Steintor-Verlag GmbH

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 43 · No. 1–6 · Jahrgang 2006

Blutalkohol

ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR

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

Zugleich Publikationsorgan der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin

In Verbindung mit

Professor Dr. med. J. Gerchow (Frankfurt/Main)
Ehemaliger Schriftleiter

Prof. Dr. med. R. Dirnhofer (Bern)

Prof. Dr. G. Kroj, Bundesanstalt für Straßenwesen (Bergisch-Gladbach)

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

Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft
Generalbundesanwalt K. Nehm (Karlsruhe)

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt am Main)

Prof. Dr. rer. nat. Th. Daldrup (Düsseldorf)

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

Prof. Dr. med. W. Eisenmenger (München)

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

Frau Prof. Dr. med. habil. A. Klein (Jena)

Prof. Dr. med. habil. D. Krause (Magdeburg)

Prof. Dr. phil. nat. D. Mebs (Frankfurt am Main)

Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. M. R. Möller (Homburg/Saar)

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

Prof. Dr. med. G. Reinhardt (Ulm)

Prof. Dr. - Ing. A. Slemeyer (Gießen-Friedberg)

Prof. Dr. med. Dipl.-Phys. H.-D. Wehner (Tübingen)

Schriftleitung/Editors

Professor Dr. med. Klaus Püschel, Hamburg

Professor Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler, Frankfurt (Oder)

GW ISSN 0006-5250

BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR

BAND 43
JAHRGANG 2006

In Verbindung mit

Professor Dr. med. *J. Gerchow* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. med. *R. Dirnhofer* (Bern), Prof. Dr. *G. Kroj,* Bundesanstalt für Straßenwesen (Bergisch-Gladbach), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *R. K. Müller* (Leipzig), Generalbundesanwalt *K. Nehm* (Karlsruhe), Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswisssenschaft

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. *H. Bratzke* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. rer. nat. *Th. Daldrup* (Düsseldorf), Prof. Dr. med. *V. Dittmann* (Basel), Prof. Dr. med. *W. Eisenmenger* (München), Prof. Dr. med. *U. Heifer* (Bonn), Frau Prof. Dr. med. habil. *A. Klein* (Jena), Prof. Dr. med. habil. *D. Krause* (Magdeburg), Prof. Dr. phil. nat. *D. Mebs* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *M. R. Möller* (Homburg/Saar), Prof. Dr. med. *St. Pollak* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. med. *G. Reinhardt* (Ulm), Prof. Dr.-Ing. *A. Slemeyer* (Gießen), Prof. Dr. med. Dipl.-Phys. *H.-D. Wehner* (Tübingen)

herausgegeben vom

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., B.A.D.S.

Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung des Alkohols und anderer berauschender Mittel aus dem Straßenverkehr

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. *Klaus Püschel*
Hamburg

Prof. Dr. iur. Dr. phil. *Uwe Scheffler*
Frankfurt (Oder)

ZUGLEICH PUBLIKATIONSORGAN
DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN

STEINTOR-VERLAG GMBH

Inhalt des 43. Bandes

Seite

Heft 1/2006

H. Käferstein, J. Falk, M. A. Rothschild
Erfahrungen beim Drogenscreening durch Polizeibeamte mit Drug Wipe®II und chemisch-toxikologischen Untersuchungen von Blutproben 1

M. A. Verhoff, S. Oehmke, H. Schütz, G. Weiler
Falldarstellung zur Relevanz der gutachterlichen Kenntnis des Alkoholgehalts von fertig abgefüllten Mischgetränken 9

F. Westphal, G. Rochholz, D. Gheorghiu, A. Leinenkugel, H. W. Schütz
Morphin und Codein im Blut nach Genuss von Mohnsamen 14

Literatur
Sigurd Littbarski
Hentschel: Straßenverkehrsrecht 28

Zur Information
Jahresbericht 2005 der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht 31
Schweiz: Wirkungen der jüngsten Maßnahmen auf die Straßenverkehrsdelinquenz 33
Schweden: Ausstattung aller Neuwagen mit „Alcolocks“ 34
Dänemark: Verschärfte Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrer 34
Begleitetes Fahren mit 17 – Erste Ergebnisse für Deutschland 35
Medizinisch-psychologische Untersuchungen im Jahr 2004 36

Rechtsprechung 37

Heft 2/2006

H. Käferstein, G. Sticht, D. Lenartz, V. Sturm, R. Sabatowski, M. A. Rothschild
Begleitalkohol- und Ethylglucuronidbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo 73

H. J. Bode
Einmaliger Konsum „harter“ Drogen und Kraftfahreignung 81

Dokumentation
44. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2006 in Goslar
Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise (Halecker/Nathow) 93
Eröffnungsansprache (Dencker) 101
Arbeitskreis III: Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltung
Erschwerter Rechtsschutz durch Regelungsdefizite in der Fahrerlaubnis-Verordnung, insbesondere bei Drogenauffälligkeit (Zwerger) 105
Fahrerlaubnisrecht: „Risiken durch Rechtsbehelfe“ aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörden (Hofstätter) 114
Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltungsbehörde in Fahrerlaubnissachen (Hillmann III) 122
Arbeitskreis VI: Drogen im Straßenverkehr – Neue Entwicklungen
Von der Nullwertgrenze zu analytischen Grenzwerten? (Wehowsky) 125
Drogen und Fahreignung – eine kritische Bestandsaufnahme (Hettenbach) 135

Literatur
Hans Jürgen Bode
Literaturbericht 144

Seite

Zur Information
Entschließung des Europäischen Parlaments (2004/2162 (INI)) 147
Italien: Neues Betäubungsmittelgesetz verabschiedet 149
Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2005 150

Rechtsprechung 151

Heft 3/2006

K. Jachau, D. Krause
Zum Einfluss ethanolhaltiger Medikamente auf die Atemalkoholkonzentration, gemessen mit dem Alcotest 7110 Evidential MK III 169

S. Klipp
Primär- und sekundärpräventive Initiativen gegen Trunkenheitsfahrer – eine Übersicht über die weltweiten Interlockprogramme 175

Dokumentation
44. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2006
in Goslar (im Anschluss an BA 2006, 93)
Arbeitskreis VIII: Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt
Alkohol und Sicherheit im Schiffsverkehr (Kaatsch et al.) 192
Das Präventions- und Sanktionskonzept der Bundesregierung gegenüber Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt (Escherich) 207
Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt – Zusammenfassung – (Spöntjes) 220

Zur Information
EU-Mitgliedstaaten einigen sich auf den europäischen Führerschein 222
Frankreich: „Zaubertrank“ soll Alkoholspiegel senken 223
Stand der Normungsarbeiten zu Alkohol-Interlocks 224
Verkehrszentralregister (VZR) – Jahresbericht 2005 225

Rechtsprechung 228

Heft 4/2006

A. Dettling, F. Fischer, S. Böhler, F. Ulrichs, A. Schuff, G. Skopp, L. v. Meyer, M. Graw, H.-T. Haffner
Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen 257

K. Schulz, J. Teske, T. Gilg, R. Aderjan, M. Herbold
Bestandsaufnahme der Begleitstoffanalyse und Ergebnisse erster Ringversuche 269

D. W. Lachenmeier, R. Godelmann, E.-M. Sohnius, F. Musshoff
Änderung der Begleitstoffgehalte alkoholischer Mischgetränke als Folge des Alkopopsteuergesetzes 277

Aus der Forschung
E. Türk
Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based casecontrol-study 286
H.-T. Haffner
Rechtsgutachten zur Oberbegutachtung der Fahreignung 288
2. Gemeinsames Symposium der DGVM und DGVP
Der ältere Kraftfahrer 290

Seite

Literatur
Bernd Friedel, Hans-Joachim Wagner
Lewrenz/Brieler/Püschel: Krankheit und Kraftverkehr 298
Dan Benjamin
Burhoff (Hrsg.): Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 299

Zur Information
Die Zeitschrift „Blutalkohol“ und der Impact-Faktor (Püschel/Wehner) 301
Länder und Verkehrssicherheitsrat unterstützen Initiative zur schärferen Sanktionierung von schweren Verkehrsverstößen 304
Telefonieren beim Autofahren mittels Freisprechanlage wirkt wie 0,8 Promille BAK 305
Drogen- und Suchtbericht 2005 306

Rechtsprechung 307

Heft 5/2006

H.-D. Wehner, H. Wildemann, R. Köhling
Quantitative Pharmakokinetik der passiven THC-Aufnahme 349

M. R. Möller, G. Kauert, S. Tönnes, E. Schneider, E. L. Theunissen, G. Ramaekers
Leistungsverhalten und Toxikokinetik der Cannabinoide nach inhalativer Marihuanaaufnahme 361

A. Dettling, S. Böhler, F. Fischer, F. Ulrichs, G. Skopp, L. v. Meyer, R. Strohbeck-Kühner, M. Graw, H.-T. Haffner
Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen – Teil II 376

Nachruf
Zum Gedenken an Peter Hentschel (Iffland) 385

Literatur
Bernhard Schlag
Bode/Winkler: Fahrerlaubnis 388
Dela-Madeleine Halecker
Krumm: Das Fahrverbot in Bußgeldsachen 391

Zur Information
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Bewertung der Fahruntüchtigkeit bei Cannabiskonsum 394
Antrag der FDP-Fraktion zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt 399
Weniger medizinisch-psychologische Untersuchungen im Jahr 2005 402

Rechtsprechung 403

Seite

Heft 6/2006

G. Drasch, L. v. Meyer, G. Roider, R. F. Staack, L. D. Paul, W. Eisenmenger
Unfälle und reale Gefährdung des Straßenverkehrs unter Cannabis-Wirkung 441

K. R. Maatz
Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum..... 451

Diskussion
Anmerkungen zum Beitrag von Käferstein et al.: Begleitalkohol- und Ethylglucuronidbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo in BA 2006, 73–80 (Gilg/v. Meyer)..... 466
Stellungnahme zu den Anmerkungen (Käferstein)..... 467

Zur Information
Stellungnahme der Bundesregierung zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger während der Probezeit bzw. für junge Fahrer 469
85. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 26.–28. September 2006 in Innsbruck (Käferstein)..... 471
34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin anlässlich ihres 50-jährigen Bestehens – Ankündigung –..... 474
45. Verkehrsgerichtstag 2007 – Ankündigung – 476

Laudatio
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für Richter am Bundesgerichtshof Kurt Rüdiger Maatz (Grosse und Zypries)..... 478

Fundstücke
Erfahrung und umsichtiges Verhalten im Straßenverkehr sprechen für Vorsatztäter!? 480
Zu der Einführung eines „0,0 Promille-Verbotes“ im Straßenverkehr..... 481

Rechtsprechung 482

Autorenverzeichnis

Seite

Aderjan, Rolf; siehe auch Gilg, Herbold, Schulz, Teske 269
Benjamin, Dan 299
Bilzer, Norbert; siehe auch Grütters, G., Grütters, M., Kaatsch, Lemburg, Reichelt, Ritz-Timme, Thome 192
Bode, Hans Jürgen; siehe auch Winkler 81, 144, 388
Böhler, Svenja; siehe auch Dettling, Fischer, Graw, Haffner, Schuff, Skopp, Strohbeck-Kühner, Ulrichs, von Meyer 257, 376
Brieler, Paul; siehe auch Friedel, Lewrenz, Püschel, Wagner 298
Denker, Friedrich 101
Dettling, Andrea; siehe auch Böhler, Fischer, Graw, Haffner, Schuff, Skopp, Strohbeck-Kühner, Ulrichs, von Meyer 257, 376
Drasch, G.; siehe auch Eisenmenger, Paul, Roider, Staack, von Meyer 441
Eisenmenger, W.; siehe auch Drasch, Paul, Roider, Staack, von Meyer 441
Escherich, Peter 207
Falk, Jens; siehe auch Käferstein, Rothschild 1
Fischer, Florian; siehe auch Böhler, Dettling, Graw, Haffner, Schuff, Skopp, Strohbeck-Kühner, Ulrichs, von Meyer 257, 376
Friedel, Bernd; siehe auch Brieler, Lewrenz, Püschel, Wagner 298
Gheorghiu, Daniel; siehe auch Leinenkugel, Rochholz, Schütz, Westphal 14
Gilg, Thomas; siehe auch Aderjan, Herbold, Schulz, Teske 269
Godelmann, Rolf; siehe auch Lachenmeier, Musshoff, Sohnius 277
Graw, Matthias; siehe auch Böhler, Dettling, Fischer, Haffner, Schuff, Skopp, Strohbeck-Kühner, Ulrichs, von Meyer 257, 376
Grosse, Erwin 478
Grütters, Geertje; siehe auch Bilzer, Grütters, M., Kaatsch, Lemburg, Reichelt, Ritz-Timme, Thome 192
Grütters, Martin; siehe auch Bilzer, Grütters, G., Kaatsch, Lemburg, Reichelt, Ritz-Timme, Thome 192
Haffner, Hans-Thomas; siehe auch Böhler, Dettling, Fischer, Graw, Schuff, Skopp, Strohbeck-Kühner, Ulrichs, von Meyer 257, 288, 376
Halecker, Dela-Madeleine; siehe auch Nathow 93, 391, 485
Herbold, Michael; siehe auch Aderjan, Gilg, Schulz, Teske 269
Hettenbach, Michael 135
Hillmann III, Frank-Roland 122
Hofstätter, Thomas 114
Iffland, Rolf 385
Jachau, Katja; siehe auch Krause 169
Kaatsch, Hans-Jürgen; siehe auch Bilzer, Grütters, G., Grütters, M., Lemburg, Reichelt, Ritz-Timme, Thome 192
Käferstein, Herbert; siehe auch Falk, Lenartz, Rothschild, Sabatowski, Sticht, Sturm 1, 73, 467, 471
Kauert, Gerold; siehe auch Möller, Ramaekers, Schneider, Theunissen, Tönnes 361
Klipp, Simone 175
Köhling, Rudolf; siehe auch Wehner, Wildemann 349
Krause, Dieter; siehe auch Jachau 169
Lachenmeier, Dirk W.; siehe auch Godelmann, Musshoff, Sohnius 277
Leinenkugel, Andrea; siehe auch Gheorghiu, Rochholz, Schütz, Westphal 14
Lemburg, Dieter; siehe auch Bilzer, Grütters, G., Grütters, M., Kaatsch, Reichelt, Ritz-Timme, Thome 192
Lenartz, Doris; siehe auch Käferstein, Rothschild, Sabatowski, Sticht, Sturm 73
Lewrenz, Herbert; siehe auch Brieler, Friedel, Püschel, Wagner 298
Littbarski, Sigurd 28
Maatz, Kurt Rüdiger 451
Mattern, Rainer 290

Seite

Möller, Manfred, R.; siehe auch Kauert, Ramaekers, Schneider, Theunissen, Tönnes 361
Musshoff, Frank; siehe auch Godelmann, Lachenmeier, Sohnius 277
Nathow, Ulrike; siehe auch Halecker 93
Oehmke, Stephan; siehe auch Schütz, Verhoff, Weiler 9
Paul, D. L.; siehe auch Drasch, Eisenmenger, Roider, Staack, von Meyer 441
Püschel, Klaus; siehe auch Brieler, Friedel, Lewrenz, Wagner, Wehner 298, 301
Ramaekers, Johannes G.; siehe auch Kauert, Möller, Schneider, Theunissen, Tönnes 361
Reichelt, Jan A.; siehe auch Bilzer, Grütters, G., Grütters M., Kaatsch, Lemburg, Ritz-Timme, Thome 192
Ritz-Timme, Stefanie; siehe auch Bilzer, Grütters, G., Grütters, M., Kaatsch, Lemburg, Reichelt, Thome 192
Rochholz, Gertrud; siehe auch Gheorghiu, Leinenkugel, Schütz, Westphal 14
Roider, G.; siehe auch Drasch, Eisenmenger, Paul, Staack, von Meyer 441
Rothschild, Markus A.; siehe auch Falk, Käferstein, Lenartz, Sabatowski, Sticht, Sturm . . 1, 73
Sabatowski, Rainer; siehe auch Käferstein, Lenartz, Rothschild, Sticht, Sturm 73
Schneider, Ehrhard; siehe auch Kauert, Möller, Ramaekers, Theunissen, Tönnes 361
Schuff, Andreas; siehe auch Böhler, Dettling, Fischer, Graw, Haffner, Skopp, Ulrichs, von Meyer 257
Schulz, Katja; siehe auch Aderjan, Gilg, Herbold, Teske 269
Schütz, Hans Werner; siehe auch Gheorghiu, Leinenkugel, Rochholz, Westphal 14
Schütz, Harald; siehe auch Oehmke, Verhoff, Weiler 9
Skopp, Gisela; siehe auch Böhler, Dettling, Fischer, Graw, Haffner, Schuff, Strohbeck-Kühner, Ulrichs, von Meyer 257, 376
Sohnius, Eva-Maria; siehe auch Godelmann, Lachenmeier, Musshoff 277
Spöntjes, Bernd 220
Staack, R. F.; siehe auch Drasch, Eisenmenger, Paul, Roider, von Meyer 441
Sticht, Guido; siehe auch Käferstein, Lenartz, Rothschild, Sabatowski, Sturm 73
Strohbeck-Kühner, Peter; siehe auch Böhler, Dettling, Fischer, Graw, Haffner, Skopp, Ulrichs, von Meyer 376
Sturm, Volker; siehe auch Käferstein, Lenartz, Rothschild, Sabatowski, Sticht 73
Teske, Jörg; siehe auch Aderjan, Gilg, Herbold, Schulz 269
Theunissen, Eef L. siehe auch Kauert, Möller, Ramaekers, Schneider, Tönnes 361
Thome, Mark; siehe auch Bilzer, Grütters, G., Grütters, M., Kaatsch, Lemburg, Reichelt, Ritz-Timme 192
Tönnes, Stefan; siehe auch Kauert, Möller, Ramaekers, Schneider, Theunissen 361
Türk, Elisabeth 286
Ulrichs, Fee; siehe auch Böhler, Dettling, Fischer, Graw, Haffner, Schuff, Skopp, Strohbeck-Kühner, von Meyer 257, 376
Verhoff, Marcel A.; siehe auch Oehmke, Schütz, Weiler 9
von Meyer, Ludwig; siehe auch Böhler, Dettling, Drasch, Eisenmenger, Fischer, Graw, Haffner, Paul, Roider, Schuff, Skopp, Staack, Strohbeck-Kühner, Ulrichs 257, 376, 441
Wagner, Hans-Joachim; siehe auch Brieler, Friedel, Lewrenz, Püschel 298
Wehner, Heinz-Dieter; siehe auch Köhling, Püschel, Wildemann 301, 349
Wehowsky, Ralf 125
Weiler, Günter; siehe auch Oehmke, Schütz, Verhoff 9
Westphal, Folker; siehe auch Gheorghiu, Leinenkugel, Rochholz, Schütz 14
Wildemann, Holger; siehe auch Köhling, Wehner 349
Winkler, Werner; siehe auch Bode 388
Zwerger, Dietmar 105
Zypries, Brigitte 479

Entscheidungsregister

			Seite
Supranationale Gerichte			
Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften			
1. EuGH (Dritte Kammer)	Beschluss vom 06.04.2006	– C-227/05 (Daniel Halbritter) –	307
Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte			
I. Bundesverfassungsgericht			
1. BVerfG (Kammer)	Beschluss vom 25. 01. 2005	– 1 BvR 760/04 –	47
2. BVerfG (Kammer)	Beschluss vom 15. 03. 2005	– 2 BvR 364/05 –	151
3. BVerfG (Kammer)	Beschluss vom 30. 06. 2005	– 2 BvR 1772/02 –	37
II. Bundesgerichtshof			
1. BGH	Beschluss vom 20. 04. 2005	– 5 StR 147/05 –	482
2. BGH	Beschluss vom 21. 06. 2005	– 4 StR 28/05 –	483
3. BGH	Urteil vom 16. 08. 2005	– 4 StR 168/05 –	38
4. BGH	Urteil vom 14. 09. 2005	– IV ZR 216/04 –	63
5. BGH	Beschluss vom 08. 11. 2005	– 1 StR 389/05 –	403
6. BGH	Beschluss vom 29. 11. 2005	– 5 StR 358/05 –	311
7. BHG	Urteil vom 23. 02. 2006	– 4 StR 444/05 –	482
III. Bundesverwaltungsgericht			
1. BVerwG	Urteil vom 09. 06. 2005	– BVerwG 3 C 25.04 –	49
2. BVerwG	Urteil vom 09. 06. 2005	– BVerwG 3 C 21.04 –	52
3. BVerwG	Beschluss vom 20. 07. 2005	– BVerwG 1 WDS-VR 1.05 –	500
4. BVerwG	Urteil vom 17. 11. 2005	– BVerwG 3 C 54.04 –	323
Ordentliche Gerichte			
I. Oberlandesgericht			
1. BayObLG	Beschluss vom 02. 11. 2004	– 1 St RR 109/04 –	312
2. OLG Bamberg	Beschluss vom 08. 08. 2005	– 2 Ss OWi 551/05 –	238
3. OLG Bamberg	Beschluss vom 09. 02. 2006	– 3 Ss OWi 1376/2005 –	409
4. OLG Dresden	Beschluss vom 19. 12. 2005	– 3 Ss 588/05 –	314
5. OLG Düsseldorf	Beschluss vom 03. 11. 2005	– III-2 Ss 105/05-80/05 II –	42
6. OLG Hamm	Beschluss vom 25. 01. 2005	– 1 Ss 454/04 (215) –	230
7. OLG Hamm	Beschluss vom 31. 01. 2005	– 2 Ss 501/04 –	41
8. OLG Hamm	Beschluss vom 03. 05. 2005	– 4 Ss OWi 215/05 –	232
9. OLG Hamm	Beschluss vom 11. 10. 2005	– 4 Ss 361/05 –	487
10. OLG Hamm	Beschluss vom 14. 11. 2005	– 3 Ss OWi 767/05 –	404
11. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 18. 03. 2004	– 1 Ws 35/04 –	152
12. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 11. 11. 2004	– 1 Ss 133/04 –	228
13. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 13. 12. 2004	– 1 Ss 201/04 –	494
14. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 09. 02. 2005	– 2 Ws 15/05 –	152
15. OLG Karsruhe	Beschluss vom 31. 08. 2005	– 1 Ss 84/05 –	495
16. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 05. 09. 2005	– 1 Ws 169/05 –	484
17. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 05. 05. 2006	– 1 Ss 32/06 –	410
18. OLG Koblenz	Beschluss vom 28. 04. 2005	– 1 Ss 109/05 –	231
19. OLG Koblenz	Beschluss vom 14. 07. 2005	– 1 Ss 189/05 –	488
20. OLG Köln	Beschluss vom 05. 10. 2004	– 8 Ss-OWi 25/04 –	40
21. OLG Köln	Beschluss vom 30. 06. 2005	– 8 Ss-OWi 103/05 –	236
22. OLG München	Beschluss vom 30. 01. 2006	– 4 St RR 011/06 –	490
23. OLG München	Beschluss vom 13. 03. 2006	– 4 St RR 199/05 –	239
24. OLG Naumburg	Urteil vom 14. 07. 2005	– 4 U 184/04 –	71
25. OLG Nürnberg	Beschluss vom 15. 03. 2005	– 2 St OLG Ss 13/05 –	313
26. OLG Oldenburg	Beschluss vom 17. 01. 2005	– Ss 428/04 (I 2) –	403

			Seite
27. OLG Rostock	Beschluss vom 20. 04. 2004	– 2 Ss (OWi) 102/04 I 63/04 –	491
28. OLG Saarland	Urteil vom 29. 07. 2003	– 3 U 691/02-68- –	65
29. OLG Saarland	Urteil vom 03. 03. 2004	– 5 U 663/03-61- –	69
30. OLG Saarland	Beschluss vom 04. 11. 2004	– Ss 16/2004 (42/04) –	318
31. OLG Thüringen	Beschluss vom 19. 05. 2004	– 4 U 299/04 –	70
32. OLG Thüringen	Beschluss vom 08. 02. 2005	– Ss (OWi) 32/05 –	404
33. OLG Thüringen	Beschluss vom 08. 07. 2005	– 1 Ss 22/05 –	406
34. OLG Thüringen	Beschluss vom 22. 07. 2005	– 1 Ss 191/05 –	408
35. OLG Zweibrücken	Beschluss vom 13. 04. 2005	– 1 Ss 50/05 –	235
36. OLG Zweibrücken	Beschluss vom 22. 02. 2006	– 1 Ss 10/06 –	497
II. Landgericht			
1. LG Essen	Beschluss vom 31. 10. 2005	– 23 Qs 160/05 –	498
2. LG Flensburg	Beschluss vom 08. 04. 2005	– II Qs 36/05 –	157
3. LG Frankfurt a. M.	Beschluss vom 28. 09. 2004	– 5/9a Qs 123/04 –	154
4. LG München I	Beschluss vom 03. 08. 2005	– 23 Qs 35/05 –	43
5. LG Potsdam	Beschluss vom 02. 11. 2004	– 23 Qs 151/04 –	156
6. LG Stade	Urteil vom 17. 09. 2004	– 11 Ns 121 Js 399/04 –	242
7. LG Würzburg	Beschluss vom 02. 06. 2005	– 1 Qs 150/2005 –	154
8. LG Zweibrücken	Beschluss vom 30. 01. 2006	– 1 Qs 11/06 –	155
III. Amtsgericht			
1. AG Bernau	Urteil vom 12. 07. 2004	– 5 Ls 223 Js 21943/03 (39/03) –	45
2. AG Bernkastel-Kues	Beschluss vom 29. 11. 2005	– 8 Gs 241/05 –	158
3. AG Bremerhaven	Beschluss vom 18. 01. 2005	– 20 Ds 991 Js 4218/04 –	44
4. AG Eggenfelden	Beschluss vom 10. 02. 2005	– 2 Cs 18 Js 19645/04 –	157
5. AG Hanau	Beschluss vom 20. 07. 2006	– 52 Gs 124/06 (3725 Js 16340/06-StA Mainz) –	499
6. AG Lüdinghausen	Urteil vom 14. 06. 2005	– 16 Cs 81 Js 583/05-67/05 –	160
7. AG Lüdinghausen	Urteil vom 17. 08. 2006	– 16 Cs 82 Js 3231/06-113/06 –	500
8. AG Lüdinghausen	Beschluss vom 21. 09. 2006	– 16 Cs 62 Js 1349/05-123/04 –	499
9. AG Passau	Beschluss vom 06. 04. 2005	– 7 Cs 312 Js 17738/04 –	159
10. AG Regensburg	Urteil vom 13. 09. 2004	– 25 Ds 141 Js 13122/04 –	47
11. AG Saalfeld	Urteil vom 15. 02. 2005	– 635 Js 31395/04 2 Ds jug. –	242

Verwaltungsgerichte

I. Oberverwaltungsgericht/Verwaltungsgerichtshof			
1. VGH Baden-Württemberg	Urteil vom 18. 05. 2004	– 10 S 2796/03 –	57
2. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 22. 11. 2004	– 10 S 2182/04 –	247
3. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 15. 11. 2005	– 10 S 2143/05 –	249
4. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 10. 02. 2006	– 10 S 133/06 –	252
5. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 27. 03. 2006	– 10 S 2519/05 –	412
6. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 21. 07. 2006	– 10 S 1337/06 –	432
7. VGH Bayern	Beschluss vom 11. 11. 2004	– 11 CS 04.2348 –	414
8. VGH Bayern	Beschluss vom 25. 01. 2006	– 11 CS 05.1711 –	416
9. VGH Bayern	Beschluss vom 25. 01. 2006	– 11 CS 05.1453 –	422
10. VGH Hessen	Beschluss vom 16. 12. 2005	– 2 TG 2511/05 –	336
11. OVG Brandenburg	Beschluss vom 22. 07. 2004	– 4 B 37/04 –	60
12. OVG Brandenburg	Beschluss vom 13. 12. 2004	– 4 B 206/04 –	161
13. OVG Hamburg	Beschluss vom 23. 06. 2005	– 3 Bs 87/05 –	165
14. OVG Hamburg	Beschluss vom 15. 12. 2005	– 3 Bs 214/05 –	427
15. OVG Koblenz	Beschluss vom 14. 06. 2006	– 10 B 10477/06 –	431
16. OVG Lüneburg	Beschluss vom 08. 03. 2006	– 12 ME 53/06 –	513
17. OVG Mecklenburg-Vorpommern	Beschluss vom 29. 08. 2006	– 1 M 46/06 –	501
18. OVG Niedersachsen	Beschluss vom 11. 10. 2005	– 12 ME 288/05 –	329
19. OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 21. 07. 2004	– 19 B 862/04 –	253

			Seite
20. OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 04. 11. 2005	– 16 B 736/05 –	333
21. OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 13. 09. 2006	– 16 B 989/06 –	507
22. OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 15. 08. 2005	– 7 B 11021/05.OVG –	326
23. OVG Schleswig	Beschluss vom 20. 06. 2006	– 4 MB 44/06 –	430
II. Verwaltungsgericht			
1. VG Aachen	Beschluss vom 24. 11. 2004	– 3 L 978/04 –	514
2. VG Ansbach	Beschluss vom 14. 03. 2005	– AN 10 E 05-00679b –	338
3. VG Baden-Württemberg	Beschluss vom 12. 09. 2005	– 10 S 1642/05 –	512
4. VG Bayreuth	Beschluss vom 27. 06. 2006	– B 1 S 06.473 –	439
5. VG Braunschweig	Beschluss vom 23. 02. 2005	– 6 B 66/05 –	516
6. VG Chemnitz	Beschluss vom 07. 06. 2006	– 2 K 1377/05 –	436
7. VG Kassel	Beschluss vom 24. 06. 2004	– 2 G 1389/04 –	253
8. VG München	Vorlagebeschluss vom 04. 05. 2005	– M 6a K 04.1 –	342
9. VG Trier	Beschluss vom 22. 02. 2006	– 2 L 142/06.TR –	519

Rechtsprechungsübersicht

Die auf einen *) folgenden Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

Seite

1. – Verbot der Selbstindikation durch Cannabisprodukte –

*) Die Entscheidung des Gesetzgebers, den Gefahren des Cannabiskonsums mit den Mitteln des Strafrechts zu begegnen, ist weiterhin zu respektieren. Dies schließt das grundsätzliche Verbot einer Selbstmedikation durch Cannabisprodukte ein. Insoweit liegt ein (noch) ausreichend gerechtfertigtes Verbot vor, zumal durch den in § 3 Abs. 2 BtMG enthaltenen Befreiungsvorbehalt angemessene Lösungen im Einzelfall möglich sind.

Bundesverfassungsgericht (Kammer), Beschluss vom 30. Juni 2005 – 2 BvR 1772/02 – 37

2. – Kraftfahrzeug als gemeingefährliches Mittel i. S. d. § 211 StGB –

*) Lenkt ein alkoholisierter Täter sein Fahrzeug mit zügigem Tempo durch vollbesetzte Caféterrassen und über Gehwege mit Fußgängerverkehr, so kann das Mordmerkmal zur Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln erfüllt sein.

Bundesgerichtshof, Urteil vom 16. August 2005 – 4 StR 168/05 – 38

3. – Tatidentität i. S. d. § 264 StPO zwischen unerlaubtem BtM-Besitz und Führen eines Kfz unter Drogeneinfluss –

*) Bildet das (zeitliche) Zusammentreffen zwischen unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln und Führen eines Fahrzeuges unter Drogenwirkung einen einheitlichen Lebensvorgang, so liegt Tatidentität i. S. d. § 264 StPO vor, weshalb die Verurteilung wegen der Straftat der späteren Verfolgung der Ordnungswidrigkeit entgegensteht.

Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 05. Oktober 2004 – 8 Ss-OWi 25/04 – 40

4. – Drogenbedingte verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB –

*) Die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln führt für sich allein regelmäßig noch nicht zu einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit. Diese Folge ist bei einem Rauschgiftabhängigen nur ausnahmsweise gegeben. Dies ist aber dann der Fall, wenn langjähriger Betäubungsmittelgenuss etwa zu schwersten Persönlichkeitsveränderungen geführt hat, der Täter unter starken Entzugserscheinungen leidet oder durch sie getrieben wird, sich mittels einer Straftat Drogen zu verschaffen, oder dann, wenn er das Delikt im Zustand eines akuten Rausches verübt hat. Unter Umständen kann auch bereits die Angst vor Entzugserscheinungen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Hemmungsfähigkeit und damit zu einer Anwendung des § 21 StGB führen.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 31. Januar 2005 – 2 Ss 501/04 – 41

5. – Drogenbedingte verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB und Unterbringung in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB –

*) l. Die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln begründet für sich allein noch nicht die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit im Sinne von § 21 StGB. Derartige Folgen sind bei einem Rauschgiftsüchtigen aber gegeben, wenn langjähriger Betäubungsmittelgenuß zu schwersten Persönlichkeitsveränderungen geführt hat oder der Täter unter starken Entzugserscheinungen leidet und dadurch dazu getrieben wird, sich mittels einer Straftat Drogen zu verschaffen, ferner unter Umständen dann, wenn er das Delikt im Zustand eines akuten Rausches verübt.

2. Unter Hang i. S. d. § 64 StGB ist nicht nur eine chronische, auf körperlicher Sucht beruhende Abhängigkeit zu verstehen, sondern es genügt eine aufgrund psychischer Disposition

Seite

bestehende oder durch Übung erworbene intensive Neigung, immer wieder Rauschmittel im Übermaß zu sich zu nehmen.

Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 03. November 2005 – III – 2 Ss 105/05 – 42

6. – Drogenbedingte relative Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB bei THC-Konzentration unter 1,0 ng/ml –

*) Eine drogenbedingte relative Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB kann trotz des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – (BA 2005, 156) bei einer THC-Konzentration von unter 1,0 ng/ml (hier: 0,7 ng/ml) bejaht werden, wenn entsprechende Ausfallerscheinungen festgestellt wurden.

