigentum der Einziehungsbeteiligten stehen, ist in entsprechender Anwendung des § 357 Satz 1 StPO auf die Einziehungsbeteiligte zu erstrecken. Auf ihre eigene Revision ist insoweit eine rechtliche Überprüfung nicht veranlasst, ihre auf die Sachrüge gestützte Revision daher insoweit unbehelflich, weil sie gegen den Schuldspruch, dessen Teilaufhebung zur vollständigen Aufhebung der Einziehungsentscheidung führt, innerhalb der Begründungsfrist des § 345 Abs. 1 StPO keine Einwendungen erhoben hat (§ 431 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 StPO; vgl. zum Ganzen BGH, Beschlüsse vom 12. Februar 2020 - 1 StR 518/19, juris Rn. 7; vom 23. Januar 2019 - 1 StR 450/18, juris Rn. 23 mwN).

66. Wird dem Betroffenen im Bußgeldbescheid vorgeworfen, das Fahrzeug unter der Wirkung berauschender Mittel geführt zu haben (§ 24a Abs. 2 StVG), ist die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam, wenn der Bußgeldbescheid keine Angaben dazu enthält, in welchen konkreten Konzentrationen berauschende Mittel im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden sind.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 3. August 2021 – 5 RBs 157/21 –

Z u m S a c h v e r h a l t:

Mit Bußgeldbescheid des Landrates des A Kreises vom 15.06.2020 wurde gegen den Betroffenen eine

Geldbuße in [Höhe von] 500 EUR sowie ein einmonatiges Fahrverbot unter Gewährung von Vollstreckungsaufschub (§ 25 Abs. 2 a StVG) festgesetzt. Zum Tatvorwurf heißt es unter anderem:

„Sie führten das Kraftfahrzeug unter Wirkung des berauschenden Mittels Amphetamin und THC."

Auf den hiergegen gerichteten Einspruch des Betroffenen hat das Amtsgericht Hauptverhandlung anberaumt. Im Hauptverhandlungstermin am 23.03.2021 hat der Verteidiger den Einspruch auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt.

Das Amtsgericht hat sodann den Betroffenen im angefochtenen Urteil wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung des berauschenden Mittels Amphetamin und THC zu einer Geldbuße von 500 EUR verurteilt. Zugleich hat es unter Gewährung von Vollstreckungsaufschub ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Hierbei ist es von der Wirksamkeit der Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen.

Gegen dieses Urteil hat der Betroffene Rechtsbeschwerde eingelegt und die Verletzung materiellen Rechts gerügt. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde als offensichtlich unbegründet zu verwerfen.

A u s d e n G r ü n d e n:

II. Die gem. § 79 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und 2 OWiG statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde hat in der Sache (zumindest vorläufig) Erfolg.

1) Nach ständiger Rechtsprechung ist die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam, wenn der Bußgeldbescheid – wie hier – keine Angaben dazu enthält, in welchen konkreten Konzentrationen berauschende Mittel im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden sind (Senatsbeschlüsse vom 22.06.2021 – 5 RBs 151/21 und vom 25.08.2020 – 5 RBs 287/20; OLG Hamm NZV 2010, 270; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 02.11.2016 – 2 Rbs 157/16, juris)

Zwar ist eine Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch nach § 67 Abs. 2 OWiG grundsätzlich zulässig. Voraussetzung ist aber das der Bußgeldbescheid eine hinreichende Grundlage für die Bußgeldbemessung darstellt. Unwirksam ist die Beschränkung, wenn die Tat im Bußgeldbescheid nicht hinreichend konkretisiert wird. Das ist hier der Fall.

Erforderlich ist für den Tatbestand des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG der Nachweis der betreffenden Substanz in einer Konzentration, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20.11.2002 empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist (Senatsbeschlüsse vom 22.06.2021 – 5 RBs 151/21 und vom 25.08.2020 – 5 RBs 287/20; OLG Hamm NZV 2010, 270), der für THC (Cannabisprodukte) bei 1 ng/ml (BGH BeckRS 2017, 105703; OLG Koblenz NStZ-RR 2005, 385; OLG Karlsruhe NZV 2011, 413; Euler, in: Beck´scherOK, Stand: 01.04.2021, § 24a StVG Rn. 7) und für Amphetamin bei 25 ng/ml (OLG München NJW 2006, 1606; Euler, in: Beck´scherOK, a. a. O., § 24a StVG Rn. 7) liegt. Enthält der Bußgeldbescheid keine Angaben zu Konzentration der Substanz, lässt sich diesem nicht entnehmen, ob überhaupt von einer beeinträchtigenden Wirkung der im Blut des Betroffenen nachgewiesenen Mengen berauschender Mittel auf dessen Fahrtüchtigkeit ausgegangen werden kann, wie es die Annahme der Erfüllung des Tatbestandes des § 24a Absatz 2 StVG voraussetzt (Senatsbeschlüsse vom 22.06.2021 – 5 RBs 151/21 und vom 25.08.2020 – 5 RBs 287/20; OLG Hamm NZV 2010, 270). Die somit unzureichende Sachverhaltsdarstellung im Bußgeldbescheid kann keine genügende Grundlage für die Rechtsfolgenbemessung darstellen, mit der Folge, dass die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch nicht wirksam erfolgen kann (Senatsbeschlüsse vom 22.06.2021 – 5 RBs 151/21 und vom 25.08.2020 – 5 RBs 287/20; OLG Hamm NZV 2010, 270).

Der Bußgeldbescheid vom 15.06.2020 enthält vorliegend keine Angaben dazu, in welchen konkreten Konzentrationen THC und Amphetamin im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden sind, so dass die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam war.

2) Aufgrund der unwirksamen Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch war das Urteil mit den zugrundeliegenden Feststellungen aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens, an das Amtsgericht Lüdenscheid zurückzuverweisen.

67. Wurde der Betroffene bei der von ihm begangenen Ordnungswidrigkeit selbst erheblich verletzt, so hat sich das Tatgericht bei der Begründung des Fahrverbots trotz der Indizwirkung des Bußgeldkatalogs in aller Regel damit zu befassen und zu begründen, warum es dennoch der Denkzettel-, Besinnungs- und Warnfunktion der Nebenfolge bedarf.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 29. Juli 2021 – 3 Ws (B) 182/21 –

Z u m S a c h v e r h a l t:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den nicht vorbelasteten Betroffen wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 38 Abs. 1 Nr. 2 (richtig: Satz 2) StVO, 49 Abs. 3 Nr. 2 (richtig: Nr. 3) StVO zu einer Geldbuße von 200 Euro verurteilt und unter Gewährung des Erstverbüßerprivilegs ein einmonatiges Fahrverbot festgesetzt. Bei der Bemessung der Rechtsfolgen hat das Gericht Nr. 135.2 BKat angewendet („Einem Einsatzfahrzeug, das blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn verwendet hatte, nicht sofort freie Bahn geschaffen – mit Sachbeschädigung"). Das Amtsgericht hat festgestellt, dass der

Betroffene als Führer eines Motorrads mit einem Rettungswagen der Berliner Feuerwehr kollidierte, der sich zuvor „langsam mit eingeschaltetem Blaulicht und Martinshorn in die Kreuzung“ eingetastet hatte. Der Betroffene wurde hierbei selbst „erheblich verletzt“ […]. Er erlitt einen Kreuzband- und einen Seitenbandabriss […] und war nach einer stationären Krankenhausbehandlung noch längere Zeit arbeitsunfähig. Das Amtsgericht hat wegen der „erheblichen Verletzungen“ nicht auf die Regelgeldbuße von 320 Euro erkannt […]. Bei der Begründung des Fahrverbots führt das Urteil aus, der Fall weise „keine wesentlichen Besonderheiten auf“, welche „die Verhängung eines Fahrverbots hier unangemessen erscheinen lassen.“ Auch der Betroffene habe nichts Derartiges eingewandt.

Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen bleibt in Bezug auf den Schuldspruch erfolglos, dringt aber mit der Sachrüge gegen den Rechtsfolgenausspruch durch.

Aus den Gründen:

1. Die gegen den Schuldspruch gerichtete Rechtsbeschwerde ist […] unbegründet im Sinne der §§ 79 Abs. 3 OWiG, 349 Abs. 2 StPO. Der Schriftsatz des Verteidigers vom 28. Juli 2021 lag vor, gab aber zu einer anderen Bewertung keinen Anlass. […]

2. In Bezug auf den Rechtsfolgenausspruch hat die Rechtsbeschwerde Erfolg.

Allerdings hat das Amtsgericht zunächst zutreffend erkannt, dass die Voraussetzungen für den vom Betroffenen an sich verwirkten Regelfall eines groben Pflichtenverstoßes im Sinne von § 25 Abs. 1 StVG i. V. m. § 4 Abs. 1 Nr. 3 BKatV vorliegen. Jedoch folgt hieraus nicht, dass unbedingt ein Fahrverbot zu verhängen wäre. Vielmehr steht dem Tatrichter auch in den Regelfällen des § 4 Abs. 1 BKatV ein Ermessensspielraum zu, um Verstößen im Straßenverkehr mit der im Einzelfall angemessenen Sanktion zu begegnen (BVerfG NJW 1996, 1809; OLG Bamberg VRS 114, 379). Denn die Frage, ob die Würdigung der Tat und der Persönlichkeit des Betroffenen besondere Umstände ergibt, nach denen es ausnahmsweise der Warn- und Denkzettelfunktion eines Fahrverbots im Einzelfall nicht bedarf, liegt grundsätzlich in seinem Verantwortungsbereich. Die tatrichterliche Entscheidung wird vom Rechtsbeschwerdegericht deshalb nur daraufhin überprüft, ob das Tatgericht sein Ermessen deshalb fehlerhaft ausgeübt hat, weil er die anzuwendenden Rechtsbegriffe verkannt, die Grenzen des Ermessens durch unzulässige Erwägungen überschritten oder sich nicht nach den Grundsätzen und Wertmaßstäben des Gesetzes gerichtet hat.

Hier wird nicht ersichtlich, dass das Amtsgericht bei der Ausübung des ihm zustehenden Ermessens die tragenden Gesichtspunkte berücksichtigt hat. Namentlich wäre bei der Begründung des Fahrverbots zu erörtern gewesen, ob die erheblichen Verletzungen, welche der Betroffene bei seiner Ordnungswidrigkeit erlitten hat, ihn bereits ausreichend zur Besinnung gebracht und gewarnt haben. Das Amtsgericht hat diesen Umstand bei der Bemessung der Geldbuße berücksichtigt, nicht aber bei der Frage, ob auf das an sich indizierte Fahrverbot ausnahmsweise verzichtet werden kann, weil der Betroffene durch die unmittelbaren und schweren Folgen seiner Fahrlässigkeitstat ausreichend beeindruckt ist.

Es kann hier offenbleiben, ob das Fahrverbotserkenntnis rechtsbeschwerderechtlich Bestand gehabt hätte, wenn das Amtsgericht diese Überlegung erkennbar in seine Ermessensentscheidung eingestellt und gegebenenfalls kurz erörtert hätte. Dies liegt aber nahe, denn das Rechtsbeschwerdegericht hat die Ermessensentscheidung bis zur Grenze des Vertretbaren hinzunehmen (vgl. OLG Hamm DAR 2021, 477; Krumm, Fahrverbot in Bußgeldsachen 4. Aufl., § 6 Rn. 203). Dass der Fall, wie die Tatrichterin ausdrücklich im Zusammenhang mit der Besinnungs- und Denkzettelfunktion des Fahrverbots ausführt, „keine wesentlichen Besonderheiten“ aufweise, kann der Senat aber nicht nachvollziehen und bewertet es als ermessensfehlerhaft.

3. Wegen der zwischen der Geldbuße und dem Fahrverbot bestehenden Wechselwirkung war der Rechtsfolgenausspruch insgesamt aufzuheben.

68. 1. Zur Wirksamkeit einer Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch bei einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB).

***) 2. Die Prognose der voraussichtlichen Dauer der Ungeeignetheit i. S. d. §§ 69 I , 69a I StGB erfordert grundsätzlich eine umfassende Gesamtwürdigung der Tat, aus der sich die Ungeeignetheit ergibt, und der Persönlichkeit des Täters, wobei auch solche Umstände zu berücksichtigen sind, die zwischen der Tat und dem Zeitpunkt der Entscheidung eingetreten sind und Aufschluss über die Dauer des Eignungsmangels geben können. Dabei hängt der Umfang der Darlegung vom Einzelfall ab. Je länger die Sperrfrist zu bemessen ist, desto ausführlicher muss in aller Regel die Begründung ausfallen.**

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Urteil vom 31. Mai 2021 – 1 OLG 2 Ss 15/21 –

Zum Sachverhalt:

Die Strafrichterin bei dem Amtsgericht Germersheim hat den Angeklagten mit Urteil vom 8. Juni 2020 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen, in einem Fall tateinheitlich begangen mit fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr, zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von fünf Monaten mit Bewährungsaussetzung verurteilt. Ferner hat sie eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von 18 Monaten bestimmt.

Auf die hiergegen gerichtete, zu Ungunsten des Angeklagten geführte und auf die Anfechtung des gesamten Strafausspruchs beschränkte Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht die Bewährungsaussetzung aufgehoben und das weitergehende Rechtsmittel als unbegründet verworfen. Die Berufung des Angeklagten, welche dieser auf die Überprüfung des Rechtsfolgenausspruchs beschränkt hatte, hat das Landgericht insgesamt als unbegründet verworfen.

Gegen das Berufungsurteil wendet sich der Angeklagte mit der auf die Verletzung materiellen Rechts gestützten Revision.

Das zulässige Rechtsmittel ist nicht begründet.

Aus den Gründen:

I. Das Landgericht hat die Beschränkungen der beiden Berufungen für wirksam gehalten und hat deshalb seiner Entscheidung die den Schuldspruch tragenden Feststellungen des Amtsgerichts zu Grunde gelegt.