Landgericht München I, Beschluss vom 03. August 2005 – 23 Qs 35/05 – 43

7. – Drogenbedingte Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB –

*) Anders als bei alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit läßt sich nach derzeitigen rechtsmedizinischen Erkenntnissen ein Beweisgrenzwert für eine rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB nicht begründen. Dies gilt auch bei festgestellten hohen THC-Konzentrationen. Die Feststellung rauschmittelbedingter Fahrunsicherheit setzt daher zusätzliche Beweisanzeichen voraus, wobei neben Fahrfehlern auch sonstigen Ausfallerscheinungen im Verhalten des Fahrzeugführers besondere Bedeutung zukommt.

Amtsgericht Bremerhaven, Beschluss vom 18. Januar 2005 – 20 Ds 991 Js 4218/04 – 44

8. – Verfassungswidrigkeit der Cannabiskriminalisierung –

*) Auch nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 29. 06. 2004 (BA 2004, 460) ist das Gericht der festen Überzeugung, dass die Cannabiskriminalisierung mit dem Gleichheitsgrundsatz (Cannabisgesetzgebung im Verhältnis zur Alkoholgesetzgebung) und dem Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit nicht in Einklang zu bringen und damit verfassungswidrig ist. An einer erneuten Vorlage gemäß Art. 100 GG (vgl. Vorlagebeschluss des AG Bernau vom 11. 03. 2002, Aktz. 3 Cs 224 Js 36463/01 (387/01)) sieht sich das Gericht jedoch durch § 31 Abs. 2 BVerfGG gehindert.

Amtsgericht Bernau, Urteil vom 12. Juli 2004 – 5 Ls 223 Js 21943/03 (39/03) – 45

9. – Kein Grenzwert für alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit im Schienenverkehr –

*) Der im öffentlichen Straßenverkehr geltende Grenzwert von 1,1 Promille für die Annahme einer absoluten Fahrunsicherheit gilt nicht für den Schienenverkehr. Fehlt es insoweit am Vorliegen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen, so ist der Angeklagte auch bei einer BAK von über 1,1 Promille im Zweifel freizusprechen.

Amtsgericht Regensburg, Urteil vom 13. September 2004 – 25 Ds 141 Js 13122/04 – 47

10. – Fahrlässiger Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

*) Wann und in welcher Menge ein Betroffener berauschende Mittel i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG zu sich genommen hat, weiß nur der Betroffene selbst. Er trägt deshalb auch im vollen Umfang das Risiko, dass bei der späteren (hier: 14 Stunden nach dem Konsum) Führung eines Kraftfahrzeuges berauschende Mittel noch im Blut nachgewiesen werden können. Es kommt insoweit nicht darauf an, dass der Betroffene beim Führen des Kraftfahrzeuges bemerkte, dass er unter THC-Einfluss fährt, denn in diesem Fall wäre die Ordnungswidrigkeit vorsätzlich begangen worden.

Bundesverfassungsgericht (Kammer), Beschluss vom 25. Januar 2005 – 1 BvR 760/04 – 47

Seite

11. – MPU-Anordnung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV –

Die Anordnung, zur Klärung der Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeuges gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV i. V. m. § 46 FeV wegen nachgewiesenen Drogenkonsums ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ist nicht an die Einhaltung einer festen Frist nach dem letzten erwiesenen Betäubungsmittelmissbrauch gebunden. Entscheidend ist, ob unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere nach Art, Umfang und Dauer des Drogenkonsums, noch hinreichende Anhaltspunkte zur Begründung eines Gefahrenverdachts bestehen.

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 25.04 – 49

12. – MPU-Anordnung nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV –

Ist die Fahrerlaubnis wegen eines Drogendelikts im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr entzogen worden, so ist bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Anordnung der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV nicht mehr zulässig, wenn die Tat wegen Zeitablaufs einem Verwertungsverbot unterliegt.

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 – 52

13. – MPU-Anordnung nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV –

Im Rahmen eines Verfahrens auf Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach einer im Hinblick auf einen früheren Drogenkonsum erfolgten strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung ist die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV auch dann rechtmäßig, wenn die Entziehung der Fahrerlaubnis viele Jahre zurückliegt und für den Zeitraum seit der Entziehung der Fahrerlaubnis keine Hinweise auf einen erneuten Drogenkonsum des Betreffenden vorliegen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 18. Mai 2004 – 10 S 2796/03 – 57

14. – Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i.V.m. Anlage 4 zur FeV und Notwendigkeit einer vorheriger MPU-Anordnung –

*) 1. § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV beinhaltet grundsätzlich den Erfahrungssatz, dass die Einnahme von Amphetamin regelmäßig die Fahreignung ausschließt.

2. Für einen Eignungsausschluss im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV kann grundsätzlich bereits der Nachweis des einmaligen Konsums eines im Betäubungsmittelgesetz angeführten Rauschmittels (außer Cannabis) genügen.

3. Die Vorbemerkung Nr. 2 zur Anlage 4 FeV bezieht sich generalisierend auf sämtliche in der Anlage 4 zur FeV aufgeführten Mängel, wesentlich daher auch auf die dort aufgezählten Krankheiten einschließlich psychischer Störungen und hat diejenigen Fälle im Blick, in denen die beschriebenen Mängel nicht eindeutig feststehen, sondern erst durch ärztliche oder medizinisch-psychologische Gutachten festgestellt werden müssen, wenn nämlich Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung begründen (§§ 11 Abs. 2, 13, 14, 46 Abs. 3 FeV).

4. Fehlt es an konkreten Anhaltspunkten dafür, dass der Drogenkonsum des Betroffenen im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges steht und insoweit der Betroffene zwischen dem Drogenkonsum und verantwortlichen Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu unterscheiden wusste, ist die Regelvermutung Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV in einer Weise in Zweifel gezogen, die eine weitere Aufklärung der Eignung des Betroffenen zum Führen eines Kraftfahrzeuges durch Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß §§ 11 Abs. 2, 46 Abs. 3 FeV erfordert.

Oberverwaltungsgericht Brandenburg, Beschluss vom 22. Juli 2004 – 4 B 37/04 – 60

Seite

15. – Addition der Leistungsfreiheitsbeträge des Versicherers bei mehrfachen Obliegenheitsverletzungen durch den Versicherungsnehmer –

Verletzt der Versicherungsnehmer eine Obliegenheit vor (hier: Trunkenheitsfahrt) und eine weitere nach Eintritt des Versicherungsfalles (hier: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort), können die Beiträge, bis zu denen der Versicherer Leistungsfreiheit in Anspruch nehmen kann, addiert werden.

Bundesgerichtshof, Urteil vom 14. September 2005 – IV ZR 216/04 – 63

16. – Alkoholbedingter Fahrfehler, mangelnde Nachweisbarkeit und Auswirkung bei Schadensabwägung nach § 17 StVG –

*) 1. Ein alkoholbedingter Fahrfehler läßt sich nicht ohne weiteres aus einer Blutalkoholkonzentration von 0,90 ‰ herleiten. Ein Beweis des ersten Anscheins kommt bei relativer Fahruntüchtigkeit nur dann in Betracht, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet hat, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können.

2. Liegt nachweislich ein Verschulden des Unfallgegners vor, kann im Wege eines Erfahrungssatzes nicht mehr auf eine unfallursächliche Auswirkung der Fahruntüchtigkeit des anderen Beteiligten auf den Unfall geschlossen werden.

3. Der Umstand, daß ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluß stand, ist bei der Abwägung nach § 17 StVG nicht zu berücksichtigen, wenn sich dessen Fahruntüchtigkeit nicht nachweislich unfallursächlich ausgewirkt hat. Die bloße Möglichkeit der Ursächlichkeit genügt nicht. Erforderlich ist vielmehr ein entsprechender Nachweis.

Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 29. Juli 2003 – 3 U 691/02-68- – 65

17. – Leistungsfreiheit nach § 61 VVG –

*) Eine Leistungsfreiheit nach § 61 VVG scheidet aus, wenn der Versicherer nicht nachzuweisen vermag, dass der Versicherungsfall (hier: in Brand geratener Pkw) auf eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Fahrzeugführers zurückzuführen ist.

Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 03. März 2004 – 5 U 663/03-61- – 69

18. – Leistungsfreiheit des Versicherers wegen alkoholbedingter Bewusstseinsstörung und Anscheinsbeweis für Fahrereigenschaft des Versicherungsnehmers –

*) 1. Verursacht der Versicherungsnehmer mit seinem Pkw im Zustand alkoholbedingter absoluter Fahrunsicherheit (hier: BAK 2,9 Promille) einen Unfall, so spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Fahrunsicherheit und dem Unfall.

2. Wird der Versicherungsnehmer mit schweren Verletzungen allein neben seinem Fahrzeug aufgefunden und fehlt es an Hinweisen auf weitere Beteiligte, so kann nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon ausgegangen werden, dass der Versicherungsnehmer auch der Fahrer des Pkws gewesen ist.

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 19. Mai 2004 – 4 U 299/04 – 70

19. – Voraussetzungen für Leistungsausschluss nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB 94 wegen alkohol-/drogenbedingter Fahruntüchtigkeit –

Nach derzeitigem Stand der Wissenschaft kann ein allgemeiner gesicherter Grenzwert, ab dem Drogenkonsum die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit rechtfertigt, nicht begründet werden. Bei einem Alkoholwert unter 1,1 Promille ergibt auch eine Addition des Alkohol- und des Drogenwertes keine absolute Fahruntüchtigkeit. Ein Leistungsausschluss nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB 94 kommt somit nur in Betracht, wenn Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler festgestellt werden können, die den Schluss auf eine alkohol- oder drogenbedingte Fahruntüchtigkeit zum Unfallzeitpunkt zulassen.

Oberlandesgericht Naumburg, Urteil vom 14. Juli 2005 – 4 U 184/04 – 71

Seite

20. – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO –

*) Wird dem Beschuldigten vorgeworfen, zwei Alternativen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB durch ein grob verkehrswidriges Fahrverhalten verwirklicht zu haben, ist angesichts der Schwere des Tatvorwurfs die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis fast sieben Monate nach der Tat noch als verhältnismäßig anzusehen.

Bundesverfassungsgericht (Kammer), Beschluss vom 15. März 2005 – 2 BvR 364/05 – 151

21. – Prüfungsumfang der Entscheidung nach § 111a StPO durch das Beschwerdegericht –

*) Hat sich die Strafkammer die Überzeugung von der fehlenden charakterlichen Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen verschafft und die Maßregel nach den §§ 69, 69a StGB angeordnet, ergeben sich die dringenden Gründe für das Vorliegen der Voraussetzungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis aus diesem Urteil. Diese Wertung hat das Beschwerdegericht ebenso hinzunehmen wie die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen. Ihre Überprüfung ist allein dem Revisionsgericht vorbehalten. Andernfalls liefe die Beschwerde auf eine inzidente Vorabentscheidung über die gegen das Urteil eingelegte Revision hinaus. Das Beschwerdegericht kann daher nur prüfen, ob die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des § 69 StGB vorliegen und die Strafkammer von ihrem im Rahmen der Entscheidung nach § 111a StPO zustehenden Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht hat.

Oberlandesgericht Karlruhe, Beschluss vom 18. März 2004 – 1 Ws 35/04 – 152

22. – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO bei unverhältnismäßig langer Verfahrensdauer –

Zur vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung (wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr u. a.) bei unverhältnismäßig langer Verfahrensdauer.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 09. Februar 2005 – 2 Ws 15/05 – 152

23. – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO bei unverhältnismäßig langer Verfahrensdauer –

*) Nach Ablauf von sechs Monaten zwischen vorgeworfener Straftat und der Zustellung des Beschlusses über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist der als eilige Sicherungsmaßnahme dienende Entzug der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO nicht mehr gerechtfertigt.

Landgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 28. September 2004 – 5/9a Qs 123/04 – 154

24. – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO bei unverhältnismäßig langer Verfahrensdauer –

*) Die Fortdauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis wegen des Verdachts der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr ist bei einer vom Betroffenen nicht verschuldeten Verfahrensdauer von mehr als fünf Monaten seit der Tat nicht mehr als verhältnismäßig anzusehen.

Landgericht Würzburg, Beschluss vom 02. Juni 2005 – 1 Qs 150/2005 – 154

25. – Nachträgliche Berichtigung eines wegen Trunkenheit im Verkehr ergangenen Strafbefehls –

*) Besteht kein Zweifel daran, daß beim Erlaß eines Strafbefehls wegen Trunkenheit im Verkehr das Tatgericht nicht etwa nur eine Führerscheineinziehung und (isolierte) Fahrerlaubnissperre, sondern vielmehr auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis anordnen wollte, kann die infolge eines Fassungsversehens verwendete Formulierung: „Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist geboten, §§ 69, 69a StGB.“ nachträglich berichtigt werden.

Landgericht Zweibrücken, Beschluss vom 30. Januar 2006 – 1 Qs 11/06 – 155

Seite

26. – Abkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB –

*) 1. Bei der Prüfung einer Sperrfristverkürzung i. S. d. § 69a Abs. 7 StGB begründet die erfolgreiche Teilnahme des Betroffenen an einer mehrere Monate dauernden Verkehrstherapie regelmäßig die Annahme, dass der bei ihm festgestellte Eignungsmangel weggefallen ist.

2. Eine hohe BAK (hier: 2,00 Promille) spricht nicht gegen den Wegfall des Eignungsmangels vor Ablauf der nach § 69a StGB festgesetzten Sperrfrist, wenn nach den Umständen des Einzelfalls nicht davon auszugehen ist, dass der Betroffene in einem so erheblichen Maße alkoholgewöhnt war, dass auch eine Teilnahme an einer Verkehrstherapie eine Haltungsänderung nicht bewirken könnte.

Landgericht Potsdam, Beschluss vom 02. November 2004 – 23 Qs 151/04 – 156

27. – Abkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB –

*) 1. Bei Verkehrsteilnehmern, die mit einer BAK von bis zu 1,6 Promille Alkohol erstmals einschlägig auffällig geworden sind, kann die erfolgreiche Teilnahme an einem geeigneten Nachschulungskurs zu einer Verkürzung der Sperrfrist führen.

2. Ein Kraftfahrer, der mit einer BAK von mehr als 1,6 Promille im Straßenverkehr auffällig geworden ist, ist nach gesicherten verkehrsmedizinischen und -psychologischen Erkenntnissen ein Gewohnheitstrinker und nur dann – wieder – geeignet zum Führen von Kfz, wenn er zu einem glaubhaften Entschluss zu dauerhafter, vollständiger Alkoholabstinenz gekommen ist und in der Lage ist, diesen auch zu realisieren. Dazu gehört eine wenigstens 6-monatige Abstinenz sowie die Bereitschaft, eine psychosoziale Beratungsstelle bzw. Suchtberatungsstelle aufzusuchen und/oder regelmäßig an Sitzungen einer Selbsthilfegruppe teilzunehmen.

Landgericht Flensburg, Beschluss vom 08. April 2005 – II Qs 36/05 – 157

28. – Abkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB –

*) l. Die Verkürzung einer Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB kommt auch dann in Betracht, wenn der Betroffene erfolgreich an einer inhaltlich mit deutschen Modellen vergleichbaren Nachschulung des österreichischen „Institut für Verkehrskultur Gute Fahrt“ teilgenommen hat.

2. Eine BAK von 1,43 Promille bei Begehung der Tat (hier: § 316 StGB) liegt nicht in einem Bereich, der die erfolgreiche Nachschulung des Betroffenen für eine Sperrfristverkürzung nach § 69a Abs. 7 StGB als unzureichend erscheinen läßt.

Amtsgericht Eggenfelden, Beschluss vom 10. Februar 2005 – 2 Cs 18 Js 19645/04 – 157

29. – Ausnahme von § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB und vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO –

*) 1. Eine Ausnahme vom Regelfall des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB kann gegeben sein, wenn der Beschuldigte das Kraftfahrzeug im Zustand relativer Fahruntüchtigkeit (BAK 0,63 ‰) geführt hat, wobei die Wirkung des Alkohols durch den Konsum ärztlich verordneter Medikamente verstärkt wurde und der Beschuldigte seit der Tat beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat.

2. Unter diesen Umständen scheidet eine ca. 4 Monate nach der Tat beantragte vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis mangels Vorliegen der Voraussetzungen des § 111a StGB aus, soweit die verzögerte Antragstellung nicht auf das Verhalten des Beschuldigten zurückzuführen ist.

Amtsgericht Bernkastel-Kues, Beschluss vom 29. November 2005 – 8 Gs 241/05 – 158

30. – Vollstreckung mehrerer Fahrverbote –

*) Das strafrechtliche Fahrverbot ist nicht nach, sondern neben den bußgeldrechtlichen Fahrverboten zu vollstrecken.

Amtsgericht Passau, Beschluss vom 06. April 2005 – 7 Cs 312 Js 17738/04 – 159

Seite

31. – Beschränkbarkeit des Fahrverbotes nach § 44 StGB auf einzelne Fahrzeugarten –

Bei der Prüfung der Beschränkbarkeit des Fahrverbotes auf einzelne Fahrzeugarten ist einzig auf die hierdurch entfaltete erzieherische Wirkung abzustellen.

Amtsgericht Lüdinghausen, Urteil vom 14. Juni 2005 – 16 Cs 81 Js 583/05-67/05 – 160

32. – MPU-Anforderung nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV bei einmaligem Cannabiskonsum –

*) 1. Die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV kommt nur dann in Betracht, wenn der Betroffene gelegentlich Cannabis konsumiert. Ein erstmaliger und einmaliger Konsum von Cannabis erfüllt diese Voraussetzungen nicht.

2. Aus dem Nachweis einer THC-Carbonsäure (THC-COOH) im Rahmen einer Blutuntersuchung nach § 81a Abs. 1 StPO von 44,5 ng/ml kann nicht geschlossen werden, dass der Betroffene bereits mehrfach Cannabis konsumiert hat.

Brandenburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 13. Dezember 2004 – 4 B 206/04 – .. 161

33. – MPU-Anforderung nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV bei einmaligem Cannabiskonsum –

1. Schon die einmalige Einnahme von Cannabis genügt für eine „gelegentliche Einnahme" im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV. Mit „gelegentlich" ist jede Einnahme bezeichnet, die hinter regelmäßiger Einnahme zurückbleibt.

2. Die Fahrerlaubnisbehörde darf nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einschließlich eines Drogenscreenings anordnen, wenn der Betroffene unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, selbst wenn zunächst nur dieser eine Drogenkonsum feststeht.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 23. Juni 2005 – 3 Bs 87/05 – 165

34. – Nachtrunk, Umfang des Schweigerechts des Angeklagten und Gebot fairen Verfahrens bei Urteilsanfechtung –

*) 1. Bei einer Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB muss den Urteilsgründen zu entnehmen sein, ob das Vorhandensein oder Fehlen von Trunkenheitssymptomen tatsächlich ein taugliches Beweisanzeichen für oder gegen einen vom Angeklagten behaupteten Nachtrunk sein kann.

2. Hat der Angeklagte zum Zeitpunkt der polizeilichen Kontrolle oder anlässlich der Blutentnahme von seinem Schweigerecht Gebrauch gemacht, darf ihm später nicht entgegen gehalten werden, dass er nicht schon zu diesem Zeitpunkt auf Nachtrunk hingewiesen habe.

3. Eine Verletzung des Gebots fairer Verfahrensführung wegen willkürlicher, auf sachfremden Erwägungen gestützter Anfechtung des Urteils durch die Staatsanwaltschaft kommt nicht in Betracht, wenn die Staatsanwaltschaft mit ihrer Berufung das Ziel verfolgt, eine – im Vergleich zu anderen Angeklagten – gleich spürbare und daher gerechte Bestrafung zu erreichen.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 11. November 2004 – 1 Ss 133/04 – 228

35. – Notwendige Feststellungen bei Verurteilung wegen alkoholbedingter Straßenverkehrsgefährdung ohne BAK-Wert und Beweisqualität des Wiedererkennens des Täters durch einen Zeugen –

*) 1. Eine Verurteilung wegen alkoholbedingter Straßenverkehrsgefährdung bedarf der Ermittlung eines konkreten Blutalkoholwertes für die Tatzeit nicht, falls die sonstigen Umstände der Unfallfahrt zweifelsfrei ergeben, dass der Angeklagte aufgrund alkoholischer Enthemmung und Leistungsminderung nicht in der Lage gewesen ist, sein Fahrzeug sicher zu führen.

2. Fehlt ein konkreter Blutalkoholwert, so erfordert die Feststellung des komplexen Tatbestandsmerkmals der alkoholbedingten Fahruntauglichkeit zunächst den Beweis, dass der Angeklagte zur Tatzeit unter alkoholischer Beeinflussung stand. Dies kommt dem Nachweis

Seite

einer Blutalkoholkonzentration unterhalb von 1,1 ‰ gleich, so dass die Fahruntüchtigkeit nicht vermutet werden darf, sondern erst durch alkoholtypische Ausfallerscheinungen indiziert wird.

3. Wenn ein Zeuge den ihm vorher unbekannten Täter anlässlich der Tat nur kurze Zeit beobachten konnte, darf sich der Tatrichter nicht ohne weiteres auf die subjektive Gewissheit des Zeugen beim ersten Wiedererkennen verlassen, sondern muss anhand objektiver Kriterien nachprüfen, welche Beweisqualität dieses Wiedererkennen hat.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 25. Januar 2005 – 1 Ss 454/04 (215) – 230

36. – Drogenbedingte Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB –

*) Unkonzentriertheit, Gleichgewichtsstörungen und Pupillenveränderungen beim Betroffenen sind nicht genügend aussagekräftigte Beweisanzeichen, um die Annahme einer drogenbedingten Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB zu rechtfertigen.

Oberlandesgericht Koblenz, Beschluss vom 28. April 2005 – 1 Ss 109/05 – 231

37. – Vorsatz/Fahrlässigkeit bei Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

*) Nach Auffassung des Senats darf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – (BA 2005, 156) nicht dahin missverstanden werden, dass mit dem Nachweis einer Wirkstoffkonzentration von über 1 ng/ml THC im Blut in jedem Fall zugleich der Vorwurf der Fahrlässigkeit oder des Vorsatzes begründet sei. Im Rahmen des § 24a StVG führt erst die bestehende Rauschwirkung zur Strafbarkeit der Verkehrsteilnahme. Die fortbestehende Rauschwirkung zur Tatzeit ist daher Bestandteil des objektiven Tatbestandes und mithin notwendiger Gegenstand des Vorstellungsbildes des Täters. Muss der Täter ausnahmsweise nicht (mehr) damit rechnen, unter der Wirkung der genossenen illegalen Drogen zu stehen, entfallen der innere Tatbestand bzw. der Schuldvorwurf.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 03. Mai 2005 – 4 Ss OWi 215/05 – 232

38. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

Die verfassungskonforme Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG gebietet keine Feststellungen zur Wirkung einer Substanz im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung, sondern den qualifizierten Nachweis der erfassten Substanzen als einschränkende objektive Voraussetzung der Ahndbarkeit gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG, der erfordert, dass zumindest der jeweilige analytische Grenzwert erreicht ist (anknüpfend an BVerfG Beschluss vom 21. Dezember 2004 –1 BvR 2652/03 – abgedruckt in NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156]).

Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 13. April 2005 – 1 Ss 50/05 – 235

39. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG und Absehen vom Fahrverbot nach §§ 24a, 25 StVG –

*) 1. Eine verfassungskonforme Anwendung des § 24a StVG erfordert, dass eine Wirkung i. S. d. § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG nur angenommen werden kann, wenn die betreffende Substanz in einer Konzentration nachweisbar ist, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt.

2. Die Verhängung eines Regel-Fahrverbotes nach §§ 24a, 25 StVG entfällt nicht schon bei beruflichen oder wirtschaftlichen Nachteilen, sondern nur dann, wenn das Fahrverbot eine ganz außergewöhnliche Härte bedeuten würde, insbesondere bei drohender Existenzvernichtung, wobei der Betroffene die Umstände konkret darlegen und stichhaltig begründen muss und der Richter sie nicht unkritisch übernehmen darf.

Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 30. Juni 2005 – 8 Ss OWi 103/05 – 236

Seite

40. – Voraussetzungen für Verstoß gegen §§ 316 StGB, 24a Abs. 2 StVG –

*) 1. Für die Feststellung rauschmittelbedingter Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB reicht eine verlangsamte Pupillenreaktion nicht aus.

2. Eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG setzt den Nachweis einer THC-Konzentration im Blut des Betroffenen von 1,0 ng/ml voraus. Wird lediglich ein THC-Wert von 0,8 ng/ml festgestellt, scheidet eine Verurteilung auch bei Hinzutreten von Ausfallerscheinungen (hier: verlangsamte Pupillenreaktion) aus.

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 08. August 2005 – 2 Ss OWi 551/05 – 238

41. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

1. Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, wonach eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur dann in Betracht kommt, wenn eine Konzentration des Rauschmittels festgestellt wird, die es möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war, ist auch auf Amphetamin anzuwenden.

2. Eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG setzt auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nicht voraus, dass bestimmte Grenzwerte erreicht werden.

3. Der analytische Grenzwert, ab dem sicher mit dem Auftreten von Ausfallerscheinungen, also mit einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu rechnen ist, beträgt für Amphetamin 25 ng/ml.

4. Wird dieser Grenzwert nicht erreicht, kommt eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur in Betracht, wenn Umstände festgestellt werden, aus denen sich ergibt, dass die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten trotz der verhältnismäßig niedrigen Betäubungsmittelkonzentration zwar nicht aufgehoben, aber doch eingeschränkt war.

Oberlandesgericht München, Beschluss vom 13. März 2006 – 4 St RR 199/05 – 239

42. – Anwendbarkeit von Jugendstrafrecht bei Vergehen nach § 315c Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 StGB und Anordnung eines Fahrverbotes nach § 44 StGB –

*) 1. Wird ein vom Angeklagten begangenes Vergehen nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1, 3 StVG als typische Jugendverfehlung gewertet, so ist zur erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten die Verhängung einer Arbeitsauflage erforderlich, aber auch ausreichend, wenn insbesondere freiheitsentziehende Maßnahmen aufgrund der offensichtlichen und glaubhaften Unrechtseinsicht und Reue des Angeklagten entbehrlich sind.

2. Zur Anordnung eines dreimonatigen Fahrverbotes gemäß § 44 StGB wegen nicht (mehr) feststellbarer Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 StGB.

Landgericht Stade, Urteil vom 17. September 2004 – 11 Ns 121 Js 399/04 – 242

43. – Trunkenheit im Verkehr als Jugendverfehlung und Absehen vom Fahrerlaubnisentzug wegen Verneinung eines Regelfalls –

1. Jugendverfehlungen sind nicht nur Taten, die schon nach ihrem äußeren Erscheinungsbild die Merkmale jugendlicher Unreife aufweisen. Eine Tat [hier: vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis] kann vielmehr auch allein durch ihre Veranlassung und ihre Beweggründe als Jugendverfehlung gekennzeichnet werden.

2. Ein Regelfall im Sinne des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB, der grundsätzlich die Entziehung der Fahrerlaubnis gebietet, liegt nicht vor, wenn der Täter das Fahrzeug zu nachtschlafender Zeit innerhalb eines öffentlichen Parkplatzes lediglich ein kurzes Stück mit geringer Geschwindigkeit bewegt.

Amtsgericht Saalfeld, Urteil vom 15. Februar 2005 – 635 Js 31395/04 2 Ds jug. –
(mit Anmerkung von Mitsch) 242

Seite

44. – Vereinbarkeit der unterschiedlichen rechtlichen Behandlung des Konsums von Drogen und Alkohol im Hinblick auf die Fahreignung mit Art. 3 Abs. 1 GG –

1. Die unterschiedliche rechtliche Behandlung des Konsums von Alkohol und anderen Betäubungsmitteln als Cannabis im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG im Hinblick auf die Fahreignung ist mit Art. 3 Abs. 1 GG vereinbar.

2. §§ 11 und 46 FeV sowie die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung beruhen auf einer im Hinblick auf Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG ausreichend bestimmten Grundlage.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 22. November 2004 – 10 S 2182/04 – 247

45. – Bedeutung des Cannabis-Influence-Faktors (CIF) für fehlendes Trennungsvermögen i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV –

Der im Bereich des Strafrechts in Bezug auf den Konsum von Cannabis zum Nachweis der „absoluten" Fahruntüchtigkeit entwickelte „Cannabis-Influence-Factor" (CIF) ist für das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung nicht von Bedeutung.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 15. November 2005 – 10 S 2143/05 – 249

46. – Entziehung der Fahrerlaubnis eines Beifahrers aufgrund Parallelkonsums von Cannabis und Alkohol –

Der Umstand, dass der Betroffene [als Beifahrer] bei einem Parallelkonsum von Cannabis und Alkohol vom Führen eines Kraftfahrzeugs bewusst Abstand genommen hat, begründet im Sinne der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung keine Ausnahme von dem aus Nr. 9.2.2 der Anlage 4 folgenden Schluss auf das Fehlen seiner Fahreignung.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 10. Februar 2006 – 10 S 133/06 – 252

47. – Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeuges –

Für die Beantwortung der Frage, ob der Fahrerlaubnisinhaber in der Lage ist, bei gelegentlichem Cannabiskonsum zuverlässig zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen, kommt es nicht darauf an, ob bei einer konkreten Fahrt Fahruntüchtigkeit vorlag.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 21. Juli 2004 – 19 B 862/04 – 253

48. – Begriff des „regelmäßigen" Konsums von Cannabis i. S. v. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV und Entziehung der Fahrerlaubnis bei bloßen Fahreignungszweifeln –

*) 1. Die Aufforderung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV ist gerechtfertigt, wenn der Betroffene unstreitig Cannabis konsumiert und andere Umstände (hier: 15 Cannabispflanzen in der Wohnung) zudem den Verdacht aufkommen lassen, daß der Cannabiskonsum nicht nur einmalig oder gelegentlich als vielmehr regelmäßig erfolgt.

2. Von einer regelmäßigen Einnahme von Cannabis i. S. v. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei einem täglichen oder nahezu täglichen Konsum auszugehen.

3. Die Entziehung der Fahrerlaubnis kann auf bloße Eignungszweifel hin nicht gestützt werden. Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen muß vielmehr aus erwiesenen Tatsachen hinreichend deutlich hervorgehen.

Verwaltungsgericht Kassel, Beschluss vom 24. Juni 2004 – 2 G 1389/04 – 253

Seite

49. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 verwehrt es einem Mitgliedstaat, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde.

2. Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439 in der Fassung der Richtlinie 97/26 verwehrt es einem Mitgliedstaat, bei dem die Umschreibung eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen gültigen Führerscheins in einen nationalen Führerschein beantragt wird, unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens, diese Umschreibung davon abhängig zu machen, dass eine erneute Untersuchung der Fahreignung des Antragstellers vorgenommen wird, die nach dem Recht des erstgenannten Mitgliedstaats zur Ausräumung entsprechender Zweifel aufgrund von Umständen erforderlich ist, die vor dem Erwerb des Führerscheins in dem anderen Mitgliedstaat bestanden.

Europäischer Gerichtshof (Dritte Kammer),
Beschluss vom 06. April 2006 – C-227/05 – (Daniel Halbritter) 307

50. – Alkoholbedingte verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB –

*) 1. In Fällen, in denen keine Blutprobe entnommen worden ist, obliegt dem Gericht die Aufgabe, sich aufgrund aller Erkenntnismöglichkeiten im Rahmen freier Beweiswürdigung eine Überzeugung von der vom Angeklagten vor der Tat genossenen Alkoholmenge zu verschaffen. Auf dieser Grundlage ist eine Tatzeit-Blutalkoholkonzentration zu errechnen, die bei der Beurteilung des möglichen Wegfalls des Einsichts- oder Steuerungsvermögens zur Tatzeit in die erforderliche Gesamtwürdigung einzubeziehen ist.

2. Im Rahmen der Prüfung des § 21 StGB sind sowohl die Höhe der Blutalkoholkonzentration als auch die psychodiagnostischen Kriterien zu berücksichtigen, wobei das Fehlen von Ausfallerscheinungen einer erheblichen Verminderung der Schuldfähigkeit nicht unbedingt entgegensteht.

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 29. November 2005 – 5 StR 358/05 – 311

51. – Unterscheidung informatorische Befragung/Beschuldigtenvernehmung und Frage der Schuldunfähigkeit bei BAK von 2,5 Promille –

*) 1. Ist offensichtlich, dass der in unmittelbarer Nähe zum Tatort in alkoholisiertem Zustand unweit des Tatfahrzeuges aufgefundene Betroffene, der dazu noch Halter des Tatfahrzeuges ist, als wahrscheinlicher Täter einer Trunkenheitsfahrt in Betracht kommt, so ist er vor seiner Befragung durch den Polizeibeamten nach § 136 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 163a Abs. 4 Satz 2 StPO über sein Auskunftsverweigerungsrecht zu belehren.

2. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 2,5 Promille ist nicht nur die Frage der verminderten Schuldfähigkeit – die bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 Promille, bei schwerwiegenden Gewalttaten ab 2,2 Promille in Betracht kommt –, sondern auch die Frage eines Ausschlusses der Schuldfähigkeit zu prüfen.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 02. November 2004 – 1 St RR 109/04 – 312

Seite

52. – Beschränkung des Rechtsmittels auf Rechtsfolgenausspruch bei Verurteilung nach § 316 StGB –

*) Im Fall der Verurteilung einer (folgenlosen) Trunkenheitsfahrt darf sich der Tatrichter – hinsichtlich der Tat selbst – nicht damit begnügen, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform lediglich anzugeben, dass der Angeklagte zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort ein Fahrzeug geführt habe. In diesem Fall bilden die Schuldfeststellungen keine ausreichende Grundlage für die Strafzumessung, weshalb eine Beschränkung des Rechtsmittels auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam ist.

Oberlandesgericht Nürnberg, Beschluss vom 15. März 2005 – 2 St OLG Ss 13/05 – 313

53. – Fahrlehrer als Führer eines Kraftfahrzeuges i. S. d. § 316 StGB, § 24a StVG –

*) Der Begriff des „Führens“ in § 316 Abs. 1 StGB, § 24a Abs. 1 StVG kann nicht dahin ausgelegt werden, dass ihm auch ein Fahrlehrer unterfällt, dessen Verhalten sich auf die Bestimmung des Fahrtweges und eine mündliche Fahrkorrektur beschränkt. In diesem Fall führt ausschließlich die Fahrschülerin das Fahrzeug. § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG führt zu keiner anderen rechtlichen Bewertung.

Oberlandesgericht Dresden, Beschluss vom 19. Dezember 2005 – 3 Ss 588/05 – 314

54. – (Nicht-)Vereinbarkeit des § 28 Abs. 4 Nr. 2, 3 FeV mit Gemeinschaftsrecht, Anordnung eines ärztlichen Gutachtens ggü. EU-Fahrerlaubnisinhaber und Entschädigungsansprüche i. S. d. StrEG bei Teilfreispruch –

*) 1. § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV ist wegen entgegenstehenden vorrangigen Gemeinschaftsrechts auf im EU-Ausland ausgestellte Führerscheine unanwendbar.

2. Ist eine zusätzlich zu einer Maßnahme i. S. d. Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bereits abgelaufen, so verbietet es Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie diesem Mitgliedstaat, weiterhin die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der dem Betroffenen später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, abzulehnen. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV erfaßt insoweit nicht Inhaber einer erst nach Ablauf der letzten im Inland verhängten Sperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis.

3. Die Entscheidung des EuGH vom 29. 04. 2004 – C-476/01 –, BA 2004, 450 hindert die deutschen Fahrerlaubnisbehörden nicht daran, bei Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung gegen den Inhaber der EU-Fahrerlaubnis verwaltungsrechtlich nach § 46 FeV vorzugehen und zur Vorbereitung der Entscheidung über den Entzug der Berechtigung aus der EU-Fahrerlaubnis die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen.

4. Bei einem Teilfreispruch kann über die nach §§ 1, 2 StrEG entschädigungsfähigen Maßnahmen ausnahmsweise dann entschieden werden, wenn sich die Maßnahmen völlig isoliert auf den Verfahrensteil bezogen haben, der mit dem Freispruch beendet wurde. Das ist nicht der Fall, wenn als entschädigungsfähige Maßnahme die Anordnung einer Sperrfrist nach § 69a StGB in Betracht kommt, auf deren Lauf ein möglicherweise im erneuten Verfahren gemäß §§ 24a, 25 StVG zu verhängendes Fahrverbot gegebenenfalls anzurechnen wäre.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 04. November 2004 – Ss 16/2004 (42/04) – 318

55. – Anerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Ist eine Fahrerlaubnis im Inland entzogen oder bestandskräftig versagt worden, so schließt § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV bzw. § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV das Recht, mit einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, für alle Fahrerlaubnisklassen aus.

2. Wird dem Betroffenen nach Entziehung oder Versagung einer inländischen Fahrerlaubnis gemäß § 28 Abs. 5 FeV bzw. § 4 Abs. 4 IntKfzV in den Klassen, die Gegenstand der Entziehung oder Versagung waren, das Recht zum Gebrauch einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland zuerkannt, so bedarf es für das Gebrauchmachen von ausländischen Fahrerlaubnissen anderer Klassen keiner weiteren Zuerkennungsentscheidung.

Seite

3. Es bleibt offen, inwieweit diese Regelungen mit Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 Richtlinie 91/439/EWG vereinbar sind.

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 17. November 2005 – 3 C 54.04 – 323

56. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) Der Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis steht nicht entgegen, dass der Inhaber vor deren Erteilung in Deutschland zur einer medizinisch-psychologischen Untersuchung aufgefordert worden war und im Hinblick auf das negative Ergebnis des Gutachtens auf die deutsche Fahrerlaubnis verzichtet hatte. Erst eine erneute Auffälligkeit des Betroffenen nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis kann von der Behörde zum Anlass genommen werden, Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung nach den nationalen Regelungen zu ergreifen.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 15. August 2005 – 7 B 11021/05.OVG – 326

57. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Für das Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes geht der Senat davon aus, dass § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV und § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV – die letztgenannten Vorschriften, soweit sie eine EU-Fahrerlaubnis betreffen, die erteilt wurde, nachdem die Sperrfrist für die Neuerteilung einer entzogenen nationalen Fahrerlaubnis abgelaufen war – unvereinbar mit der gemeinschaftsrechtlichen Führerschein-Richtlinie sind.

2. Das Recht, von einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, kann auch unter Bezug auf solche Sachverhalte aberkannt werden, die zeitlich vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind.

3. Bei durch einen fortwirkenden Mangel geprägtem Sachverhalten ist für die Aberkennung des Rechts, von einer EU-Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, der Zeitpunkt ihrer Erteilung nicht entscheidend.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 12 ME 288/05 – 329

58. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

Bei summarischer Überprüfung im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 VwGO lässt sich derzeit nicht abschließend feststellen, ob im Lichte der Rechtsprechung des EuGH die Entziehung einer im EU-Ausland ausgestellten Fahrerlaubnis rechtmäßig oder rechtswidrig ist, wenn sie einen im Inland lebenden Verkehrsteilnehmer betrifft, dem vor der Erlangung der ausländischen Fahrerlaubnis seine deutsche Fahrerlaubnis wegen Eignungsmängeln entzogen worden war. Bei der demnach durchzuführenden Interessenabwägung sind die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs dem Interesse des Verkehrsteilnehmers übergeordnet, zu seinem Vorteil von der europarechtlich garantierten Freizügigkeit Gebrauch machen zu können.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss von 04. November 2005 – 16 B 736/05 – 333

59. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1.) Die abschließende Klärung der Frage, in wie weit die Mitgliedsstaaten der EU auf Grund von Art. 8 Abs. 2 und 4 der Führerschein-Richtlinie befugt sind, einem im EU-Ausland ausgestellten Führerschein die Anerkennung zu versagen, muss auch unter Berücksichtigung des Urteils des EuGH vom 29. April 2004 (C-476/01, NJW 2004, 1725 ff. [= BA 2004, 450]) in einem erneuten Vorlageverfahren erfolgen (Anschluss an OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 04. November 2005 – 16 B 736/05 – [in diesem Heft]).

Seite

2.) Die bisherige Rechtsprechung des EuGH kann angesichts des Verkehrsgefährdungspotenzials von Personen, bei denen eine schwerwiegende Alkoholproblematik bestand und möglicherweise weiterhin besteht, nur solche Sachverhalte betreffen, die in ihrem tatsächlichen Verlauf im Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis im EU-Ausland bereits abgeschlossen waren, also nicht als Fahreignungsmangel über diesen Zeitpunkt hinaus bis in die Gegenwart fortwirken (Anschluss an Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 12 ME 288/05 – [in diesem Heft])

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 16. Dezember 2005 – 2 TG 2511/05 – 336

60. – Rechtsnatur der MPU-Anordnung und Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) 1. Die Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach §§ 46 Abs. 3 i. V. m. 11 Abs. 3 Satz 1, 13 Nr. 2 b), c) FeV stellt keinen Verwaltungsakt, sondern lediglich eine vorbereitende Verfahrenshandlung i. S. v. § 44a VwGO dar, die nicht selbständig anfechtbar ist.

2. Die EU-Richtlinie 91/439/EWG ist nicht auf eine vollständige Harmonisierung hinsichtlich der Führerscheinerteilung und -entziehung ausgerichtet, sondern enthält z. T. nur Mindestanforderungen, die einer strikteren Ausformung im Recht des einzelnen Mitgliedstaates jedenfalls nicht grundsätzlich entgegenstehen. Im nicht harmonisierten Bereich behalten die Mitgliedstaaten vielmehr die Kompetenz, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wenn der Betroffene trotz der in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen EU-Fahrerlaubnis nach den kraft nationalen Regeln bestehende Kriterien nicht die Eignungsvoraussetzungen für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr erfüllt. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Betroffene seinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland hat.

3. Weist der Betroffene nach, dass er die Forderung der Behörde zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aus finanziellen Gründen nicht erfüllen kann, so hat die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen darüber zu befinden, in welcher Weise sie diesem Hintergrund Rechnung trägt, beispielsweise durch Prüfung einer Fristverlängerung oder ähnlicher Maßnahmen.

Verwaltungsgericht Ansbach, Beschluss vom 14. März 2005 – AN 10 E 05-00679b – 338

61. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) Folgende Fragen werden dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegt:
1. Ist Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG so auszulegen, dass ein Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet die Fahrberechtigung nach Maßgabe eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auch dann nicht ablehnen darf, wenn im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist und

a) wenn das Recht des erstgenannten Mitgliedstaats davon ausgeht, dass die Fahreignung als materielle Voraussetzung für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Form einer nach innerstaatlichen Normen näher reglementierten medizinisch-psychologischen Begutachtung auf Anordnung der Behörde nachzuweisen ist (was bislang nicht geschehen ist)

und / oder

b) wenn nach innerstaatlichem Recht ein Anspruch auf Erteilung des Rechts besteht, von der nach Ablauf der Sperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis im Gebiet des erstgenannten Mitgliedstaats Gebrauch zu machen, wenn die innerstaatlichen Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen?

2. Ist Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG so auszulegen, dass einem Mitgliedstaat für den Fall der Beantragung der Erteilung einer Fahrerlaubnis an einen Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem anderen Mitgliedstaat gegen Aushändigung des Führerscheins des anderen Mitgliedstaats (sog. „Umschreibung“) allein aufgrund der erfolgten Erteilung der EU-Fahrerlaubnis durch den anderen Mitgliedstaat eine weitere Prüfung der

Seite

– nach seinem innerstaatlichem Recht als Erteilungsvoraussetzung vorgesehenen und im Einzelnen reglementierten – Eignung in Bezug auf Umstände, die bereits im Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis bestanden haben, verwehrt ist?

Verwaltungsgericht München, Vorlagebeschluss vom 04. Mai 2005 – M 6a K 04.1 – 342

62. – Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB wegen Straftat aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität –

*) Für die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB reicht allein die Benutzung eines Kraftfahrzeugs zum Transport von Rauschgift, selbst wenn vom Betroffenen durch ein präpariertes Versteck besondere Vorkehrungen gegen eine Entdeckung des Rauschgifts getroffen worden sind, und die Fahrt zum Tatort nicht aus. Vielmehr muss die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulassen, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen.

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 08. November 2005 – 1 StR 389/05 – 403

63. – Zeitpunkt der gerichtlichen Feststellung der Ungeeignetheit i. S. d. § 69 StGB –

Die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 69 Abs. 2 StGB ist für den Zeitpunkt der Hauptverhandlung festzustellen. Dazu muss auch sein Verhalten nach der Tat berücksichtigt werden, zumal wenn er seit dem Tatzeitpunkt mehr als 20 Monate am Straßenverkehr teilgenommen hat.

Oberlandesgericht Oldenburg, Beschluss vom 17. Januar 2005 – Ss 428/04 (I 2) – 403

64. – Bestimmung der Atemalkoholkonzentration –

Für die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration bleibt die dritte Dezimalstelle der Messergebnisse einer Atemalkoholmessung sowohl für die Berechnung des maßgeblichen Mittelwertes als auch für die beiden zugrunde liegenden Einzelwerte außer Betracht.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 14. November 2005 – 3 Ss OWi 767/05 – 404

65. – Atemalkoholmessung und Fahrverbot –

*) 1. Werden weder konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler bei der Ermittlung der Atemalkoholkonzentration ersichtlich noch Messfehler vom Betroffenen oder einem anderen Verfahrensbeteiligten behauptet, muss der Tatrichter im Urteil nicht feststellen, dass die Bedingungen für ein ordnungsgemäßes Messverfahren gewahrt worden sind.

2. Die Nichteinhaltung der 20-minütigen Wartezeit hat die Unverwertbarkeit der Atemalkoholmessung zur Folge. Die Verwertbarkeit kann auch nicht dadurch herbeigeführt werden, dass das – auch sachverständig beratene – Gericht von dem gewonnenen Messwert einen Sicherheitsabschlag vornimmt.

3. Das Fahrverbot kann seinen Sinn als „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme“ verloren haben, wenn zwischen dem Verkehrsverstoß und der Verhängung der Maßnahme ein Zeitraum von zwei Jahren liegt und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten im Straßenverkehr festgestellt worden ist.

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 08. Februar 2005 – Ss (OWi) 32/05 – 404

66. – Erforderliche Feststellungen bei Atemalkoholmessung und Bestimmung der Atemalkoholkonzentration –

1. Bei der Atemalkoholmessung mit dem Testgerät Dräger Alcotest 7110 ist die Mitteilung des Messverfahrens und des Mittelwertes in den schriftlichen Urteilsgründen erforderlich, aber auch grundsätzlich ausreichend; weitergehende Feststellungen sind erforderlich, wenn einer der Ver-

Seite

fahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sonst Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit des Messergebnisses vorliegen (Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung).

2. Bei der Berechnung des Mittelwertes von Einzelmessergebnissen hat die dritte Dezimalstelle der Einzelwerte außer Betracht zu bleiben. Auch eine Aufrundung ist versagt.

*) 3. Trifft das Tatgericht an sich nicht gebotene Feststellungen zum Messvorgang und/oder teilt es die Ergebnisse der Einzelmessungen mit, dürfen diese vom Rechtsbeschwerdegericht nicht unberücksichtigt gelassen werden. Sie müssen vielmehr in die Kontrolle der angegriffenen Entscheidung einbezogen werden.

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 08. Juli 2005 – 1 Ss 22/05 – 406

67. – Erforderliche Feststellungen bei Atemalkoholmessung und Verwertbarkeit des Messergebnisses –

*) 1. Bei einer Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 1, 3 StVG, der die Messung der Atemalkoholkonzentration mittels eines bauartzugelassenen, gültig geeichten Atemalkoholmessgerätes zugrunde liegt, müssen die Urteilsgründe weder Angaben zur Einhaltung eines ordnungsgemäßen Messverfahrens noch zu den gemessenen Einzelwerten enthalten, sofern Anhaltspunkte für Messfehler nicht vorhanden sind und auch nicht geltend gemacht werden.

2. Die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Wartezeit zwischen Trinkende und erster Atemalkoholmessung führt zur Unverwertbarkeit des Messergebnisses.

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 22. Juli 2005 – 1 Ss 191/05 – 408

68. – Kein Darstellungsmangel trotz fehlender Bezeichnung des Messverfahrens zur Atemalkoholbestimmung –

Auf die ausdrückliche Bezeichnung der Art des Messverfahrens in den Urteilsgründen (hier: Atemalkoholbestimmung mit dem Gerät Dräger Alcotest 7110 MK III Evidential) kann bei einer Verurteilung nach § 24a Abs. 1 i. V. m. Abs. 3 StVG jedenfalls dann ausnahmsweise verzichtet werden, wenn sich der verwandte Gerätetyp neben seiner Nennung im Bußgeldbescheid unzweifelhaft den sonstigen Urteilsgründen entnehmen lässt.

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 09. Februar 2006 – 3 Ss OWi 1376/2005 – 409

69. – Einlassung des Betroffenen zum Alkoholkonsum als Schutzbehauptung und Verwertbarkeit der Atemalkoholmessung –

1. Die von polizeilichen Angaben abweichende Einlassung eines Betroffenen in der Hauptverhandlung, kurz vor Fahrtantritt noch Alkohol getrunken zu haben, kann nicht ohne nähere Auseinandersetzung hiermit als bloße Schutzbehauptung angesehen werden.

2. Wird die Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Beginn der ersten Atemalkoholmessung nicht eingehalten, so kann bei deutlicher Überschreitung (hier: 20 %) des Gefahrengrenzwertes des § 24a Abs. 1 StVG von 0,25 mg/l durch Einholung eines Sachverständigengutachtens geklärt werden, ob die mit der Nichteinhaltung verbundenen Schwankungen der Messwerte durch einen Sicherheitszuschlag ausgeglichen werden können (Fortführung von Senat NZV 2004, 426 f. = VRS 107, 52 f. = DAR 2004, 466 f. = Blutalkohol 2004, 467 = SVR 2004, 475 = VersR 2005, 1409 f.).

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 05. Mai 2006 – 1 Ss 32/06 – 410

70. – Trennungsvermögen i. S. d. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bei THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blut –

Das fehlende Trennungsvermögen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist gegeben, wenn eine THC-Konzentration von mindestens 1,0 ng/ml festgestellt wird (Bestätigung der Rechtsprechung, Senatsbeschl. v. 15. 11. 2004 – 10 S 2194/04 – [BA 2005, 187]).

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. März 2006 – 10 S 2519/05 – 412

Seite

71. – Trennungsvermögen i. S. d. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bei THC-Konzentration zwischen 1-2 ng/ml im Blut –

*) Eine beim Führer eines Kraftfahrzeuges festgestellte THC-Konzentration im Blut zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml beweist für sich allein nicht ohne weiteres, dass dieser Cannabiskonsum und Fahren nicht trennt. Allein aufgrund eines solchen Befundes kann ein gelegentlicher Cannabiskonsument deshalb nicht gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV als fahrungeeignet angesehen werden mit der Folge, dass ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 11. November 2004 – 11 CS 04.2348 – 414

72. – Trennungsvermögen i. S. d. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bei THC-Konzentration zwischen 1-2 ng/ml im Blut –

1. Für den Verlust der Fahreignung wegen Verstoßes gegen das Trennungsgebot (Nr 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) ist entscheidend, ob ein gelegentlicher Konsument von Cannabis objektiv unter dem Einfluss einer THC-Konzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch negative Auswirkungen des Konsums auf den Betroffenen signifikant erhöht.

2. Der derzeitige medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisstand rechtfertigt es nicht, bereits ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blut eines Kraftfahrzeugführers eine Erhöhung des Risikos für die Verkehrssicherheit als derart gesichert im Sinn des § 11 Abs. 7 FeV anzusehen, dass dem Betroffenen ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen ist.

3. Bei gelegentlichem Konsum von Cannabis und Fahren mit einer THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml ist vor einer etwaigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 – 416

73. – Begriff gelegentlicher Cannabiskonsum i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV –

1. Ein „gelegentlicher" Cannabiskonsum im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung setzt die mindestens zweimalige Einnahme dieses Betäubungsmittels voraus (a.A. OVG Hamburg vom 23.06.2005, VRS 2005, 214 [= BA 2006, 165]).

2. Zur Klärung der Frage, wie oft Cannabis eingenommen wurde, darf auch dann, wenn nur ein einmaliger Konsum feststeht, gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV ein ärztliches Gutachten angefordert werden, sofern weitere, Eignungszweifel begründende Tatsachen vorliegen.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1453 – 422

74. – Begriff gelegentlicher Cannabiskonsum i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV –

*) 1. Enthält der Ausgangsbescheid, mit dem die Behörde die Fahrerlaubnis gemäß §§ 46 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 i. V. m. 11 Abs. 8 FeV entzieht, alle für die Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV wesentlichen Informationen, darf der auf die fehlende Bekanntgabe der Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens über die Fahreignung gestützte Widerspruch ohne eine (erneute) Mitteilung nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV zurückgewiesen werden, wenn der Widersprechende erklärt, zur Beibringung des geforderten Gutachtens nicht bereit zu sein.

2. Die gelegentliche Einnahme von Cannabis im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV liegt schon dann vor, wenn ein einmaliger Konsum dieser Droge festgestellt worden ist (Festhalten an der Rechtsprechung des Beschwerdegerichts, Beschluss vom 23. Juni 2005, zfs 2005 S. 626 [= BA 2006, 165]).

3. Das Beschwerdegericht legt im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes die Beurteilung der Grenzwertkommission (Beschluss vom 20. November 2002 zu § 24a StVG [BA 2005, 160];

Seite

vgl. BVerfG <2. Kammer des Ersten Senats>, Beschl. v. 21. 12. 2004, NJW 2005, 349, 351 [= BA 2005, 156]) zugrunde, dass die Fahrtüchtigkeit bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blut eingeschränkt sein kann.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 – 427

75. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) Die Auffassung, dass Art. 8 Abs. 2 Führerschein-Richtlinie es überwiegend wahrscheinlich zulasse, eine Entziehungsentscheidung nach mitgliedschaftlichem Recht auch auf Sachverhalte zu stützen, die zeitlich vor der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten waren, wird angesichts der nunmehr eindeutig in den Leitsätzen und den hierzu ergangenen Gründen zum Ausdruck kommenden Rechtsauffassung des EuGH im Beschluss vom 06. 04. 2006 – C-227/05 (Rechtssache Halbritter) –, BA 2006, 307 nicht mehr aufrecht erhalten.

Oberverwaltungsgericht Schleswig, Beschluss vom 20. Juni 2006 – 4 MB 44/06 – 430

76. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Das Urteil des EuGH vom 29. April 2004 (C-476/01, Kapper [BA 2004, 450]) steht der Entziehung einer in einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten EU-Fahrerlaubnis jedenfalls dann nicht entgegen, wenn diese während der Geltung einer gegen den Fahrerlaubnisinhaber verhängten Sperrfrist erteilt wird oder wenn die Entziehung wegen eines nach deren Erteilung erfolgten Verkehrsverstoßes auszusprechen ist.

2. Ist wegen des Verkehrsverstoßes gegen den Inhaber der EU-Fahrerlaubnis ein Strafverfahren eingeleitet worden, so ist für die Frage der zeitlichen Abfolge gemäß § 3 Abs. 3 StVG nicht auf den Zeitpunkt des Verstoßes, sondern auf den des Abschlusses dieses Verfahrens abzustellen.

Oberverwaltungsgericht Koblenz, Beschluss vom 14. Juni 2006 – 10 B 10477/06 – 431

77. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Auch durch den Beschluss des EuGH vom 06. 04. 2006 (C-227/05, Halbritter, ZfS 2006, 416 [= BA 2006, 307]) ist noch nicht abschließend geklärt, inwieweit die Mitgliedstaaten unter Berufung auf Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG die Anerkennung einer Fahrerlaubnis ablehnen können, die in einem anderen Mitgliedstaat nach einer im Inland erfolgten Entziehung neu erteilt worden ist.

2. Hat der Betroffene die Fahrerlaubnis im EU-Ausland durch eine missbräuchliche Inanspruchnahme des Gemeinschaftsrechts erworben und damit die an sich maßgeblichen nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung umgangen, kann ihm dieser Umstand im vorläufigen Rechtsschutzverfahren entgegengehalten werden. Dies gilt jedenfalls dann, wenn – auch wegen des Fehlens eines gemeinschaftsweiten Registers – nicht ausgeschlossen werden kann, dass dem anderen Mitgliedstaat wesentliche Umstände der zuvor erfolgten Entziehung der Fahrerlaubnis unbekannt waren, und zweifelhaft ist, ob die Überprüfung der Fahreignung im anderen Mitgliedstaat vor der Erteilung der Fahrerlaubnis den Gefahren gerecht geworden ist, die zumindest ursprünglich vom Betroffenen für den Straßenverkehr ausgegangen sind.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 21. Juli 2006 – 10 S 1337/06 – 432

78. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) 1. Nach Ansicht der Kammer bedarf es wegen der erheblichen Missbrauchsgefahr einer erneuten Befassung des EuGH mit der immer noch nicht hinreichend geklärten Problematik, ob das Erfordernis einer Zuerkennungsentscheidung gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 FeV mit der Richtlinie 91/439/EWG vereinbar ist, wenn – wie hier – Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die strengen materiellen Anforderungen des bundesdeutschen Wiedererteilungsverfahrens, insbesondere die medizinisch-psychologische Untersuchung, umgangen werden sollen.

Seite

2. Zur Interessenabwägung im Rahmen einer Entscheidung nach § 80 Abs. 5 VwGO bei offenen Ausgang des Hauptverfahrens.

Verwaltungsgericht Chemnitz, Beschluss vom 07. Juni 2006 – 2 K 1377/05 – 436

79. – Anerkennung einer Fahrerlaubnis im Inland –

*) Eine deutsche Fahrerlaubnisbehörde ist nicht berechtigt, ein Fahreignungsgutachten zu fordern, wenn keine Eignungszweifel auslösenden Umstände vorliegen, die erst nach Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind.

Verwaltungsgericht Bayreuth, Beschluss vom 27. Juni 2006 – B 1 S 06.473 – 439

80. – Strafrahmenverschiebung bei alkoholbedingt verminderter Schuldfähigkeit –

Bei der Entscheidung, ob dem Angeklagten eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gewährt wird, können im Rahmen der gebotenen Gesamtabwägung aller schuldrelevanten Gesichtspunkte zwar auch einem alkoholkranken Straftäter schulderhöhende Verhaltensweisen angelastet werden, die den grundsätzlich schuldmindernden Gesichtspunkt einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit aufwiegen. Voraussetzung ist jedoch nicht nur die Vorhersehbarkeit, sondern auch die Vermeidbarkeit entsprechenden Verhaltens. Gerade dem Alkoholkranken kann deshalb jedenfalls sein Alkoholkonsum in aller Regel nicht ohne weiteres schulderhöhend vorgeworfen werden.

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 20. April 2005 – 5 StR 147/05 – 482

81. – Strafrahmenverschiebung bei alkoholbedingt verminderter Schuldfähigkeit –

*) Beruht die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit auf zu verantwortender Trunkenheit, spricht dies in der Regel gegen eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB, wenn sich aufgrund der persönlichen oder situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten vorhersehbar signifikant infolge der Alkoholisierung erhöht hat. Ob dies der Fall ist, hat der Tatrichter im Rahmen des ihm gesetzlich eingeräumten Ermessens in wertender Betrachtung zu bestimmen.

Bundesgerichtshof, Urteil vom 23. Februar 2006 – 4 StR 444/05 – (LG Berlin) 482

82. – Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB wegen Straftat aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität –

Verbringt der Täter das Tatopfer unter Anwendung einer List in seinem Fahrzeug zu einem abgelegenen Ort, um dort eine Sexualstraftat zu begehen, so erweist er sich allein dadurch noch nicht als ungeeignet für das Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB (im Anschluß an BGH, Beschluß vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – [BA 2005, 311]).

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 21. Juni 2005 – 4 StR 28/05 – 483

83. – Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB wegen Straftat aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität –

Ein Täter ist zum Führen eines Kraftfahrzeugs i. S. d. § 69 StGB ungeeignet, wenn er Reifen in einer Weise durchsticht, dass es zu unkontrollierbaren Ausbrüchen des Fahrzeuges während der späteren Fahrt und damit zu schwersten Unfällen kommen kann.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 5. September 2005 – 1 Ws 169/05 –
(mit Anmerkung von Halecker) 484

Seite

84. – Strafrahmenverschiebung bei alkoholbedingt verminderter Schuldfähigkeit und „fahrverbotsfeindliche“ Verfahrensdauer –

*) 1. Unter Berücksichtigung der neueren obergerichtlichen Rechtsprechung zur Frage der Strafrahmenverschiebung bei alkoholbedingt erheblich verminderter Schuldfähigkeit ist Voraussetzung für eine Versagung der Strafrahmenverschiebung, dass dem Angeklagten die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann. Dies kommt in der Regel dann nicht in Betracht, wenn der Täter alkoholkrank ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht.

2. 1 1/2 Jahre stellen noch einen angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat dar, in dem das strafrechtliche Fahrverbot seine Warnungs- und Besinnungsfunktion erfüllen kann und sich auf den Täter auswirkt.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 4 Ss 361/05 – 487

85. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG und Fahrverbot nach §§ 24a, 25 StVG bei verwaltungsrechtlichen Fahrerlaubnisentzugs –

*) 1. Bei THC-Konzentrationen < 1 ng/ml ohne Hinzutreten weiterer berauschender Substanzen infolge Mischkonsums sind Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit nicht zu erwarten, weshalb in diesen Fällen eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausscheidet.

2. Bei einer Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG gehört zu den notwendigen tatrichterlichen Feststellungen die Mitteilung der THC-Konzentration im Blut des Betroffenen.

3. Ist dem Betroffenen wegen dem Fehlverhalten nach § 24a Abs. 2 StVG die Fahrerlaubnis im Verwaltungswege entzogen und nach MPU und Nachschulung wiedererteilt worden, so stellt dies einen Umstand dar, der unter dem Gesichtspunkt des Übermaßverbots bei der Rechtsfolgenbemessung (§§ 24a, 25 StVG) Berücksichtigung finden muss und die Frage aufwirft, ob es des Fahrverbotes als „eindringliches Erziehungsmittel“ und „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme“ noch bedarf.

Oberlandesgericht Koblenz, Beschluss vom 14. Juli 2005 – 1 Ss 189/05 – 488

86. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG und Ablehnung Beweisantrag –

*) 1. Die Ahndung des Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter der Wirkung von THC als Straftat i. S. d. § 316 StVG setzt voraus, dass der Täter sich im Zustand der Fahruntüchtigkeit befindet und dieser anhand konkreter Umstände durch eine umfassende Würdigung der Beweisanzeichen im Einzelfall nachgewiesen wird.

2. Die Ahndung als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG setzt demgegenüber keine Fahruntüchtigkeit des Betroffenen voraus. Allerdings kann eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG nur dann angenommen werden, wenn bei THC ein Wert von mindestens 1 ng/ml erreicht ist.

3. Zur zulässigen Ablehnung eines Beweisantrages auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage der Fahruntüchtigkeit des Betroffenen aufgrund Drogenkonsums.

Oberlandesgericht München, Beschluss vom 30. Januar 2006 – 4 St RR 011/06 – 490

87. – Zustellung Bußgeldbescheid, Fahrverbot und erforderliche Feststellung bei Regelgeldbuße –

*) 1. Die gesetzliche Fiktion der Zustellungsvollmacht des § 51 Abs. 3 OWiG schließt die Erteilung einer rechtsgeschäftlichen Zustellungsvollmacht nicht aus. Liegt diese nachweislich zum Zeitpunkt der Zustellung des Bußgeldbescheides an den Verteidiger des Betroffenen vor, so ist die Zustellung wirksam und entfaltet der Bußgeldbescheid verjährungsunterbrechende Wirkung.

2. Ist im Bußgeldbescheid ein Fahrverbot nach § 25 StVG nicht ausgesprochen worden, so bedarf es vor seiner Verhängung durch das Gericht eines entsprechenden richterlichen Hinweises gemäß § 265 StPO.

Seite

3. Sinn und Zweck des Fahrverbotes nach § 25 StVG als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme können entfallen sein, wenn zwischen der Tat und ihrer tatrichterlichen Aburteilung mehr als zwei Jahre und neun Monate vergangen sind und der Betroffene sich seither im Straßenverkehr beanstandungsfrei verhalten hat.

4. Auch bei der Verhängung einer Regelgeldbuße nach der BKatV wegen Verstoßes gegen § 24a StVG bedarf es einer näheren Erörterung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür gegeben sind, daß diese außergewöhnlich gut oder außergewöhnlich schlecht sind.

Oberlandesgericht Rostock, Beschluss vom 20. April 2004 – 2 Ss (OWi) 102/04 I 63/04 – 491

88. – Beginn der Vollstreckungsfrist eines Fahrverbotes nach § 25 Abs, 2a StVG –

*) Die in § 25 Abs. 2a StVG enthaltene Regelung der Anschlußvollstreckung gilt nur für verhängte Fahrverbote und ist wegen des bestehenden Analogieverbotes im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht etwa auf den Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB nicht übertragbar. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrerlaubnis aufgrund einer verwaltungsbehördlichen Anordnung einstweilig entzogen ist. Für den Beginn der Verbotsfrist innerhalb der Viermonatsfrist ist daher ausreichend, daß der Betroffene der Vollstreckungsbehörde mitteilt, daß sich der Führerschein bei einer anderen Behörde in amtlicher Verwahrung befindet und ab welchem Zeitpunkt innerhalb der Viermonatsfrist das Fahrverbot wirksam werden soll.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 13. Dezember 2004 – 1 Ss 201/04 – 494

89. – Absehen von einem nach der BKatV indizierten Fahrverbotes –

1. Der Tatrichter kann von der Verhängung eines nach dem Bußgeldkatalog indizierten Fahrverbots absehen, wenn der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen wesentliche Besonderheiten mit Ausnahmecharakter und Abweichungen vom Normalfall aufweist und er die Überzeugung gewinnt, dass trotz eines Regelfalles die Verhängung eines Fahrverbotes unangemessen ist und der notwendige Warneffekt schon allein unter angemessener Erhöhung der Regelgeldbuße erreicht werden kann.

2. Ein solches Absehen ist grundsätzlich auch dann möglich, wenn die Verhängung eines Fahrverbots zwar zu einer erheblichen Belastung des Betroffenen, nicht aber zu einer „existenzvernichtenden“ außergewöhnlichen Härte führen würde. Erforderlich hierfür ist aber, dass der Tatrichter alle in Betracht kommenden Umstände umfassend in seine Erwägungen mit einstellt.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 31. August 2005 – 1 Ss 84/05 – 495

90. – Absehen vom Fahrverbot nach §§ 25 Abs.1 Satz 2, 24a Abs. 2 StVG wegen bereits erfolgtem verwaltungsrechtlichen Fahrerlaubnisentzugs –

*) Ein Absehen vom Fahrverbot nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a Abs. 2 StVG wegen der bereits im Verwaltungsverfahren erfolgten Entziehung der Fahrerlaubnis stellt kein ausnahmsweises Absehen von der Maßregel i. S. v. § 4 Abs. 4 BKatV dar, weshalb eine Erhöhung der Geldbuße in diesem Fall ausscheidet.

Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 22. Februar 2006 – 1 Ss 10/06 – 497

91. – Zeitpunkt für Beginn der Fahrverbotsfrist nach § 44 Abs. 3 Satz 1 StGB –

*) Maßgeblicher Zeitpunkt für den Beginn der Verbotsfrist nach § 44 Abs. 3 Satz 1 StGB ist im Falle des Verlustes des Führerscheins vor Rechtskraft des Urteils der Eingang der Mitteilung über den Verlust bei Gericht oder der Vollstreckungsbehörde.