Diese lauten wie folgt:

„1. Der Angeklagte besitzt lediglich eine bosnische Fahrerlaubnis, die am 16. Januar 2017 in Bosnien ausgestellt wurde und die in der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit hat, was dem Angeklagten auch bewusst ist. Dennoch befuhr er am 29. Mai 2019 mit dem PKW, amtliches Kennzeichen […] den öffentlichen Parkplatz [...].

2. Am 19. Juni 2019 befuhr er mit dem oben genannten PKW den […] und die […] in […], wobei ihm wieder bewusst war, dass er die dafür erforderliche Fahrerlaubnis nicht hatte. Bei der Fahrt war er in Folge vorangegangenen Drogenkonsums fahruntüchtig, was ihm bei Beachtung der ihm zumutbaren Sorgfalt hätte auffallen können, da er drogentypische Auffälligkeiten zeigte. Die ihm um 09:40 Uhr entnommene Blutprobe belegte eine Aufnahme von Cannabis. Es wurde ein THC-Konzentration von 64 ng/ml und eine Hydroxy-THC-Konzentration von 20 ng/ml festgestellt."

Das Landgericht hat hinsichtlich der Tat vom 16. Januar 2019 eine Einzelstrafe von zwei Monaten und hinsichtlich der Fahrt vom 19. Juni 2019 eine Einzelstrafe von vier Monaten verhängt.

II. 1. Die Bemessung der hinsichtlich der Fahrt vom 16. Januar 2019 verhängten Einzelstrafe begegnet keinen rechtlichen Bedenken. […]

2. Soweit der Beschwerdeführer die Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung hinsichtlich des Falls 2 der Feststellungen (Fahrt vom 19. Juni 2019) in Zweifel zieht, dringt das Rechtsmittel ebenfalls nicht durch.

a) Gemäß § 318 S. 1 StPO kann die Berufung auf „bestimmte Beschwerdepunkte" beschränkt werden. Der Gesetzgeber hat damit dem Rechtsmittelberechtigten eine prozessuale Gestaltungsmacht eingeräumt, deren Ausübung das Rechtsmittelgericht im Rahmen des rechtlich Möglichen zu respektieren hat (BGH, Beschluss vom 27.04.2017 – 4 StR 547/16, juris Rn. 17 m. w. N. = BGHSt 62,155). Die Wirksamkeit der Beschränkungserklärung setzt allerdings voraus, dass der nach dem Willen des Rechtsmittelführers neu zu verhandelnde Entscheidungsteil losgelöst vom übrigen Urteilsinhalt selbstständig geprüft und beurteilt werden kann (st. Rspr.: vgl. BGH aaO. Rn. 19 sowie die dort aufgeführten weiteren Nachweise). Erforderlich ist zudem, dass der von der Anfechtung ausgenommene Teil der zur Überprüfung gestellten Entscheidung eine hinreichend tragfähige Grundlage für eine eigenständige Entscheidung des Berufungsgerichts zu bieten vermag (zu allem: BGH aaO. Rn. 19 f. sowie die dort genannten weiteren Fundstellen).

b) Dies zugrunde gelegt bestehen gegen die – von Amts wegen und damit auch ohne ausdrückliche Rüge vom Revisionsgericht zu prüfende (KG Berlin, Beschluss vom 08. März 2013 – (4) 161 Ss 21/13 (28/13), juris Rn. 5) – Wirksamkeit der vom Angeklagten und der Staatsanwaltschaft erklärten Beschränkungen ihrer jeweiligen Berufungen (auch) hinsichtlich der Fahrt vom 19. Juni 2019 keine rechtlichen Bedenken. Dem Beschwerdeführer und der Generalstaatsanwaltschaft ist zwar zuzugeben, dass die hierzu im amtsgerichtlichen Urteil enthaltenen Feststellungen sehr knapp gehalten sind. Sie reichen jedoch noch aus, um eine taugliche Grundlage für die Beurteilung der Rechtsfolgenentscheidung zu bieten.

aa) Nach § 316 StGB macht sich strafbar, wer vorsätzlich oder fahrlässig (§ 316 Abs. 2 StGB) im Verkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Diese Tatbestandselemente hat das Amtsgericht in seinem Urteil vom 8. Juni 2020 auch festgestellt, indem es auf die Fahruntüchtigkeit des Angeklagten aufgrund vorangegangenen Drogenkonsums beim Fahren im öffentlichen Verkehrsbereich abgestellt hat. Weil danach alle Merkmale des gesetzlichen Tatbestandes mit Tatsachen unterlegt sind, besteht keine relevante Lücke. Es besteht auch kein Zweifel daran, welcher geschichtliche Vorgang dem Schuldspruch zugrunde liegt. Dass sich der Angeklagte hiernach überhaupt nicht strafbar gemacht haben kann, ist auf dieser Grundlage sicher auszuschließen. Hinzu tritt in diesem Zusammenhang, dass das tateinheitlich mitabgeurteilte Vergehen nach § 21 StVG von einem solchen Fehler unberührt bliebe. Ob das Amtsgericht die den gesetzlichen Tatbestand erfüllenden Feststellungen ihrerseits auf tragfähige Beweisanzeichen (etwa Fahrfehler oder Auffälligkeiten im Nachtatverhalten; vgl. hierzu Pegel in MünchKomm-StGB, 3. Aufl., § 316 Rn. 70 f.) gestützt hat, ist für die Frage der Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung nicht von Relevanz. Denn selbst eine fehlerhafte Subsumtion des festgestellten Sachverhalts unter eine Strafvorschrift steht der Wirksamkeit einer Rechtsmittelbeschränkung grundsätzlich nicht entgegen (BGH, Urteil vom 22.02.1996 – 1 StR 721/95, juris Rn. 9; OLG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2007 – 1 Ss 267/07, juris Rn. 8). Dies gilt erst recht, wenn – wie hier von Seiten des Beschwerdeführers behauptet – lediglich die Würdigung der Beweisanzeichen für die den Schuldspruch tragenden Feststellungen unvollständig oder sonst fehlerhaft ist.

bb) Der Wirksamkeit der Beschränkung der Berufungen steht auch nicht entgegen, dass für den Strafausspruch möglicherweise erhebliche Feststellungen etwa zum konkreten Fahrverhalten des Angeklagten sowie zu Art und Maß der „drogentypischen Auffälligkeiten" im amtsgerichtlichen Urteil fehlen. Das Berufungsgericht war unter keinem verfahrensrechtlichen Gesichtspunkt daran gehindert – soweit erforderlich – eigene Feststellungen zu diesen Umständen zu treffen und dadurch den für die Rechtsfolgenentscheidung maßgebenden Schuldumfang näher zu bestimmen. Hierbei hätte es lediglich zu

beachten gehabt, dass die neu getroffenen Feststellungen nicht in Widerspruch zu den bereits durch das Erstgericht getroffenen stehen durften. Dass solche Feststellungen, wären sie bereits vom Amtsgericht getroffen worden, als sog. umgebende Feststellungen noch zum Unterbau des Schuldspruchs und damit zu dem vom Rechtsmittelangriff ausgenommenen, nach § 316 Abs. 1 StPO unabänderlich gewordenen Teil des Ersturteils gezählt hätten, hätte einer Nachholung nicht entgegengestanden (vgl. BGH, Beschluss vom 27.04.2017 – 4 StR 547/16, juris Rn. 22 = BGHSt 62, 155).

3. Die Bemessung der für die Tat vom 19. Juni 2019 verhängten Einzelstrafe durch das Landgericht ist frei von den Angeklagten benachteiligenden Rechtsfehlern. Entsprechendes gilt auch hinsichtlich die Bestimmung der Gesamtstrafe, die Versagung der Bewährungsaussetzung sowie der Maßregelanordnung.

a) Insbesondere begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, dass das Landgericht keine ergänzenden Feststellungen zum konkreten Fahrverhalten des Angeklagten sowie zu eventuellen Auffälligkeiten im Rahmen der Anhaltesituation getroffen hat. Nach § 267 Abs. 3 S. 1 StPO bedarf es lediglich der Darlegung der für die Strafzumessung bestimmenden Gesichtspunkte in den schriftlichen Urteilsgründen. Dem entspricht es, dass das Revisionsgericht in der Regel nur dann eingreifen kann, wenn Erwägungen, mit denen der Tatrichter Straftaten und Strafmaß begründet hat, in sich rechtlich fehlerhaft sind, etwa, weil zu besorgen ist, dass er einen bestimmenden Strafzumessungsgesichtspunkt (vgl. § 46 StGB) überhaupt nicht in den Kreis seiner Erwägungen einbezogen hat (OLG Hamm, Urteil vom 21.10.2014 – III-1 RVs 82/14, juris Rn. 18 m. w. N.).

b) Dies zugrunde gelegt waren Ausführungen zum Fahrverhalten und/oder zu Art und Maß der gezeigten Auffälligkeiten hier rechtlich nicht geboten. Das Landgericht hat für die Bemessung der jeweiligen Strafen auf den Strafrahmen des § 21 StVG abgestellt und hinsichtlich der Tat vom 19. Juni 2019 den Umstand tateinheitlicher Verwirklichung zweier Delikte lediglich als einen von mehreren Zumessungsgesichtspunkten in die konkrete Strafbemessung eingestellt. Das Ausmaß der Gefährlichkeit des konkreten Fahrverhaltens des Angeklagten sowie der der Umfang der durch den Drogenkonsum vermittelten Ausfallerscheinungen hätten sich daher allenfalls dann mildernd auf die Strafe auswirken können, wenn die Grenze zur Fahruntüchtigkeit „gerade so" erreicht worden wäre (vgl. jedoch BGH, Urteil vom 15.03.2017 – 2 StR 294/16, JR 2018, 531 mit Anm. Fahl, zur Strafzumessung, wenn der Grenzwert im Rahmen des § 29a Abs. 1 Nr. 2 BtMG nur knapp überschritten ist). Hierfür geben die schriftlichen Urteilsgründe indes keinen Anhalt; eine entsprechende Aufklärungsrüge ist nicht erhoben.

4. Die Maßregelanordnung ist jedenfalls im Ergebnis rechtlich nicht zu beanstanden. Insoweit hat das Landgericht in den schriftlichen Urteilsgründen (lediglich) darauf abgestellt, dass der Angeklagte „zumindest für die Zeit von 18 Monaten als ungeeignet erscheint am Straßenverkehr als Führer von Kraftfahrzeugen teilzunehmen" […].

Die Prognose der voraussichtlichen Dauer der Ungeeignetheit erfordert grundsätzlich eine umfassende Gesamtwürdigung der Tat, aus der sich die Ungeeignetheit ergibt, und der Persönlichkeit des Täters, wobei auch solche Umstände zu berücksichtigen sind, die zwischen der Tat und dem Zeitpunkt der Entscheidung eingetreten sind und Aufschluss über die Dauer des Eignungsmangels geben können (v.Heintschel-Heinegg/Huber in MünchKomm-StGB, 4. Aufl. 2020 StGB § 69a Rn. 25). Dabei hängt der Umfang der Darlegung vom Einzelfall ab (BGH, Urteil vom 12.03.2020 – 4 StR 544/19, juris Rn. 18 f.). Je länger die Sperrfrist zu bemessen ist, desto ausführlicher muss in aller Regel die Begründung ausfallen (Valerius in: LK, 13. Aufl. 2020, § 69a Rn. 61 m. w. N.).

Bei der abgeurteilten Tat [§ 316 I, II StGB] handelt es sich um einen Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB, weshalb eine weitere Begründung entbehrlich war (BGH, Urteil vom 28.08.1996 – 3 StR 241/96, juris Rn. 6). Auch hinsichtlich der Dauer der Maßregelanordnung waren angesichts der im unteren Bereich liegenden Dauer der Sperre sowie der Feststellungen zum persönlichen Werdegang des Angeklagten, insbesondere der weiterhin nicht erfolgreich behandelten Drogensucht, hier ausnahmsweise weitere Darlegungen entbehrlich.

69. *) 1. Auch bei Vorliegen eines Regelfalls nach § 69 Abs. 2 StGB hat der Tatrichter stets zu prüfen, ob ausnahmsweise von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden kann, weil der Angeklagte zum Zeitpunkt der Urteilsfällung nicht mehr ungeeignet zum Führen eines Fahrzeuges ist. Das Urteil muss ergeben, dass sich der Richter dieser Möglichkeit bewusst war und eine Abwägung aller fraglichen Umstände vorgenommen hat.

2. Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann im Einzelfall ggf. nicht mehr festgestellt werden, wenn der Angeklagte erfolgreich an einer Nachschulung / einem Fahreignungsseminar gemäß §§ 4 Abs. 7, 4a StVG, § 42 FeV teilgenommen hat.

3. Die – erfolgreiche – Teilnahme an einem Nachschulungskurs darf nicht erst bei der Prüfung einer etwaigen Aufhebung der Sperrfrist berücksichtigt werden (§ 69a Abs. 7 StGB), sondern diese Frage ist – wenn auch nur ausnahmsweise – bereits für die Prüfung einer fortdauernden Ungeeignetheit im Erkenntnisverfahren relevant.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 3. Mai 2021 – 204 StRR 167/21 –

A u s d e n G r ü n d e n:

I. Die gemäß §§ 333, 341 Abs. 1, §§ 344, 345 StPO zulässige Revision des Angeklagten hat jedenfalls mit der erhobenen Sachrüge teilweise vorläufigen Erfolg,

soweit gegen ihn die Entziehung der Fahrerlaubnis, die Einziehung des Führerscheins und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis angeordnet worden sind, da der Rechtsfolgenausspruch insoweit wegen rechtlich erheblicher Feststellungs- und Erörterungsmängel keinen Bestand haben kann (§ 349 Abs. 4 StPO). Die weitergehende Revision des Angeklagten war als unbegründet zu verwerfen (§ 349 Abs. 2 StPO). […]

1. Die Beschränkung des Einspruchs des Angeklagten gegen den Strafbefehl des Amtsgerichts Neustadt a. d. Aisch vom 27.04.2020 auf den Rechtsfolgenausspruch war […] wirksam, sodass der erstinstanzliche Schuldspruch in Rechtskraft erwachsen ist.

2. Die gemäß § 69 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB verhängte Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis beruht auf lückenhaften Urteilsgründen auf der Grundlage eines unzutreffenden Prüfungsmaßstabes und ist deshalb nicht tragfähig begründet.