Landgericht Essen, Beschluss vom 31. Oktober 2005 – 23 Qs 160/05 – 498

Seite

92. – Keine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO wegen niedriger BAK und „erklärbaren Ausfallerscheinungen“ –

*) Stehen die Einschätzung des blutabnehmenden Arztes: „Der Beschuldigte steht deutlich unter Alkoholeinfluss“ und die BAK zum Tatzeitpunkt von 0,52 ‰ in Widerspruch, wird das unsichere Gehen des Beschuldigten mit einem „Hinken“ erklärt sowie die verwaschene Sprache mit einer generell undeutlichen Aussprache des Beschuldigten erläutert, ist nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ der dringende Tatverdacht eines Vergehens nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Nr. 3 StGB zu verneinen und eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO nicht gerechtfertigt.

Amtsgericht Hanau, Beschluss vom 20. Juli 2006
– 52 Gs 124/06 (3725 Js 16340/06-StA Mainz) – 499

93. – Aufhebung einer vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung nach § 111a StPO –

Eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis kann zwei Jahre nach einer Trunkenheitsfahrt aufgehoben werden, wenn der in dem Verfahren ergangene Strafbefehl dem Angeklagten trotz bekannten Wohnsitzes im EU-Ausland nicht zugestellt werden kann und nicht absehbar ist, ob und wann die Zustellung erfolgen wird.

Amtsgericht Lüdinghausen, Beschluss vom 21. September 2006
– 16 Cs 62 Js 1349/05-123/04 – 499

94. – Berücksichtigung einer „Beschlagnahme“ der Fahrerlaubnis im Ausland bei Berechnung der Sperrfrist nach § 69a StGB –

Wird die Fahrerlaubnis des Angeklagten wegen einer Trunkenheitsfahrt im Ausland (hier: Niederlande) „beschlagnahmt“ und fährt er daraufhin außer bei der Rückfahrt am Tattage in Deutschland kein Fahrzeug mehr, so kann diese Zeit bei der Berechnung der Sperrfrist des § 69a StGB berücksichtigt werden.

Amtsgericht Lüdinghausen, Urteil vom 17. August 2006 – 16 Cs 82 Js 3231/06-113/06 – 500

95. – Vergehen nach § 316 StGB als erheblicher Verstoß gegen ein Strafgesetz i. S. d. § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG –

*) 1. Eine Straftat nach § 316 StGB stellt wegen offenbar werdender Mängel der charakterlichen Zuverlässigkeit des Betroffenen einen erheblichen Verstoß gegen ein Strafgesetz i. S. d. § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG dar, weshalb auch im Hinblick auf § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB von einer grundsätzlichen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist.

2. Der Begriff der Eignung für eine Verwendung im Bereich des militärischen Kraftfahrwesens orientiert sich an der Legaldefinition des § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG.

Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 20. Juli 2005
– BVerwG 1 WDS-VR 1.05 – 500

96. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Nach Maßgabe des in der Führerschein-Richtlinie niedergelegten Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und der hierzu vorliegenden Rechtsprechung des EuGH besteht grundsätzlich auch keine Befugnis der deutschen Behörden, im Hinblick auf vor dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis eingetretene Umstände einen Eignungsnachweis zu verlangen.

2. Die deutschen Behörden können in Fällen eines rechtsmissbräuchlichen Erwerbs der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat ausnahmsweise einen Eignungsnachweis nach deutschem Recht verlangen, weil dann dem betreffenden Fahrerlaubnisinhaber die Berufung auf den Anerkennungsgrundsatz verwehrt ist.

3. Die Annahme eines rechtsmissbräuchlichen Erwerbs setzt indes greifbare tatsächliche, objektive Anhaltspunkte dafür voraus, dass der Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis

Seite

erfolgt ist, um die nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung einer zuvor entzogenen Fahrerlaubnis zu umgehen. In jedem Fall ist demnach eine entsprechende Einzelfallprüfung durch die Behörde erforderlich.

4. Von einem Rechtsmissbrauch (hier bejaht) kann etwa ausgegangen werden, wenn positiv feststeht, also nicht lediglich eine Vermutung oder eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass der Fahrerlaubnisinhaber die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaates über für die Erteilung der Fahrerlaubnis relevante Umstände hinsichtlich seiner Fahreignung getäuscht hat und ein Zusammenhang mit einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang nicht besteht.

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. August 2006
– 1 M 46/06 – 501

97. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

Der Senat hält auch unter Berücksichtigung des EuGH Beschlusses vom 06.04.2006 – C-227/05 (Rechtssache Halbritter) – [BA 2006, 307] daran fest, dass sich im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 VwGO nicht abschließend feststellen lässt, ob inländische Behörden unter Berufung auf fortbestehende und vom Fahrerlaubnisinhaber nicht ausgeräumte Zweifel an seiner Fahreignung das Gebrauchmachen von einer EU-Fahrerlaubnis untersagen dürfen. Wenn sich das Berufen des Fahrerlaubnisinhabers auf die europarechtliche Freizügigkeitsverbürgung jedoch als missbräuchlich darstellt (sog. Führerscheintourismus), sind bei der in derartigen Fällen weiterhin durchzuführenden Interessenabwägung die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs dem Aufschubinteresse des Verkehrsteilnehmers übergeordnet.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 13. September 2006
– 16 B 989/06 – 507

98. – Verfassungsmäßigkeit des § 46 Abs. 1 FeV i.V.m. Anlage 4 zur FeV im Hinblick auf §§ 24a, 25 StVG –

Die verordnungsrechtliche Regelung des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, wonach bei einem gelegentlichen Cannabiskonsum und dem Unvermögen, zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen, die Fahrerlaubnis regelmäßig zu entziehen ist, begegnet im Hinblick darauf, dass im Bußgeldverfahren nach § 25 StVG nur die Anordnung eines Fahrverbots, in Betracht kommt, keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Denn im Bußgeldverfahren wird nicht über die Fahreignung des Betroffenen entschieden.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 12. September 2005
– 10 S 1642/05 – 512

99. – Ausschluss der Fahreignung bei einmaligem Konsum sog. harter Drogen und Verfassungsmäßigkeit der Ungleichbehandlung des gelegentlichen Alkohol-/Drogenkonsums –

*) 1. Bereits der einmalige Konsum sog. harter Drogen (hier: Kokain) schließt regelmäßig die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus und rechtfertigt die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 FeV i.V.m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV.

2. Die Ungleichbehandlung des gelegentlichen Konsums von Alkohol und Betäubungsmitteln (außer Cannabis) ist aufgrund der unterschiedlichen Wirkungsweisen sachlich begründet und verstößt nicht gegen den verfassungsrechtlichen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG.

Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Beschluss vom 08. März 2006 – 12 ME 53/06 – 513

100. – Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Autofahrt unter Drogeneinfluss und Aussagekraft des THC-COOH-Wertes für gelegentlichen Cannabiskonsum –

1. Der THC-COOH-Wert, der sich aus einer Blutprobe ergibt, die unmittelbar nach akutem Cannabiskonsum entnommen wird, ist nur bedingt aussagekräftig. Insbesondere kann der in dem Erlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-

Seite

Westfalen vom 18. Dezember 2002 festgelegte Grenzwert für den Nachweis gelegentlichen Konsums von 5 ng/ml THC-COOH in einem solchen Fall regelmäßig nicht herangezogen werden.

*) 2. Räumt ein Fahrzeugführer unmittelbar nach einer Autofahrt im Rahmen einer ärztlichen Befragung ausdrücklich ein, gelegentlich Cannabis und Ecstasy zu konsumieren, erweckt seine Behauptung im gerichtlichen Verfahren, bei dem vor der Autofahrt gerauchten Joint habe es sich um einen einmaligen Cannabiskonsum gehandelt, den Eindruck eines zur Erzielung des Rechtsschutzerfolges angepassten Vortrages.

3. Eine „Rauschfahrt" und damit ein mangelndes Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr ist gegeben, wenn die entnommene Blutprobe des Fahrzeugführers noch 1 Stunde und 10 Minuten nach Fahrtende einen THC-Wertes von 3 ng/ml aufweist und der Blut entnehmende Arzt einen leichten bis deutlichen Drogeneinfluss feststellt.

Verwaltungsgericht Aachen, Beschluss vom 24. November 2004 – 3 L 978/04 – 514

101. – Anwendungsbereich der Vormerkung Nr. 2 zur Anlage 4 der FeV –

Die Vorbemerkung Nr. 2 zur Anlage 4 der FeV kommt, wie sich aus §§ 11 Abs. 7, 46 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FeV ergibt, nicht zur Anwendung, wenn bereits feststeht, dass eignungsausschließende (sog. harte) Drogen konsumiert worden sind. Diese Vorschrift ist auf die Fälle der §§ 11 Abs. 2, 13, 14, 46 Abs. 3 FeV beschränkt, in denen Tatsachen bekannt geworden sind, die Bedenken gegen die Eignung begründen, aber noch nicht eindeutig geklärt ist, ob die in der Anlage 4 zur FeV aufgeführten (oder sonstige) Mängel vorliegen (Fortführung der bisherigen Rechtsprechung).

Verwaltungsgericht Braunschweig, Beschluss vom 23. Februar 2005 – 6 B 66/05 – 516

102. – Ausschluss der Fahreignung bei Konsum von Amphetamin und Kokain –

*) § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i.V.m. Ziffer 9.1 anlage 4 FeV beinhaltet den Erfahrungssatz, dass schon die Einnahme von Amphetamin und Kokain regelmäßig die Fahreignung ausschließt. An diese normative Wertung ist das Gericht gebunden, solange keine Umstände im Einzelfall vorliegen, die ausnahmsweise eine andere Beurteilung rechtfertigen.

Verwaltungsgericht Trier, Beschluss vom 22. Februar 2006 – 2 L 142/06.TR – 519

103. – Erkennungsdienstliche Maßnahmen aufgrund wiederholten Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG –

*) Ein wiederholter Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG kann den Verdacht der Begehung von Straftaten nach dem Betäubungsmittelgesetz begründen und die Anordnung einer erkennungsdienstlichen Behandlung des Betroffenen rechtfertigen.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße, Urteil vom 13. Mai 2004 – 7 K 97/05.NW – 519

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

AAK 257, 376
Alcolock 175
Alcotest 7110 MK III Evidential 169
Alkohol 192
Alkoholauffällige Fahrer 175
Alkoholgehalt 9
Alkoholpharmakokinetik 257
Alkopops 277
Anflutungsphase 257
Anlage 4 der FeV 81
Asthmasprays 169

B

BAK 257, 376
Begleitstoffe 277
Begleitstoffanalyse 269, 277
Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 81
Berechnung der BAK aus Trinkangaben 9
Blut 14
Blut-/Speichelkonzentrationsverläufe 361

D

Datenbank 9
Dispositionsparameter 349
Drogenanalytik 1
Drogenvortest 1
DrugWipe® II 1

E

Einnahme von Betäubungsmitteln 81
Ethanol-Elimination 376
Ethanolhaltige Tropfen 169
Ethylglucuronid 73

F

Fahrtüchtigkeit 192
Freies Morphin 14

G

Gaschromatographie 277
GC-MS 1
Gesamtmorphin 14
Gipfelkonzentration 257

H

Headspace-GC 269
Höhere Alkohole 277

I

Ignition Interlock 175
Inspec® 1

K

Kinetik der Begleitstoffe 73
kontrollierter Cannabis-Konsum 361
Konversionsfaktor 257
Konzentrationskurve 349
Kraftfahreignung 81

L

Leistungsparameter 361

M

Methanol 73
Mohnsamenhaltige Lebensmittel 14

N

Nachtrunk 277

P

PDA 9
Pharmakokinetisches Modell 349
Prediktionsgüte 349
Premix-Getränke 9
Primärprävention 175
Propanol-1 73

R

Ringversuch 269

S

Schiffsführer 192
Sekundärprävention 175

T

THC-Absorption (passive) 349
THC und Metabolite 361
Toxikologie 269
Trunkenheitsfahrer 175

W

Wartezeit 169

Aus dem Institut für Rechtsmedizin des Klinikums der Universität zu Köln
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. MARKUS A. ROTHSCHILD)

HERBERT KÄFERSTEIN, JENS FALK, MARKUS A. ROTHSCHILD*)

Erfahrungen beim Drogenscreening durch Polizeibeamte mit DrugWipe®II und chemisch-toxikologischen Untersuchungen von Blutproben

Experiences in drug screening by police officers with DrugWipe®II and chemical-toxicological analysis of blood samples

1. Einleitung

Aus dem Laboralltag sind immunchemische Untersuchungen zur Differenzierung wahrscheinlich positiver bzw. negativer Proben nicht mehr wegzudenken. Es ist nachvollziehbar, dass auch die Polizeiführung die Verdachtsgewinnung nicht nur auf Schulungen und Erfahrungen der Beamten stützt, sondern objektivierbare Informationen heranziehen möchte. Dies gilt insbesondere bei Verdacht auf Konsum der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten Substanzen durch Straßenverkehrsteilnehmer, wenn sich keine Hinweise auf eine Straftat im Sinne der §§ 315c, 316 StGB ergeben haben. In unserem Einzugsgebiet setzen die Beamten seit der zweiten Jahreshälfte 2003 DrugWipe®II (Fa. Securetec, Ottobrunn/München) als Vortest zur Verdachtserhärtung und somit letztendlich zur Entscheidung, ob eine Blutentnahme veranlasst werden soll, ein.

2. Material und Methode

In die Untersuchungen einbezogen wurden insgesamt 336 Blutproben mit Fluorid-Zusatz und uns bekannt gegebenen DrugWipe®II -Ergebnissen, die wir im Zeitraum Mitte August 2003 bis Anfang Juli 2004 von den Polizeidienststellen unseres Einzugsgebietes erhielten. Weit überwiegend war der DrugWipe®II-Test zumindest auf einem Parameter positiv verlaufen, nur ausnahmsweise war ein komplett negatives Vortestergebnis dokumentiert, jedoch bei konkreten Angaben zum Drogenkonsum. Von uns wurden generell die Inspec®-Tests von Mahsan® Diagnostika, 21465 Reinbek, auf die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Wirkstoffklassen eingesetzt. Folgende optimierten Cut-Off-Werte [8] wurden verwendet: Opiate 35 ng/ml, Cocain 30 ng/ml, Cannabis sowie Amphetamine jeweils 20 ng/ml.

Hinsichtlich jedes Parameters wurde eine gaschromatographisch-massenspektrometrische Analyse nach Extraktion und Derivatisierung unter Bezugnahme auf deuterierte innere Standards durchgeführt, sofern zumindest einer der Vortests – DrugWipe®II oder Inspec® – positiv verlaufen war. In einem Analysenverlauf erfasst wurden Opiate und Cocain/Benzoylecgonin, ferner wurde getrennt auf Amphetamine (Amphetamin, Methylendioxymetamphetamin, Methylendioxyamphetamin, Methylendioxyetamphetamin und Metamphetamin) sowie Cannabinoide (Tetrahydrocannabinol, 11-Hydroxytetrahydrocannabinol und 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäure) untersucht.

*) Die Autoren danken Frau Christina Hof für ihre ausgezeichnete Mitarbeit.

Die Auswertung erfolgte speziell hinsichtlich der diagnostischen Sensitivität und der diagnostischen Spezifität von DrugWipe®II. Die Sensitivität erfasst hierbei den Anteil der erkannten tatsächlich positiven Fälle und die Spezifität den Anteil der richtig bestimmten negativen Fälle [16].

3. Ergebnisse

In 48 unserer 336 Fälle (14,2 %) konnten chromatographisch Wirkstoffe nicht nachgewiesen werden. In den übrigen Proben war mindestens eine Substanz/Substanzklasse nachweisbar, in 25 Fällen allerdings nur in sehr niedriger Konzentration oder es konnte nur 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäure identifiziert werden.

3.1. Opiate

Opiate waren im untersuchten Kollektiv in 15,8 % der Fälle chromatographisch zu bestimmen (Abb. 1). Die Sensitivität von DrugWipe®II lag bei 100 %. Die Spezifität erreichte einen Wert von 99,3 %.

	DrugWipe®II +	DrugWipe®II –	
GC-MS +	**53**	**0**	SENSITIVITÄT **100 %**
GC-MS/ INSPEC –	**2**	**280**	SPEZIFITÄT **99,3 %**

Abb. 1: Kreuztabelle Untersuchungen auf Opiate, n = 335, GC-MS 53 positive Fälle (15,8 %).

3.2. Cocain

Ein Cocainkonsum konnte chromatographisch in 15,4 % der Fälle nachgewiesen werden (Abb. 2). Die Sensitivität von DrugWipe®II lag allerdings nur bei 55,8 %. In 9 der 23 DrugWipe®II-falsch-negativ getesteten Fälle konnte nur Benzoylecgonin, nicht jedoch Cocain, chromatographisch in den Blutproben mit Fluoridzusatz nachgewiesen werden. Die Spezifität erreichte einen Wert von 91,2 %.

	DrugWipe®II +	DrugWipe®II –	
GC-MS +	**29**	**23**	SENSITIVITÄT **55,8 %**
GC-MS/ INSPEC –	**25**	**259**	SPEZIFITÄT **91,2 %**

Abb. 2: Kreuztabelle Untersuchungen auf Cocain, n = 336, GC-MS 52 positive Fälle (14,5 %).

3.3. Amphetamine

Amphetamin bzw. Methylendioxyamphetaminderivate waren in 29,8 % der Fälle chromatographisch nachweisbar (Abb. 3). Die Sensitivität des DrugWipe®II hatte sich hier zu 84 % ergeben, die Spezifität zu 81,4 %. Bei den 16 falsch-negativ getesteten Fällen war aus-

schließlich Amphetamin betroffen, zumeist bei relativ hohen Konzentration. Nur in zwei Fällen lag die Amphetaminkonzentration unter dem Grenzwert [3] von 25 ng/ml Serum.

	DrugWipe®II +	DrugWipe®II –	
GC-MS +	**84**	**16**	SENSITIVITÄT **84,0 %**
GC-MS/ INSPEC –	**44**	**192**	SPEZIFITÄT **81,4 %**

Abb. 3: Kreuztabelle Untersuchungen auf Amphetamine, n = 336, GC-MS 100 positive Fälle (29,8 %).

3.4. Cannabis

Am häufigsten war erwartungsgemäß ein Cannabiskonsum nachweisbar (Abb. 4). In 56,1 % der Fälle konnte zumindest 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäure identifiziert werden. Die Sensitivität von DrugWipe®II lag mit 82,5 % ähnlich hoch wie bei den Amphetaminen. Die Spezifität erreichte nur 75,9 % und damit den niedrigsten Wert aller Testparameter. Unter den 33 falsch-negativen DrugWipe®II-Ergebnissen waren 18 Ergebnisse, in denen Tetrahydrocannabinol nicht oder nur unter dem Grenzwert von 1 ng/ml Serum nachgewiesen werden konnte. Die 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäurekonzentrationen lagen in diesen 18 Fällen mit einem Median von 12 ng/ml und einem Maximalwert von 52 ng/ml des Tetrahydrocannabinolstoffwechselproduktes insgesamt nur niedrig.

	DrugWipe®II +	DrugWipe®II –	
GC-MS +	**156**	**33**	SENSITIVITÄT **82,5 %**
GC-MS/ INSPEC –	**35**	**110**	SPEZIFITÄT **75,9 %**

Abb. 4: Kreuztabelle Untersuchungen auf Cannabis, n = 334, GC-MS 189 positive Fälle (56,6 %).

In den Tab. 1 bis 4 sind die Fälle wiedergegeben, in denen uns nur ein Parameter als mit DrugWipe®II-positiv mitgeteilt wurde, in denen aber zusätzlich (A) oder ausschließlich (B) andere Drogen bzw. deren Metaboliten nachzuweisen waren. Besonders häufig war dies bei den Amphetaminen (22 Fälle) und Cannabis (16 Fälle) festzustellen.

Bei den Opiaten war insbesondere ein Cocainkonsum sowie – seltener – ein Cannabiskonsum chromatographisch nachweisbar. In einem der letzteren Fälle waren zwar Opiate konsumiert worden, freies Morphin jedoch nicht nachweisbar, so dass im Hinblick auf § 24a StVG nur ein relevanter Cannabiskonsum zu belegen war. In vier der hinsichtlich Cocain positiv vorgetesteten Fälle waren zwar weder Cocain noch Benzoylecgonin, jedoch zweimal ein Amphetamin- und zweimal ein Cannabiskonsum nachweisbar. Davon konnte allerdings in einem Fall nur 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäure identifiziert werden. Bei den Amphetaminen waren insbesondere Cannabis sowie Cocain zusätzlich oder an Stelle von Amphetamin festgestellt worden, fast alle in relevanten Konzentration. Zusätzlich

waren an Stelle des mit DrugWipe®II erhaltenen Hinweises auf Cannabis Amphetamine und Cocain/Benzoylecgonin zu identifizieren, weit überwiegend ebenfalls in relevanten Konzentrationen.

Wirkstoff		Häufigkeit [n]	Konzentrations-(bereich) [ng/ml]
A	Benzoylecgonin	**6**	**16,1–390**
	THC *	**1**	**2,4**
B	Benzoylecgonin	**1**	**299**
	THC	**1**	**1,6**

Tab. 1: DrugWipe®II nur Opiate positiv, A = zusätzlich identifizierte Substanzen, B = statt Opiaten identifizierte Substanzen, THC = Tetrahydrocannabinol * freies Morphin nicht nachweisbar.

Wirkstoff		Häufigkeit [n]	Konzentrations-(bereich) [ng/ml]
B	Amphetamin	**2**	**75/345**
	THC	**1**	**3,4**
	nur THC-CS	**1**	**32,9**

Tab. 2: DrugWipe®II nur Cocain positiv B = statt Cocain/Benzoylecgonin identifizierte Substanzen, THC-CS = 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäure.

Wirkstoff		Häufigkeit [n]	Konzentrations-(bereich) [ng/ml]
A	THC	**13**	**0,8–15,8**
	nur THC-CS	**2**	**11,9/12,5**
	Cocain Benzoylecgonin	**2**	**13,4/20,0** **888/946**
B	THC	**4**	**0,8–10,1**
	Benzoylecgonin	**1**	**113**

Tab. 3: DrugWipe®II nur Amphetamin positiv, A = zusätzlich identifizierte Substanzen, B = statt Amphetaminen identifizierte Substanzen.

Wirkstoff		Häufigkeit [n]	Konzentrations-(bereich) [ng/ml]
A	Amphetamin	**6**	**7,8–234**
	Cocain Benzoylecgonin	**5**	**0-30,6** **18,3–888**
	Amphetamin Cocain Benzoylecgonin	**2**	**32,8/200** **62,8/20,3** **493/425**
B	Amphetamin	**2**	**242/345**
	Cocain Benzoylecgonin	**1**	**149** **570**

Tab. 4: DrugWipe®II nur Cannabis positiv, A = zusätzlich identifizierte Substanzen, B = statt Cannabis identifizierte Substanzen.

4. Diskussion

Bei Speichel handelt es sich um ein alternativ zu anderen Körperflüssigkeiten einsetzbares Untersuchungsmaterial, das sich z. B. im Therapeutic Drug Monitoring (TDM) bewährt hat, da im Wesentlichen die Konzentration des freien – wirksamen – Wirkstoffanteils wiedergegeben wird [2]. Neuere Untersuchungen haben auch Rauschdrogen bei der Speichelanalytik berücksichtigt [12, 13, 14, 15], da die Gewinnung von Urin, der sich für Screening-Untersuchungen bestens bewährt hat [11], in forensischen Fällen, z. B. bei Straßenverkehrskontrollen, vielfach als problematisch angesehen wird.

Basische Substanzen – die in der Anlage zu § 24a genannten Drogen mit Ausnahme von Cannabis – liegen im Speichel eher in höherer Konzentration als im Blut vor [4]. Konkret wurde für die Cocainkonzentrationen von Speichel und Plasma ein Quotient im Bereich von 3,5 bestimmt [1]. Verglichen mit den Konzentrationen im Urin, die um einen Faktor

bis zu 100 höher als die Blutspiegel liegen können, sind die Konzentrationen im Speichel jedoch immer noch sehr niedrig. Die Cut-Off-Werte immunchemischer Tests müssen daher wesentlich niedriger sein als bei einem Screening im Urin. Aufgrund dieser Gegebenheiten stellten daher KIDWELL et al. [7] fest, dass das Zeitfenster für einen Nachweis im Speichel deutlich kürzer als für Urin ist, so dass aus diesem Grunde bei Speicheluntersuchungen falsch-negative Resultate vorkommen können, wenn im Blut die Droge noch nachzuweisen ist.

Am häufigsten in unserem Untersuchungsgut nachweisbar war ein Cannabiskonsum in mehr als der Hälfte der Fälle, gefolgt in deutlichem Abstand von Amphetaminen sowie noch wesentlich seltener von Opiaten und Cocain. Verglichen mit einer eigenen früheren Untersuchung [6] (Untersuchungszeitraum Juli 1997 bis Februar 1998), hat sich der Anteil der Amphetamin-Fälle mehr als verdoppelt und der Anteil der Opiat- und Cocain-Fälle etwa halbiert. Cannabis als eindeutig häufigste bei Straßenverkehrsteilnehmern nachgewiesene Droge steht im Einklang mit den Untersuchungen von IWERSEN-BERGMANN et al. [5]. Allerdings hatten diese Autoren in ihrem Material (auch im Untersuchungszeitraum 1998–2000) Cocain wesentlich häufiger als wir nachweisen können. Im Gegensatz dazu fanden MUßHOFF et al. [10] bei Auswertung der Vortestergebnisse im Vergleich zu Cannabis (49 %) unerwartet hohe Anteile an Opiaten (43 %). Dies ließ sich in unserem Material auch bei Auswertung nur der Vortest-Ergebnisse nicht bestätigen.

Auffällig ist, dass in 14,2 % der Fälle keine der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten Substanzen – Morphin, Tetrahydrocannabinol, Benzoylecgonin, Amphetamin, Methylendioxymetamphetamin, Methylendioxyetamphetamin – nachzuweisen waren. Dieser relativ hohe Prozentsatz ist insbesondere deswegen überraschend, da im ersten Quartal 2002 in unserem Untersuchungsgut aus dem Bereich Straßenverkehr ohne einen derartigen Vortest nur knapp 10 % der Fälle ein negatives Ergebnis erbrachten. Dies mag daran liegen, dass die Polizeibeamten vor Ort – nicht vertraut mit derartigen, ansonsten im Labor durchzuführenden Tests – ein als positiv eingeschätztes Vortestergebnis im Rahmen der Verdachtsgewinnung vor der Veranlassung einer Blutentnahme zu stark wichteten. Insbesondere wurde teilweise unterstellt, der Test liefere ein hundertprozentig zuverlässiges Ergebnis.

Die Ursachen falsch-positiver Ergebnisse eines Immunoassays können vielfältiger Natur sein, z. B. kann es sich um Ablese- bzw. Interpretationsfehler handeln. Hierfür könnte sprechen, dass in einem Untersuchungsantrag alle vier Parameter als „positiv" angegeben, mit Inspec® und Chromatographie jedoch absolut negative Resultate erzielt wurden. Auch die uns kürzlich übermittelte Information, man habe sich in einem Fall vom Blutentnahmearzt beraten lassen, ob ein positives oder negatives DrugWipe®II-Ergebnis vorliege, spricht für eine unzureichende Einweisung, die durch geeignete Schulungsmaßnahmen verbessert werden könnte. Bei einem apparativ gestützten und in der polizeilichen Praxis bereits bewährten „Drug Test" [9] wären diese Schwierigkeiten nicht zu erwarten. Andererseits sind derartige Probleme in unserem Untersuchungskollektiv bei dem Opiatgruppentest nicht aufgetreten, so dass am ehesten analytspezifische Probleme anzunehmen sind.

Nicht als falsch-positiv angesehen wurden die 25 Fälle, die chromatographisch zwar positiv waren, bei denen jedoch die Konzentrationen unterhalb der von der Grenzwertkommission [3] empfohlenen Grenzwerte lagen (14 Fälle), oder bei denen nur 11-Nor-Δ-9-THC-9-Carbonsäure nachweisbar war, welches in der Anlage zu § 24a nicht aufgeführt ist (11 Fälle). Dies kann einem Vortest nicht als falsch-positiv angelastet werden, zumal derartige Ergebnisse sichere Hinweise auf einen Betäubungsmittelkonsum ergeben.

Falsch-positive Fälle können bei der am häufigsten konsumierten Droge Cannabis eine andere Ursache haben. Bei Passivrauchern über 20 Minuten wurde im Speichel im Zeitfenster 20 bis 50 Minuten bei 4 Personen ein positives Screeningergebnis erhalten [15]. Die in unserem Untersuchungsmaterial sehr geringe Spezifität des Vortests könnte zumindest teilweise dadurch erklärt werden. Andererseits stellten diese Autoren auch fest, dass bei einer angegebenen Cut-Off-Konzentration für Cannabinoide von 3 ng/ml chromatographisch Tetrahydrocannabinol in einer Konzentration von 4,2 ng/ml nachweisbar war, der Speicheltest jedoch ein negatives Resultat erbracht hatte. Hier reicht offenbar auch von DrugWipe®II die Sensitivität nicht aus.

Nach Cannabis spielen die Amphetamine im Straßenverkehr jetzt offenbar eine besondere Rolle. In unserem Kollektiv war ein derartiger Konsum in fast 30 % der Fälle chromatographisch nachweisbar. Allerdings waren nur in 84 % dieser positiven Fälle mit DrugWipe®II Hinweise auf einen Amphetaminmissbrauch erhalten worden. Nach Informationen der Fa. Securetec [17] wird Amphetamin um den Faktor 2 schlechter als Methylendioxymetamphetamin oder Methylendioxyamphetamin, aber deutlich besser als Methylendioxyetamphetamin erfasst. Dies könnte erklären, dass bei den Gruppentests auf Amphetamine falsch-negative Fälle nur nach dem Konsum von Amphetamin, nicht jedoch bei Methylendioxyamphetaminen (bei allerdings nur kleiner Fallzahl) auftraten. Somit scheint die Nachweisempfindlichkeit von DrugWipe®II speziell für Amphetamin nicht ausreichend. Andererseits wurden in 44 Fällen trotz positiv bewerteten DrugWipe®II keine entsprechenden Wirksubstanzen nachgewiesen, ein Hinweis auf nicht ausreichende Spezifität, die jedoch bei dem Amphetamingruppentest ein nicht seltenes Problem darstellt. SCHÜTZ [16] verweist daher zu Recht darauf, dass gerade bei den Amphetamintests eine Bestätigungsanalyse unverzichtbar ist.

Hinsichtlich Cocain wurden häufig (in 23 von 52 Fällen) mit dem DrugWipe®II falsch-negative Resultate erhalten. In 5 Fällen lag allerdings die Benzoylecgoninkonzentration unter 75 ng/ml, dem von der Grenzwert-Kommission empfohlenen Grenzwert einer Beeinflussung im Sinne des § 24a StVG [3]. Dies kann allerdings kein entscheidendes Kriterium für eine günstige Beurteilung von DrugWipe®II sein, da ein Cocainkonsum in allen genannten Fällen – wenn vielleicht einige Stunden zurückliegend – eindeutig bewiesen ist und der Inspec®-Test auch jeweils ein positives Resultat erbracht hat. Die Spezifität ist dagegen mit 91,2 % wesentlich besser, aber immer noch schlechter als ein Cocainassay im Urin oder Blut.

Als unproblematisch hat sich der Gruppentest auf Opiate erweisen. In unserem Untersuchungskollektiv traten keine falsch-negativen und nur zwei falsch-positive Vortestergebnisse auf. Zu berücksichtigen ist zwar, dass in 13 der 53 positiven Fälle freies Morphin nicht oder nur in einer Konzentration unter 10 ng/ml – dem empfohlenen Grenzwert [3] – lagen, dennoch war der Opiatkonsum – allerdings nicht im Sinne des § 24a StVG – eindeutig zu belegen. Eine gute Übereinstimmung zwischen Speichel- und Urintest haben NIEDBALA et al. [14] publiziert. Diese Autoren kamen zu dem – von uns bestätigten – Schluss, dass Speichel für einen Opiatnachweis eine geeignete Matrix darstellt.

Teilweise sind Bestrebungen zu beobachten, einen Vortest im Sinne einer Verdachtsbestätigung nicht nur zur Entscheidung über die Entnahme einer Blutprobe heranzuziehen, sondern auch entsprechend des Vortestergebnisses die Laboruntersuchungen auf den oder die Parameter, die als positiv bewertet wurden, einzuschränken. Basierend auf den vorliegenden Untersuchungsergebnissen erscheint dies sehr problematisch. Bei entsprechend

eingeschränktem Untersuchungsauftrag wäre dann trotz erfolgter Blutentnahme in 12 Fällen ein Verstoß gegen § 24a, Abs. 2 StVG unsanktionierbar geblieben. In 37 Fällen wäre ein zusätzlicher Konsum einer weiteren Rauschdroge unerkannt geblieben. Letzteres ist zwar für die Beurteilung eines Verstoßes nach § 24a StVG irrelevant, jedoch würden für die spätere Beurteilung der Fahreignung aus unserer Sicht wichtige Zusatzinformationen vorenthalten. Dies gilt insbesondere für die Cannabisfälle, in denen zusätzlich Amphetamin und/oder Cocain konsumiert wurde. Generell sollten daher in allen Fällen, in denen eine Blutprobe vorliegt, Untersuchungen zumindest auf die in § 24a StVG genannten Betäubungsmittel durchgeführt werden.

Zusammenfassung

Im mit DrugWipe®II vorgetesteten Untersuchungsgut konnten in 56,6 % der Fälle Cannabinoide, in 29,8 % Amphetamine und in 15,8 % bzw. 14,5 % Opiate und Cocain/Benzoylecgonin identifiziert werden. Unerwartet hoch ist allerdings der Anteil der Blutproben (14,2 %), in denen trotz positiv bewertetem Vortestergebnis keinerlei Drogenwirkstoffe und/oder deren Metaboliten nachzuweisen waren. Die Substanzklasse der Opiate zeigt allerdings, dass DrugWipe®II zum Drogenscreening geeignet erscheint. Er ist als Vortest zum Erkennen eines Opiatkonsums nicht schlechter als ein (Schnell-)Test im Urin oder der Inspec®-Test im Blut geeignet. DrugWipe®II ist allerdings in der Anwendung vor Ort durch Polizeibeamte bislang nicht ausreichend sensitiv und spezifisch hinsichtlich Cocain, Amphetaminen und Cannabis. Bei Amphetaminen wurden nur die Methylendioxyamphetamine zuverlässig erfasst, nicht jedoch Amphetamin. Andererseits traten bei den Amphetaminen auch viele falsch-positive DrugWipe®II-Ergebnisse auf. Dies war auch bei Cannabis der Fall. Ein Grund könnte hier – neben unspezifischen Reaktionen – ein Passiv-Konsum sein. Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse lassen es als nicht sachgerecht erscheinen, Untersuchungsaufträge auf die beim Vortest positiven Parameter zu beschränken. Für derart gezielte Untersuchungen reichen Sensitivität und Spezifität von DrugWipe®II nicht aus.

Schlüsselwörter

DrugWipe®II – Inspec® – GC-MS – Drogenanalytik – Drogenvortest

Summary

In the samples pre-tested with DrugWipe®II, cannabinoids could be detected in 56.6 % of cases, amphetamines in 29.8 %, opiates in 15.8 % and cocaine/benzoylecgonin in 14.5 %. Unexpectedly high, however, was the per-centage of blood samples (14.2 %) that were shown to contain no drugs and/or their metabolites despite positive pretests. However, the results for the opiate subgroup indicated that DrugWipe®II could be a suitable test for drug screening. As a pre-test to detect consumption of opiates it is no worse than a (rapid) urine test or an Inspec® blood test. Nonetheless DrugWipe®II is neither sensitive nor specific enough in testing for cocaine, amphetamines or cannabis in order to be used on-site by police. Amongst the amphetamines only the methylendioxyamphetamines are detected reliably, while amphetamine is not. On the other hand there were also many false positive DrugWipe®II tests amongst the amphetamines. This also applied to cannabis. One reason – apart from non specific reactions - could be passive consumption. The results of the investigations presented here seem to suggest that there is no sound scientific basis for restricting investigation requests to the parameters suggested as positive by pre-tests. Neither sensitivity nor specificity of DrugWipe®II is good enough to be the only basis of such limited and specific analysis.

Keywords

DrugWipe®II – Inspec® – GC-MS – drug analysis – drug pre-test

Literatur

[1] Cone E J, Kumor K, Thompson L K, Sherer M (1988) Correlation of Saliva Cocaine Levels with Plasma Levels and with Pharmacologic Effects after Intravenous Cocaine Administration in Human Subjects. J Anal Toxicol 12, S. 200–206

[2] Drobitch R K, Svensson C K (1992) Therapeutic Drug Monitoring in Saliva – An Update. Clin Pharmacokinet 23, S. 365–379
[3] Grenzwertkommission (2003) Blutalkohol 40, S. 135
[4] Haeckel R (1989) Interpretation of Salivary Drug Concentrations. J Clin Chem Clin Biochem 27, S. 223–227
[5] Iwersen-Bergmann S, Stein S, Schmoldt A (2004) Drogen und Medikamente bei Straßenverkehrsteilnehmern in Hamburg von 1993–2000. Blutalkohol 41, S. 493–506
[6] Käferstein H, Sticht G (1998) Immunchemische und gaschromatographisch-massenspektrometrische Befunde im Blut bei Verdacht auf Drogenkonsum – 1. Mitteilung: Opiate, Kokain, Cannabis und Amphetamine. Rechtsmed 8, S. 173–177
[7] Kidwell D A, Holland J C, Athanaselis S (1998) Testing für Drugs of abuse in saliva and sweat. J Chromatograph B 713, S. 111–135
[8] Kröner L, Mußhoff F, Madea B (2003) Evaluation of Immunochemical Drug Screenings of Whole Blood Samples. A Retrospective Optimization of Cutoff Levels after Confirmation-Analysis on GC-MS and HPLC-DAD. J Anal Toxicol 27, S. 205–212
[9] Maurer H-J (2004) Drogenvortests in der polizeilichen Praxis. PVT Heft 6, S. 218–223
[10] Mußhoff F, Schachtschneider U, Madea B (2003) Polizeiliche Drogenvorteste im Straßenverkehr – Erfahrungen aus einer Pilotstudie in Bonn. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg) Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 32. Jahrestagung, Magdeburg, 20.–23.03.2003 – Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 152. Wirtschaftsverlag NW/Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bremerhaven, S. 140–142
[11] National Highway Traffic Safety Administration (2000) Field Test of On-Site Drug Detection Devices. National Terchnical Information Service, Springfield, Virginia 22161
[12] Niedbala R S, Kardos K, Fries T, Cannon A, Davis A (2001) Immunoassay for Detection of Cocaine/Metabolites in Oral Fluids. J Anal Toxicol 25, S. 62–68
[13] Niedbala R S, Kardos K W, Fritch D F, Kardos S, Fries T, Waga J (2001) Detection of Marijuana Use by Oral Fluid and Urine Analysis Following Single-Dose Administration of Smoked and Oral Marijuana. J Anal Toxicol 25, S. 289–303
[14] Niedbala R S, Kardos K, Waga J, Fritch D, Yeager L, Doddamane S, Schoener E (2001) Laboratory Analysis of Remotely Collected Oral Fluid Specimens for Opiates by Immunoassay. J Anal Toxicol 25, S. 310–315
[15] Niedbala S, Kardos K, Salamone S, Fritch D, Bronsgeest M, Cone E J (2004) Passive Cannabis Smoke Exposure and Oral Fluid Testing. J Anal Toxicol 28, S. 546–552
[16] Schütz H (1999) Screening von Drogen und Arzneimitteln mit Immunoassays, 3. Auflage. Wiss. Verlags-Abt. Abbott GmbH, Wiesbaden
[17] Securetec (2004) Nachweisempfindlichkeit von DrugWipe®II (Internet-Homepage), www.securetec.net

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. rer. nat. Herbert Käferstein
Institut für Rechtsmedizin
Klinikum der Universität zu Köln
Melatengürtel 60–62
50823 Köln

Aus dem Institut für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum Gießen
DIREKTOR: PROF. DR. MED. G. WEILER

MARCEL A. VERHOFF, STEPHAN OEHMKE, HARALD SCHÜTZ, GÜNTER WEILER

Falldarstellung zur Relevanz der gutachterlichen Kenntnis des Alkoholgehalts von fertig abgefüllten Mischgetränken

A case study report to state the basic necessity of the expert knowledge of alcohol level in premixed bottled drinks

Einleitung

In Anbetracht der ständig steigenden Anzahl von alkoholischen Mischgetränken als Fertigprodukte läuft der Sachverständige vor Gericht schnell Gefahr, den Überblick zu verlieren. Infolge von Gesetzesänderungen oder steuerpolitischen Einflüssen, wie z. B. die seit 01. August 2004 geltende Sondersteuer für sog. Alcopops, kann sich der Alkoholgehalt eines vermeintlich bekannten Produkts innerhalb kurzer Zeiträume ändern. Bei „Alcopops" handelt es sich definitionsgemäß um alkoholische Süßgetränke auf Branntweinbasis. Als Reaktion auf die, abhängig vom Alkoholgehalt, zusätzliche Steuer von 80 bis 90 Cent pro Flasche hat die Industrie angekündigt, die Produktion auf Mixgetränke mit Bier und Wein zu verlagern [8].

Ist dem Sachverständigen in foro im Rahmen einer Nachtrunkbehauptung oder einer Trinkmengenberechnung ein Getränkenamen unbekannt, besteht die Möglichkeit, den Angeklagten bzw. anwesende Zeugen nach dem Alkoholgehalt zu befragen. Nachfolgend soll ein Fall beschrieben werden, bei dem die genaue Ermittlung des Alkoholgehaltes eines Premixgetränkes während eines Hauptverhandlungstermins wesentlich zur Beantwortung der Frage nach der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit beitrug.

Fallbericht

Ein 18jähriger Mann (173 cm, 60 kg), der seit etwa drei Monaten den Führerschein besaß, verunfallte von einer Party kommend im Spätsommer gegen 1.25 Uhr. Der PKW prallte bei etwas feuchter Fahrbahn in einer Rechtskurve an die linke Leitplanke und kollidierte dann mit einem entgegenkommenden Fahrzeug. Der 16 Jahre alte Beifahrer verstarb noch am Unfallort, der Fahrer und die beiden Insassen des entgegengekommenen PKW überlebten schwer verletzt.

Den Rettungssanitätern und den Polizeibeamten am Unfallort fiel auf, dass der Fahrer nach Alkohol roch. Im Krankenhaus versuchten die Beamten mehrfach erfolglos, eine Blutentnahme durchführen zu lassen: Ärzte und Pflegepersonal wiesen jeweils auf die Unmöglichkeit dieses Anliegens aufgrund des kritischen Zustandes des Patienten hin.

Der Fahrer wurde wegen einer Trunkenheitsfahrt in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung und Körperverletzung angeklagt. In der Hauptverhandlung wurden 21 Zeugen gehört. Nach deren Aussagen mussten zu Gunsten des Angeklagten ein frühest möglicher Trinkbeginn um 20 Uhr und eine Mindesttrinkmenge von 5 Bier à 0,33 Liter und 0,3 Liter des Getränkes „Zaraska" angenommen werden. Bei dem Bier habe es sich überwiegend um

die Marke „Licher“, sowohl „Pils“ (4,9 Vol.-%) aber vor allem „Export“ (5,4 Vol.-%) gehandelt.

Das Getränk „Zaraska“ war dem Sachverständigen unbekannt. Nach den Zeugenaussagen sei dies ein Wodka-Mischgetränk. Der Alkoholgehalt wurde jedoch sehr unterschiedlich beschrieben: Ein Großteil der Zeugen behauptete, dass er bei 6 Vol.-% liege, die maximale Einschätzung betrug 16 Vol.-%. Der Sachverständige nutzte eine Verhandlungspause zu Recherchen in örtlichen Getränkehandlungen und konnte den auf dem Flaschenetikett von „Zaraska“ ausgewiesenen Alkoholgehalt mit 17 Vol.-% feststellen.

Berechnung der Mindest-BAK zum Vorfallszeitpunkt

Es wurde sowohl eine Biersorte mit unter als auch eine mit deutlich über 5 Vol.-% Ethanolgehalt angegeben. Deshalb soll zu Gunsten des Beschuldigten ein Gehalt von 40 g/l angenommen werden. Somit würden 5 Flaschen Bier à 0,33 Liter 66 g reinen Ethanol enthalten und 0,3 Liter „Zaraska“ 40,8 g, so dass die Gesamttrinkmenge 106,8 g Ethanol entspricht. Diese würde bei einem Körpergewicht von 60 kg, einem Verteilungsfaktor r = 0,7 und einem maximalen Resorptionsdefizit von 30 % zu einer BAK von mindestens 1,77 Promille führen.

Vom Trinkbeginn um 20 Uhr bis zum Unfall um 1.25 Uhr sind 5 Stunden und 25 Minuten vergangen. Bei einem angenommenen maximalen Ethanolabbau von 0,2 ‰ pro Stunde könnten in diesem Zeitraum maximal 1,09 ‰ abgebaut werden (Aufrundung zu Gunsten des Angeklagten). Demnach wäre zum Vorfallszeitpunkt von einer Mindest-BAK von 0,68 ‰ auszugehen.

In Anbetracht des im Verhältnis zur Körperlänge (KL) geringen Körpergewichts (KG) würde sich im vorliegenden Fall die Verwendung eines mittleren individuellen Widmark-Faktors (ρi) anstatt des für Männer durchschnittlichen Verteilungsfaktors r von 0,7 zu Gunsten des Angeklagten auswirken. Folgende Formel für Männer ist zu verwenden [13]:

$$\rho i = 0{,}715 - 0{,}00462 \cdot KG\,[kg] + 0{,}0022 \cdot KL\,[cm]$$

Hiernach würden sich ein ρi von 0,82 und eine Mindest-BAK durch die angegebene Trinkmenge von 1,51 ‰ ergeben. Abzüglich des Abbaus von 1,09 ‰ läge die Mindest-BAK zum Vorfallszeitpunkt dann bei 0,42 ‰.

Alternative Berechnung der Mindest-BAK zum Vorfallszeitpunkt unter Annahme eines Ethanolgehaltes des Getränkes „Zaraska“ von 6 Vol.-%

In diesem Fall entsprächen 0,3 Liter „Zaraska“ nur 14,4 g Ethanol und die Gesamttrinkmenge demzufolge 80,4 g. Diese müsste zu einer Mindest-BAK von 1,33 ‰ führen. Abzüglich des Abbaus von 1,09 ‰ verbliebe für den Vorfallszeitpunkt eine Mindest-BAK von 0,24 ‰.

Würde auch hier zusätzlich ein mittlerer individueller Widmark-Faktor berücksichtigt, läge die Mindest-BAK zum Vorfallszeitpunkt bei 0,05 ‰.

Diskussion

Das Strafrecht der Bundesrepublik Deutschland besitzt hinsichtlich der sog. relativen Fahruntüchtigkeit ab 0,3 ‰ und der absoluten Fahruntüchtigkeit ab 1,1 ‰ sehr starre Grenzen, deren Unter- oder Überschreiten erhebliche Auswirkungen für einen Angeklagten haben können. Deshalb sind bei Berücksichtigung einer Nachtrunkbehauptung oder

Berechnung der BAK aus Trinkmengenangaben möglichst exakte Alkoholgehalte der angegebenen Getränke einzusetzen. Bestehen Unsicherheiten bezüglich des Alkoholgehalts, sind die für den jeweiligen Angeklagten günstigsten Varianten anzunehmen. Bei Nachtrunkbehauptung wäre der größt mögliche, bei Trinkangaben der geringste mögliche Ethanolgehalt anzusetzen. Unsicherheiten ergeben sich klassischerweise bei privat hergestellten Alkoholika (z. B. selbstgebranntem Schnaps) aber auch bei Mischgetränken mit unklaren Mischverhältnissen (z. B. Cocktails, Longdrinks). Hierbei ist die Bewertung von Zeugenaussagen unerlässlich.

In dem vorgestellten Fall spielte der Alkoholgehalt eines sog. Premixgetränks eine entscheidende Rolle. Zwar handelte es sich um ein Fertigprodukt mit ausgewiesenem Alkoholgehalt, dem Sachverständigen war dieses Getränk in foro allerdings zunächst unbekannt. Es blieb jedoch genügend Zeit, die Etikettangabe mit 17 Vol.-% zu ermitteln. Andernfalls hätten sich der Sachverständige und das Gericht auf die Zeugenaussagen verlassen müssen. Dann hätte man zu Gunsten des Angeklagten von einem Ethanolgehalt von 6 Vol.-% ausgehen müssen. Dieser Wert stellte den geringsten der angegebenen dar, wurde von einem Großteil der Zeugen benannt und wäre zudem für sog. Alcopops plausibel. Basierend auf diesem Wert hätte sich eine Mindest-BAK für den Vorfallszeitpunkt von 0,24 ‰ ergeben. Aus juristischer Sicht wäre somit die Grenze der sog. relativen Fahruntüchtigkeit nicht erreicht gewesen. Unerfahrenheit und ungünstige Straßenverhältnisse wären als Erklärung der Unfallursache möglicherweise für ausreichend erachtet worden.

In Anbetracht des auf dem Etikett von „Zaraska“ deklarierten Alkoholgehalts von 17 Vol.-% wurde eine Mindest-BAK zum Vorfallszeitpunkt von 0,68 ‰ bei Verwendung eines Verteilungsfaktors r von 0,7 und für einen mittleren individuellen Widmark-Faktor (0,82) von 0,42 ‰ errechnet. Die zumindest wesentliche Teilursache der Alkoholisierung an der Unfallenstehung sowie die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit konnten im mündlichen Gutachten bejaht werden.

Die Kenntnis des Alkoholgehalts im Rahmen von Strafverfahren angegebener alkoholischer Getränke wird im Allgemeinen im Kompetenzbereich des rechtsmedizinischen Sachverständigen gesehen. Zahlreiche Autoren haben sich durch das Erstellen von Listen, sowohl basierend auf Etikettangaben als auch auf eigenen Analysergebnissen verdient gemacht [1–4, 9]. Die Ergebnisse wurden in Zeitschriftenartikeln oder Buchbeiträgen bzw. Monographien publiziert und konnten von den Sachverständigen in die „Gerichtsunterlagen“ aufgenommen werden. Die erstellten Listen behielten ihre „Gültigkeit“ meist über viele Jahre. Neu auf den Markt gekommene Getränke konnten in institutsinternen Besprechungen benannt und in den jeweiligen Unterlagen der Sachverständigen ergänzt werden. Viele der neuen Getränke verschwanden als „Modeerscheinung“ schnell wieder vom Markt. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass sich der Alkoholgehalt bekannter Marken verändern kann, z. B. Weinbrand mit früher 38 Vol.-% auf inzwischen meist 36 Vol.-%.

„Designerdrinks und Modegetränken“ wurde im Jahre 1998 eine eigene Publikation gewidmet [5]. Zahlreiche der in dieser Arbeit aufgeführten Getränke sind heute gar nicht mehr erhältlich. Selbst die „Stiftung Warentest“ hat sich im Jahre 2004 mit den „Alcopops“ beschäftigt [12].

Einen schnellen Zugriff auf Markennamen und Deklarationen des Alkoholgehaltes bietet die Internetrecherche. Allerdings sind die Zuverlässigkeit und Aktualität von Quellen häufig fraglich. Ein auf Angaben unsicherer Quellen basierendes Gutachten birgt unkalkulierbare Risiken. Gibt man aktuell (Anfang 2005) „Zaraska“ in das Suchsystem „Google“

ein, erfährt man, dass ein „Zaraska Red“ mit 17 Vol.-% und ein „Zaraska Black“ mit 16 Vol.-% existiere. Bei dem „Zaraska Red“ handelt es sich offenbar um das Getränk, dass zum Zeitpunkt des vorgestellten Falles einfach „Zaraska“ genannt wurde, eine weitere „Zaraska“-Sorte war zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf dem Markt.

Ein weiteres Problem ist, dass im Gerichtssaal (heutzutage noch) kein Internet-Zugang besteht. Eine Kenntnisnahme des Inhaltes der Ermittlungsakte vor der Hauptverhandlung durch den Gutachter würde ausreichend Zeit zur Recherche von exotischen Getränkemarkennamen einräumen. Andererseits zeigt die Praxis, dass mündliche Zeugenaussagen im Rahmen einer Hauptverhandlung immer wieder neue Aspekte hervorbringen, d. h. auch bis dahin nicht genannte Getränkenamen. Die Notwendigkeit einer schnellen Reaktion des Sachverständigen ist wohl nicht vermeidbar.

Für den Sachverständigen in foro ist es demnach notwendig, ein aktuelles Getränkeverzeichnis mitzuführen. Von verschiedenen Arbeitsgruppen wurde in Aussicht gestellt, neue Getränkenamen und aktuelle Daten online zur Verfügung zu stellen. Hierdurch wäre im Vergleich zum herkömmlichen Druckverfahren eine wesentlich schnellere Aktualisierung möglich. Das Konfidenzpotential im Vergleich zur üblichen Internetrecherche wäre ungleich höher. Doch wie – eine regelmäßige und konsequente Pflege der Datenbank vorausgesetzt – kann man sich die aktuellsten Werte für die Gerichtsverhandlung verfügbar machen? Ständige Kontrolle der eigenen Unterlagen oder häufiges Ausdrucken immer länger werdender Listen wären notwendig. Eine Alternative könnte Speicherung der Daten auf einem mobilen Computer zur Mitnahme zum Gericht sein. Auf der 83. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin in Göttingen wurde von RAMSTHALER und KÖSTER [7] ein Programm für den PDA (Personal Digital Assistant) vorgestellt, welches eine Datenbank mit möglichst allen frei verkäuflichen Alkoholika enthalten soll. Für den Nutzer des Programms wäre eine fortlaufende Aktualisierung per Internet möglich.

Eine solche Datenbank sollte neben der Auflistung von Etikettangaben auch tatsächliche Analyseergebnisse enthalten. Hierdurch können Abweichungen von den deklarierten Werten [10] und auch Schwankungen [6] erfasst und für die Berechnungen zu Gunsten des Angeklagten verwendet werden. Möglicherweise wäre die Kombination mit einer „Begleitstoffdatenbank“ [6] sinnvoll und realisierbar. Weiterhin könnten konkrete Auswirkungen von Spezialbehandlungen bestimmter Getränke auf deren Alkoholgehalt, wie z. B. Flambieren [14] oder die Herstellung von Glühwein [11] mit aufgenommen werden.

Ein derartiges Projekt wäre aus Sicht der Autoren nicht nur sehr begrüßenswert sondern in Anbetracht der aktuellen Entwicklungen auf dem Getränkemarkt auch dringend notwendig. Anders wird es kaum möglich sein, die Kompetenz des rechtsmedizinischen Sachverständigen im Bezug auf Kenntnis der aktuellen Getränke aufrecht zu erhalten. Jeder Kollege sollte deshalb an einer derartigen Datenbank und deren konsequenter Pflege interessiert sein.

Zusammenfassung

Es wird von einer Gerichtsverhandlung berichtet, bei der eine Blutalkoholkonzentration (BAK) aus Trinkangaben berechnet werden sollte. Ein wesentliches der angegebenen Getränke war dem Sachverständigen nicht bekannt. Nach den Zeugenangaben musste bei diesem Premixgetränk von einem Alkoholgehalt von 6 Vol.-% ausgegangen werden. Demzufolge hätte man zum Vorfallszeitpunkt von einer Mindest-BAK von 0,24 ‰ ausgehen müssen. In einer Verhandlungspause konnte der der tatsächliche Alkoholgehalt mit 17 Vol.-% ermittelt werden.

Die Mindest-BAK konnte demnach auf 0,68 ‰ korrigiert werden mit den entsprechenden rechtlichen Konsequenzen einer sog. relativen Fahruntüchtigkeit.

Der Fall belegt die Wichtigkeit der Kenntnis des Ethanolgehalts angegebener Getränke im Strafverfahren. In Anbetracht der aktuellen Entwicklungen mit zahlreichen aufkommenden Premixgetränken (z. B. „Alcopops") wird der Überblick immer schwieriger. Eine zentral gepflegte, ständig per Internet aktualisierte und auf einem Taschencomputer verfügbare Datenbank könnte eine Lösung des Problems darstellen.

Schlüsselwörter

Berechnung der BAK aus Trinkangaben – Alkoholgehalt – Premix-Getränke – Datenbank – PDA

Summary

A case hearing is reported in which a BAC had to be calculated based on a drinking statement. The main drink was unknown to the expert. Referring to witness' testimonies an alcohol level of at least 6 Vol% had to be assumed. Therefore a minimum BAC of 0.24 o/oo had to be presumed at the time of the incident. During a case hearing break the actual ethanol level of 17 Vol% could be detected. Therefore the minimum BAC had to be corrected to 0.68 o/oo and with it the legal consequences of inability to drive. The case shows the importance of the expert knowledge of the alcohol level of indicated beverages in a criminal procedure. In the light of current developments with regard to increased premixed bottled drinks is becomes increasingly harder not lose track. A continually updated data base via Internet on PDA could be a solution to this problem.

Keywords

calculation of BAC based on drinking statement – alcohol contents – premix drinks – database – PDA

Literatur

[1] Bonte W (1978) Begleitsubstanzen in Wein und weinähnlichen Getränken. Blutalkohol 15: 392–404
[2] Bonte W (1979) Begleitsubstanzen deutscher und ausländischer Biere. Blutalkohol 16: 108–124
[3] Bonte W, Decker J, Busse J (1978) Begleitsubstanzen hochprozentiger alkoholischer Getränke. Blutalkohol 15: 323–338
[4] Geipel A, Obeid H (1969) Über den Alkoholgehalt verschiedener Biersorten und hochprozentiger Getränke. Blutalkohol 6: 35–46
[5] Glenewinkel F, Iffland R, Staak M (1998) Designerdrinks und Modegetränke. Blutalkohol 35: 36–47
[6] Lachenmeier D W, Musshoff F (2004) Begleitstoffgehalte alkoholischer Getränke – Verlaufskontrollen, Chargenvergleich und aktuelle Konzentrationsbereiche. Rechtsmedizin 14: 454–462
[7] Ramsthaler F, Köster F (2004) Alkohol-CE – Datenbanksoftware für den Pocket-PC. Rechtsmedizin 14: 352
[8] Richter-Kuhlmann E A (2004) Alcopops – Preise verdoppelt. Ärzteblatt 101: 2208 (Heft 33)
[9] Schütz H (1983) Alkohol im Blut – Nachweis und Bestimmung, Umwandlung und Berechnung. Verlag Chemie, Weinheim, pp. 95–115
[10] Schütz H, Erdmann F, Verhoff M A, Weiler G (2005) Zur Verlässlichkeit von Vol.-%-Angaben auf Weinflaschenetiketten. Arch Kriminol 215: 65–69
[11] Schütz H, Schneider W-R (1986) Begleitstoffprofile und Ethanolgehalt von Glühwein. Blutalkohol 23: 203–207
[12] Stiftung Warentest (2004) Alcopops – Süß, trendy, fatal. Test 03/2004
[13] Ulrich L, Cramer Y, Zink P (1987) Die Berücksichtigung individueller Parameter bei der Errechnung des Blutalkoholgehaltes aus der Trinkmenge. Blutalkohol 24: 192–198
[14] Verhoff M A, Erdmann F, Risse M, Weiler G, Schütz H (2001) Ethanolverluste durch Flambieren hochprozentiger alkoholischer Getränke. Blutalkohol 38: 401–406

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Marcel A. Verhoff
Institut für Rechtsmedizin
am Universitätsklinikum Gießen
Frankfurter Str. 58
35392 Gießen
E-Mail: Marcel.A.Verhoff@forens.med.uni-giessen.de

Institut für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, Campus Kiel
LEITER: PROF. DR. MED. M. OEHMICHEN

FOLKER WESTPHAL, GERTRUD ROCHHOLZ, DANIEL GHEORGHIU, ANDREA LEINENKUGEL, HANS WERNER SCHÜTZ*)

Morphin und Codein im Blut nach Genuss von Mohnsamen**)

Weiterführende systematische Untersuchungen

Morphine and codeine in blood after consumption of poppy seeds**)

further systematic studies

Einleitung

Die Samen des Schlafmohns (Papaver somniferum L.) dienen in der Lebensmittelindustrie vor allem als Backzutaten. Sie selbst enthalten fast keine Opiumalkaloide, können aber mit dem Milchsaft der Pflanze kontaminiert sein. Der Milchsaft kann je nach Sorte und Anzuchtbedingungen größere Mengen an Opiumalkaloiden, wie z. B. Morphin und Codein aufweisen. Die opiatreichen Sorten dienen daher auch zur Gewinnung von Morphin und zur Herstellung von Heroin. Eine Unterscheidung der Herkunft des Morphins in menschlichen Körperflüssigkeiten aus kontaminierten Mohnsamen oder als Abbauprodukt von Heroin ist nur dann möglich, wenn der Heroinmarker 6-Monoacetylmorphin (6-MAM) oder Acetylcodein, das ebenfalls bei der Heroinherstellung entsteht, nachgewiesen werden kann [1 – 4], was jedoch nur bei sehr zeitnahem Heroinkonsum zu erwarten ist. Eine Unterscheidung über andere Begleitalkaloide, wie beispielsweise Thebain oder Papaverin, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich [3, 5, 6].

Das Phänomen, dass Mohnsamengenuss häufig zu positiven Opiat-Befunden im Urin führt, ist eingehend untersucht. Ob sich korrespondierend zu positiven Morphin-Befunden im Urin freies Morphin im Blut nachweisen lässt, wird hingegen kontrovers diskutiert. Durch die großen Schwankungen im Opiat-Gehalt (<0,1 – 450 µg/g für Morphin sowie 0 – 57,1 µg/g für Codein) [1, 3, 6 – 15] ist dies bei der Aufnahme stark kontaminierter Mohnsamen mit Gehalten ab ca. 100 µg Morphin/g theoretisch denkbar, bislang aber nicht systematisch geklärt.

Ein Nachweis von freiem Morphin im Blut nach Verzehr mohnsamenhaltiger Lebensmittel hätte erhebliche Auswirkungen in Hinblick auf § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG). Danach handelt ordnungswidrig, wer unter der Wirkung z. B. von Morphin oder Heroin im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Von einer Wirkung wird ausgegangen, wenn Morphin im Blut nachgewiesen wird. Es liegt dann keine Ordnungswidrigkeit vor, wenn Morphin aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt. Liegt keine ärztliche Verschreibung von Morphin oder dem zu Morphin verstoffwechselten Codein vor, kann somit derjenige geahndet werden, dessen Morphin-Konzentration im Blut über der Nachweisgrenze des zur Bestimmung eingesetzten Verfahrens liegt. Von der das Bundesministerium für Verkehr,

*) Die Autoren danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) für die finanzielle Unterstützung der vorliegenden Arbeit.

**) Teilergebnisse dieser Studie wurden auf dem XIV. Symposium der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) vom 14. bis 16. April 2005 in Mosbach vorgestellt.

Bau- und Wohnungswesen beratenden „Grenzwertkommission“, einem Gremium aus Toxikologen, Rechts- und Verkehrsmedizinern, wird zurzeit als Cut-Off-Wert für freies Morphin eine Konzentration von 10 ng/ml empfohlen, unterhalb dem keine Bestrafung – in der Regel eine Geldbuße und Fahrverbot – erfolgen sollte.

Bei unserer ersten Untersuchung [16] konnte, im Gegensatz zu Ergebnissen von HAYES et al. [10] sowie von ANDRESEN und SCHMOLDT [5], kein freies Morphin im Serum nach Mohnsamenverzehr gefunden werden. Erst nach hydrolytischer Spaltung der Konjugate war Morphin im Blut zu detektieren. Da bei allen bisherigen Blutuntersuchungen nur eine sehr geringe Anzahl von Blutproben analysiert wurde, waren diese kontroversen Befunde aufgrund der immensen rechtlichen Relevanz weiter abzuklären. Die Ergebnisse der Blutanalysen bei einem größer angelegten Versuch mit 20 Probanden werden hier vorgestellt.

Material und Methoden

Versuchsdurchführung

20 Probanden (8 weiblich/12 männlich) im Alter von 19 bis 45 Jahren (im Mittel 26 Jahre) nahmen an einem Vormittag innerhalb von maximal 90 Minuten 100 – 250 g Mohnsamen in Form eines selbst bereiteten Mohnbreis mit Milchreis und/oder eines selbst gebackenen Mohnkuchens auf. Lediglich ein Proband mochte nur 25 g Mohnsamen verzehren. Die Hälfte der Probanden erschien ohne vorhergehendes Frühstück zum Versuch am Vormittag. Zwei verschiedene Chargen von Mohnsamen australischer Herkunft vom Frühjahr/Sommer 2004 wurden hierfür verwendet: eine Charge wurde direkt aus Australien importiert (Firma Spencers, Fremantle), die andere stammte von einem Großhändler (Firma agaSAAT, Neukirchen-Vluyn). Die Morphingehalte der verwendeten Mohnsamenchargen wurden zu 72,4 mg/kg (Probanden A–E im Vorversuch) bzw. 114,3 mg/kg (Probanden F–T) bestimmt. Blut wurde durch Venenpunktion 1, 2, 4, 8, und 24 Stunden nach Verzehrende entnommen. Vor Beginn des Versuchs wurde außerdem eine Urinprobe zur Kontrolle der Opiatfreiheit asserviert. Zusätzlich wurden von allen Probanden zu nicht vorgegebenen Zeiten nach der Mohnaufnahme mindestens zwei weitere Urinproben abgegeben. Eine Übersicht über das Probandenkollektiv und die jeweils aufgenommenen Mohnsamen- bzw. Morphinmengen findet sich in Tabelle 1. Alle Blutproben wurden nach Versuchsende zentrifugiert und die gewonnenen Seren sowie die Urinproben bis zur späteren Analyse bei – 20 °C tiefgefroren.

Das Versuchsdesign wurde von der Ethikkommission insbesondere im Hinblick auf die häufigen Blutentnahmen genehmigt. Alle Probanden standen bis mindestens 8 h nach Verzehrende unter ärztlicher Aufsicht und wurden dazu angehalten, am Versuchstag kein Kraftfahrzeug zu lenken.

Methoden

Bestimmung von Morphin und Codein in den verwendeten Mohnsamenchargen

Die Quantifizierung von Morphin und Codein in den verwendeten Mohnsamen wurde in Anlehnung an die Vorschrift von PETTITT et al. [13] nach Verdünnung unter Verwendung deuterierter Standards (d3-Morphin und d3-Codein) durchgeführt. Die Messung erfolgte unter den gleichen Bedingungen wie die Messung der Blut- und Urinproben.