Im rechtlichen Ausgangspunkt zutreffend nimmt die Strafkammer an, dass gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB der Täter eines Vergehens der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr nach§ 316 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Zur Widerlegung der Regelvermutung müssen besondere Umstände objektiver oder subjektiver Art vorliegen, die eine mangelnde Eignung im Zeitpunkt der Aburteilung ausschließen. Diese Gesichtspunkte können sich sowohl aus der Tat selbst (z. B. Gewicht, Anlass, Motivation) als auch aus einer Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Täters einschließlich seines Verhaltens nach der Tat ergeben (OLG Saarbrücken, Urteil vom 14.09.2020 – Ss 40/20, iuris Rn. 16).

Auch bei Vorliegen eines Regelfalls nach § 69 Abs. 2 StGB hat der Tatrichter stets zu prüfen, ob ausnahmsweise von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden kann, weil der Angeklagte zum Zeitpunkt der Urteilsfällung nicht mehr ungeeignet zum Führen eines Fahrzeuges ist (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 04.08.2004 – 1 Ss 79/04, juris Rn. 19). Das Urteil muss ergeben, dass sich der Richter dieser Möglichkeit bewusst war und eine Abwägung aller fraglichen Umstände vorgenommen hat (Burmann in: Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Auflage 2020, StGB § 69 Rn. 21).

Vom Vorliegen solcher besonderen Umstände geht das Tatgericht nicht aus. Insoweit leidet das Urteil aber an einem durchgreifenden Erörterungsmangel auf der Grundlage eines unzutreffenden Prüfungsmaßstabes.

a) Soweit die Strafkammer bei der Prüfung eines Ausnahmefalles im Hinblick auf § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB zu Lasten des Angeklagten den Umstand wertet, es sei „vollkommen verfehlt“, dass dieser bereits im Mai 2020 und somit gerade einmal drei Monate nach der Beschlagnahme des Führerscheins Einspruch gegen den Strafbefehl eingelegt habe, legt sie ihrer Entscheidung eine rechtsfehlerhafte Erwägung zugrunde. Mit der Einlegung des Einspruchs hat der Angeklagte von seinem prozessualen Recht Gebrauch gemacht, den Strafbefehl nicht rechtskräftig werden zu lassen. Ein derart zulässiges Verteidigungsverhalten darf dem Angeklagten nicht angelastet werden.

b) Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann im Einzelfall ggf. nicht mehr festgestellt werden, wenn der Angeklagte erfolgreich an einer Nachschulung / einem Fahreignungsseminar gemäß §§ 4 Abs. 7, 4a StVG, § 42 FeV teilgenommen hat. Zwar geht die Strafkammer zutreffend davon aus, dass die Nachschulungsteilnahme weder stets noch auch nur regelmäßig ohne weiteres eine Durchbrechung des Grundsatzes nach § 69 Abs. 2 StGB bewirkt (OLG Saarbrücken, Urteil vom 14.09.2020 – Ss 40/20, juris Rn. 16, 17; OLG Köln, Urteil vom 05.05.2020 – 111-1 RVs 40/20, juris Rn. 26; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 06.10.2016 – 3 (5) Ss 473/16, juris Rn. 8; Beschluss vom 04.08.2004 – 1 Ss 79/04, juris Rn. 19; Beschluss vom 20.02.2003 – 1 Ss 121/02, juris Rn. 12; OLG Naumburg, Beschluss vom 06.09.2000 – 2 Ss 272/00, DAR 2001, 379; BeckOK StGB / Heuchemer, 49. Ed. 1.2.2021, StGB § 69 Rn_ 46; Burmann in: Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke, a. a. O., StGB § 69 Rn. 23; MüKoStGB / v. Heintschel-Heinegg / Huber, 4. Auflage 2020 StGB§ 69 Rn 79, 81). Dennoch darf die – erfolgreiche – Teilnahme an einem Nachschulungskurs entgegen der Annahme der Strafkammer nicht erst bei der Prüfung einer etwaigen Abkürzung der Dauer der Sperrfrist berücksichtigt werden (§ 69a Abs. 7 StGB), sondern diese Frage ist – wenn auch nur ausnahmsweise – bereits für die Prüfung einer fortdauernden Ungeeignetheit relevant (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 06.10.2016 – 3 (5) Ss 473/16, juris Rn. 8; Beschluss vom 04.08.2004 – 1 Ss 79/04, juris Rn. 20; OLG Köln, Urteil vom 05.05.2020 – 111-1 RVs 40/20, juris Rn. 26; so auch die im Urteil zitierte Kommentarstelle bei Burmann in: Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke, a. a. O., StGB § 69 Rn. 23 a. E.).

Hiervon ausgehend erweisen sich die Urteilsgründe als lückenhaft. Die Strafkammer hätte zunächst den konkreten Inhalt des vom Angeklagten absolvierten Kurses zur Wiederherstellung der Fahreignung und die individuelle Wirkung auf ihn feststellen müssen und dann erst auf dieser Grundlage beurteilen dürfen, ob im konkreten Fall ausnahmsweise aufgrund der ggf. vorliegenden Wirksamkeit der Nachschulungsmaßnahme in Verbindung mit der regelmäßig wirksam gewesenen vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ein Wegfall des Eignungsmangels festgestellt werden kann (OLG Köln, Urteil vom 05.05.2020 – 111-1 RVs 40/20, juris Rn. 26). Die Strafkammer hätte im Rahmen der 8eweiswürdigung auch darlegen müssen, warum trotzdem und trotz der ca. 18 Stunden Beratung und der ca. 100-stündigen Therapie keine (ausreichenden) Hinweise auf einen Wegfall der durch § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB indizierten Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen vorlagen (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 06.10.2016 – 3 (5) Ss 473/16, juris Rn. 12).

3. Da die Anordnung zur Entziehung der Fahrerlaubnis keinen Bestand hat, gilt dies auch für die darauf beruhende Einziehung des Führerscheins (§ 69 Abs. 3 Satz 2 StGB) und die Anordnung einer Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 1 S. 1, Abs. 4 StGB.

II. Auf die Revision des Angeklagten hin ist daher wegen der aufgezeigten Mängel das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit gegen den Angeklagten die Entziehung der Fahrerlaubnis, die Einziehung seines Führerscheins und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis angeordnet worden sind (§ 353 Abs. 1 und 2 StPO).

Im Umfang der Aufhebung ist die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Strafkammer des Landgerichts Nürnberg-Fürth, die auch über die Kosten des Revisionsverfahrens zu befinden haben wird, zurückzuverweisen (§ 354 Abs. 2 Satz 1 StPO).

Für das weitere Verfahren wird darauf hingewiesen, dass es sich als notwendig erweisen kann, den Therapieerfolg durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu überprüfen (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 06.10.2016 – 3 (5) Ss 473/16, juris Rn. 11; OLG Hamm, Urteil vom 10.11.2015 – 111-5 RVs 125/15, juris Rn. 9, 10).

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt Olav Sydow, Berlin)

70. *) 1. Für eine verwertbare Atemalkoholmessung muss in der vorgeschriebenen Kontrollzeit von zehn Minuten vor der ersten Messung gewährleistet sein, dass der Betroffene keinerlei Substanzen mehr zu sich genommen hat.

2. Wird diese Kontrollzeit von zehn Minuten nicht eingehalten, muss dies zumindest in den Fällen, in denen der Grenzwert gerade erreicht oder nur ganz geringfügig überschritten worden ist (hier: AAK von 0,26 mg/l), zur Unverwertbarkeit der Messung.

3. Liegt kein verwertbares Messergebnis vor, so kann auch nicht durch Hinzuziehung eines Sachverständigen geklärt werden, inwieweit dieses unverwertbare Messergebnis durch die aufgenommenen Fremdsubstanzen beeinflusst worden sein kann.

Oberlandesgericht Dresden,
Beschluss vom 28. April 2021 – 22 Ss 672/20 (B) –

Zum Sachverhalt:

I. Mit Urteil vom 26.06.2020 hat das Amtsgericht Dippoldiswalde den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kfz im Straßenverkehr mit einer AAK von 0,25 mg/l oder mehr zu einer Geldbuße i. H. v. 1.000,– € verurteilt sowie ein Fahrverbot für die Dauer von drei Monaten gegen ihn verhängt.

Hiergegen richtet sich die vom Betroffenen form- und fristgerecht eingelegte Rechtsbeschwerde, die mit der Verfahrens- sowie der Sachrüge begründet wird. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

1. Das Amtsgericht hat u. a. festgestellt:

„Der Betroffene führte unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt am 7.12.2018 um 1.18 Uhr in B. Straße[…] den Pkw […] mit einer AAK von 0,25 mg/l oder mehr. Die festgestellte AAK betrug 0,26 mg/l. Die Feststellung der AAK erfolgte mit dem Gerät Dräger ALCOTEST 9510 DE."

2. Zur Beweiswürdigung führt das Amtsgericht u. a. aus:

„Im Ergebnis der Beweisaufnahme war der Bußgeldrichter davon überzeugt, dass der Betroffene am 07.12.2018 in B. um 01.18 Uhr ein Kfz mit einer AAK von 0,26 mg/l geführt hat. Es konnte nicht ausgeschlossen werden, dass der Betroffene während der Kontrollzeit von 10 Minuten vor Beginn der Messung ein Lutschbonbon ‚Fisherman's Friend' im Mund hatte. Dieses hatte er zu Beginn der Messung verschluckt. Das durch den Bußgeldrichter eingeholte Gutachten S. weist überzeugend nach, dass das Lutschen des Bonbons in der Kontrollzeit keinen Einfluss auf die Messung hat. Der Bußgeldrichter ging daher von einer AAK von 0,26 mg/l nach Durchführung der Beweisaufnahme aus."

3. Diese Feststellungen und beweiswürdigenden Erwägungen des Amtsgerichts rechtfertigen den angefochtenen Schuldspruch nicht.

Nach den Urteilsfeststellungen konnte der Bußgeldrichter nicht mit „letzter Gewissheit" ausschließen, dass der Betroffene während der Kontrollzeit ein Bonbon „Fisherman's Friend" eingenommen hat. Diese Einlassung des Betroffenen hat er auch nicht als Schutzbehauptung behandelt, sodass der Senat an diese Feststellungen gebunden ist.

Die Frage der Verwertbarkeit eines unter Nichteinhaltung der zehnminütigen Kontrollzeit gewonnenen Messergebnisses ist mittlerweile in der obergerichtlichen Rechtsprechung geklärt.

a) Bei der Bestimmung der AAK handelt es sich um ein standardisiertes Messverfahren. Der Gesetzgeber hat ausdrücklich vorgesehen, dass bei der Atemalkoholbestimmung nur Messgeräte eingesetzt und Messmethoden angewendet werden dürfen, die den im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes gestellten Anforderungen genügen (DAR 2001, 275 m. Anm. Hillmann). Nach diesem Gutachten des Bundesgesundheitsamtes besteht für das Messverfahren neben dem Erfordernis einer Kontrollzeit von zehn Minuten vor der Atemalkoholmessung u. a. die Vorgabe, dass zwischen der Beendigung der Alkoholaufnahme (Trinkende) und der Atemalkoholmessung ein Zeitraum von 20 Minuten verstrichen sein muss. Die vorgeschriebene Kontrollzeit von zehn Minuten vor der ersten Messung dient dazu, die Gefahr der Verfälschung der Messwerte durch Mund- oder Mundrestalkohol auf das Messergebnis auszuschließen. In der sogenannten Kontrollzeit von zehn Minuten muss gewährleistet sein, dass der Betroffene keinerlei Substanzen mehr zu sich genommen hat (OLG Karlsruhe, DAR 2006, 465).

b) Wenn diese Kontrollzeit von zehn Minuten nicht eingehalten wird, muss dies zumindest in den Fällen, in denen der Grenzwert gerade erreicht oder nur ganz geringfügig überschritten worden ist, zur Unverwertbarkeit der Messung führen (vgl. OLG Karlsruhe, DAR 2004, 466 für einen AAK-Wert von 0,26 mg/l; OLG Bamberg, BA 45, 197 für einen AAK-Wert von 0,25 mg/l). Nur

unter der Voraussetzung, dass binnen eines Zeitraumes von zehn Minuten vor der Messung der Betroffene keinerlei Substanzen, insbesondere alkoholhaltiger Art, mehr im Rachenraum hatte, kann mit Sicherheit gewährleistet werden, dass das mittels des Messgerätes Dräger Evidential 7110 bzw. Dräger ALCOTEST 9510 gewonnene Ergebnis nicht durch Rückstände im Rachenraum beeinträchtigt worden ist. Dementsprechend liegt nur bei Einhaltung dieser Kontrollzeit – jedenfalls bei bloßem Erreichen des Grenzwertes bzw. nur ganz geringfügiger Überschreitung desselben – ein verwertbares Messergebnis vor (OLG Bamberg, a. a. O.; OLG Karlsruhe, a. a. O.). Wenn somit in Fällen wie dem vorliegenden (AAK von 0,26 mg/l) kein verwertbares Messergebnis vorliegt, so kann auch nicht durch Hinzuziehung eines Sachverständigen geklärt werden, inwieweit dieses unverwertbare Messergebnis durch die aufgenommenen Fremdsubstanzen beeinflusst worden sein kann (vgl. OLG Bamberg, a. a. O.; OLG Karlsruhe, DAR 2016, 150).

Dieser Rechtsprechung schließt sich der Senat für den Fall der Nichteinhaltung der Kontrollzeit bei Erreichen oder nur geringfügigem Überschreiten des Grenzwertes an.

Mit den Feststellungen des Amtsgerichts in den Urteilsgründen ist somit nicht der Nachweis erbracht, dass sich der Betroffene zur Tatzeit i. S. d. § 24a Abs. 1 StVG ordnungswidrig verhalten hat. Das angefochtene Urteil ist deshalb auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen hin aufzuheben.