Bestimmung von Morphin und Codein in Blut und Urin

Die Proben wurden nach Zugabe deuterierter interner Standards sowohl ohne Vorbehandlung (Untersuchung auf freie Opiate) als auch nach Hydrolyse mit 10 %iger Trichlor-

essigsäure und 2 M Salzsäure (Untersuchung auf Gesamt-Opiate) nach automatisierter Festphasen-Extraktion und Derivatisierung mit PFPA/PFPOH mittels Gaschromatographie-Massenspektroskopie (GC/MS) im Selected-Ion-Modus (SIM) untersucht. Dabei wurde auf die Opiate Morphin, Codein und 6-Monoacetylmorphin (6-MAM) geprüft. Aufgezeichnet wurden folgende Ionen: m/z 580, 417 und 418 für d3-Morphin, m/z 577, 414 und 361 für Morphin, m/z 448, 449 und 285 für d3-Codein, m/z 445, 446 und 282 für Codein. 6-Monoacetylmorphin (6-MAM) wurde bei dieser Bestimmung ebenfalls erfasst (m/z 473, 414, 361, 204). Die Quantifizierungen von freiem Morphin und Codein in den Serumproben wurden, sofern genügend Material vorhanden war, jeweils mindestens in Doppelbestimmung durchgeführt, Gesamtmorphin und Gesamtcodein wurden jeweils in Einfachbestimmung gemessen.

Um die erwarteten sehr kleinen Morphin- und Codeinkonzentrationen quantitativ bestimmen zu können, wurde für Opiatkonzentrationen unterhalb von 20 ng/ml mit den Kalibratorkonzentrationen 0, 2, 4, 6, 8, 10 und 20 ng/ml kalibriert. Daraus ergaben sich Nachweisgrenzen für Morphin von 0,74 ng/ml und für Codein von 0,64 ng/ml sowie Bestimmungsgrenzen für Morphin von 2,82 ng/ml und für Codein von 2,60 ng/ml bei k = 3 und einem Vertrauensintervall von 90 % für die Nachweisgrenzen und 99 % für die Bestimmungsgrenzen [17]. Für die Bestimmung der höheren Konzentrationen wurden Kalibratoren bis 1 000 ng/ml verwendet. Dabei wurden von den hochkonzentrierten Urinproben entsprechend geringe Mengen eingesetzt.

Analysengeräte

Die automatische Festphasenextraktion der Serum- und Urinproben wurde mit einem Aspec XL-Aufarbeitungsgerät (Firma Gilson, Bad Camberg) mit Bond Elut Certify®-Säulen (endcapped, 130 mg, 3 ml, Varian, Darmstadt) durchgeführt. Zur Messung der Extrakte wurde ein GC/MS-Gerät der Firma Agilent, Waldbronn (GC 6890 mit MSD 5973) unter folgenden Messbedingungen eingesetzt: Trägergas Helium, konstante Flussrate 1,0 ml/min druckprogrammiert, Injektionsvolumen 1 µl (splitless), Injektortemperatur: 250 °C, Transferline: 280 °C, Chrompack CP7860 Säule (CP-Sil 5 CB, 30 m, 250 µm i. D., 0,33 µm Filmdicke, Varian Darmstadt), Temperaturprogramm: 80 °C 1 min, 20 °C/min bis 200 °C, 10 °C/min bis zur Endtemperatur 280 °C, Haltezeit 10 min, Gesamtanalysendauer: 25 min; Ionisationsenergie 70 eV.

Ergebnisse

Alle Urinproben der Probanden unmittelbar vor Versuchsbeginn waren sowohl ohne also auch nach Hydrolyse negativ auf die untersuchten Opiate. Die bei den zwanzig Probanden im Serum gemessenen Werte von freiem Morphin und Gesamtmorphin sowie von freiem Codein und Gesamtcodein sind in Abhängigkeit von der Zeit nach Verzehrende in Tabelle 1 dargestellt. Weiterhin sind in dieser Tabelle die gemessenen Morphin- und Gesamtmorphinkonzentrationen im Urin aufgeführt, um die vorliegende Untersuchung im Vergleich mit anderen Studien, bei denen nur Urin gemessen wurde, einordnen zu können. Bei der hier vorliegenden Untersuchung wurde aufgrund der hohen Morphinkonzentrationen jeweils nur eine geringe Urinmenge eingesetzt, sodass für Codein keine validen Ergebnisse erhalten werden konnten.

Proband	A			B			C			D			E		
aufgenommene Mohnmenge [g]	115			200			200			180			250		
Geschlecht / Alter [Jahre]	m / 26			m / 22			w / 24			m / 27			m / 22		
Körpergewicht (KG) [kg]	76			74			56			73			66		
Morphinaufnahme absolut [mg]	8,3			14,5			14,5			13,0			18,1		
Morphinaufnahme/KG [µg/kg]	109,6			195,7			258,6			178,5			274,2		
Nahrungskarenz vor Versuchsbeginn	nein			nein			ja			nein			ja		
Aufnahmedauer [min]	75			75			55			90			30		
Morphin im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		8,8	107		11,2	147		6,3	149		6,5	109		n.b.	124
2 h nach Verzehrende		8,1	113		6,3	108		5,3	139		8,3	126		7,1	128
4 h nach Verzehrende		4,7	81,2		8,7	353		4,9	n.b.		5,2	113		6,7	157
8 h nach Verzehrende		pos	60,9		3,4	91,0		pos	135		3,5	78,7		6,2	188
24 h nach Verzehrende		pos	10,3		neg	15,8		neg	n.b.		neg	3,7		pos	34,3
Codein im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		neg	pos		pos	5,0		pos	4,5		pos	4,5		n.b.	3,4
2 h nach Verzehrende		pos	4,8		pos	4,0		pos	4,3		pos	5,8		pos	4,0
4 h nach Verzehrende		pos	3,5		pos	n.b.		pos	n.b.		pos	5,5		pos	5,4
8 h nach Verzehrende		pos	4,3		pos	4,6		pos	5,2		pos	5,2		pos	8,2
24 h nach Verzehrende		neg	pos		neg	neg		neg	n.b.		neg	neg		neg	neg
Morphin im Urin [ng/ml]	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt
unmittelbar vor Versuchsbeginn		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg
x h:min nach Verzehrende	00:45	4741	47421	00:30	3848	36964	03:00	6321	12551	06:00	8394	160364	01:00	1642	7132
x h:min nach Verzehrende	02:00	11545	207888	06:00	4720	32541	07:00	6804	219648	12:00	5593	76760	24:00	8825	111107

Tab. 1

Proband	F			G			H			I			J		
aufgenommene Mohnmenge [g]	100			125			100			150			100		
Geschlecht / Alter [Jahre]	w /45			w / 24			w / 19			w / 25			w / 20		
Körpergewicht (KG) [kg]	85			75			60			65			70		
Morphinaufnahme absolut [mg]	11,4			14,3			11,4			17,1			11,4		
Morphinaufnahme/KG [µg/kg]	134,5			190,5			190,5			263,8			163,3		
Nahrungskarenz vor Versuchsbeginn	ja			ja			nein			nein			ja		
Aufnahmedauer [min]	20			45			25			45			15		
Morphin im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		4,2	13,7		11,4	274		5,7	51,2		11,9	86,1		6,1	24,7
2 h nach Verzehrende		5,4	41,1		9,8	187		4,9	68,3		10,9	106		8,9	68,6
4 h nach Verzehrende		4,0	76,8		7,8	130		5,7	82,8		9,7	63,2		7,8	75,9
8 h nach Verzehrende		3,5	100		3,4	63,4		pos	47,7		3,7	33,9		6,6	69,5
24 h nach Verzehrende		neg	60,8		pos	15,2		neg	18,0		neg	8,3		pos	12,0
Codein im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		neg	neg		pos	7,6		neg	pos		pos	n.b.		neg	pos
2 h nach Verzehrende		neg	pos		pos	5,1		neg	pos		pos	2,7		pos	pos
4 h nach Verzehrende		neg	pos		pos	4,5		pos	3,2		pos	pos		neg	pos
8 h nach Verzehrende		neg	3,9		neg	3,0		neg	pos		pos	pos		neg	pos
24 h nach Verzehrende		neg	3,0		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg
Morphin im Urin [ng/ml]	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt
unmittelbar vor Versuchsbeginn		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg
x h:min nach Verzehrende	01:15	1379	16147	01:40	17000	131065	02:10	2034	32395	01:45	14788	131651	02:00	1845	6580
x h:min nach Verzehrende	20:30	1644	24670	02:20	4708	20916	07:30	5105	5392	07:30	15101	215535	08:00	8885	79747
x h:min nach Verzehrende				24:00	2673	73490	24:00	540	6298	12:30	3084	82380			
x h:min nach Verzehrende										24:00	2338	30464			

Tab. 1.1

Proband	K			L			M			N			O		
aufgenommene Mohnmenge [g]	100			175			100			200			100		
Geschlecht / Alter [Jahre]	m / 30			m / 39			m / 21			m / 31			w / 20		
Körpergewicht (KG) [kg]	80			75			75			72			61		
Morphinaufnahme absolut [mg]	11,4			20,0			11,4			22,9			11,4		
Morphinaufnahme/KG [µg/kg]	142,9			266,7			152,4			317,5			187,4		
Nahrungskarenz vor Versuchsbeginn	nein			nein			ja			nein			nein		
Aufnahmedauer [min]	45			45			15			28			23		
Morphin im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		3,1	80,7		3,1	25,3		3,5	23,3		11,0	166		5,2	20,4
2 h nach Verzehrende		3,8	86,3		4,1	44,6		4,8	66,8		13,1	214		6,4	38,6
4 h nach Verzehrende		pos	105		4,9	66,2		5,3	122		12,8	288		6,8	24,3
8 h nach Verzehrende		pos	60,8		4,8	75,5		3,5	160		8,4	182		4,0	26,1
24 h nach Verzehrende		neg	76,7		pos	30,5		neg	75,6		pos	18,6		neg	6,7
Codein im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		neg	pos		neg	neg		neg	neg		pos	3,3		neg	neg
2 h nach Verzehrende		pos	4,0		pos	pos		neg	pos		pos	5,3		neg	pos
4 h nach Verzehrende		pos	5,4		pos	pos		neg	3,2		pos	9,4		neg	neg
8 h nach Verzehrende		neg	8,2		pos	2,6		neg	5,0		neg	6,2		neg	neg
24 h nach Verzehrende		neg	neg		neg	pos		neg	neg		neg	pos		neg	neg
Morphin im Urin [ng/ml]	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt
unmittelbar vor Versuchsbeginn		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg
x h:min nach Verzehrende	00:30	520	1103	01:45	9989	26908	00:45	520	1834	00:45	1389	6353	01:15	1092	5038
x h:min nach Verzehrende	01:45	1018	5822	07:45	2392	156211	07:00	1018	27693	02:10	3333	30486	07:30	6105	119157
x h:min nach Verzehrende	04:00	1856	19504							24:10	1548	9502	24:30	827	10599
x h:min nach Verzehrende	09:30	4892	104596												
x h:min nach Verzehrende	24:00	1156	15248												

Tab. 1.2

Proband	**P**			**Q**			**R**			**S**			**T**		
aufgenommene Mohnmenge [g]	150			200			100			100			25		
Geschlecht / Alter [Jahre]	w / 22			m / 29			m / 27			m / 27			m / 25		
Körpergewicht (KG) [kg]	61			100			75			67			71		
Morphinaufnahme absolut [mg]	17,1			22,9			11,4			11,4			2,9		
Morphinaufnahme/KG [µg/kg]	281,1			228,6			152,4			170,6			40,2		
Nahrungskarenz vor Versuchsbeginn	ja			ja			ja			nein			ja		
Aufnahmedauer [min]	45			11			15			22			40		
Morphin im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		10,2	54,8		17,3	146		5,0	35,4		3,7	13,8		pos	36,5
2 h nach Verzehrende		13,6	71,3		13,8	252		7,6	69,0		6,3	31,8		pos	27,8
4 h nach Verzehrende		13,6	109		11,3	294		4,9	89,5		9,4	74,0		pos	17,2
8 h nach Verzehrende		7,0	59,5		8,3	114		3,0	49,7		3,8	73,0		neg	10,7
24 h nach Verzehrende		pos	15,0		pos	9,3		neg	8,9		neg	14,1		neg	3,8
Codein im Blut [ng/ml]		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt		frei	gesamt
1 h nach Verzehrende		pos	pos		pos	3,8		neg	pos		neg	neg		neg	pos
2 h nach Verzehrende		pos	pos		pos	7,8		pos	pos		neg	neg		neg	pos
4 h nach Verzehrende		pos	3,3		pos	8,1		pos	2,8		neg	3,7		neg	pos
8 h nach Verzehrende		pos	pos		neg	3,6		neg	pos		neg	2,9		neg	neg
24 h nach Verzehrende		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	pos		neg	neg
Morphin im Urin [ng/ml]	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt	Zeit x	frei	gesamt
unmittelbar vor Versuchsbeginn		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg		neg	neg
x h:min nach Verzehrende	00:40	1856	7954	02:00	20759	175954	07:00	4296	95652	02:30	1379	6114	01:00	2587	7759
x h:min nach Verzehrende	02:20	3582	32911	24:00	3333	3387	09:00	3571	89299	05:00	4015	52625	03:00	1315	n. b.
x h:min nach Verzehrende	24:15	1474	20477				24:00	1304	20822						

Tab. 1.3

Tab. 1 – 1.3: Probandenkollektiv, aufgenommene Mohnsamen- bzw. Morphinmengen und gemessene Konzentrationen von Morphin und Codein in Serum- und Urinproben (neg: negativ, pos: positiv oberhalb der Nachweisgrenze und unterhalb der Bestimmungsgrenze, n.b.: nicht bestimmt).

Alle Probanden wiesen ein auf freies Morphin (und Gesamtmorphin) positives Serum bis mindestens 8 h nach Verzehrende auf. Lediglich ein Proband (T), der nur 25 g Mohnsamen aufgenommen hatte, zeigte immerhin bis 4 h nach Verzehrende im Serum ein positives Analysenergebnis auf freies Morphin (und Gesamtmorphin). 6 Probanden (B, G, I, N, P und Q) zeigten bereits eine Stunde nach Verzehrende eine Serumkonzentration an freiem Morphin von mehr als 10 ng/ml (10,2 – 17,3 ng/ml). 2 h nach Verzehrende zeigten noch 4 Probanden (I, N, P und Q; 10,9 – 13,8 ng/ml) und 4 h nach Verzehrende immerhin noch 3 Probanden (N, P und Q; 11,3 – 13,6 ng/ml) Konzentrationen an freiem Morphin von mehr als 10 ng/ml im Serum. Bei 8 von 20 Probanden war freies Morphin selbst 24 h nach Verzehrende in Konzentrationen oberhalb der Nachweisgrenze (0,74 ng/ml) und unterhalb der Bestimmungsgrenze (2,82 ng/ml) zu finden. Bei allen Personen, selbst bei Proband T, der nur 25 g Mohnsamen aufgenommen hatte, ließ sich Morphin nach Hydrolyse auch 24 h nach Verzehrende noch oberhalb der Bestimmungsgrenze im Serum nachweisen.

Lag in den Blutproben eine Gesamtmorphin-Konzentration oberhalb von 100 ng/ml vor, so konnte – mit Ausnahme eines Falles (Proband A) – in den betreffenden Proben auch Gesamtcodein oberhalb der Bestimmungsgrenze von 2,60 ng/ml detektiert werden. Freies Codein lag maximal im Bereich der Bestimmungsgrenze.

Die Symptomatik bei den Probanden fiel sehr unterschiedlich aus: während einige Probanden (A, B, D, E, G, J und O) keine Wirkungen beschrieben, schilderten die anderen eine oder mehrere der folgenden Symptome: Müdigkeit, Antriebslosigkeit, Konzentrationsschwäche, Kopfschmerzen, Schwindel, anhaltende Mundtrockenheit, leichte bis starke Übelkeit bis hin zum Erbrechen, schwere Zunge, Blickfeldeinschränkung. Bei Proband Q, der die höchsten Konzentrationen von freiem Morphin im Blut aufwies, konnten neben Müdigkeit, Antriebslosigkeit und einer sich nach 6 Stunden entwickelnden starken Übelkeit unmittelbar nach der Aufnahme enge Pupillen und starkes Schwitzen beobachtet werden.

Diskussion

Dass nach Mohnsamenverzehr tagelang große Mengen von Morphin im Urin zu finden sind, wurde bereits wiederholt nachgewiesen. Blutproben wurden hingegen in den meisten Fällen nicht analysiert. In der vorliegenden Studie konnten im Urin gaschromatographisch-massenspektrometrisch Konzentrationen von freiem Morphin von maximal ca. 20 µg/ml gefunden werden. Die höchsten Werte für Gesamtmorphin lagen bei etwa 200 µg/ml Urin (vergleiche Tabelle 1). Damit liegen die Morphinkonzentrationen im Urin etwas höher, jedoch in der gleichen Größenordnung wie sie auch von ANDRESEN und SCHMOLDT [5] bei einer vergleichbaren Morphinaufnahme durch Mohnsamenverzehr gefunden wurden. In früheren Untersuchungen lagen die maximalen Opiatkonzentrationen im Urin meist erheblich niedriger, wobei zum Teil keine Analyse der verwendeten Mohnchargen erfolgte [16].

Bei einer Untersuchung von HAYES et. al. war in einer Teilstudie (4 Personen, jeweils 7,5 mg Morphin-Aufnahme über Mohnsamen) Morphin im Blut nach Hydrolyse bis 24 h nach Ende der Mohnaufnahme in Konzentrationen von 3 – 10 ng/ml nachweisbar. Die Maximalwerte lagen nach zwei Stunden bei 82 – 131 ng/ml Gesamtmorphin im Serum [10]. In einer anderen Teilstudie (2 Personen nahmen je 2,5 mg Morphin über Mohnsamen auf) konnte auch freies Morphin in einer Maximalkonzentration von 2,5 bzw. 3,0 ng/ml 3 h nach Versuchsbeginn im Blut nachgewiesen werden. Die Maximalwerte für Ge-

samtmorphin betrugen nach 1,5 h 43 und 51 ng/ml. ANDRESEN und SCHMOLDT [5] führten 12 Probanden 9 – 55 g Mohnsamen mit 1,9 – 11,4 mg Morphin absolut zu. Bei zwei Probanden wurden Blutproben asserviert und nach 4 bzw. 4,5 h 266 bzw. 360 ng/ml Gesamtmorphin und 8,5 bzw. 13,5 ng/ml freies Morphin nachgewiesen. Andere Studien zeigten bisher keine positiven Befunde für freies Morphin im Blut nach Mohnsamenkonsum [18]

Bei der vorliegenden Studie war Morphin nach Hydrolyse des Serums in allen untersuchten Blutproben nachweisbar, sogar noch 24 h nach Verzehrende. Das Maximum für Gesamtmorphin trat zeitlich interindividuell sehr unterschiedlich 1 – 8 h nach Verzehrende ein. Die höchste Konzentration wies Proband B nach 4 h mit 353 ng/ml Gesamtmorphin auf. Nach 24 h betrug die maximal gemessene Gesamtmorphin-Konzentration noch 76,7 ng/ml (Proband K).

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen erstmalig die Anwesenheit von freiem Morphin im Serum in Konzentrationen von mehr als 10 ng/ml bereits 1 h nach Ende eines Mohnsamenkonsums. Dies war bei 6 von 20 Probanden der Fall. Davon hatte die Hälfte der Probanden mehrere Stunden vor dem Mohnsamenverzehr keine Nahrung aufgenommen, die andere Hälfte hatte vor Versuchsbeginn gefrühstückt. Bei 4 Probanden wurde auch 2 h und bei 3 Probanden auch 4 h nach Verzehrende eine Konzentration von freiem Morphin im Serum über 10 ng/ml nachgewiesen. Diese Konzentrationen liegen über dem derzeit von der Grenzwertkommission empfohlenen cut-off-Wert für Morphinbefunde zur Beurteilung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG. Die betreffenden Probanden hatten jeweils 100 – 200 g Mohnsamen gegessen, was 2 – 4 gängigen in Bäckereien angebotenen Mohnkuchenstücken entspricht, wie durch Ermittlung der Mohnkuchenrezepturen und Auswiegen der Mohnfüllung von käuflich erworbenen Mohnkuchenstücken herausgefunden werden konnte. Bedenkt man hierbei, dass die in diesem Versuch verwendeten Mohnchargen mit 72,4 mg/kg bzw. 114,3 mg/kg Morphin-Gehalt noch längst nicht zu den gehaltvollsten auf dem Markt erhältlichen Mohnsamensorten zählen (vergl. Tab. 2), sind die im vorliegenden Versuch aufgenommenen Mohnsamenmengen keinesfalls als unrealistisch hohe Mengen anzusehen.

Mohnsamen				Lit.
Mohnsamenart	**Herkunftsland**	**Morphin [µg/g]**	**Codein [µg/g]**	
unbekannt	Asien	0,6		[5]
blaue Mohnsamen	Türkei	0,66		Kiel
unbekannt	Türkei	0,8		[15]
unbekannt	Türkei	0,9		[15]
blau-schwarze Mohnsamen	unbekannt	0,964	0,079	[14]
unbekannt	Türkei	5,1	0,1	[6]
unbekannt	Ungarn	6,9		[15]
unbekannt	Türkei	8		[1]
unbekannt	Dänemark	8,4		[15]
unbekannt	Dänemark	10		[1]
unbekannt	Polen	12		[1]
Blaumohn, weiße Mohnsamen	Australien, Niederlande, Türkei	0,1–11,9	0,1–0,7	[3]
blaue Mohnsamen	Tschechien	13,2		Kiel
blaue Mohnsamen	unbekannt	0,5–15	0,1–3	[9]
unbekannt	Niederlande	19	0,8	[6]
weiße Mohnsamen	unbekannt	13	1,5	[9]
Mohnfüllung in Backwaren	unbekannt	17,4–18,6	2,3–2,5	[13]
Mohnfüllung in Backwaren	unbekannt	24	0,36	[6]
schwarze Mohnsamen	unbekannt	30		[7]
weiße Mohnsamen	Niederlande	39	1,8	[19]
unbekannt	Ungarn	44		[1]
unbekannt	Spanien	60		[1]
weiße Mohnsamen	unbekannt	51,6–60,4		[20]
weiße Mohnsamen	unbekannt	58,4–62,2	28,4–54,1	[11]
blaue Mohnsamen	Australien	72,4		Kiel
unbekannt	Australien	90	6,5	[12]
unbekannt	Australien	106	3,8	[6]
blaue Mohnsamen		2,6–107		[20]
unbekannt	Australien	108		[21]
unbekannt	Australien	107	31,8	[8]
blaue Mohnsamen	Australien	114,3		Kiel
unbekannt	Australien	120		[1]
unbekannt	unbekannt	151,6	gering	[15]
unbekannt	unbekannt	164	17,7	[8]
Blaumohn	Indien	167	44	[19]
unbekannt	unbekannt	169	17	[21]
unbekannt	unbekannt	175		[1]
unbekannt	Australien	200		[1]
unbekannt	Australien	206		[5]
unbekannt	Spanien	251	57,1	[12]
schwarze Mohnsamen	unbekannt	17–294	3–14	[10]
weiße Mohnsamen	unbekannt	450		[7]

Tab. 2: Opiat-Konzentrationen in Mohnsamen (Kiel – analysiert im Rahmen dieser Studie).

Es zeigte sich, dass keine direkte Proportionalität zwischen der konsumierten Menge von Mohnsamen, d. h. der aufgenommenen Morphinmenge, und der Morphinkonzentration im Serum bestand. Es war auch dann keine direkte Abhängigkeit zu sehen, wenn die aufgenommene Morphinmenge ins Verhältnis zum Körpergewicht gesetzt wurde (vergl. z. B. Probandenpaare G/H, I/L oder auch I/Q in Tabelle 1 und in Abb. 1). Die Probanden mit Morphin-Konzentrationen über 10 ng/ml hatten 125 g Mohn oder mehr aufgenommen, d. h. über 14 mg Morphin. Der Proband Q mit der höchsten Konzentration von 17,3 ng/ml im Blut hatte 200 g Mohn entsprechend 22,9 mg Morphin aufgenommen. Proband L hingegen hatte fast die gleiche Menge, nämlich 175 g Mohnsamen mit 20 mg Morphin verzehrt, sein maximaler Wert lag jedoch unter 5 ng/ml. Die pro kg Körpergewicht aufgenommene Morphinmenge lag bei diesem Probanden mit 266,7 µg/kg sogar noch über der von Proband Q aufgenommenen Menge (228,6 µg/kg KG). Damit ergab sich, dass eine Mindestmenge Morphin aufgenommen werden musste, um hohe Konzentrationen an freiem Morphin zu erreichen. Der Konsum großer Mengen von Mohnsamen führte aber nicht zwangsläufig zu hohen Morphinkonzentrationen im Blut.

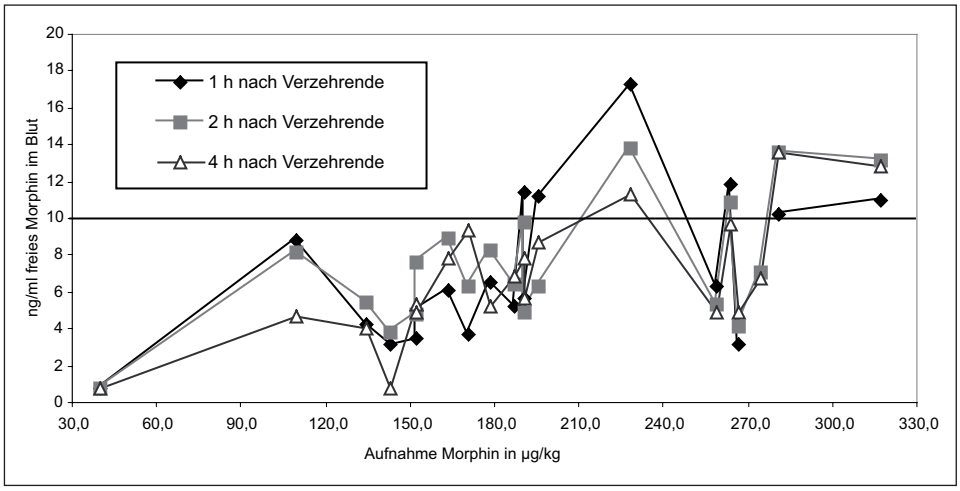


Abb. 1: Abhängigkeit der Konzentration von freiem Morphin im Blut von der aufgenommenen Menge an Morphin pro Kilo Körpergewicht bei den 20 Probanden zu verschiedenen Zeiten nach Verzehrende (zur besseren Übersicht sind die zu gleicher Zeit entnommenen Blutproben miteinander verbunden).

Ein Einfluss einer vorherigen Nahrungskarenz war im Versuch nicht ersichtlich (vgl. beispielsweise Probandenpaare I/P und G/L in Tabelle 1). Damit konnte die Beobachtung von BEER et al. [22] in diesem Versuch nicht bestätigt werden, dass die Resorption von Morphin durch eine bestehende Magenfüllung begünstigt wird.

Mit Blick auf Verstöße gegen § 24a StVG und den im Raum stehenden „Grenzwert“ von 10 ng/ml Morphin im Blut kann aus den Untersuchungen gefolgert werden, dass bei einem Nachweis von freiem Morphin im Blut in Konzentrationen zwischen 10 und 20 ng/ml ein Genuss von mohnsamenhaltigen Lebensmitteln innerhalb einer Zeitspanne von 4 h vor der Blutentnahme nicht ausgeschlossen werden kann. Dies wäre durch den Verzehr üblicher Mengen freiverkäuflicher Mohnprodukte (wie z. B. Mohnkuchen) zu erreichen, wenn morphinreiche Mohnsamen-Chargen zur Herstellung verwendet wurden. Zurzeit dürfen in

Deutschland zwar nur extrem morphinarme Mohnsorten angepflanzt werden, importierte Mohnsamen werden jedoch nicht auf ihren Alkaloidgehalt geprüft. Nach den Untersuchungen und der Literaturauswertung haben australische Mohnsorten häufig sehr hohe Morphingehalte.

Dass der Morphingehalt in Mohnsamen nicht nur zu den oben beschriebenen Symptomen führen, sondern auch ein gesundheitliches Risiko darstellen kann, wird auch durch eine kürzlich erschienene Pressemitteilung des Bundesinstituts für Risikobewertung (BfR) vom 29. 04. 2005 deutlich, in der vor der Verwendung von Backmohn als Schlafmittel für Säuglinge gewarnt wird [23]. Ein Kind zeigte Atemstörungen und musste intensivmedizinisch behandelt werden, nachdem ihm seine Mutter nach einem Hausrezept aus einem Backbuch 75 ml abgeseihte Milch zum Durchschlafen gegeben hatte, die sie aus einer Mischung von 200 g Mohn in 500 ml Milch hergestellt und mit Honig angereichert hatte. Die Mutter hatte nur die Hälfte der in dem Rezept angegebenen Menge an Mohnsamen verwendet.

Ein zitronensaurer Sud aus Blaumohn soll nach Berichten im Internet auch zur Erzeugung von Rauschzuständen geeignet sein. Bei Einsatz von 640 g bzw. 350 g Blaumohn sollen Müdigkeits-, Trägheits- und Wärmeerscheinungen sowie enge Pupillen aufgetreten sein [24].

Aus forensisch-toxikologischer Sicht wäre eine Kontrolle des Morphin-Gehaltes von Mohnsamen, die in der Lebensmittelindustrie verwendet werden, zu fordern, vor allem um die sich zurzeit ergebenden Beurteilungsschwierigkeiten zu beseitigen. Mohnsamen mit hohen Alkaloidgehalten sollten gewaschen, verschnitten oder zurückgewiesen werden.

Zusammenfassung

Es werden die Ergebnisse einer Studie mit 20 Probanden vorgestellt, bei der mohnsamenhaltige Lebensmittel mit einer natürlichen Morphinkonzentration der Mohnsamen von 72,4 mg/kg bzw. 114,3 mg/kg verzehrt wurden. 1, 2, 4, 8 und 24 h nach Verzehrende erfolgten Blutentnahmen und eine Bestimmung von freiem und gebundenem Morphin und Codein. Bereits 1 h nach Ende des Mohnsamenkonsums wurde bei 6 von 20 Probanden die Anwesenheit von freiem Morphin im Serum in Konzentrationen von mehr als 10 ng/ml festgestellt. Bei 4 Probanden wurde auch 2 h und bei 3 Probanden auch 4 h nach Verzehrende eine Konzentration von freiem Morphin im Serum über 10 ng/ml nachgewiesen. Gesamtmorphin konnte nach Hydrolyse selbst nach 24 h noch bei allen Probanden oberhalb der Bestimmungsgrenze (2,82 ng/ml) nachgewiesen werden. Bei Gesamtmorphin-Konzentrationen von mehr als 100 ng/ml konnte auch Gesamtcodein oberhalb der Bestimmungsgrenze (2,60 ng/ml) nachgewiesen werden. Mit Blick auf Verstöße gegen § 24a StVG und den im Raum stehenden „Grenzwert" von 10 ng/ml für freies Morphin im Blut kann aus den Untersuchungen gefolgert werden, dass bei einem Nachweis von freiem Morphin im Blut in Konzentrationen zwischen 10 und 20 ng/ml ein Genuss von mohnsamenhaltigen Lebensmitteln innerhalb einer Zeitspanne von zumindest 4 h vor der Blutentnahme nicht ausgeschlossen werden kann. Dies ist durch den Verzehr üblicher Mengen von Mohnprodukten (wie z. B. Mohnkuchen) zu erreichen, wenn sehr morphinreiche Mohnsamen-Chargen zur Herstellung verwendet wurden. Zurzeit dürfen in Deutschland zwar nur extrem morphinarme Mohnsorten angepflanzt werden, importierte Mohnsamen werden jedoch nicht auf ihren Alkaloidgehalt geprüft. Aus forensisch-toxikologischer Sicht ist eine Kontrolle des Morphin-Gehaltes von Mohnsamen, die in der Lebensmittelindustrie verwendet werden, zu fordern, vor allem um die sich zurzeit ergebenden Beurteilungsschwierigkeiten zu beseitigen. Mohnsamen mit hohen Alkaloidgehalten sollten gewaschen, verschnitten oder zurückgewiesen werden.

Schlüsselwörter

freies Morphin – Gesamtmorphin – Blut – mohnsamenhaltige Lebensmittel

Summary

In a study 20 volunteers ate poppy seed containing food with a natural morphine content of the seeds of 72,4 mg/kg and 114,3 mg/kg respectively. Blood was collected 1, 2, 4, 8, and 24 hours after the end of consumption and checked for the presence of free and conjugated morphine and codeine. Already 1 hour after poppy seed

consumption levels of free morphine greater than 10 ng/ml were measured in 6 of the 20 volunteers. In 4 volunteers even 2 hours and in 3 volunteers even 4 hours after the end of the consumption levels of free morphine greater than 10 ng/ml were detected. In all volunteers total morphine (free plus conjugated morphine) could be detected in blood even 24 hours after poppy seed consumption above the limit of quantitation (2,82 ng/ml). When total morphine exceeded 100 ng/ml in blood, total codeine could be detected above its limit of quantitation (2,60 ng/ml). Considering Street Traffic Law in Germany (punishing driving under the influence of drugs of abuse on the basis of § 24a StVG), the recommended threshold of 10 ng/ml free morphine in serum, and the results of this study, a consumption of poppy seed containing food can not be ruled out at levels of 10–20 ng/ml free morphine in serum for at least the last 4 hours prior to blood sampling. These levels can be achieved, if poppy seed products are consumed made of poppy seeds with high morphine levels. Up to date only poppy seeds with extremely low morphine contents are allowed to be produced in Germany. However, imported poppy seeds are not tested for their morphine content. From a forensic-toxicological point of view a control of the morphine content of poppy seeds used in food industry has to be demanded to prevent troubles in interpretation of blood morphine levels in cases of suspected drugged drivers.

K e y w o r d s
free morphine – total morphine – blood – poppy seed products

L i t e r a t u r

[1] Fritschi G, Prescott W R (1985) Morphine levels in urine subsequent to poppy seed consumption. Forensic Sci Int 27(2): 111–117
[2] Girod C, Staub C (2001) Acetylcodeine as a marker of illicit heroin in human hair: method validation and results of a pilot study. J Anal Toxicol 25: 106–111
[3] Meadway C, George S, Braithwaite R (1998) Opiate concentrations following the ingestion of poppy seed products – evidence for the poppy seed defence. Forensic Sci Int 96(1): 29–38
[4] Mule S J, Casella G A (1988) Rendering the poppy-seed defense defenseless: identification of 6-monoacetylmorphine in urine by gas chromatography/mass spectroscopy. Clin Chem 34(7): 1427–1430
[5] Andresen H, Schmoldt A (2004) Führt der Verzehr von Mohnsamen zu positiven Opiat-Befunden in Urin, Blut und Haaren? Blutalkohol 41: 191–202
[6] ElSohly H N, Stanford D F, Jones A B, ElSohly M A, Snyder H, Pedersen C (1988) Gas chromatographic/mass spectrometric analysis of morphine and codeine in human urine of poppy seed eaters. J Forensic Sci 33(2): 347–56
[7] Beck O, Vitols S, Stensiö M (1990) Positive urine screening for opiates after consumption of sandwich bread with poppy seed flavoring. The Drug Monit 12(6): 585–586
[8] Cassella G, Wu A H, Shaw B R, Hill D W (1997) The analysis of thebaine in urine for the detection of poppy seed consumption. J Anal Toxicol 21(5): 376–383
[9] Grove M D, Spencer G F, Wakeman M V, Tookey H L (1976) Morphine and codeine in poppy seed. J Agric Food Chem 24(4): 896–897
[10] Hayes L W, Krasselt W G, Mueggler P A (1987) Concentrations of morphine and codeine in serum and urine after ingestion of poppy seeds. Clin Chem 33(6): 806–808
[11] Lo D S, Chua T H (1992) Poopy seeds: implications of consumption. Med Sci Law 32(4): 296–302
[12] Pelders M G, Ros J J (1996) Poppy seeds: differences in morphine and codeine content and variation in inter- and intra-individual excretion. J Forensic Sci 41(2): 209–212
[13] Pettitt B C, Dyszel S M, Hood L V (1987) Opiates in poppy seed: effect on urinalysis results after consumption of poppy seed cake-filling. Clin Chem 33(7):1251–1252
[14] Struempler R E (1988) Excretion of codeine and morphine following the ingestion of poppy seeds. J Anal Toxicol 11(3): 97–99
[15] Thevis M, Opfermann G, Schänzer W (2003) Urinary concentrations of morphine and codeine after consumption of poppy seeds. J Anal Toxicol 27: 53–56
[16] Rochholz G, Westphal F, Wiesbrock U O, Schütz H W (2004) Opiat-Nachweis in Urin, Blut und Haaren nach Verzehr mohnsamenhaltiger Backwaren. Blutalkohol 41: 319–329
[17] Schmitt G, Herbold M (2003) Methodenvalidierung im forensisch-toxikologischen Labor – Software VALISTAT Version 1.0, Arvecon GmbH, Walldorf
[18] Moeller M R, Hammer K, Engel O (2004) Poppy seed consumption and toxicological analysis of blood and urine samples. Forensic Sci. Int. 143: 183–186
[19] Paul B D, Dreka C, Knight E S, Smith M L (1996) Gas chromatographic/mass spectrometric detection of narcotine, papaverine, and thebaine in seeds of papaver somniferum. Planta Med 62(6): 544–547

[20] Bjerver K, Jonsson J, Nilsson A, Schuberth J (1982) Morphine intake from poppy seed. J. Pharm. Pharmacol. 34: 798–801
[21] ElSohly H N, ElSohly M A, Stanford D F (1990) Poppy seed ingestion and opiates urinalysis: a closer look. J Anal Toxicol 14(5): 308–310
[22] Beer J H, Vogt A, Bernhard W (1991) Gourmet restaurant syndrome. Lancet 343: 1302
[23] Lukassowitz, I.: Backmohn ist kein Schlafmittel für Säuglinge. – Presseinformation des Bundesinstituts für Risikobewertung, Berlin 12/2005 vom 29. 04. 2005 (2005) (http://www.bgvv.de/cms5w/sixcms/detail.php/6279)
[24] N., N.: Blaumohn aus dem Supermarkt. – (http//:www.postpla.net/archiv/topic/9274-1.html, 31.05.05).

Anschrift für die Verfasser
Dr. rer. nat. Folker Westphal
Landeskriminalamt Schleswig-Holstein
Sachgebiet Betäubungsmittel/Toxikologie
Mühlenweg 166
24116 Kiel

2. Gemeinsames Symposium

Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V.

Der ältere Kraftfahrer

Wissenschaftliche Leitung

Dr. med. Hannelore Hoffmann-Born
(Tagungspräsidentin)

Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. Gerold Kauert

Schwerpunktthemen
· Mobilität und Gesellschaft
· Gesundheitsstörungen
· Sicherheitsaspekte
· Rechtliche Aspekte
· Beurteilungskriterien

24. – 25. März 2006 · Frankfurt (Main)

Anmeldung: www.conventus.de/verkehr2006 · Kontakt: verkehr2006@conventus.de

Literatur

SIGURD LITTBARSKI

Peter Hentschel: Straßenverkehrsrecht

38., neu bearbeitete Auflage, 2005, Verlag C. H. Beck, München, XX und 1682 Seiten, 102,–

1. Nachdem schon die im Jahre 2001 erschienene 36. Auflage des „HENTSCHEL“ vom Rezensenten in einer Besprechung „als für die tägliche Praxis im Bereich des Straßenverkehrsrechts unentbehrlich“ bezeichnet worden war (vgl. LITTBARSKI, BA 2001, 353 f.) und sich sachlich an dieser Einschätzung auch nichts durch die Rezension von P. WINTER zur 37. Auflage 2003 (BA 2003, 434) geändert hat, stellt sich im Hinblick auf die nunmehr vorliegende, sich auf dem Stand vom 15. 11. 2004 befindende 38. Auflage die Frage, ob sie weiterhin der bisherigen, insgesamt sehr positiven Beurteilung uneingeschränkt gerecht wird.

2. Positiv ist zunächst zu bewerten, dass HENTSCHEL auch in der Neuauflage wiederum eine Vielzahl von Gesetzesnovellen zum Straßenverkehrsrecht berücksichtigt und teilweise sehr eingehend eingearbeitet hat. Dazu zählen – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – etwa:

– die 27. Verordnung zur Änderung der StVZO mit der Ausdehnung der Ausrüstung von Fahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern;
– die Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe, insbesondere die Verkürzung der Probezeit nach § 2a Abs. 1 S. 1 StVG durch Teilnahme an einem Fortbildungsseminar;
– die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße;
– die 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften mit der Änderung und Ergänzung der Bestimmungen des § 32 StVZO über die höchstzulässige Fahrzeuglänge sowie mit der Übernahme der sog. Busrichtlinie 2001/85/EG in die StVZO;
– die Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, insbesondere zur Änderung und Ergänzung der Bußgeldkatalog-Verordnung, zur Verschärfung der Ahndung unzulässiger Benutzung von Mobiltelefonen sowie zur Bußgeldbewehrung des Nichtanschnallens in Bussen;
– die 3. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften mit der Erweiterung des Kataloges in § 11 Abs. 3 Fahrerlaubnis-Verordnung hinsichtlich der Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen;
– das 1. Justizmodernisierungsgesetz mit der Erweiterung der Vorschriften über die Ablaufhemmung der Tilgungsfrist im Verkehrszentralregister nach § 29 Abs. 5 S. 1 StVG i. V. m. § 69a Abs. 1 S. 3 StGB;
– die 38. Verordnung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Änderungen des Zulassungsverfahrens in der StVZO sowie bezüglich der Einführung neuer Fahrzeugdokumente.

3. Erfreulich ist weiterhin, wie tief HENTSCHEL bereits in die Kommentierung neuerer gesetzlicher Bestimmungen eingedrungen ist bzw. wie minutiös er Änderungen in der höchstrichterlichen Rechtsprechung nachzeichnet, ohne dabei jeweils zugleich den Blick für das Wesentliche zu verlieren. Exemplarisch ist für den Leserkreis dieser Zeitschrift besonders auf die Kommentierung des die 0,5-Promille-Grenze betreffenden § 24a StVG sowie auf die zur Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB bzw. auf die zum abstrakten Gefährdungsdelikt der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB zu verweisen. Aber auch bezüglich der Kommentierung des den räuberischen Angriff auf Kraftfahrer betreffenden § 316a StGB befindet sich der Verfasser – soweit dies der Rezensent als Zivilrechtler überhaupt sachgerecht beurteilen kann – auf der Höhe der Zeit.

Mit Freude nimmt darüber hinausgehend der Zivilrechtler zur Kenntnis, dass HENTSCHEL im Zusammenhang mit den Ausführungen zu Ansprüchen auf Schmerzensgeld nach § 253 Abs. 2 BGB zu Recht dessen Ausgleichsfunktion in den Vordergrund rückt (vgl. § 11 StVG, Rdnr. 8). Damit wendet er sich im Ergebnis zutreffend gegen die bis auf den heutigen Tag zu Unrecht weit verbreitete Auffassung, wonach das Schmerzensgeld eine Genugtuungs- und Ausgleichsfunktion habe. Von dieser früher fast allgemein vertretenen Ansicht der Doppelfunktion des Schmerzensgeldes kann aufgrund der gegenwärtigen Gesetzeslage wegen der Verortung des Schmerzensgeldes in dem seit dem 01. 08. 2002 geltenden § 253 Abs. 2 BGB (Zweites Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. 07. 2002, BGBl. I S. 2674) nur noch dann die Rede sein, wenn den Schädiger zugleich ein Verschulden trifft. Dies ist aber nach der in § 7 Abs. 1 StVG geregelten und für § 11 S. 2 StVG maßgeblichen Gefährdungshaftung des Halters eines Fahrzeugs gerade nicht der Fall.

Unzutreffend ist demgegenüber die Ansicht von HENTSCHEL, wonach die Neuregelung des § 253 Abs. 2 BGB „gemäß Art. 229 § 5 EGBGB für Schadensereignisse ab dem 31. 07. 2002“ gelte (vgl. § 11 StVG, Rdnr. 8). Hierbei verkennt HENTSCHEL zum einen, dass auf Übergangsvorschriften zum Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. 07. 2002 Art. 229 § 8 EGBGB zur Anwendung kommt. Zum anderen übersieht er aber auch, dass gemäß Art. 229 § 8 EGBGB das schädigende Ereignis nach dem 31. 07. 2002 eingetreten sein muss.

4. Mag der zuletzt genannte Fehler von HENTSCHEL auch nur eine in einer so umfangreichen Kommentierung zwangsläufig auftretende Petitesse sein, so stimmt doch etwas nachdenklich, dass das Sachverzeichnis mit einem Umfang von insgesamt 32 Druckseiten in Relation zum Gesamtumfang des Werkes von 1 702 Seiten weiterhin viel zu kurz geraten ist und dem Leser bei der Suche nach einem spezielleren Stichwort oder Begriff nicht weiterhilft. Insoweit sollten der Verfasser und der Verlag ernsthaft überlegen, ob bei einer mit Sicherheit kommenden Neuauflage eine Veränderung im Sinne eines erheblich ausführlicheren Sachverzeichnisses ins Auge zu fassen ist. Technisch ließ sich dies seitens des Verlages wohl ohne größeren Aufwand verwirklichen, ohne dass damit zugleich eine erhebliche Mehrarbeit für den durch die Kommentierung stark eingespannten Verfasser verbunden wäre.

5. Diese kritischen Bemerkungen vermögen den uneingeschränkt positiven Gesamteindruck auch der 38. Auflage des „HENTSCHEL“ in keiner Weise zu schmälern. Vielmehr ist festzuhalten: Eine sachgerechte Auseinandersetzung mit Problemen des Straßenverkehrsrechts ist ohne die Hinzuziehung dieses Kommentars nicht möglich. Wer den „HENT-

SCHEL“ bei der Beschäftigung mit dem Straßenverkehrsrecht nicht heranzieht, handelt fahrlässig.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Sigurd Littbarski
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Arbeits- und Wirtschaftsrecht,
Zivilprozeß- und Gerichtsverfassungsrecht,
internationales Verfahrensrecht
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

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

1974:
Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US $ 20,–

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Zur Information

Jahresbericht 2005 der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht

– Auszug –

Kokain ist zu einem wichtigen Element in der europäischen Drogenszene geworden, berichtet die Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EBDD) in ihrem in Brüssel veröffentlichten Jahresbericht über den Stand der Drogenproblematik in Europa 2005. Der Kokainkonsum unterscheidet sich in den einzelnen Ländern erheblich, wobei die meisten nationalen Erhebungen schätzen, dass zwischen 1 % und 11,6 % der jungen Europäer die Droge schon probiert und dass zwischen 0,2 % und 4,6 % sie in den vergangenen 12 Monaten konsumiert haben. Spanien und das Vereinigte Königreich melden das höchste Niveau an Kokainkonsum. In diesen Ländern haben mehr als 4 % der jungen Erwachsenen[1]) die Droge im vergangenen Jahr konsumiert. Dies übersteigt das Niveau des jüngsten Ecstasy- und Amphetaminkonsums[2]). Diese Schätzungen nähern sich inzwischen den amerikanischen Zahlen an und schüren Bedenken, wonach sich die Droge in Teilen Europas für viele junge Menschen als Stimulans der Wahl etablieren könnte.

Der Konsum von *Crack* – einer Droge, die besonders eng mit Fragen der öffentlichen Gesundheit und mit sozialen Problemen assoziiert ist – ist nach dem Bericht nach wie vor begrenzt. Über einen signifikanten Konsum wird lediglich aus wenigen Großstädten, vor allem in den Niederlanden und im Vereinigten Königreich, berichtet.

Der EBDD zufolge zeigen die jüngsten Zahlen aus verschiedenen Erhebungen in den meisten EU-Ländern einen Aufwärtstrend beim Konsum von *Ecstasy* und *Amphetaminen* durch junge Erwachsene. Die Agentur schätzt, dass etwa 2,6 Millionen Erwachsene in der EU in jüngster Zeit Ecstasy konsumiert haben (0,8 % aller Erwachsenen[3]). Die höchsten Raten des jüngsten Ecstasykonsums junger Erwachsener verzeichnen Estland (3,7 %), Spanien (3,8 %), die Tschechische Republik (5,9 %) und das Vereinigte Königreich (6,9 %). Doch anders als die meisten Länder, aus denen Angaben vorliegen, berichten Deutschland, Griechenland und das Vereinigte Königreich, dass sich das Niveau des Ecstasykonsums stabilisiert hat. Dänemark, Estland und das Vereinigte Königreich verzeichnen die höchsten Raten des jüngsten Amphetaminkonsums junger Erwachsener (Schätzungen liegen bei etwa 3 %). Das Vereinigte Königreich ist jedoch das einzige Land in der EU, das über einen signifikanten Rückgang des jüngsten Amphetaminkonsums in dieser Altersgruppe (15–34 Jahre) berichtet.

---

[1]) Junge Erwachsene: 15–34 Jahre.
[2]) Jüngster Konsum: in den vergangenen 12 Monaten.
[3]) Erwachsene: 15–64 Jahre.

Trotz zunehmender Probleme im Zusammenhang mit dem *Methamphetaminkonsum* in Afrika, Asien, Australien, Neuseeland und den USA kann in der EU ein signifikanter Konsum lediglich in der Tschechischen Republik und der Slowakei festgestellt werden. In der Tschechischen Republik handelt es sich um ein lokal begrenztes Problem, das seit den 80er Jahren besteht. Mehr als 50 % der Behandlungsnachfragen wegen Drogenproblemen betreffen dort Methamphetamine.

Der Konsum *synthetischer Halluzinogene* wie LSD ist in Europa nach wie vor gering. Im Bericht wird jedoch festgestellt, dass unter Schülern (15–16 Jahre) das Experimentieren mit natürlichen Halluzinogenen wie Zauberpilzen („Magic Mushrooms") relativ weit verbreitet ist. Im Jahr 2003 entsprach die Lebenszeitprävalenz[4]) des Konsums von „Magic Mushrooms" in der Tschechischen Republik, in Dänemark, Italien, den Niederlanden, Österreich und Polen der des Ecstasykonsums. In Belgien, Deutschland und Frankreich lag sie höher.

Die EBDD schätzt, dass mehr als 62 Millionen Europäer (bzw. mehr als 20 % aller Erwachsenen) schon einmal *Cannabis* probiert haben und dass etwa 20 Millionen (über 6 % aller Erwachsenen) es im vergangenen Jahr konsumiert haben. Etwa 9,5 Millionen (fast 4 % aller Erwachsenen) werden als aktuelle Konsumenten[5]) eingestuft, und etwa 3 Millionen junger Erwachsener, in der Mehrheit junge Männer, werden als tägliche oder nahezu tägliche Konsumenten eingeschätzt. Das Niveau des jüngsten Konsums junger Erwachsener liegt beispielsweise bei 17,3 % in Spanien, 19,5 % im Vereinigten Königreich, 19,7 % in Frankreich und 22,1 % in der Tschechischen Republik. (Die geringsten Raten des jüngsten Cannabiskonsums junger Erwachsener werden in Griechenland, Schweden, Polen und Portugal verzeichnet.)

Die Europäische Schülerstudie zu Alkohol und anderen Drogen (ESPAD) ermöglicht hilfreiche Einblicke in langfristige Entwicklungen (1995–2003) des Drogenkonsums von europäischen Schülern (15–16 Jahre) und zeigt eine gewisse Annäherung, was den Cannabiskonsum betrifft. 1995 lag den Daten der ESPAD zufolge die Lebenszeitprävalenz des Cannabiskonsums in dieser Altersgruppe im Vereinigten Königreich bei 41 % und in Irland bei 37 %, d. h. deutlich höher als in allen anderen EU-Ländern, die an der Erhebung teilnahmen. Die Tschechische Republik (22 %) war das einzige weitere EU-Land, das eine Schätzung von mehr als 20 % meldete. Die meisten Länder gaben Raten von weniger als 10 % an. Die ESPAD-Daten von 2003 hingegen zeigen ein ganz anderes Bild; neun EU-Mitgliedstaaten meldeten Schätzungen der Lebenszeitprävalenz von mehr als 20 %: die Tschechische Republik (44 %), Irland (39 %), das Vereinigte Königreich (38 %), Frankreich (38 %), Slowenien (28 %), Italien (27 %), die Slowakei (27 %), Dänemark (23 %) und Estland (23 %). Am ausgeprägtesten war der Anstieg der Lebenszeitprävalenz des Cannabiskonsums in den neuen mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten, in denen die Raten 1995 oft sehr gering waren (in der Regel unter 10 %). Die höchste Schätzung der Lebenszeitprävalenz des Cannabiskonsums 15–16jähriger Schüler in Europa im Jahr 2003 wurde aus der Tschechischen Republik (44 %) gemeldet, der höchste Konsum im letzten Monat aus Spanien und Frankreich (22 %). Zwischen 1999 und 2003 nahm in der Tschechischen Republik die Zahl der Schüler, die angaben, sie

[4]) Lebenszeitprävalenz: mindestens einmal im Leben/schon einmal probiert.
[5]) Aktueller Konsum: im letzten Monat/in den letzten 30 Tagen.

hätten mit 13 Jahren und jünger erstmals Cannabis probiert, um 5 % zu. Die Niederlande und das Vereinigte Königreich hingegen meldeten bei dieser Zahl einen geringen Rückgang von 1 %, wobei sich ein Rückgang dieser Größe nur schwer interpretieren lässt.

Dem Bericht zufolge sind politoxikomane Konsummuster inzwischen ein zentrales Merkmal des europäischen Drogenphänomens, insofern ist eine einfache substanzspezifische Analyse nicht mehr realistisch. Der Direktor der EBDD Wolfgang Götz kommt deshalb zu dem Schluss: „Eine Analyse der Auswirkungen des Drogenkonsums auf die öffentliche Gesundheit muss heutzutage das komplexe Bild des kombinierten Konsums psychoaktiver Substanzen, einschließlich Alkohol und Tabak, berücksichtigen. Die Konzentration auf Konsumtrends bei einzelnen Substanzen kann irreführend sein, wenn die Wechselwirkung zwischen verschiedenen Drogentypen ignoriert wird."

(Aus der Pressemitteilung Nr. 9/2005 der EU-Drogenbeobachtungsstelle vom 24. November 2005)

Schweiz: Wirkungen der jüngsten Maßnahmen auf die Straßenverkehrsdelinquenz

Die im Januar 2005 in Kraft getretenen Massnahmen, wie beispielsweise die Senkung der gesetzlichen Blutalkohollimite und anlassfreie Atemalkoholkontrollen, zeigen Auswirkungen auf das Verhalten der Motorfahrzeuglenkenden: Die Zahl der schweren Strassenverkehrsunfälle ist stark zurückgegangen (– 12 %), vor allem diejenige der Unfälle unter mutmasslichem Alkoholeinfluss (– 26 %). Diese Entwicklung stellt die größte Verbesserung seit 1992 dar und ist umso erstaunlicher, als die Zahl der Unfälle seit Mitte der Neunzigerjahre stagnierte. Die Zahl der tödlichen Unfälle unter Einfluss von Alkohol verringerte sich um 37 Prozent. Neben der breiten öffentlichen Diskussion und den Informationskampagnen in den Medien dürften auch die intensiveren Polizeikontrollen das Verhalten beeinflusst haben. Die Erhebung der im Juni 2005 von allen Polizeistellen durchgeführten Alkoholkontrollen zeigt, dass sich deren Zahl seit der Einführung der neuen Massnahmen verdreifacht hat. Mussten sich bis Ende 2004 jährlich lediglich 2 Prozent aller Motorfahrzeuglenkenden einer Atemalkoholkontrolle unterziehen, dürfte der Anteil der kontrollierten Personen im Jahr 2005 gegen 6 Prozent betragen. Die Delinquenzrate ist dagegen rückläufig. Der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,8 Promille sank von 25 Prozent im Jahr 2001 auf 8 Prozent im Jahr 2005. Die langfristige Wirksamkeit der Massnahmen bleibt zu überprüfen.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 350-0509-60 des Schweizerischen Bundesamtes für Statistik vom 11. Oktober 2005)

Schweden: Ausstattung aller Neuwagen mit „Alcolocks“

Schweden will künftig alle Neuwagen mit einem so genannten „Alcolock-System“ ausstatten, das betrunkene Fahrer nicht ans Steuer lässt. Die schwedische Kommunikationsministerin ULRICA MESSING bat die Europäische Union um eine entsprechende Erlaubnis. Sie rief die EU außerdem auf, dem schwedischen Beispiel zu folgen. Demnach sollen von 2012 an alle Neufahrzeuge über die elektronischen Wegfahrsperren verfügen. Experten zufolge könnte die Zahl der durch Alkohol verursachten Verkehrsunfälle mit Hilfe von „Alcolocks“ halbiert werden, sagte MESSING vor Mitgliedern des Europaparlaments in Brüssel. Diese Möglichkeit müsse genutzt werden. Daher benötige Schweden eine Ausnahmegenehmigung von den EU-Handelsrichtlinien, die keine landeseigenen Sicherheitsstandards für Neuwagen erlauben. Noch besser wäre es allerdings, „Alcolocks“ EU-weit verbindlich zu machen, betonte die Ministerin.

(Aus einer Mitteilung von diepresse.com vom 07. Dezember 2005)

Dänemark: Verschärfte Sanktionen gegen Trunkenheitsfahrer

In Dänemark wurden die Geldbußen für Trunkenheitsfahrten drastisch erhöht. Seit September 2005 gilt die Formel: Nettoverdienst x Promillewert = Geldbuße. Danach muss ein dänischer Durchschnittsverdiener mit 15.000 Kronen (2.000 Euro) schon bei 0,6 Promille im Blut eine Geldbuße von 9.000 Kronen (1.200 Euro) zahlen. Wird er oder sie mit zwei Promille erwischt, zieht der Staat ein komplettes Monatseinkommen ein. Hinzu kommen, unabhängig von der Einkommenssituation, 20 Tage Haft auf Bewährung.

Zudem wird dem Betroffenen bei einer BAK von 0,51 bis 1,2 Promille der Führerschein nur noch „auf Bewährung“ gelassen. Ab 1,2 Promille wird er für mindestens drei Jahre eingezogen.

(Aus Pressemitteilungen des Spiegel-online vom 30. August 2005 und der ADACmotorwelt, Heft 11, November 2005)

Begleitetes Fahren mit 17 – Erste Ergebnisse für Deutschland

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am niedersächsischen Modellversuch bF17 „Begleitetes Fahren ab 17 Jahren“, die zunächst neben ihren Eltern am Lenkrad sitzen, verstoßen wesentlich seltener gegen die Verkehrsregeln und verhalten sich insgesamt angemessener und sicherer im Straßenverkehr. Dieses ausgesprochen positive Fazit zogen der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, WALTER HIRCHE, und der Gießener Psychologe PROF. DR. JOACHIM STIENSMEIER-PELSTER, Erster Vizepräsident der Justus-Liebig-Universität Gießen. Die Teilnehmer am Modellprojekt haben, nachdem sie allein fuhren, 40 % weniger Unfälle verursacht als die Vergleichsgruppe. „Selbst wenn sich diese Zahl langfristig bei 30 % einpendelt, kann mit diesem Modell eine deutliche Reduzierung der Unfälle bei Fahranfängern erreicht werden“, so HIRCHE. Der Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr wird auch durch den Vergleich der verhängten Bußgelder deutlich. Nach Abschluss der Begleitphase wurden 60 % weniger Bußgelder verhängt als in der Kontrollgruppe. Die Ergebnisse wurden auf einem internationalen Symposium in Berlin vorgestellt und beweisen erstmals für Deutschland die Wirksamkeit dieses Modells. Die Studie wird weitergeführt, um auch die langfristigen Wirkungen zu untersuchen.

(Aus Pressemitteilungen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und der Justus-Liebig-Universität Gießen vom 14. November 2005)

Anmerkung der Schriftleitung: Weitere Informationen zu dieser Thematik finden sich im Internet unter www.begleitetes-fahren.de

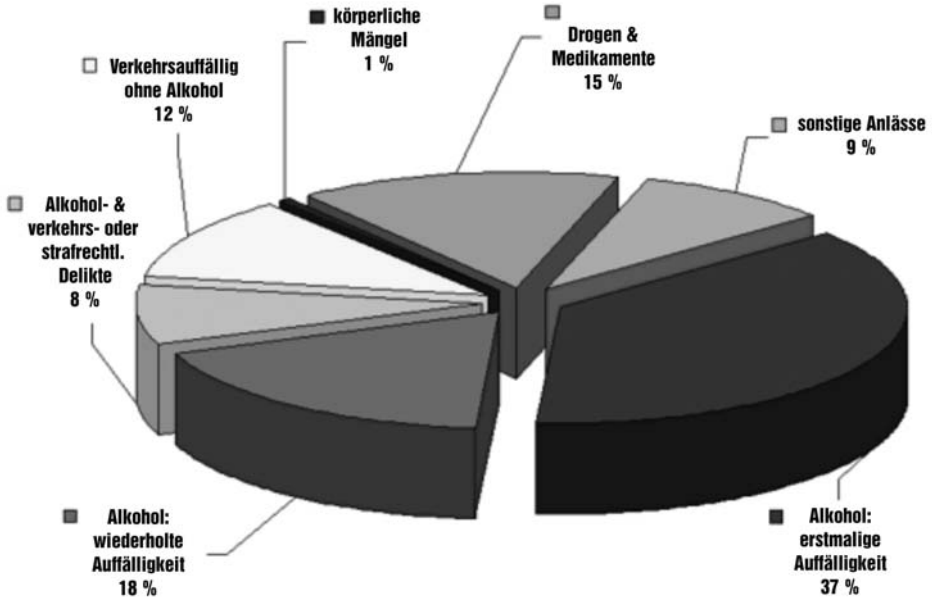
Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2005, Vol. 1–42), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 42/2005
und ebenso Vol. 1–41 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Medizinisch-psychologische Untersuchungen im Jahr 2004

Der Hauptgrund für eine medizinisch-psychologische Untersuchung ist nach wie vor Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) liegt Alkohol mit 63 % der insgesamt 111.438 Gutachten, die im Jahr 2004 durchgeführt wurden, mit Abstand vorne. „Drogen und Medikamente" bilden mit 15 % die zweithäufigste Anlassgruppe. Insgesamt ist ein Abwärtstrend bei den Alkoholauffälligen zu verzeichnen: So wurden bei den erstmalig Alkoholauffälligen, die die größte Personengruppe mit 37 % bilden, 4 % weniger Gutachten durchgeführt als im Jahr 2003. Die Anzahl der wiederholt Alkoholauffälligen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr nur um 1 %. Der Rückgang der Alkoholfragestellungen steht im Zusammenhang mit dem gleichzeitigen Anstieg der Betäubungsmittel-Begutachtungsanlässe. Wie auch in den Vorjahren steigt dieser Begutachtungsanlass stetig weiter an, im Vergleich zum Vorjahr 2003 um 18 %. Vor allem eine Verschiebung des Überwachungsfokus der Polizei (von Alkohol zu Drogen und Medikamenten) führt dazu, dass mehr Betäubungsmittel- und dementsprechend weniger Alkoholauffälligkeiten aufgedeckt werden.



*) In dem Diagramm wurden folgende Anlassgruppen zusammengefasst: körperliche, geistige und neurologisch-psychiatrische Mängel = „körperliche Mängel"; Verkehrsauffälligkeiten, allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten = „Verkehrsauffällige ohne Alkohol"; Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige, Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten, sonstige Drogen & Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten = „Drogen & Medikamente"; Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung, sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten, sonstige Mehrfachfragestellungen, vorzeitige FE-Erteilung, Fahrlehrerbewerber, sonstige Anlässe = „sonstige Anlässe".

(Aus der Pressemitteilung 19/2005 der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 24. November 2005)

Rechtsprechung

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

1.*) Die Entscheidung des Gesetzgebers, den Gefahren des Cannabiskonsums mit den Mitteln des Strafrechts zu begegnen, ist weiterhin zu respektieren. Dies schließt das grundsätzliche Verbot einer Selbstmedikation durch Cannabisprodukte ein. Insoweit liegt ein (noch) ausreichend gerechtfertigtes Verbot vor, zumal durch den in § 3 Abs. 2 BtMG enthaltenen Befreiungsvorbehalt angemessene Lösungen im Einzelfall möglich sind.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluß vom 30. Juni 2005 – 2 BvR 1772/02 –

Zum Sachverhalt:

1. Die Fachgerichte verurteilten den Beschwerdeführer, der aufgrund eines Motorradunfalls einer Schwerbehinderung von 80 % unterliegt und an Schmerzen im linken Arm und Bein leidet, wegen der Einfuhr von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge zu einer Geldstrafe, weil er bei seiner Einreise aus den Niederlanden auf ärztliche Empfehlung 175 ml Haschischöl und insgesamt 107 Gramm Marihuana mit einer Wirkstoffmenge von 11,9 Gramm Tetrahydrocannabinol mit sich geführt hatte, welche er (als für ihn wirksamstes Mittel) zur Linderung seiner Schmerzen konsumieren wollte.

2. Der Beschwerdeführer meint, die Strafbarkeit des Umgangs mit Cannabis, der eine offensichtlich fehlsame Gefahrenprognose des Gesetzgebers zugrunde liege, sei zur Erreichung des damit verfolgten Zwecks, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen, jedenfalls in Fällen des Gebrauchs des Betäubungsmittels zur medizinischen Heilbehandlung ungeeignet, nicht erforderlich und unverhältnismäßig. Außerdem hätten die Fachgerichte einen rechtfertigenden oder entschuldigenden Notstand (§§ 34, 35 StGB) annehmen müssen; auch sei in Fällen der Einfuhr von Cannabis die in § 30 Abs. 1 Nr. 4 BtMG vorgesehene Strafschärfung nicht anwendbar. Ferner macht er zahlreiche weitere, die allgemeine Strafbewehrung des Umgangs mit Cannabis betreffende verfassungsrechtliche Einwände geltend.

Aus den Gründen:

I. Die Verfassungsbeschwerde ist teilweise unzulässig.

1. Soweit sie sich unmittelbar gegen Bestimmungen des Betäubungsmittelgesetzes richtet, ist die Jahresfrist des § 93 Abs. 3 BVerfGG nicht gewahrt.

2. Soweit der Beschwerdeführer die Entscheidung des Amtsgerichts angreift, fehlt es an einer Beschwer, weil diese durch die Entscheidung des Landgerichts prozessual überholt ist.

3. Außerdem ist die Verfassungsbeschwerde unzulässig, soweit der Beschwerdeführer sie mit der Notwendigkeit einer medizinischen Heilbehandlung begründet. Denn insoweit hat er den Grundsatz der Subsidiarität der Verfassungsbeschwerde nicht beachtet. Danach sind über die Erschöpfung des Rechtswegs im engeren Sinne hinaus alle zumutbaren prozessualen Möglichkeiten zu ergreifen, um eine Grundrechtsverletzung abzuwenden. Vor der Erhebung einer Verfassungsbeschwerde gegen die Strafdrohung des § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BtMG wegen unerlaubter Einfuhr von Cannabis oder Marihuana müssen Beschwerdeführer versuchen, eine Erlaubnis gemäß § 3 Abs. 2 BtMG mit der Folge der Straflosigkeit des Besitzes nach § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BtMG zu erlangen (vgl. Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Januar 2000 – 2 BvR 2382/99 –, NJW 2000, S. 3126 <3127>).

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs. 2 BtMG für eine medizinisch notwendige Behandlung mit Cannabisprodukten war hier nicht ausgeschlossen, denn auch therapeutische Zwecke können das erforderliche öffentliche Interesse auslösen; die medizinische Versorgung der Bevölkerung ist ein öffentlicher Zweck, der im Einzelfall die Erteilung einer Erlaubnis gemäß § 3 Abs. 2 BtMG rechtfertigen kann (vgl. Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Januar 2000 – 2 BvR 2382/99 –, NJW 2000, S. 3126 <3127>). Es war hier dem Beschwerdeführer, der insoweit eine ermessensfehlerfreie Entscheidung beanspruchen kann, auch zumutbar, zunächst einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis zu stellen.