Da es der Senat nach Sachlage für ausgeschlossen hält, dass in einer neuen Hauptverhandlung nach Zurückverweisung der Sache an den Tatrichter zusätzliche Erkenntnisse hervortreten, die dennoch zu einer Verurteilung des Betroffenen führen könnten, hat der Senat in der Sache selbst befunden und den Betroffenen freigesprochen (§ 79 Abs. 6 OWiG).

71. *) Drohen einem Beschuldigten in mehreren Parallelverfahren (hier: wegen § 316 StGB und § 224 StGB) Strafen, die letztlich gesamtstrafenfähig sind und deren Summe voraussichtlich eine Höhe erreicht, welche das Merkmal der „Schwere der Tat“ i. S. d. § 140 II StPO begründet, ist die Verteidigung in jedem Verfahren notwendig.

Landgericht Magdeburg,
Beschluss vom 21. April 2021 – 21 Qs 10/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Die Staatsanwaltschaft M. ermittelt gegen den Beschuldigten wegen Trunkenheit im Verkehr. Der Beschuldigte soll im Rahmen einer polizeilichen Fahrzeugkontrolle am 04.11.2020 um 03:35 Uhr auf dem Fahrersitz eines mit laufendem Motor auf einem Tankstellengelände in der N. Straße in S. haltenden Kraftfahrzeugs sitzend angetroffen worden sein. Nach dem Sachverhalt zur Strafanzeige soll der Beschuldigte dabei gegenüber den aufnehmenden Polizeibeamten angegeben haben, dass er selbst auf das Tankstellengelände gefahren sei. Ebenfalls am 04.11.2020 ist dem Beschuldigten um 04:30 Uhr eine Blutprobe entnommen worden, deren Untersuchung eine mittlere Blutalkoholkonzentration zu diesem Zeitpunkt von 1,31 ‰ ergab.

Der Beschuldigte stand zu diesem Zeitpunkt unter laufender Bewährung. Er ist vom Amtsgericht Aschersleben am 08.05.2019 wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten verurteilt worden, deren Vollstreckung für zwei Jahre zur Bewährung ausgesetzt wurde.

Mit Schreiben vom 02.12.2020 an die Polizei B. hat sich Rechtsanwalt F. für den Beschuldigten gemeldet und beantragt, ihm gemäß § 140 Abs. 2 i. V. m. §§ 141 Abs. 1 S. 1, 142 Abs. 1 S. 1 und 2 StPO beigeordnet zu werden. Für den Fall seiner Beiordnung hat er die Niederlegung des Wahlmandats erklärt.

Diesen Antrag hat das Amtsgericht Magdeburg mit Beschluss vom 12.02.2021 […] abgelehnt.

Hiergegen richtet sich die durch Schriftsatz seines Verteidigers vom 17.02.2021 eingelegte und am gleichen Tag beim Amtsgericht Magdeburg eingegangene sofortige Beschwerde des Beschuldigten. Mit ihr hat der Beschuldigte darauf hingewiesen, dass bei der Polizei B. ein weiteres Verfahren gegen ihn unter dem Aktenzeichen […] wegen gefährlicher Körperverletzung anhängig sei. Deswegen sei das vorliegende Verfahren nicht isoliert zu betrachten.

Die Staatsanwaltschaft M. hat beantragt, die sofortige Beschwerde aus den zutreffenden Gründen des angefochtenen Beschlusses als unbegründet zu verwerfen.

In dem weiteren bei der Staatsanwaltschaft M. […] geführten Verfahren wird gegen den Beschuldigten wegen einer gefährlichen Körperverletzung, die er in der Nacht vom 28.07.2020 auf den 29.07.2020 begangen haben soll, ermittelt. […]

Aus den Gründen:

II. Die sofortige Beschwerde des Beschuldigten ist […] zulässig und begründet.

Es liegt ein Fall der notwendigen Verteidigung gemäß § 140 Abs. 2 StPO vor.

Die Schwere der Tat und die zu erwartenden Rechtsfolgen gebieten die Mitwirkung eines Verteidigers.

Allein die zu erwartende unmittelbare Rechtsfolge ist zwar noch nicht geeignet, eine Verteidigung notwendig erscheinen zu lassen. Gemessen an der im Falle einer Anklage und anschließenden Verurteilung zu erwartenden Strafe, dürfte diese für die angezeigte Tat deutlich unter einem Jahr Freiheitsstrafe liegen, deren Erwartung die Grenze bildet, ab der eine notwendige Verteidigung regelmäßig anzunehmen ist (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 63. Auflage, § 140 Rn. 23a m. w. N.). Der für die angezeigte Handlung in Betracht kommende Tatbestand des § 316 StGB ordnet eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe an. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der obere Bereich dieses Strafrahmens im Falle einer Anklage und anschließenden Verurteilung ausgeschöpft würde. Vielmehr ist von einer Geldstrafe oder allenfalls einer ganz geringen Freiheitsstrafe auszugehen,

weil der Beschuldigte zwar wegen einer im Jahr 2015 begangenen Körperverletzung und im Jahr 2018 begangenen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte vorbestraft ist, diese Vorstrafen jedoch gegen andere Rechtsgüter als die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs gerichtet waren und deswegen nicht erheblich bei der Strafzumessung ins Gewicht fallen dürften.

Gleichwohl war dem Beschuldigten ein notwendiger Verteidiger zu bestellen, weil gegen ihn ein weiteres Ermittlungsverfahren anhängig ist, das voraussichtlich eine gesamtstrafenfähige Tat betrifft. Drohen einem Beschuldigten in mehreren Parallelverfahren Strafen, die letztlich gesamtstrafenfähig sind und deren Summe voraussichtlich eine Höhe erreicht, welche das Merkmal der „Schwere der Tat" im Sinne des § 140 Absatz 2 StPO begründet, ist die Verteidigung in jedem Verfahren notwendig (OLG Naumburg, Urteil vom 22.05.2013, Az. 2 Ss 65/13).

Unter Beachtung des weiteren Verfahrens, in dem wegen einer in der Nacht vom 28.07.2020 auf den 29.07.2020 begangenen gefährlichen Körperverletzung gegen den Beschuldigten ermittelt wird, ist eine Gesamtfreiheitsstrafe von über einem Jahr im Falle einer Verurteilung wegen beider Taten zu erwarten. Insbesondere unter Berücksichtigung der in jenem Verfahren vorgeworfenen Tat ist nach derzeitigem Aktenstand im Falle einer Verurteilung aufgrund der beigebrachten Verletzungen in Gestalt einer Nasenbeinfraktur, drei Rippenfrakturen, einem Milz- und einem Leberabriss unter Beachtung der einschlägigen Vorstrafe wegen einer am 30.11.2015 begangenen Vortat von einer Gesamtfreiheitsstrafe von über einem Jahr auszugehen. Dass es in diesem Parallelverfahren zu einer Anklage kommen wird, ist dabei hinreichend wahrscheinlich. Neben dem Geschädigten, der den Beschuldigten identifizieren könnte, gibt es in jenem Verfahren noch einen weiteren Zeugen, der die Verletzungshandlung selbst zwar nicht wahrgenommen habe, aber den Geschädigten zum Wohngrundstück des Beschuldigten begleitet und davor auf den Geschädigten gewartet habe. Anstelle des Geschädigten sei dann eine Person zu ihm gekommen und habe gefragt, warum er dort warte. Nachdem der Zeuge angegeben habe, dass er mit dem späteren Geschädigten gekommen sei und auf diesen warte, habe die Person ihn aufgefordert zu gehen und sei wieder außer Sichtweite in den Innenhof des Gebäudes gegangen, vor dem der Zeuge gewartet habe. Nach einigen Minuten habe er aus dem Durchgang, durch den zuvor der Beschuldigte gegangen sei, ein Stöhnen gehört. Als er daraufhin in diesem Durchgang nachgesehen habe, habe er dort den Geschädigten auf Händen und Knien kriechend und mit Blut an Nase und Mund gesehen. Im Nachgang habe der Geschädigte dem Zeugen den Beschuldigten beschrieben. Diese Beschreibung habe auf die Person, die mit dem Zeugen gesprochen habe, gepasst.

Weiter erscheint die hier gegenständliche Tat nicht derart geringfügig, dass dessen zu erwartende Einzelstrafe die später zu bildende Gesamtstrafe nicht erheblich erhöhen würde (in diesem Sinne OLG Stuttgart, Beschluss vom 02.03.2012, Az. 2 Ws 37/12 <juris>). So wird im Parallelverfahren nur wegen einer Tat ermittelt, die im Verhältnis zur hier gegenständlichen Tat zwar ein deutlich schwereres Delikt betrifft. Diese unterschiedliche Qualität erscheint hier allerdings nicht derart weit auseinanderliegend, dass von einer nur unerheblichen Erhöhung der Gesamtstrafe ausgegangen werden kann. Weiterhin handelt es sich nicht um tatähnlich oder gleichgelagerte Strafvorwürfe, sondern um solche, die jeweils unterschiedliche Rechtsgüter betreffen. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass dem Beschuldigten wegen der vorgeworfenen Trunkenheit im Verkehr im Falle einer Verurteilung mit hoher Wahrscheinlichkeit die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1 StGB entzogen werden wird, was den Beschuldigten als weitere Rechtsfolge treffen würde. […]

72. *) 1. Die Frage, ob jemand charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 I StGB ist, ist im Zeitpunkt des Hauptverhandlungstermins zu prüfen.

2. Auch bei gesetzlich vermuteten charakterlichen Mängeln gemäß § 69 II Nr. 2 StGB ist regelmäßig eine Gesamtwürdigung der Tat und der Täterpersönlichkeit, soweit sie in der Tat zum Ausdruck gekommen ist, erforderlich. Auch im Fall eines Regelbeispiels muss der in der Tat zum Ausdruck gekommene Eignungsmangel die Begehung weiterer die Verkehrssicherheit gefährdender Straftaten erwarten lassen, wobei das Regelbeispiel eine geringere Wahrscheinlichkeit ausreichen lässt.

3. Gelangt das Gericht aufgrund besonderer Umstände sowohl bei der Tatbegehung und ihres Anlasses, einer noch relativ niedrigen Blutalkoholkonzentration aufgrund von Restalkohol, der Folgen für den Angeklagten und seiner Persönlichkeit zu der Überzeugung, dass die Tat ein einmaliges Fehlverhalten war, darf die Fahrerlaubnis nicht nach § 69 I StGB entzogen werden.

Amtsgericht Schmallenberg,
Urteil vom 4. August 2021 – 5 Ds-180 Js 744/20-5/21 –

Aus den Gründen (abgekürzt gem. § 267 Abs. 4 StPO):

Der Angeklagte hat nach dem Abitur Medizin und Zahnmedizin studiert. Er ist Arzt und Zahnarzt, nämlich Mund- und Kiefer-Gesichtschirurg. Der Angeklagte ist verlobt und Vater einer Tochter im Alter von 10 Monaten. Seine Verlobte ist noch Studentin. Der Angeklagte sorgt sowohl für sein Kind als auch die Kindesmutter, beide leben bei ihm.

Als angestellter Arzt verfügt der Angeklagte nach eigenen Angaben zurzeit über ein monatliches Nettoeinkommen von nur 3.350,00 EUR. Hintergrund ist, dass er zurzeit Rufdienste nicht wahrnehmen konnte, da er momentan keine Fahrerlaubnis besitzt.

Der Angeklagte ist ausweislich des Auszuges aus dem Bundeszentralregister bislang strafrechtlich noch nicht in Erscheinung getreten.

Im Fahreignungsregister sind insgesamt drei Eintragungen, jeweils wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen, vorhanden.

In der Nacht vom 02. auf den 03.10.2020 nahm der Angeklagte erhebliche Mengen Alkohol zu sich. Zu diesem Zeitpunkt befand er sich gemeinsam mit seiner hochschwangeren Verlobten, seinem Bruder und seinem Vater im Hotel T in U. Nachdem sich der Angeklagte frühzeitig zu Bett gelegt hatte, begannen bei seiner Verlobten die Wehen, sodass sich sein Bruder entschloss, diese ins Krankenhaus nach C zu fahren. Der Vater des Angeklagten begab sich sodann zu diesem und weckte ihn, um ihm den Sachverhalt mitzuteilen.

Ohne, dass der Angeklagte sich die für einen sorgfältigen Kraftfahrer gebotenen Gedanken zur Frage seiner Fahrtüchtigkeit machte, entschloss sich der Angeklagte spontan und sorgfaltswidrig, mit dem Porsche seines Bruders […] in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand gleichfalls nach C ins Krankenhaus zu fahren. Aufgrund seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit kam der Angeklagte gegen ca. 06.00 Uhr in V auf der K […] von der Fahrbahn ab und prallte derart schwer gegen einen dort abgestellten landwirtschaftlichen Anhänger, dass er diesen in eine Scheune katapultierte, die teilweise einstürzte. Das Fahrzeug des Bruders erlitt hierbei einen Totalschaden. Der Angeklagte wurde lebensbedrohlich verletzt und mit einem Schädel-Hirn-Trauma mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus nach E geflogen. Dort musste aufgrund einer Einblutung ins Gehirn neurochirurgisch eingegriffen und eine Entlastung zur Rettung des Lebens des Angeklagten herbeigeführt werden.

Außerdem erlitt der Angeklagte schwere Verletzungen im Bereich der Brustwirbelsäule. Es kann nur von Glück gesprochen werden, dass der Angeklagte den Unfall überlebte.

Die dem Angeklagten am 03.10.2020 um 09:10 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 0,81 Promille.

Die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit betrug mindestens 0,91 Promille. In Verbindung mit dem Fahrverhalten des Angeklagten bestand relative Fahruntüchtigkeit.

Der festgestellte Sachverhalt beruht auf der geständigen Einlassung des Angeklagten im Hauptverhandlungstermin und dem Gutachten der Gerichtsmedizin H, Abt. Rechtsmedizin, Prof. Dr. I.

Der Angeklagte hat sich nach dem festgestellten Sachverhalt wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB schuldig gemacht. Unter Berücksichtigung aller Umstände war bei dem Angeklagten eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 80,00 EUR tat- und schuldangemessen. Dabei waren die Schwere des Unfallgeschehens und die von dem Angeklagten abstrakt überdurchschnittliche Gefährdung für andere zu berücksichtigen. Strafschärfend wirkte insofern auch die Tatsache, dass der Angeklagte bereits dreimal wegen überhöhter Geschwindigkeit verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten ist.

Ganz erheblich zugunsten des Angeklagten war seine geständige und außergewöhnlich reuige und einsichtige Einlassung zu berücksichtigen. Ihm ist sehr deutlich geworden, dass sein Fehlverhalten ihn sein eigenes oder aber fremdes Leben hätte kosten können. Auch hat der Angeklagte erhebliche eigene gesundheitliche und finanzielle Schäden erlitten.

Nach § 69 Abs. 2 StGB liegt hier ein Regelfall für die Entziehung der Fahrerlaubnis vor. Mit dieser gesetzlichen Vermutung der Ungeeignetheit ist jedoch eine Einzelfallprüfung nicht ausgeschlossen. Dies führt dazu, dass hier dem Angeklagten ausnahmsweise die Fahrerlaubnis nicht zu entziehen ist.

Die Frage, ob jemand charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, ist im Zeitpunkt des Hauptverhandlungstermins zu prüfen. Alle besonderen Umstände, die der Katalogtat des § 316 StGB ihre Indizwirkung nehmen können, sind dann vom Gericht zu prüfen. Auch bei gesetzlich vermuteten charakterlichen Mängeln ist regelmäßig eine Gesamtwürdigung der Tat und der Täterpersönlichkeit, soweit sie in der Tat zum Ausdruck gekommen ist, erforderlich. Auch im Fall eines Regelbeispiels muss der in der Tat zum Ausdruck gekommene Eignungsmangel die Begehung weiterer die Verkehrssicherheit gefährdender Straftaten erwarten lassen, wobei das Regelbeispiel eine geringere Wahrscheinlichkeit ausreichen lässt. Gelangt das Gericht aber wie hier aufgrund besonderer Umstände sowohl bei der Tatbegehung und ihres Anlasses, einer noch relativ niedrigen Blutalkoholkonzentration aufgrund von Restalkohol, der Folgen für den Angeklagten und seiner Persönlichkeit sogar zu der Überzeugung, dass die Tat ein einmaliges Fehlverhalten war, darf die Fahrerlaubnis nicht entzogen werden. Dabei sind auch die Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis und die damit verbundene Wirkung auf den Angeklagten zu berücksichtigen.

Allerdings war hier nach § 44 Abs. 1 S. 3 StGB ein Fahrverbot von 6 Monaten zu verhängen, welches aber durch die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 51 Abs. 5 StGB durch Anrechnung erledigt ist. […]

73. *) 1. Die Begründung des Sofortvollzugs der Fahrerlaubnisentziehung darf nicht in einer Weise formelhaft sein, dass sie auf jeden Fall anwendbar wäre. Auch wenn in typischen Interessenlagen typisierende Argumentationsmuster verwendet werden können, muss die Begründung einzelfallbezogen sein. Eine Bezugnahme auf die Erwägungen für den Erlass des Verwaltungsakts ist zulässig, sofern nachvollziehbar dargelegt wird, dass hieraus auch das besondere Vollzugsinteresse folgt.

2. Ein die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigender Amphetaminkonsum setzt voraus, dass diese Droge willentlich eingenommen wird. Insofern ist entscheidungserheblich, ob der dazu erfolgte Sachvortrag des Betroffenen zutrifft oder nicht. Die Fahrerlaubnisbehörde ist mithin vor einer Entziehungsverfügung gehalten, die Relevanz dieses Vorbringens abzuklären, etwa durch Anordnung eines ärztlichen Gutachtens, und/oder durch Aufforderung, den Sachvortrag glaubhaft zu machen.

3. Die im Vorfeld der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis gebotene Anhörung des Betroffenen ist keine bloße Formalie, sondern stellt sich als wichtiges Verfahrensrecht und als notwendige Folge des Rechtsstaatsprinzips dar. Dabei ist die Setzung einer Frist zur Äußerung zwar zulässig, diese muss aber angemessen sein. Welche Zeit angemessen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, zu denen unter anderem die Möglichkeit, Beratung zu erlangen, zu zählen ist.

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes,
Beschluss vom 29. Juni 2021 – 1 B 135/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller ist am 07.10.2020 in der Ortschaft bei nasser Fahrbahn mit seinem Pkw auf ein vor ihm fahrendes Fahrzeug, das abbremste, um in eine Grundstückseinfahrt einzubiegen, aufgefahren. Verletzt wurde niemand. Die Polizei nahm den Unfall auf und stellte beim Antragsteller Lidflattern, wässrigglänzende Augen, Zittern der Finger und lichtträge Pupillen fest. Dieser verneinte die Frage nach einer Drogeneinnahme. Er habe letztmalig vor drei Jahren Amphetamin konsumiert. Die vorbezeichneten Auffälligkeiten könne er sich nur damit erklären, dass er infolge der Trennung von seiner Ehefrau an Schlafstörungen und psychischer Belastung leide; er sei deshalb seit Mai arbeitsunfähig. Ein mit Einverständnis des Antragstellers durchgeführter Drogenvortest wies ein positives Ergebnis für Amphetamin aus. Der Antragsteller äußerte, sich dies nicht erklären zu können, und war mit einer Blutuntersuchung und mit einer polizeilichen Durchsuchung seines Fahrzeugs nach Betäubungsmitteln einverstanden. Drogen wurden nicht aufgefunden. Ausweislich des Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universität […] vom 15.12.2020 wurde Amphetamin in einer Konzentration von 0,037 mg/l festgestellt. Das Ermittlungsverfahren wegen Straßenverkehrsgefährdung wurde nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt und ein sodann erlassener Bußgeldbescheid (500 €, ein Monat Fahrverbot) seitens des Antragstellers akzeptiert.

Mit Schreiben vom 29.01.2021 teilte der Antragsgegner mit, wegen des Konsums einer „harten Droge" den Entzug der Fahrerlaubnis zu beabsichtigen, und gab dem Antragsteller Gelegenheit, sich hierzu bis zum 05.02.2021 zu äußern. […] Unter dem 15.02.2021 trug der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers vor, dieser sei reinen Gewissens mit dem Drogentest und der Blutentnahme einverstanden gewesen. Er könne sich das positive Ergebnis nur damit erklären, dass er in der Nacht zum 05. oder 06.10.2020 eine gelbe Tablette eingenommen habe, die ihm am Abend des 03.10.2020 in der Ortschaft A. in Tschechien anlässlich eines Junggesellenabschieds ausgehändigt worden sei. Er, sein Bruder und zwölf weitere Männer seien auf der Feier gewesen. Es sei richtig gefeiert worden und im Laufe des Abends hätten sechs Prostituierte diese Tabletten mit dem Bemerken, es handele sich um ein potenzförderndes Mittel, an jeden ausgeteilt. Er glaube, die Tabletten hätten Pinagra oder Penegra gehießen. Da er nicht vorgehabt habe, sich mit einer der Prostituierten einzulassen, habe er die Tablette nicht geschluckt, zumal er derzeit erhebliche gesundheitliche Probleme aufgrund seiner laufenden Scheidung habe; er leide an Depressionen und müsse derzeit Beta-Blocker, andere blutdrucksenkende Mittel sowie Diozepan[1]) zur Beruhigung nehmen. Im Verlauf des Abends habe er eine Frau namens K. aus Kaiserslautern kennengelernt, mit der er sich gut unterhalten habe. Diese habe er am nächsten Tag in seinem Pkw nach Deutschland mitgenommen. Auf seine Einladung hin sei sie mit in seine Wohnung gekommen und bis zum 06.10.2020 bei ihm geblieben. In dieser Zeit habe er die gelbe Tablette geschluckt, woraufhin ihm unwohl geworden sei und er Schweißausbrüche gehabt habe. Er vermute im Nachhinein, dass Amphetamin in der Tablette gewesen sei. Eine andere Erklärung habe er nicht, da er keine Drogen nehme und auch sehr wenig Alkohol trinke. Er sei auf seine Gesundheit bedacht und wolle nicht für einen längeren Zeitraum Medikamente einnehmen müssen. Sein Bruder könne den geschilderten Sachverhalt bestätigen.

Mit Verfügung vom 17.02.2021 hat der Antragsgegner die Fahrerlaubnis des Antragstellers unter Anordnung der sofortigen Vollziehung entzogen und den Antragsteller aufgefordert, seinen Führerschein sofort nach Zustellung der Verfügung abzuliefern. […] Der Antragsteller hat hiergegen Widerspruch eingelegt und bei dem Verwaltungsgericht die Anordnung der aufschiebenden Wirkung beantragt.

Mit Beschluss vom 06.05.2021 hat das Verwaltungsgericht den Antrag zurückgewiesen. […]

Aus den Gründen:

II. Die Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts ist zulässig und begründet. […]

Dass das Verwaltungsgericht die Begründung des Antragsgegners zur Anordnung der sofortigen Vollziehung des Entzugs der Fahrerlaubnis als den formalen Erfordernissen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügend erachtet, obwohl ihr jeglicher Bezug zu dem Sachvortrag des Antragstellers fehlt, und dies allein darauf stützt, dass es um die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des öffentlichen Straßen-

[1]) gemeint ist wohl Diazepam

verkehrs gehe, wobei sich in Fällen der vorliegenden Art das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung gerade aus den Gesichtspunkten ergebe, die für den Erlass des Verwaltungsakts selbst maßgebend sind, geht unter den konkreten Umständen fehl. Denn die nachfolgenden Ausführungen des Verwaltungsgerichts zur Sache sind nicht zur Darlegung geeignet, dass sich die Entziehung der Fahrerlaubnis aller Voraussicht nach als rechtmäßig erweisen wird. Die Begründung des Sofortvollzugs darf nicht in einer Weise formelhaft sein, dass sie auf jeden Fall anwendbar wäre. Auch wenn in typischen Interessenlagen typisierende Argumentationsmuster verwendet werden können, muss die Begründung einzelfallbezogen sein. Eine Bezugnahme auf die Erwägungen für den Erlass des Verwaltungsakts ist zulässig, sofern nachvollziehbar dargelegt wird, dass hieraus auch das besondere Vollzugsinteresse folgt.[2]) Insoweit ist zu sehen, dass der Gesetzgeber ausweislich § 80 Abs. 2 VwGO die Grundsatzentscheidung getroffen hat, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit trotz regelmäßig naheliegender Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht kraft Gesetzes, sondern nur bei besonderer Anordnung sofort vollziehbar ist. Hieran haben sowohl die Fahrerlaubnisbehörden als auch die Gerichte ihre Entscheidungen auszurichten.

Die Argumentation des Verwaltungsgerichts zur Sache ist nicht frei von Widersprüchen. So ist es widersprüchlich, den Entzug der Fahrerlaubnis zu Beginn der Sachprüfung als offensichtlich rechtmäßig zu bezeichnen, wobei derzeit offen bleiben könne, ob die Einnahme des Amphetamins – wie vom Antragsteller vorgetragen – unwillentlich erfolgt sei, dann an späterer Stelle festzustellen, dass die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs derzeit nur mit viel Wohlwollen noch als offen anzusehen seien, wobei in diesem Zusammenhang die unter der Prämisse einer offenen Sach- und Rechtslage vorzunehmende Interessenabwägung gänzlich fehlt, und abschließend auszuführen, die gesetzlichen Regelungen sähen die Entziehung der Fahrerlaubnis bei Vorliegen der Voraussetzungen zwingend vor, was ebenso wie die folgende Bemerkung, auch die Anordnung der Ablieferung des Führerscheins sei rechtmäßig, impliziert, dass die Voraussetzungen der Rechtmäßigkeit als gegeben erachtet werden. Damit ist der Entscheidung nicht einmal zu entnehmen, ob das Verwaltungsgericht die Entziehung der Fahrerlaubnis als rechtmäßig ansieht oder ob es von einer offenen Sach- und Rechtslage ausgeht.

Zudem gibt das Verwaltungsgericht den Sachvortrag des Antragstellers verschiedentlich, etwa im Zusammenhang mit der Mitnahme der Frau namens K. von Tschechien ins S. oder der Mutmaßung, der Antragsteller sei sehr erfahren im Umgang mit einer Vielzahl von Medikamenten, falsch bzw. mit einer nicht nachvollziehbaren Bewertung wieder. Spekulativ erscheint der Vorhalt, der Antragsteller hätte in der seinerseits geschilderten Situation zu dem erstrebten Zweck besser ein Aufputschmittel wie Amphetamin konsumiert als ein Potenzmittel unbekannter Herkunft, zumal dies unterstellt, dass der Antragsteller Amphetamin in Griffnähe gehabt hätte. Nicht minder spekulativ ist es, aus der Behauptung, die Tablette (in der Nacht zum 05. oder 06.10.2020) im Bewusstsein, ein reines Potenzmittel einzunehmen, geschluckt zu haben, zu schlussfolgern, dies sei angesichts einer zeitnah beabsichtigten Führung eines Kraftfahrzeugs[3]) ein Beleg für eine grob fahrlässige Haltung und stelle sein Vermögen, zwischen dem Konsum von Betäubungsmitteln und der Teilnahme am Straßenverkehr zu trennen, in Frage. Sein Vorbringen wird auch nicht dadurch unschlüssig, dass Tschechien laut einer google-Recherche als Hochburg für die Produktion synthetischer Drogen gelten mag.

Dass das Verwaltungsgericht Zweifel an der Schlüssigkeit des Vorbringens daraus herleitet, dass der Antragsteller, obwohl er arbeitsunfähig erkrankt war – er behauptet insbesondere psychische Probleme und Bluthochdruck – und Beta-Blocker einnahm, die weite Strecke nach Tschechien gefahren sein wolle, um dort einen Junggesellenabschied zu feiern, überzeugt ebenso wenig wie der Vorhalt, er verliere kein Wort darüber, wie die Tabletten bei den anderen Gästen gewirkt hätten.

Schließlich erlauben die Ausführungen dazu, dass innerhalb der ersten drei bis vier Tage ca. 90 % einer Droge ausgeschieden würden, was auf eine deutlich höhere Konzentration von Amphetamin zum Zeitpunkt des Konsums der „Pille“ schließen lasse, schwerlich den offenbar als zwingend erachteten Rückschluss, der Antragsteller müsse eine „echte“ Amphetamintablette geschluckt haben.

Wenngleich der seitens des Antragstellers geschilderte Geschehensablauf sicherlich nicht als alltäglich bezeichnet werden kann, ist – wie das Verwaltungsgericht selbst einräumt – nicht von vornherein auszuschließen, dass es sich so zugetragen haben könnte. Die Polizisten haben den Antragsteller als kooperativ beschrieben, die Durchsuchung seines Fahrzeugs hat keine Hinweise auf den Besitz von Drogen erbracht. Entgegen der Einschätzung des Verwaltungsgerichts vermag der Senat nicht zu erkennen, dass gerade die Frau namens K. entscheidend zur Aufklärung des Sachverhalts beitragen könnte. Es liegt weder besonders nahe, dass sie, nur weil sie sich am fraglichen Abend ebenfalls in der Pension in Tschechien aufgehalten hat und mit dem Antragsteller ins Gespräch gekommen ist, mitbekommen haben müsste, dass Prostituierte Potenzmittel an die Gäste des Junggesellenabschieds verteilt haben, noch dass der Antragsteller das Potenzmittel vor ihren Augen geschluckt haben könnte.

Da ein die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigender Amphetaminkonsum – wie das Verwaltungsgericht unter Zitierung verschiedener Rechtsprechungs-

[2]) Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, VwGO, Kommentar, 7. Aufl. 2018, § 80 Rn. 54 m. w. N.

[3]) Insoweit erschließt sich nicht einmal, woher das Verwaltungsgericht wissen will, dass der Antragsteller zur Zeit der Einnahme der Tablette beabsichtigt haben sollte, zeitnah Auto zu fahren.

nachweise anerkennt – voraussetzt, dass diese Droge willentlich eingenommen wird, ist entscheidungserheblich, ob der Sachvortrag des Antragstellers zutrifft oder nicht. Der Antragsgegner durfte dessen Vorbringen nicht, ohne sich mit ihm auseinanderzusetzen, mit der Floskel abtun, es führe zu keiner anderen Sichtweise bzw. Entscheidung. Vielmehr wäre er vor einer Entziehungsverfügung gehalten gewesen, die Relevanz des Vorbringens abzuklären, etwa durch Anordnung eines ärztlichen Gutachtens, und/oder durch Aufforderung, den Sachvortrag glaubhaft zu machen. Die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV gibt vor, dass die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Entziehung einer Fahrerlaubnis die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anordnet, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt. Dies war hier angesichts des Ergebnisses der Blutuntersuchung der Fall und ein Arzt hätte fachkundig bewerten können, ob es denkbar ist, dass das Testergebnis auf den behaupteten Konsum einer als Potenzmittel bezeichneten Tablette zurückzuführen sein kann. Im Rahmen der demnach notwendigen Aufklärung des entscheidungserheblichen Sachverhalts wird auch darauf einzugehen sein, ob und gegebenenfalls inwieweit die zwischenzeitlich durchgeführte Haaranalyse von Relevanz ist.

Dass der Antragsgegner das durchaus detaillierte Vorbringen des Antragstellers nicht ansatzweise zum Anlass einer kritischen Hinterfragung bzw. Sachaufklärung genommen hat, gibt aus Sicht des Senats Veranlassung zu dem Hinweis, dass die im Vorfeld der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis gebotene Anhörung des Betroffenen keine bloße Formalie ist, sondern sich als wichtiges Verfahrensrecht und als notwendige Folge des Rechtsstaatsprinzips darstellt. Sie dient dem Schutz der materiellen Grundrechte.[4]) Dabei ist die Setzung einer Frist zur Äußerung zwar zulässig, diese muss aber angemessen sein. Welche Zeit angemessen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, zu denen unter anderem die Möglichkeit, Beratung zu erlangen, zu zählen ist.[5]) Vorliegend begegnet eine Frist von nur einer Woche, bis zum 05.02.2021, Bedenken, zumal das Anhörungsschreiben an einem Freitag verfasst wurde, dem Antragsteller also nicht vor Samstags zugegangen sein kann, er also frühestens Montags einen Anwalt konsultieren konnte. Zumindest hätte es unter diesen Gegebenheiten mehr als nahe gelegen, auf den mittwochs mit dem Hinweis, ein Beratungstermin habe erst für den 11.02.2021 vereinbart werden können, fernmündlich geäußerten Verlängerungswunsch einzugehen. Dass eine Fristverlängerung abgelehnt wird, die Behörde aber doch zuwartet, macht schließlich eine zu kurz bemessene Frist nicht zu einer angemessenen.[6])

Nach alldem war dem Antrag mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1 VwGO stattzugeben. Dabei hat der Senat die Anordnung der sofortigen Vollziehung unter Nr. 2 der Verfügung dahin ausgelegt, dass sie auch die unter Nr. 3 der Verfügung getroffene Anordnung erfassen soll.[7]) […]

74. 1. Für die Beteiligtenstellung (Antragsteller/Antragsgegner) in einem Änderungsverfahren nach § 80 Abs. 7 S. 2 VwGO ist die Interessenlage der Beteiligten maßgeblich und nicht die Stellung im vorausgegangenen Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO.

2. Die fehlende Berechtigung, im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, ergibt sich gemäß § 28 Abs. 1 i. V. m. Abs. 4 S 1 FeV unmittelbar aus dem Gesetz, ohne dass hierfür zusätzlich der Erlass eines vollziehbaren Feststellungsbescheides nötig wäre.

3. Ohne besonderen Anlass kann nicht unterstellt werden, dass die Behörde eines EU-Mitgliedstaats den europaweit standardisierten Fragebogen zum Wohnsitz entgegen der Kooperationspflicht gemäß Art 15 der Richtlinie 2006/126/EG (juris: EGRL 126/2006) ohne Ermittlungen ausfüllt und damit der Sache nach keine Auskünfte erteilt. Bei einer Anfrage des Kraftfahrt-Bundesamtes ist davon auszugehen, dass zumindest das Melderegister überprüft worden ist.

4. Findet sich in der Rubrik „place of normal residence according to our information" keine Eintragung und sind die Fragen nach dem gewöhnlichen Aufenthalt für mindestens 185 Kalendertage im Jahr sowie zur Existenz einer Unterkunft mit „unknown" beantwortet, so kann diese Mitteilung, die sich der Natur der Sache nach auf den Zeitpunkt der Führerscheinausstellung bezieht, nur so verstanden werden, dass im Ausstellungsmitgliedstaat kein Wohnsitz registriert worden ist und die dortigen Behörden selbst Zweifel haben, ob der Inhaber unter der im Führerschein genannten Anschrift, die in der Auskunft wiedergegeben ist, einen Wohnsitz begründet hat.

5. Nimmt die Behörde des Ausstellungsmitgliedstaats auf eine private Information als den im Erteilungsverfahren geforderten und beigebrachten Nachweis für die Einhaltung der Wohnsitzvoraussetzungen Bezug, so macht diese zweckgerichtete Bezugnahme die betreffende Information auch dann, wenn sie bei isolierter Betrachtung eine von einer Privatperson eingeholte Information sein

[4]) Kopp/Ramsauer, VwVfG, Kommentar, 12. Aufl. 2011, § 28 Rdnrn. 1 ff.

[5]) Kopp/Ramsauer, a. a. O., § 28 Rn. 37

[6]) Kopp/Ramsauer, a. a. O., § 28 Rn. 37

[7]) vgl. zur Problematik: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 45. Aufl. 2019, § 47 FeV Rn. 19

könnte, zu einer vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Information.

Oberverwaltungsgericht
für das Land Schleswig-Holstein,
Beschluss vom 18. März 2021 – 5 MB 3/21 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsgegner ist Inhaber einer am 27. Juni 2018 in Polen durch den Landrat des Kreises Police (Starosta Policki) erteilten Fahrerlaubnis mit der Wohnortangabe 72-003 […] In einer über das Kraftfahrt-Bundesamt und das polnische Verkehrsministerium eingeholten Auskunft des Landratsamts Police (Starostwo Powiatowe w Policach) vom 19. November 2019 wurden u. a. verschiedene formularmäßige Fragen zum Wohnsitz des Antragsgegners mit dem Wort „unknown" beantwortet.

Mit Bescheid vom 16. März 2020 stellte die Antragstellerin unter Anordnung der sofortigen Vollziehung fest, dass der Antragsgegner nicht berechtigt ist, Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Mit Beschluss vom 19. Mai 2020 stellte das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung des hiergegen erhobenen Widerspruchs wieder her.

Das Kraftfahrt-Bundesamt bat das Landratsamt Police mit Schreiben vom 17. Juni 2020 um erneute Prüfung des tatsächlichen Lebensmittelpunktes in Polen und um Übersendung einer Meldebescheinigung, aus der die An- und Abmeldung aus Polen ersichtlich sei. Mit Antwortschreiben vom 6. Juli 2020 übersandte das Landratsamt Police die Kopie eines Mietvertrages für die Zeit vom 7. Juni 2018 bis zum 6. Juli 2018 über eine möblierte Wohnung in … sowie die Kopie eines Fahrerlaubnisantrags vom 8. Juni 2018, in welchem der Antragsteller zu seinem Wohnort durch Ankreuzen angegeben hatte, dass er aufgrund seiner persönlichen Bindungen unregelmäßig auf dem Territorium der Republik Polen sei, weil er sich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union befinde, um eine Aufgabe von einer bestimmten Dauer zu erfüllen.

Die Antragstellerin wies den Widerspruch des Antragsgegners gegen den Feststellungsbescheid mit Widerspruchsbescheid vom 13. November 2020 zurück. Der Antragsgegner hat daraufhin Klage erhoben.

Den Antrag der Antragstellerin auf Änderung des Beschlusses vom 19. Mai 2020 hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 7. Januar 2021 abgelehnt. Hiergegen richtet sich die Beschwerde der Antragstellerin.

Aus den Gründen:

II. 1. Die Bezeichnung der Beteiligten war zu ändern. Die „Antragsgegnerin" des Ausgangsverfahrens ist jetzt „Antragstellerin" und der vormalige „Antragsteller" jetzt „Antragsgegner". In einem Änderungsverfahren nach § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO ist die Interessenlage der Beteiligten maßgeblich und nicht die Stellung im vorausgegangenen Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO (BVerwG, Beschluss vom 7. Januar 2016 – 4 VR 3.15 –, juris Rn. 4).

2. Die Beschwerde ist begründet. Maßgeblich hierfür sind gemäß § 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO die Darlegungen der Antragstellerin innerhalb der am 8. Februar 2021 abgelaufenen Beschwerdebegründungsfrist. Aufgrund veränderter Umstände ist der Beschluss des Verwaltungsgerichts vom 19. Mai 2020 gemäß § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO zu ändern und der Antrag des Antragsgegners auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes abzulehnen.

a) Die Antragstellerin hat die Anordnung der sofortigen Vollziehung gemäß § 80 Abs. 3 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Nr. 4 VwGO hinreichend damit begründet, dass das Interesse des Antragsgegners zurückstehen müsse, bis zu einer gerichtlichen Klärung vorläufig ein Kraftfahrzeug führen zu können, da der Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer vorgehe. […]

b) Nach dem Ergebnis der vom Beschwerdegericht eigenständig vorzunehmenden Abwägung der widerstreitenden Interessen kann es bei der durch das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 19. Mai 2020 wiederhergestellten aufschiebende Wirkung des Widerspruchs (jetzt: der Klage) nicht bleiben. Die aufschiebende Wirkung ändert zwar nichts an einer fehlenden Berechtigung, im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, denn die fehlende Berechtigung ergibt sich gemäß § 28 Abs. 1 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 FeV unmittelbar aus dem Gesetz, ohne dass hierfür zusätzlich der Erlass eines vollziehbaren Feststellungsbescheides nötig wäre (BVerwG, Beschluss vom 16. Januar 2020 – 3 B 51.18 –, juris Rn. 26). Allerdings wird die Behörde durch die aufschiebende Wirkung daran gehindert, gemäß § 47 Abs. 2 Satz 2 FeV auf dem Führerschein zu vermerken, dass von der Fahrerlaubnis im Inland kein Gebrauch gemacht werden darf. Ein EU- oder EWR-Führerschein ohne einen solchen Vermerk könnte im Rechtsleben fälschlich als Nachweis dafür aufgefasst werden, dass der Inhaber im Inland Kraftfahrzeuge führen darf. Dass das Fahren ohne inlandsgültige Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG strafbar ist, könnte unter diesen Umständen angezweifelt werden (vgl. VGH München, Beschluss vom 5. Februar 2021 – 11 CS 20.2160 –, juris Rn. 31). Im Ergebnis würde sich das Risiko erhöhen, dass der Antragsgegner tatsächlich trotz fehlender Berechtigung ein Kraftfahrzeug im Inland führt. Das öffentliche Interesse, der damit einhergehenden Gefährdung von Leib, Leben und Eigentum anderer entgegenzutreten, wiegt schwerer als das entgegenstehende Interesse des Antragsgegners an einer Ausnutzung der (missverstandenen) aufschiebenden Wirkung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Anfechtungsklage voraussichtlich keinen Erfolg haben wird. Der Antragsgegner ist offensichtlich nicht berechtigt, Kraftfahrzeuge im Inland zu führen.

Rechtsgrundlage für den Feststellungsbescheid ist § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV. Danach kann die Behörde in den Fällen von § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV durch Verwaltungsakt feststellen, dass dem Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis mit ordentlichem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland die Berechtigung fehlt, Kraftfahrzeuge im Inland zu führen. Gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV fehlt die Berechtigung u. a. dann, wenn der Inhaber ausweislich

des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hatte. Dieser Tatbestand ist im Falle des Antragsgegners erfüllt.

Ob die von nationalen Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats herrührenden Informationen belegen, dass der Inhaber des Führerscheins zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellungsmitgliedstaat hatte, muss vom zuständigen Gericht bewertet und beurteilt werden. Ergeben die vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Informationen Hinweise auf einen Verstoß gegen die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes im maßgeblichen Zeitpunkt, kann es alle Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens berücksichtigen. Weisen die Umstände darauf hin, dass der Inhaber des Führerscheins nur einen fiktiven Wohnsitz zu dem Zweck begründet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen, dann obliegt es dem Inhaber der Fahrerlaubnis, substantiierte und verifizierbare Angaben zu Beginn und Ende seines Aufenthalts im Ausstellungsmitgliedstaat sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen Zeitraum zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden. Dies gilt in besonderer Weise, wenn der Inhaber des Führerscheins gleichzeitig einen Wohnsitz in Deutschland beibehalten hat (BVerwG, Beschluss vom 24. Oktober 2019 – 3 B 26.19 –, juris Rn. 25, 27 f.).

Ein gewichtiger Hinweis auf einen Wohnsitzverstoß ergibt sich im vorliegenden Fall bereits aus der Auskunft des Landratsamts Police vom 19. November 2019. Zwar reicht es zur Begründung entsprechender Zweifel nicht aus, wenn die Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats mitteilen, dass sie die Wohnsitzvoraussetzungen nicht geprüft hätten oder dass Einzelheiten zur den tatsächlichen Gegebenheiten der Wohnsitznahme nicht bekannt seien (BVerwG, a. a. O. Rn. 26). Eine solche Situation ist hier jedoch nicht gegeben.

Ohne besonderen Anlass kann nicht unterstellt werden, dass die Behörde eines EU-Mitgliedstaats den europaweit standardisierten Fragebogen zum Wohnsitz entgegen der Kooperationspflicht gemäß Art. 15 der Richtlinie 2006/126/EG ohne Ermittlungen ausfüllt und damit der Sache nach keine Auskünfte erteilt. Vielmehr ist davon auszugehen, dass im vorliegenden Fall zumindest das Melderegister überprüft worden ist. Hierzu sind die polnischen Behörden ohne weiteres in der Lage. In Polen existiert unter dem Namen PESEL ein Gemeinsames Elektronisches Bevölkerungsregistersystem (https://ec.europa.eu/taxation_customs/tin/pdf/de/TIN_-_country_sheet_PL_de.pdf). Wenn der Aufenthalt in Polen länger als 30 Tage dauern soll, ist ein Ausländer verpflichtet, sich spätestens am vierten Tag des Aufenthalts bei der Gemeindeverwaltung anzumelden. Ihm wird dann automatisch eine PESEL-Nummer zugeteilt (https://www.wroclaw.pl/de/pesel-sozialversicherungsnummer). Von dem zutreffenden Inhalt des Melderegisters im Ausstellermitgliedstaat ist grundsätzlich auszugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 –, juris Rn. 28). Es besteht auch kein Grund für die Annahme, dass ein Wohnsitz nach so kurzer Zeit nicht mehr abrufbar sein sollte.

Vor diesem Hintergrund ist die Aussagekraft der Antwort auf die Anfrage des Kraftfahrt-Bundesamtes zu würdigen. Dort findet sich in der Rubrik „place of normal residence according to our information“ keine Eintragung und die Fragen nach dem gewöhnlichen Aufenthalt des Antragstellers für mindestens 185 Kalendertage im Jahr sowie zur Existenz einer Unterkunft sind mit „unknown“ beantwortet. Diese Mitteilung, die sich der Natur der Sache nach auf den Zeitpunkt der Führerscheinausstellung bezieht, kann nur so verstanden werden, dass in Polen kein Wohnsitz registriert worden ist und die polnischen Behörden selbst Zweifel haben, ob der Antragsgegner unter der im Führerschein genannten Anschrift, die in der Auskunft wiedergegeben ist, einen Wohnsitz begründet hat.

Das nationale Recht darf zwar die Erteilung der Fahrerlaubnis nicht ausnahmslos davon abhängig machen, dass der Betroffene einen erklärten Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats hat (EuGH, Urteil vom 25. Juni 2015 – C-66413 –, juris Rn. 51). Hinweise darauf, dass ein Wohnsitz nicht angemeldet wurde, können aber bei der Tatsachenwürdigung als Indiz für den fehlenden Wohnsitz gewertet werden. Dies betrifft insbesondere die Antwort „unknown“ auf dem Fragebogen zum Wohnsitz (vgl. VGH München, a. a. O. Rn. 24; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 28. August 2017 – 1 OLG 2 Ss 43/17 –, juris Rn. 9; a. A. OVG Münster, Beschluss vom 9. Januar 2018 – 16 B 534/17 –, juris Rn. 20).

Selbst wenn dieser Einschätzung mit dem Beschluss des Verwaltungsgerichts vom 19. Mai 2020 nicht zu folgen wäre, so ergeben sich ernstliche Zweifel an der Erfüllung der Wohnsitzvoraussetzungen jedenfalls aus der weiteren Mitteilung des Landratsamts Police vom 6. Juli 2020, bei der es sich um einen veränderten Umstand im Sinne von § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO handelt. Diese Auskunft ist verwertbar, auch wenn in dem Anschreiben nicht der Name des Antragsgegners, sondern stattdessen der Name einer unbeteiligten anderen Person genannt wird. Dabei handelt es sich um einen Schreibfehler, nach den Umständen kann nur der Antragsgegner gemeint sein. Das Anschreiben enthält das richtige Geburtsdatum und den richtigen Geburtsort des Antragsgegners sowie das Aktenzeichen des Kraftfahrt-Bundesamtes (240-219 W), dessen Anfrage sich auf den Antragsgegner bezog. Die dem Anschreiben beigefügten Unterlagen (Fahrerlaubnisantrag und Mietvertrag mit Anonymisierung der die Mitmieter betreffenden Daten) lassen sich nur dem Antragsgegner zuordnen.

Ausweislich des Mietvertrags hat der Antragsgegner vor dem 7. Juni 2018 keinen Wohnsitz in Polen gehabt. Bei den Personalien steht seine deutsche Anschrift. Die Mietbedingungen weisen auf einen Scheinwohnsitz in Polen hin. Der Antragsgegner hat den Wohnraum mit mehreren Personen zusammen für lediglich 30 Tage angemietet. Datum des Vertragsabschlusses und Mietbeginn sind identisch und liegen einen Tag vor dem Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis.

Im Gegensatz zu den bei den Behörden des Ausstellungsmitgliedstaates eingeholten Informationen sind zwar die bei Vermietern, Arbeitgebern oder anderen Privatpersonen eingeholten Informationen keine vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Informationen (BVerwG, Urteil vom 25. Februar 2010 – 3 C 15.09 –, juris Rn. 20). Dieses Problem stellt sich hier jedoch nicht. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Information zu dem vom Antragsgegner abgeschlossenen Wohnungsmietvertrag nicht bei der Vermieterin eingeholt, sondern bei den Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats. Die entscheidende Information ist insofern nicht allein der Mietvertrag, sondern die Bezugnahme der polnischen Behörde auf diesen Vertrag als den im Erteilungsverfahren geforderten und beigebrachten Nachweis für die Einhaltung der Wohnsitzvoraussetzungen. Eine solche zweckgerichtete Bezugnahme macht eine Unterlage auch dann, wenn sie bei isolierter Betrachtung eine von einer Privatperson eingeholte Information sein könnte, zu einer vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Information (vgl. OVG Bautzen, Urteil vom 7. Januar 2011 – 3 A 700/08 –, juris Rn. 46).

Der vom Landratsamt Police übermittelte Fahrerlaubnisantrag enthält ebenfalls einen Hinweis darauf, dass sich der Antragsgegner in Polen nicht angemeldet hat, weil er dort keinen Wohnsitz begründen wollte. Unter dem Punkt A.1. ist das Geburtsdatum vermerkt. Diese Eintragung ist nur bei Personen vorgesehen, die keine PESEL-Nummer haben.

Schließlich ist auch der Umstand, dass der Auskunft vom 6. Juli 2020 keine Mitteilung über die Meldezeiten beigefügt war, ein Hinweis auf die Nichteinhaltung der Wohnsitzvoraussetzungen. Bloßes Schweigen ist zwar im Normalfall keine Information. Anders verhält es sich aber, wenn es sich um ein „beredtes Schweigen" handelt, wenn also bei Vorliegen bestimmter Tatsachen mit einer Erklärung zu rechnen gewesen wäre. Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte das Landratsamt Police um Übersendung einer Meldebescheinigung gebeten. Wären Meldezeiten zu verzeichnen gewesen, dann hätte das Landratsamt dies auch mitgeteilt. Insofern muss nicht auf die von der Antragstellerin erst nach Ablauf der Beschwerdebegründungsfrist eingereichte ausdrückliche Erklärung des Landratsamtes vom 5. Februar 2021 zurückgegriffen werden, dass keine zusätzlichen Nachweise zur Meldeadresse oder zur Abmeldung vorliegen.

Wie das Verwaltungsgericht im Beschluss vom 19. Mai 2020 zutreffend angemerkt hat, sprechen die übrigen, nicht vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Information ohnehin in jeder Hinsicht für einen bloßen Scheinwohnsitz in Polen. Der Antragsgegner hat seinen Wohnsitz in Deutschland beibehalten und keine Tatsachen vorgetragen, die ernsthaft für einen Wohnsitz in Polen sprechen. Darüber hinaus hatte er auch ein Motiv für den sog. „Führerscheintourismus". Nachdem er 2017 in Deutschland die Erteilung einer Fahrerlaubnis beantragt hatte, war er aufgefordert worden, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu seiner Fahreignung beizubringen. Daraufhin hatte er den Antrag zurückgezogen. […]

75. *) 1. Begehrt ein Journalist und Redakteur einer Tageszeitung im einstweiligen Anordnungsverfahren Auskunft darüber, ob im Zuge einer toxikologischen Untersuchung Drogen im Blut eines prominenten und in einen Verkehrsunfall verwickelten Schauspielers nachgewiesen worden sind, ist die Pressefreiheit aus Art. 5 Abs. 1 S. 2 GG einerseits und das allgemeine Persönlichkeitsrecht aus Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG andererseits abzuwägen.

2. Zwar sind Behörden gemäß § 4 Abs. 1 PresseG SH verpflichtet, den Vertreterinnen und Vertretern der Presse, die der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgabe dienenden Auskünfte zu erteilen. Auskünfte können aber nach Abs. 2 Nr. 3 dieser Vorschrift verweigert werden, soweit ein überwiegendes schutzwürdiges privates Interesse verletzt würde.

3. Allein der Umstand, dass eine prominente Person über ihren Konsum bzw. Erfahrungen mit Drogen berichtet, führt nicht dazu, dass Vertreterinnen und Vertreter der Presse einen Anspruch auf die Einsichtnahme eines toxikologischen Gutachtens in einem bereits eingestellten strafrechtlichen Ermittlungsverfahren (hier: wegen des Verdachts einer Straftat gemäß §§ 315c I Nr. 1 a, 316, 142 StGB) haben.

Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht,
Beschluss vom 25. Juni 2021 – 8 B 28/21 –

Zum Sachverhalt:

Die Beteiligten streiten über die Erteilung von Auskünften.

Der Antragsteller ist Journalist und Redakteur bei der Tageszeitung „xxx".

Aus einer Pressemitteilung der Polizeidirektion R. und der Antragsgegnerin vom 12.11.2020 geht hervor, dass am 11.11.2020 ein Auto in F-Stadt gegen eine Grundstücksmauer gefahren sei. Der Fahrer habe sich anschließend unerlaubt vom Unfallort entfernt. Polizeibeamte hätten den Halter des Fahrzeugs aufgesucht. Dieser habe abgestritten, gefahren zu sein. Es sei bei dem 49-jährigen Atemalkoholgeruch festgestellt worden. Daraufhin sei die Entnahme einer Blutprobe angeordnet und ein Ermittlungsverfahren eingeleitet worden.

Bei dem Halter des Unfallfahrzeugs handelt es sich um den Beigeladenen. Der Antragsteller setzte sich mit der Pressesprecherin der Antragsgegnerin in Verbindung und ließ sich per E-Mail vom 17.11.2020 bestätigen, dass der 49-jährige Autofahrer zum Zeitpunkt des Atemalkoholtests 1,6 Promille Alkohol gepustet habe.

Mit E-Mail vom 17.05.2021 wandte sich der Antragsteller erneut an die Pressestelle der Antragsgegnerin und bat um die Beantwortung folgender Frage: „Wurden in der toxikologischen Untersuchung des Blutes des 49-jährigen xxx Drogen gefunden?" Die Antragsgegnerin teilte daraufhin per E-Mail mit, dass zu den Ergebnissen der Untersuchung zur Wahrung der Persönlichkeitsrechte des Beigeladenen keine Angaben gemacht werden würden. Es wurde aber mitgeteilt, dass die toxikologischen Untersuchungen mit Gutachten vom 09.04.2021 abgeschlossen seien (E-Mail vom 17. Mai 2021).

In einer weiteren E-Mail der Antragsgegnerin vom 17. Mai 2021 heißt es: „Zu den Ergebnissen der Blutuntersuchungen auf Alkohol und andere Stoffe nehme ich derzeit aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Ermittlungsverfahrens keine Stellung, da die Wahrung der Persönlichkeitsrechte des Betroffenen dies nicht zulässt. Der Vorwurf einer Straßenverkehrsgefährdung erfordert die Erfüllung mehrerer Tatbestandsmerkmale, die dazu vorsätzlich oder doch zumindest fahrlässig begangen werden müssen. Die Bekanntgabe von Untersuchungsergebnissen, noch bevor durch die Ermittlungen die Voraussetzungen einer Tatbestandserfüllung insgesamt geklärt sind, birgt die Gefahr einer Vorverurteilung gerade bei Personen des öffentlichen Lebens und führen in der Abwägung dazu, dass erst nach Abschluss der Ermittlungen hierzu ggf. Angaben erfolgen könnten. Die Dauer der toxikologischen Untersuchungen ist in der Auslastung des Instituts für Rechtsmedizin begründet".

Nachdem sich der Antragsteller nochmals per E-Mail vom 18.05.2021 an die Antragsgegnerin gewandt hatte mit der Bitte um Auskunft zu den toxikologischen Untersuchungen lehnte die Antragsgegnerin dies mit Bescheid vom 18.05.2021 ab. Zur Begründung heißt es, dass die Ermittlungen noch nicht abgeschlossen seien. Die Veröffentlichung der Ergebnisse der rechtsmedizinischen Untersuchung würden zu einer erheblichen Belastung mit dem Makel einer Trunkenheitsfahrt führen. Mit einer identifizierenden Berichterstattung müsse gerechnet werden.

Am 04.06.2021 hat der Antragsteller einstweiligen Rechtsschutz beantragt. Er macht geltend, dass sich ein Anspruch aus § 4 Abs. 1 Pressegesetz SH ergebe. Bei der Auslegung dieser Vorschrift sei die im Grundgesetz verbürgte Pressefreiheit zu berücksichtigen. Das Sammeln von Informationen sei ein wesentlicher vorbereitender Schritt und geschützter Bestandteil der Pressefreiheit. Es obliege auch der Presse, selbst nach eigenen publizistischen Kriterien entscheiden zu dürfen, was im öffentlichen Interesse liege. Gerade Informationen über laufende Strafverfahren lägen im öffentlichen Interesse. Das Informationsinteresse ergebe sich schon daraus, dass ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren geführt werde und eine toxikologische Blutuntersuchung angeordnet worden sei. Über die Entnahme einer Blutprobe habe die Antragsgegnerin die Öffentlichkeit auch selbst informiert. Auch der Atemalkoholwert von 1,6 Promille sei von der Antragsgegnerin bestätigt worden.

Bei dem Beschuldigten handele es sich um einen prominenten Schauspieler, der in der Vergangenheit offen und werbewirksam über seine eigenen Drogenerlebnisse berichtet habe. In diesem Zusammenhang sei es in besonderer Weise von Interesse, ob dem Beigeladenen wiederholter Drogenmissbrauch im Straßenverkehr anzulasten sein könne. Die begehrte Information sei auch für die Frage von Bedeutung, ob der Beigeladene die ermittelnden Beamten beleidigt habe. Es sei durch die Antragsgegnerin bestätigt worden, dass auch wegen des Tatvorwurfs der Beleidigung ermittelt werde. Dies könne Aufschluss darüber geben, welche Auswirkungen der Drogenkonsum habe, um die Öffentlichkeit von einem Drogenkonsum abzuschrecken. Die begehrte Information sei auch relevant, weil im Falle eines übermäßigen Drogenkonsums die Frage einer verminderten Schuldfähigkeit zu klären sein könnte. […]

Der Antragsteller beantragt, die Antragsgegnerin im Wege der einstweiligen Anordnung zu verpflichten, ihm Auskunft darüber zu erteilen, ob im Zuge der toxikologischen Untersuchung im Blut des 49-jährigen xxx, gegen den sich das Ermittlungsverfahren […] richtet, Drogen nachgewiesen wurden.

Die Antragsgegnerin beantragt, den Antrag abzulehnen. […]

Aus den Gründen:

II. Der Antrag ist zulässig. Das angerufene Gericht ist zuständig. § 23 EGGVG ist nicht einschlägig. Bei der Erfüllung eines presserechtlichen Informationsanspruchs handelt es sich um eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit nach § 40 Abs. 1 Satz 1 VwGO (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 27.02.2018, 15 VA 1/18, juris; VG Magdeburg, Beschluss vom 25.11.2013, 7 B 652/17, juris; BVerwG, Urteil vom 14.04.1988, 3 C 65/85, juris). Der Antrag ist auch schon vor Erhebung einer Klage im Hauptsacheverfahren zulässig. Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaut von § 123 Abs. 1 VwGO. Der Antragsteller ist als Journalist auch aktivlegitimiert und es werden auch in Hinblick auf § 82 VwGO keine Probleme im Zusammenhang mit der von ihm angegebenen Anschrift gesehen.

Der zulässige Antrag ist aber unbegründet. Nach § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO kann das Gericht eine einstweilige Anordnung in Bezug auf den Streitgegenstand treffen, wenn die Gefahr besteht, dass durch eine Veränderung des bestehenden Zustandes die Verwirklichung des Rechts des Antragstellers vereitelt oder wesentlich erschwert werden könnte. Gemäß § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO sind einstweilige Anordnungen zur Regelung eines vorläufigen Zustandes in Bezug auf ein streitiges Rechtsverhältnis zulässig, wenn diese Regelung notwendig erscheint, um insbesondere wesentliche Nachteile abzuwenden oder drohende Gewalt zu verhindert. Voraussetzung ist danach ein Anordnungsgrund, d. h. eine Eilbedürftigkeit, sowie einen sicherungsfähigen Anordnungsanspruch, d. h. einen materiell-rechtlichen Anspruch auf die Auskunft. Maßgeblicher Zeitpunkt für die gerichtliche Prüfung, ob die Voraussetzungen gegeben sind, ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung (vgl. Thüringer OVG, Beschluss vom 27.07.2017, 3 EO 345/17, RdNr. 3, juris; Bayerischer VGH, Beschluss vom 04.07.2017, 1 CE 17/694, juris). Die tatsächlichen Voraussetzungen für die besondere Eilbedürftigkeit (Anordnungsgrund) und das Bestehen eines zu sichernden Rechts (Anordnungsanspruch) sind glaubhaft zu machen, § 123 Abs. 3 VwGO iVm § 920 Abs. 20 Abs. 2 ZPO.

Zielt der Antrag nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO – wie hier – auf eine Vorwegnahme der Hauptsache ab, kann ihm nur dann entsprochen werden, wenn dem Antragsteller ohne sofortige Befriedigung des Anspruchs schwere und unzumutbare, anders nicht abwendbare Nachteile entstehen, zu deren nachträglicher Beseitigung eine Entscheidung in der Hauptsache nicht mehr führen kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2013, 6 VR 3/13, juris RdNr. 5).

Die Voraussetzungen für die begehrte Vorwegnahme der Hauptsache im Wege der einstweiligen Anordnung liegen nicht vor. Dabei hat die erkennende Kammer die besondere Bedeutung des Presserechts und die Erfordernisse eines effektiven Rechtsschutzes berücksichtigt. Aber auch unter Berücksichtigung der Bedeutung der Auskunftsansprüche für eine effektive Presseberichterstattung (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.09.2014, 1 BvR 23/14, juris, RdNr. 23 ff.) liegen die Voraussetzungen nicht vor. Zwar genügt es für den Eilrechtsschutz, wenn ein gesteigertes öffentliches Interesse und ein starker Gegenwartsbezug der Berichterstattung vorliegt (Beschluss des Bundesverfassungsgerichts, a. a. O., RdNr. 30; OVG Lüneburg, Beschluss vom 07.10.2016, juris Rdnr.18). Die Presse kann ihre Kontroll- und Vermittlungsfunktion nur wahrnehmen, wenn auch im Eilrechtsschutz in Auskunftsverfahren hinsichtlich der Aktualität der Berichterstattung keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Das „Ob“ und „Wie“ der Berichterstattung ist Teil des Selbstbestimmungsrechts der Presse, das auch die Art und Weise der hierauf gerichteten Informationsbeschaffungen grundrechtlich schützt (OVG Lüneburg, a. a. O., RdNr. 19; BVerfG, Beschluss vom 08.09.2014, a. a. O., RdNr. 29).

Allerdings besteht nicht die für eine Vorwegnahme der Hauptsache unabdingbare hohe Wahrscheinlichkeit eines Anordnungsanspruchs. Gemäß § 4 Abs. 1 PresseG SH sind Behörden verpflichtet, den Vertreterinnen und Vertretern der Presse, die der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgabe dienenden Auskünfte zu erteilen. Auskünfte können aber nach Abs. 2 Nr. 3 dieser Vorschrift verweigert werden, soweit ein überwiegendes schutzwürdiges privates Interesse verletzt würde. Dem Antragsgegner steht grundsätzlich ein Ermessensspielraum bei der Frage nach Art und Umfang der Auskunft zu. Dabei ist die Pressefreiheit aus Art. 5 Abs. 1 S. 2 GG einerseits und das allgemeine Persönlichkeitsrecht aus Art. 2 Abs. 1 iVm Art. 1 Abs. 1 GG andererseits abzuwägen. Bei einer Auskunft in einem strafrechtlichen Ermittlungsverfahren müssen die Auswirkungen auf die Rechtssphäre des Betroffenen berücksichtigt werden (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 04.02.2021, 4 B 1380/20, juris, Rn 40). Die Abwägung des Antragsgegners, vorliegend dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht des Beigeladenen Vorrang einzuräumen, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Durch die beabsichtigte individualisierende Berichterstattung des Antragstellers wird in das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Beigeladenen intensiv eingegriffen. Auch unter Berücksichtigung der Prominenz des Beigeladenen und der von ihm gegebenen Interviews zum Thema Drogen spricht überwiegendes dafür, dass die grundrechtlich geschützte Pressefreiheit dahinter zurücktreten muss. Dies ergibt sich zunächst daraus, dass das Ermittlungsverfahren abgeschlossen ist. Das staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren im Hinblick auf den Anfangsverdacht einer Straftat der Straßenverkehrsgefährdung gem. § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB bzw. der Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 Abs. 1 StGB sowie des unerlaubten Entfernens vom Unfallort nach § 142 StGB wurde mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Insofern kann es bei der Berichterstattung nicht mehr um ein gerichtliches Strafverfahren gehen (vgl. dazu BVerfG, Beschluss vom 14.09.2015, 1 BvR 857/15, juris, RdNr. 16). Die von dem Antragsgegner entnommene Blutprobe und das Ergebnis der toxikologischen Untersuchung steht deshalb nicht mehr im Zusammenhang mit einer Straftat. Ein möglicher Zusammenhang zwischen dem toxikologischen Untersuchungsergebnis und dem rechtskräftig gewordenen Strafbefehl in Hinblick auf den Vorwurf des Fahrens ohne Fahrerlaubnis sowie der Beleidigung ist rein spekulativ. Die Ergebnisse der toxikologischen Untersuchung haben dazu keinen Aussagewert. Eine neben der Informationsfunktion bestehende Kontrollfunktion des Antragstellers (vgl. dazu BVerfG, Beschluss vom 14.09.2015, aaO) ist nicht ersichtlich.

Auch der von dem Beigeladenen in Interviews eingeräumte Drogenkonsum führt zu keinem anderen Ergebnis. Nach der Einstellung des Ermittlungsverfahrens gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die mit der identifizierenden Berichterstattung über Verfehlungen des Beigeladenen verbundenen intensiven Beeinträchtigungen des Persönlichkeitsrechts durch das Informationsinteresse der Allgemeinheit bzw. der Pressefreiheit vorrangig ist (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 04.08.2017, 1 S 13/07/17, juris, RdNr. 22). Es kann nicht gesagt werden, dass der Beigeladene durch die Interviews sich nicht mehr mit Gewicht auf sein allgemeines Persönlichkeitsrecht berufen kann. Auch wenn diese Interviews nach wie vor im Internet abrufbar sind und ein Interview im Hinblick auf den Start des Filmes „xxx“ auf der Streamingplattform „Netflix“ am xxx erneut veröffentlicht wurde, rechtfertigt dies keine Einsichtnahme in das von dem Antragsgegner in Auftrag gegebene Gutachten. Allein der Umstand, dass jemand über seinen Konsum bzw. Erfahrungen mit Drogen berichtet, führt nicht dazu, dass der Antragsteller einen Anspruch auf die Einsichtnahme eines toxikologischen Gutachtens in einem bereits abgeschlossenen Strafverfahren hat. Der Antragsgegner hat insoweit gesteigerte Sorgfaltspflichten (vgl. OVG Münster, a. a. O., Rn 50). Dafür spricht auch § 81a Abs. 3 StPO, wonach die Blutprobe nur für die Zwecke des Strafverfahrens verwendet werden darf.

Der Antragsgegner weist auch zu Recht darauf hin, dass sich die Teilnahme des Beigeladenen am öffentlichen Straßenverkehr unter dem Einfluss von Drogen gerade nicht bestätigt hat. Insofern ist die Abwägungsentscheidung des Antragsgegners nicht zu beanstanden, hier dem Persönlichkeitsrecht des Beigeladenen den Vorrang einzuräumen. Es bestünde die Gefahr einer (nach)verurteilenden Berichterstattung und einer erneuten Verdächtigung unter Nennung des Namens trotz mangelnden Tatverdachts. Es könnte der unzutreffende Eindruck entstehen, dass der Betroffene Straftaten unter Drogeneinfluss begangen hat. Dies ist aber gerade nicht der Fall. Der Anfangsverdacht und die in diesem Zusammenhang entnommene Blutprobe hat sich nicht bestätigt. Es geht auch nicht um einen Vorgang von gravierendem Gewicht, dessen Mitteilung durch ein Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit gerechtfertigt wäre (vgl. OVG Münster, a. a. O., Rn 58).

Nach alledem ist der Antrag mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1 VwGO abzulehnen. […]

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

E-Mail: pueschel@uke.de

Arbeiten überwiegend *geisteswissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Polizeiakademie Niedersachsen, Bürgermeister-Stahn-Wall 9, 31582 Nienburg/Weser, Telefon: (+ 49 5021) 844 1204

E-Mail: 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 als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

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
e-mail: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Polizeiakademie Niedersachsen, Bürgermeister-Stahn-Wall 9, 31582 Nienburg/Weser, tel.: (+ 49 5021) 844 1204
e-mail: 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 keywords 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal Blutalkohol can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

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.
Bestellungen nur über den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
Telefon (040) 44 07 16, Fax (040) 410 76 16, E-Mail: Abo-BA@bads.de
Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Herausgebers.

The journal “Blutalkohol“ appears bi-monthly. Subscriptions only from publishers
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (BADS), Hansastraße 13, 20149 Hamburg,
telephone (+ 49 40) 44 07 16, fax (+ 49 40) 410 76 16 , e-mail: Abo-BA@bads.de
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.

Druck: MOD Offsetdruck GmbH, Gewerbestraße 3, 23942 Dassow