4. Unzulässig ist die Verfassungsbeschwerde schließlich auch, soweit der Beschwerdeführer eine Verletzung von Art. 12 Abs. 1 GG rügt, weil nicht er selbst, sondern allenfalls sein Arzt in der Berufsfreiheit betroffen ist.

II. Im Übrigen ist die Verfassungsbeschwerde unbegründet.

1. Die fachgerichtlichen Entscheidungen haben durch die Anwendung der Strafvorschrift des § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BtMG nicht die Menschenwürde und die allgemeine Handlungsfreiheit des Beschwerdeführers verletzt.

a) In seiner 1994 ergangenen Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht angenommen, dass die Einschätzung des Gesetzgebers, mit dem Konsum von Cannabis seien erhebliche gesundheitliche Gefahren verbunden, zwar umstritten, andererseits aber auch die Auffassung mangelnder Gefährlichkeit von Cannabis ungesichert sei (vgl. BVerfGE 90, 145 <177>); es ist zu dem Ergebnis gelangt, dass nicht unbeträchtliche Gefahren und Risiken für die Gesundheit verbleiben (vgl. BVerfGE 90, 145 <181>). Die Konzeption des Gesetzgebers, den gesamten Umgang mit Cannabis-

produkten (mit Ausnahme des Konsums selbst) wegen der von der Droge und dem Drogenhandel ausgehenden Gefahren für den Einzelnen und die Allgemeinheit einer umfassenden staatlichen Kontrolle zu unterwerfen und zu deren Durchsetzung den unerlaubten Umgang mit Cannabisprodukten mit Strafe zu bedrohen, hat das Bundesverfassungsgericht als zur Erreichung des Zwecks, die Gesundheit sowohl des Einzelnen wie der Bevölkerung im Ganzen zu schützen, als geeignet und erforderlich gebilligt (vgl. BVerfGE 90, 145 <182>). Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers gehört der Umgang mit Drogen, insbesondere auch das Sichberauschen, aufgrund seiner vielfältigen sozialen Aus- und Wechselwirkungen nicht zum Kernbereich privater Lebensgestaltung (vgl. BVerfGE 90, 145 <171>). Die Strafbewehrung des Erwerbs und Besitzes von Cannabisprodukten zum Eigenverbrauch verstößt nicht gegen das Übermaßverbot (vgl. BVerfGE 90, 145 <187>). Einer im Einzelfall unangemessenen Strafverfolgung kann durch die Anwendung der Vorschriften über Verfahrenseinstellungen entgegen gewirkt werden (vgl. BVerfGE 90, 145 <189 ff.>).

b) Neue Tatsachen, welche diese Einschätzung erschüttern könnten, hat der Beschwerdeführer nicht vorgetragen. Eine generelle Ungefährlichkeit des Konsums von Cannabis behauptet er nicht. Die Entscheidung des Gesetzgebers, den Gefahren des Cannabiskonsums mit den Mitteln des Strafrechts zu begegnen, ist weiterhin zu respektieren (vgl. Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 29. Juni 2004 – 2 BvL 8/02 –, NJW 2004, S. 3620 <3621> [= BA 2004, 460]). Dies schließt das grundsätzliche Verbot einer Selbstmedikation durch Cannabisprodukte ein. Auch insoweit liegt ein (noch) ausreichend gerechtfertigtes Verbot vor, zumal durch den in § 3 Abs. 2 BtMG enthaltenen Befreiungsvorbehalt angemessene Lösungen im Einzelfall möglich sind.

2. Verfassungsrechtlich ist auch nicht zu beanstanden, dass der Gesetzgeber durch § 1 Abs. 2 und 4 BtMG die Bundesregierung und den Bundesminister für Gesundheit ermächtigt hat, im Wege der Rechtsverordnung Stoffe in die Anlagen zum Betäubungsmittelgesetz mit der Folge aufzunehmen, dass der unerlaubte Umgang mit ihnen den Straftatbeständen des Betäubungsmittelgesetzes unterfällt (vgl. Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 04. Mai 1997 – 2 BvR 509/96 – und – 2 BvR 511/96 –, NJW 1998, S. 669 <670 f.>).

3. Die Rechtsanwendung der Fachgerichte zeigt auch im Übrigen keinen Grundrechtsverstoß auf. Insbesondere haben das Landgericht und das Oberlandesgericht das Vorliegen eines rechtfertigenden oder entschuldigenden Notstands (§§ 34, 35 StGB) im Hinblick auf die vom Beschwerdeführer nicht wahrgenommene Möglichkeit, eine Erlaubnis nach § 3 Abs. 2 BtMG zu erhalten, nicht willkürlich verneint.

Ebenso wenig lässt die Anwendung des § 30 Abs. 1 Nr. 4 BtMG (Einfuhr einer nicht geringen Menge an Betäubungsmitteln) einen Verfassungsverstoß erkennen. Die Fachgerichte sind ausdrücklich davon ausgegangen, dass der Beschwerdeführer die Cannabisprodukte zu seiner medizinischen Behandlung nach Deutschland gebracht hat, und haben diesen Umstand in der Strafzumessung strafmildernd berücksichtigt, indem sie einen minder schweren Fall angenommen und eine an der unteren Grenze des Strafrahmens liegende Sanktion festgesetzt haben. Im Übrigen ist es von Verfassungs wegen nicht geboten, den unerlaubten Besitz von Cannabisprodukten tatbestandlich anders zu behandeln als den Besitz so genannter harter Drogen (vgl. Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 12. März 2003 – 2 BvR 511/01 –, NJW 2003, S. 2978).

2.*) Lenkt ein alkoholisierter Täter sein Fahrzeug mit zügigem Tempo durch vollbesetzte Caféterrassen und über Gehwege mit Fußgängerverkehr, so kann das Mordmerkmal zur Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln erfüllt sein.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 16. August 2005 – 4 StR 168/05 –
(LG Düsseldorf)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen versuchten Mordes in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung (richtig: jeweils in sieben tateinheitlich zusammentreffenden Fällen) und mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr zu einer Freiheitsstrafe von sechs Jahren verurteilt. Es hat ihm ferner die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis von fünf Jahren bestimmt. Gegen dieses Urteil richten sich die Revisionen des Angeklagten und der Staatsanwaltschaft, mit denen die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird.

1. Nach den Feststellungen hielt sich der zur Tatzeit 63 Jahre alte Angeklagte am Vormittag des 21. Juni 2003 ab etwa 9 Uhr in dem von ihm und seiner Lebensgefährtin betriebenen Lokal „F." in der S.-Straße in D. auf. Er hatte in der vorangegangenen Nacht nur ca. vier Stunden geschlafen und war bereits um 6.30 Uhr aufgestanden. Er war müde und fühlte sich durch den am Vortag genossenen Alkohol immer noch stark beeinträchtigt. Gleichwohl nahm er im Verlauf des Vormittags bis kurz vor Begehung der Tat weitere alkoholische Getränke zu sich. Wegen seines übermäßigen Alkoholkonsums und seines ungepflegten Aussehens kam es am späteren Vormittag zu einer Auseinandersetzung mit seiner Lebensgefährtin, die ihm deswegen Vorwürfe machte und drohte, ihn noch am selben Abend zu verlassen.

Gegen 14.15 Uhr verließ der Angeklagte das Lokal mit dem Bemerken, seinen Pkw in die Garage fahren zu wollen, obwohl seine Lebensgefährtin ihn gebeten hatte, dies wegen seiner Alkoholisierung zu unterlassen. Er wies zu diesem Zeitpunkt eine Blutalkoholkon-

zentration von 2,22 ‰ auf. Kurz danach bestieg er sein Fahrzeug, das vor dem Lokal am Fahrbahnrand der S.-Straße in Richtung der quer zur S.-Straße verlaufenden N.-Straße, einer belebten Einkaufsstraße, geparkt war. Er startete den Motor, ließ ihn mehrfach aufheulen und lenkte das Fahrzeug sodann in einer etwa S-förmig verlaufenden, insgesamt 86 m langen Wegstrecke zunächst nach links über die S.-Straße hinweg auf den gegenüberliegenden Gehweg in den dortigen Terrassenbereich des Eiscafés „D.“. Ohne anzuhalten fuhr er, ein Bankgebäude passierend, auf dem Gehweg weiter, überquerte kurz vor Erreichen der N.-Straße erneut die S.-Straße und steuerte das Fahrzeug auf den gegenüberliegenden Gehweg in die Außenterrasse des Café „Fl.“. Diese durchfuhr er über eine Strecke von ca. 10 m. Anschließend überquerte er die N.-Straße und kam nach weiteren 20 m zum Stehen.

Der Angeklagte fuhr „zügig“ mit etwa gleich bleibender Geschwindigkeit von max. 34 bis 37 km/h. Die Außenterrassen der beiden Cafés waren zu dieser Zeit voll besetzt, auf den Gehwegen herrschte Fußgängerverkehr. Während der Fahrt kollidierte das Fahrzeug des Angeklagten mit mehreren Gegenständen, unter anderem mit Mobiliar des Eiscafés „D.“. Ein 68-jähriger Gast dieses Cafés wurde durch aufgeschleudertes Mobiliar getroffen und verletzt. Auf der Terrasse des Cafes „Fl.“ wurden zunächst vier erwachsene Personen und die 7-jährige Nebenklägerin Johanna B. vom Fahrzeug des Angeklagten erfasst oder gestreift und hierdurch verletzt. Schließlich erfasste der Angeklagte mit dem Fahrzeug den an einem Tisch sitzenden 29-jährigen Nebenkläger E., der unter das Fahrzeug gezogen und bis zu dessen Stillstand 20 m mitgeschleift wurde. Der Nebenkläger wurde lebensgefährlich verletzt. Drei weitere Personen konnten dem Fahrzeug des Angeklagten durch einen rechtzeitigen Sprung zur Seite ausweichen. Bezüglich dieser drei und weiterer Geschädigter hat die Staatsanwaltschaft das Verfahren nach § 154a Abs. 1 StPO beschränkt. Der Angeklagte, der sich aufgrund seines beruflichen Misserfolgs, seiner Alkoholerkrankung, seines erheblichen Schlafdefizits und des Konflikts mit seiner Lebensgefährtin in einer „Lebenskrise“ befand, lenkte sein Fahrzeug „zur Entladung eines spontanen Aggressionsstaus, der durch eine alkoholbedingte erheblich verminderte Steuerungsfähigkeit begünstigt war“, gezielt in die Menschenmengen auf den Caféterrassen. Die Tötung und Verletzung von Menschen nahm er dabei zumindest billigend in Kauf.

2. Von diesen Feststellungen ausgehend hat das Landgericht den Angeklagten des versuchten Mordes (§ 211, 22, 23 StGB) in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung (§ 224 Abs. 1 Nr. 2 und 5 StGB) in jeweils sieben tateinheitlich zusammentreffenden Fällen sowie in weiterer Tateinheit mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3, § 315 Abs. 3 Nr. 1 a StGB) für schuldig befunden. Soweit es den Angeklagten wegen versuchten Mordes verurteilt hat, hat es die Voraussetzungen des Mordmerkmals des Handelns „mit gemeingefährlichen Mitteln“ bejaht.

Aus den Gründen:

1. Revision des Angeklagten.

Der Revision des Angeklagten bleibt der Erfolg versagt.

a) Es ist sachlich rechtlich nicht zu beanstanden, dass der Angeklagte wegen versuchten Mordes mit gemeingefährlichen Mitteln verurteilt worden ist.

Das Mordmerkmal der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln ist erfüllt, wenn der Täter ein Mittel zur Tötung einsetzt, das in der konkreten Tatsituation eine Mehrzahl von Menschen an Leib und Leben gefährden kann, weil er die Ausdehnung der Gefahr nicht in seiner Gewalt hat (BGHSt 38, 353, 354 m. w. N.). Die Qualifikation hat ihren Grund in der besonderen Rücksichtslosigkeit des Täters, der sein Ziel durch die Schaffung unberechenbarer Gefahren für andere durchzusetzen sucht (BGHSt 34, 13, 14). Dabei ist nicht allein auf die abstrakte Gefährlichkeit eines Mittels abzustellen, sondern auf seine Eignung und Wirkung in der konkreten Situation unter Berücksichtigung der persönlichen Fähigkeiten und Absichten des Täters (vgl. BGHSt 38, 353, 354; Jähnke in LK 11. Aufl. § 211 Rdn. 57). Die Mordqualifikation kann deshalb auch dann erfüllt sein, wenn ein Tötungsmittel eingesetzt wird, das seiner Natur nach, wie hier, nicht gemeingefährlich ist. Maßgeblich ist dann jedoch die Eignung des Mittels zur Gefährdung Dritter in der konkreten Situation (vgl. zum Steinwurf in dichtem Verkehr BGH VRS 63, 119; Jähnke a. a. O.; Schneider in MünchKomm StGB § 211 Rdn. 104; a. A. Horn in SK StGB § 211 Rdn. 50).

Diese an das Mordmerkmal „mit gemeingefährlichen Mitteln“ zu stellenden Anforderungen sind nach den getroffenen Feststellungen hier erfüllt. Welche und wie viele Personen durch das mit zügigem Tempo durch die Caféterrassen und über Gehwege gelenkte Fahrzeug gefährdet, verletzt und getötet werden konnten, war für den Angeklagten nicht berechenbar. Er beherrschte den Umfang der Gefährdung nicht. Vielmehr hatte er durch seine unkontrollierte und deshalb für Dritte unberechenbare Fahrt durch Menschenansammlungen hindurch „in besonderer Rücksichtslosigkeit“ (BGHSt 38, 353, 354; BGH NJW 1985, 1477, 1478) eine Gefahr für eine unbestimmte Vielzahl von Personen geschaffen. Er hatte es nicht in der Hand, wie viele Menschen als Repräsentanten der Allgemeinheit (Rengier StV 1986, 405, 407) in den von ihm geschaffenen Gefahrenbereich geraten und durch sein Verhalten gefährdet werden konnten.

Der Fall einer von dem Mordmerkmal tatbestandlich nicht erfassten versuchten „schlichten“ Mehrfachtötung liegt hier nicht vor, weil sich die Tat des Angeklagten nicht gegen eine Mehrzahl von ihm individualisierter Opfer richtete (vgl. Schneider in MünchKomm a. a. O. Rdn. 103; Rengier a. a. O. S. 406).

b) Auch im Übrigen weist die Revision aus den zutreffenden Gründen der Antragsschrift des Generalbundesanwalts keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.

2. Revision der Staatsanwaltschaft.

Das Urteil weist auch keinen Rechtsfehler zum Vorteil des Angeklagten auf. [wird ausgeführt]

3.*) Bildet das (zeitliche) Zusammentreffen zwischen unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln und Führen eines Fahrzeuges unter Drogenwirkung einen einheitlichen Lebensvorgang, so liegt Tatidentität i. S. d. § 264 StPO vor, weshalb die Verurteilung wegen der Straftat der späteren Verfolgung der Ordnungswidrigkeit entgegensteht.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluß vom 05. Oktober 2004 – 8 Ss-OWi 25/04 –

Zum Sachverhalt:

Die Verwaltungsbehörde hat gegen den Betroffenen durch Bußgeldbescheid vom 07. 10. 2003 wegen einer Ordnungswidrigkeit gem. „§ 24a Abs. 2 und 3, § 25 StVG“ eine Geldbuße von 250,00 Euro sowie ein Fahrverbot von einem Monat festgesetzt. Auf den Einspruch des Betroffenen hat das Amtsgericht das Verfahren durch Urteil vom 25. 03. 2004 „wegen Vorliegens eines dauernden Verfahrenshindernisses gem. § 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 206 StPO eingestellt“.

In den Gründen des Urteils heißt es:

„Dem Betroffenen wurde mit Bußgeldbescheid des Landrats D. vom 07. 10. 2003 vorgeworfen, am 03. 05. 2003 gegen 5.10 Uhr in D. auf der S.-Straße ein Kraftfahrzeug unter Wirkung von Amphetamin geführt zu haben. Bei einer Verkehrskontrolle mit anschließender Durchsuchung entdeckten die Polizeibeamten ... bei dem Betroffenen des Weiteren eine Zigarettenschachtel mit ca. 5 g sowie ein Tütchen mit ca. 1 g Amphetamin. Durch Urteil des Amtsgerichts Düren vom 14. 01. 2004, rechtskräftig seit dem 14. 01. 2004, wurde der Betroffene wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 10,00 Euro verurteilt.

Das Verfahren war wegen Strafklageverbrauchs gem. Art. 103 Abs. 3 GG, § 84 Abs. 1 OWiG einzustellen. Danach darf niemand wegen derselben Tat aufgrund der allgemeinen Strafgesetze mehrmals bestraft werden. Unter dem Begriff derselben Tat im Sinne des Art. 103 Abs. 3 GG ist ein nach natürlicher Lebensauffassung einheitlich zu bewertender und damit zeitlich und sachlich begrenzter Lebensvorgang zu verstehen, auf welchen Anklage- und Eröffnungsbeschluss hinweisen und innerhalb dessen der Angeklagte als Täter oder Teilnehmer einen Straftatbestand verwirklicht haben soll … Es wird damit an den strafprozessualen Begriff, der den §§ 155, 264 StPO zugrunde liegt, angeknüpft, der über den Tatbegriff im Sinne der §§ 52, 53 StGB hinausgeht. § 84 OWiG geht von demselben verfahrensrechtlichen Tatbegriff aus ... Ein solcher einheitlicher Lebenssachverhalt liegt hier vor. …“

Mit dem der strafgerichtlichen Verurteilung vorausgegangenen Strafbefehlsantrag ist dem Betroffenen folgendes zur Last gelegt worden:

„Am 03. 05. 2003 übten sie die tatsächliche Gewalt über insgesamt 8,9 g Amphetamin (netto) aus, die anlässlich einer Polizeikontrolle in der S.-Straße in D. sichergestellt werden konnten.“

Die Rechtsbeschwerde der Generalstaatsanwaltschaft gegen das Urteil vom 25. 03. 2004 hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Zu Recht hat das Amtsgericht das Verfahren wegen des Verfahrenshindernisses des Strafklageverbrauchs eingestellt. Der verfolgte Verstoß gegen §§ 24a, 25 StVG ist Teil der prozessualen Tat im Sinne des § 264 StPO, die durch das Urteil des Amtsgerichts Düren vom 14. 01. 2004 abgeurteilt worden ist. Der Begriff der „Tat“ im Bußgeldverfahren ist identisch mit dem auch für das Strafverfahren maßgeblichen Tatbegriff des Art. 103 GG. „Tat“ im Sinne des Art. 103 GG ist ein „konkretes Vorkommnis“, ein einheitlicher geschichtlicher Vorgang, der sich von anderen ähnlichen oder gleichartigen unterscheidet. Zu diesem Vorgang gehört das gesamte Verhalten des Täters, soweit es nach natürlicher Lebensauffassung einen einheitlichen Lebensvorgang darstellt. Zwischen den einzelnen Verhaltensweisen des Täters muss eine „innere Verknüpfung“ bestehen, dergestalt, dass ihre getrennte Aburteilung in verschiedenen erstinstanzlichen Verfahren als unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorgangs empfunden würde (so insgesamt: Senat VRS 77, 278, 279 m. N.). Dabei kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an (BGHSt 29, 288; vgl. zu Einzelfallgestaltungen, in denen Tatidentität angenommen oder für möglich gehalten wurde: BGHR BtMG § 29 Strafklageverbrauch 7: Tatidentität möglich zwischen Trunkenheitsfahrt und in deren Verlauf begangener Einfuhr von Betäubungsmitteln; Senatsentscheidung vom 21.12.1990 – Ss 607/90 –: Tatidentität zwischen Diebstahl und der anschließenden Fluchtfahrt unter Drogeneinwirkung; Senatsentscheidung vom 24. 08. 2001 – Ss 313/01 –: Tatidentität zwischen Trunkenheitsfahrt und sich anschließender Rauferei/Körperverletzung).

Hier bilden das Führen des Fahrzeugs unter Amphetamin und der Drogenbesitz einen einheitlichen Lebenssachverhalt, dessen getrennte Aburteilung einen einheitlichen Lebensvorgang unnatürlich aufspalten würde. Der Betroffene hat den Drogenbesitz während der Fahrt ausgeübt. Bei der konsumierten Droge und der mitgeführten Droge handelt es sich um Betäubungsmittel derselben Art. Die Umstände, die zum Betäubungsmittelbesitz und zum Drogenkonsum geführt haben, könnten – nicht ausschließbar – den Schuldumfang sowohl der Ordnungswidrigkeit als auch der Straftat kennzeichnen und für die Rechtsfolgenentscheidung gleichermaßen von Bedeutung sein.

Nach allem vermag sich der Senat – wie schon das Amtsgericht – nicht der – auch von der Generalstaatsanwaltschaft angeführten – Auffassung des Landgerichts München II (NZV 2001, 359 [= BA 2002, 131]) anzuschließen, wonach im Falle des (zeitlichen) Zusammentreffens zwischen unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln und Führen eines Fahrzeugs unter Drogenwirkung die Verurteilung wegen der Straftat der späteren Verfolgung der Ordnungswidrigkeit nicht

entgegen steht. Das Landgericht begründet seine Auffassung damit, dass zwischen beiden Tatbeständen keine Tateinheit bestehe. Darauf kommt es indes nicht an, weil Tatidentität im Sinne des § 264 StPO keine Tateinheit im materiell-rechtlichen Sinne erfordert.

4.*) Die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln führt für sich allein regelmäßig noch nicht zu einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit. Diese Folge ist bei einem Rauschgiftabhängigen nur ausnahmsweise gegeben. Dies ist aber dann der Fall, wenn langjähriger Betäubungsmittelgenuß etwa zu schwersten Persönlichkeitsveränderungen geführt hat, der Täter unter starken Entzugserscheinungen leidet oder durch sie getrieben wird, sich mittels einer Straftat Drogen zu verschaffen, oder dann, wenn er das Delikt im Zustand eines akuten Rausches verübt hat. Unter Umständen kann auch bereits die Angst vor Entzugserscheinungen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Hemmungsfähigkeit und damit zu einer Anwendung des § 21 StGB führen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluß vom 31. Januar 2005 – 2 Ss 501/04 –
– 26a Ls 12 Js 371/04 AK 23/04 (AG Recklinghausen) –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte ist durch das angefochtene Urteil wegen gemeinschaftlichen Diebstahls geringwertiger Sachen und wegen versuchter Nötigung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe in Höhe von fünf Monaten verurteilt worden.

Nach den getroffenen Feststellungen zur Person wurde der Angeklagte davor zuletzt durch Urteil des Amtsgerichts Recklinghausen vom 14. November 2003 u. a. wegen verschiedener Diebstahlstaten zu einer Gesamtfreiheitsstrafe in Höhe von einem Jahr unter Strafaussetzung zur Bewährung verurteilt. Die Bewährungszeit wurde bis zum 22. November 2006 festgesetzt. Im damaligen Verfahren wurde festgestellt, dass die Taten aufgrund der Betäubungsmittelabhängigkeit des Angeklagten begangen worden waren.

Der angegriffenen Verurteilung liegt dagegen eine Tat vom 02. Juli 2004 zugrunde, bei der der Angeklagte nach den Feststellungen des Amtsgerichts in einem Rewe-Markt in R. drei Flaschen Asbach Uralt zu je 10,99 mit einem unbekannten Mittäter entwendet und sich der Festnahme sowie der Personalienfeststellung durch einen Zeugen mittels Gewaltanwendung zu entziehen suchte. Innerhalb der Strafzumessungserwägungen hat der Tatrichter zugunsten des Angeklagten berücksichtigt, dass dieser seit längerem betäubungsmittelabhängig ist. Er hat zudem ausgeführt, dass der Angeklagte die Absicht hatte, die Flaschen zu verkaufen, um so in den Besitz von Bargeld zum Erwerb von Betäubungsmitteln zu gelangen. Im Rahmen der Erörterung der Aussetzungsfrage hat das Amtsgericht erwähnt, dass der Angeklagte beabsichtige, eine (Drogen-)Therapie durchzuführen.

Es hat darüber hinaus eine Zurückstellung gemäß § 35 BtMG befürwortet. Ausführungen zu § 21 StGB enthält das Urteil nicht.

Aus den Gründen:

Die Revision des Angeklagten hat mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts zumindest vorläufig hinsichtlich des Rechtsfolgenausspruchs Erfolg.

Soweit sich die Revision auch gegen den Schuldspruch wendet, war sie gemäß dem Antrag der Generalstaatsanwaltschaft als offensichtlich unbegründet zu verwerfen, da die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Revisionsrechtfertigung insoweit keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben hat (§ 349 Abs. 2 StPO).

Ein sachlich-rechtlicher Mangel des angefochtenen Urteils liegt dagegen darin, dass es sich vor dem Hintergrund der Betäubungsmittelabhängigkeit des Angeklagten mit der Möglichkeit einer erheblich verminderten Schuldfähigkeit im Sinne von § 21 StGB nicht auseinandergesetzt hat.

Zwar führt die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln für sich allein regelmäßig noch nicht zu einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit. Diese Folge ist, wie der Bundesgerichtshof wiederholt ausgesprochen hat, bei einem Rauschgiftsüchtigen nur ausnahmsweise gegeben. Dies ist aber dann der Fall, wenn langjähriger Betäubungsmittelgenuss etwa zu schwersten Persönlichkeitsveränderungen geführt hat, der Täter unter starken Entzugserscheinungen leidet oder durch sie getrieben wird, sich mittels einer Straftat Drogen zu verschaffen, oder dann, wenn er das Delikt im Zustand eines akuten Rausches verübt hat (vgl. BGHR, StGB, § 21, BtM-Auswirkungen 2 und 12 m. w. N.). Unter Umständen kann auch bereits die Angst vor Entzugserscheinungen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Hemmungsfähigkeit und damit zu einer Anwendung des § 21 StGB führen (vgl. BGHR, StGB, § 21, BtM-Auswirkungen 5 betreffend Entzugserscheinungen bei Heroinabhängigen; Senatsbeschluss vom 29. April 2002 in 2 Ss 81/02, veröffentlicht unter www.burhoff.de, Suchwort „2 Ss 81/02"; Beschluss des hiesigen 3. Strafsenats vom 30. März 2000 – 3 Ss 101/00 –).

Aufgrund der Feststellungen des Amtsgerichts gingen bereits die früheren Taten, die zur Verurteilung des Angeklagten vom 14. November 2003 führten, auf seine Betäubungsmittelabhängigkeit zurück. Zudem sind der geringe Zeitablauf seit dieser Verurteilung bis zur erneuten Straffälligkeit des Angeklagten und seine weiterhin fortbestehende Drogenabhängigkeit zu sehen. Insbesondere im Hinblick auf das nunmehr festgestellte Tatmotiv, sich durch den Verkauf des Diebesgutes die finanziellen Mittel zum Drogenerwerb zu verschaffen, drängte es sich geradezu auf, sich mit der Frage der verminderten Schuldfähigkeit auseinander zu setzen. Außerdem belegen die Ausführungen des angefochtenen Urteils zur Therapiebereitschaft des Angeklagten sowie die Befürwortung einer Zurückstellung gemäß § 35 BtMG, dass der Tatrichter von einer Behandlungs-

bedürftigkeit des Angeklagten hinsichtlich seines Drogenkonsums ausgegangen ist.

Vor diesem Hintergrund war eine nähere Prüfung, ob der Angeklagte bei Begehung der festgestellten Taten möglicherweise erheblich vermindert schuldfähig im Sinne von § 21 StGB war, geboten. Das Fehlen jeglicher Auseinandersetzung mit dieser Frage in dem angefochtenen Urteil stellt bei der gegebenen Sachlage einen durchgreifenden Rechtsfehler dar.

Es ist letztlich auch nicht ausgeschlossen, dass sich dieser Begründungsmangel zum Nachteil des Angeklagten ausgewirkt hat.

Überdies liegt ein Rechtsfehler bei der Begründung des Rechtsfolgenausspruchs auch darin, dass sich das angefochtene Urteil nicht mit den Voraussetzungen des § 64 StGB auseinander gesetzt hat, obwohl dies angesichts der mitgeteilten Gesamtumstände und der offenbar vorhandenen Therapiewilligkeit des Angeklagten erforderlich gewesen wäre (vgl. Senatsbeschluss vom 11. Januar 2002 in 2 Ss 1077/01).

Das Amtsgericht wird die Frage der erheblich verminderten Schuldfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt (§ 21 StGB) sowie des § 64 StGB mit sachverständiger Hilfe zu prüfen und in den Urteilsgründen zu erörtern haben.

Abschließend weist der Senat darauf hin, dass nach § 358 Abs. 2 S. 2 StPO das Verschlechterungsverbot der Annahme der Voraussetzungen des § 64 StGB durch das Amtsgericht nicht entgegenstehen würde.

(Mitgeteilt von Dr. Rüdiger Molketin, Bochum)

5.*) l. Die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln begründet für sich allein noch nicht die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit im Sinne von § 21 StGB. Derartige Folgen sind bei einem Rauschgiftsüchtigen aber gegeben, wenn langjähriger Betäubungsmittelgenuß zu schwersten Persönlichkeitsveränderungen geführt hat oder der Täter unter starken Entzugserscheinungen leidet und dadurch dazu getrieben wird, sich mittels einer Straftat Drogen zu verschaffen, ferner unter Umständen dann, wenn er das Delikt im Zustand eines akuten Rausches verübt.

2. Unter Hang i. S. d. § 64 StGB ist nicht nur eine chronische, auf körperlicher Sucht beruhende Abhängigkeit zu verstehen, sondern es genügt eine aufgrund psychischer Disposition bestehende oder durch Übung erworbene intensive Neigung, immer wieder Rauschmittel im Übermaß zu sich zu nehmen.

Oberlandesgericht Düsseldorf,
Beschluß vom 03. November 2005
– III – 2 Ss 105/05 – 80/05 II –
(AG Duisburg)

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Schöffengericht – hat den Angeklagten unter Freispruch im Übrigen wegen Diebstahls zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr ohne Bewährung verurteilt. Hiergegen richtet sich die (Sprung-) Revision des Angeklagten.

Die von dem Beschwerdeführer erhobene Rüge der Verletzung materiellen Rechts führt zu einer Aufhebung des Urteils im Rechtsfolgenausspruch.

Aus den Gründen:

1. Zum Schuldspruch hat die Überprüfung des Urteils keinen den Angeklagten beschwerenden Rechtsfehler ergeben (§ 349 Abs. 2 und 3 StPO).

2. Dagegen begegnet der Rechtsfolgenausspruch durchgreifenden Bedenken.

Zur Frage der Schuldfähigkeit des Angeklagten wird in dem Urteil nicht ausdrücklich Stellung bezogen. Die Nichterörterung der §§ 20, 21 StGB stellt jedoch einen sachlichrechtlichen Fehler dar, wenn tatsächliche Umstände erkennbar geworden sind, die auch nur die Möglichkeit nahe legen, dass die Schuldfähigkeit des Täters ausgeschlossen oder vermindert gewesen sein könnte (vgl. OLG Köln MDR 1980, 245, 246).

Der Angeklagte war zum Zeitpunkt der Tat nach den Urteilsfeststellungen betäubungsmittelsüchtig. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs begründet zwar die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln für sich allein noch nicht die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit im Sinne von § 21 StGB. Derartige Folgen sind bei einem Rauschgiftsüchtigen aber gegeben, wenn langjähriger Betäubungsmittelgenuss zu schwersten Persönlichkeitsveränderungen geführt hat oder der Täter unter starken Entzugserscheinungen leidet und dadurch dazu getrieben wird, sich mittels einer Straftat Drogen zu verschaffen, ferner unter Umständen dann, wenn er das Delikt im Zustand eines akuten Rausches verübt (BGH NStZ 2002, 31, 32; BGH NStZ 2001, 83, 84; BGH StV 1997, 517).

Im vorliegenden Fall drängten die Feststellungen zur Prüfung der Frage, ob die Schuldfähigkeit infolge einer Betäubungsmittelsucht zumindest beeinträchtigt war:

Das Amtsgericht geht davon aus, dass der Angeklagte bereits seit längerer Zeit betäubungsmittelabhängig ist und seit 1988 Haschisch, seit 1994 – wenn auch mit Unterbrechungen – Heroin konsumiert. Auch in der Vorstrafenliste finden sich Hinweise für eine langjährige Drogenabhängigkeit. Der Angeklagte ist am 07. Januar 1992 durch das Amtsgericht Duisburg zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und vier Monaten u. a. wegen fortgesetzten unerlaubten Erwerbs und Einfuhr von Heroin verurteilt worden. Diese Tat wurde aufgrund bestehender Betäubungsmittelabhängigkeit begangen. Es finden sich überdies weitere Verurteilungen wegen Delikten aus dem Bereich der Betäubungsmittelkriminalität, etwa das Urteil des Amtsgerichts Duisburg vom 22. Mai 1997, durch das gegen den Angeklagten u. a. wegen unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln auf eine Freiheitsstrafe von sechs Monaten erkannt worden ist.

Weiter ist in dem angefochtenen Urteil festgestellt, dass der Angeklagte ins Methadonprogramm aufgenommen worden ist, dieses aber wegen Beikonsums hat beenden müssen. Nach seiner am 11. August 2004

– also weniger als drei Monate vor der hier in Rede stehenden Tat – in anderer Sache erfolgten Inhaftierung ist der Angeklagte die ersten zwei Wochen in der Justizvollzugsanstalt ebenfalls mit Methadon substituiert worden.

Die langjährige Einnahme von Heroin, die Aufnahme in das Methadonprogramm und die Behandlung des Angeklagten in der Haftanstalt deuten auf eine hochgradige Abhängigkeit hin.

Es ist nicht auszuschließen, dass der Angeklagte die Tat unter dem Druck begangen hat, sich Heroin verschaffen zu müssen. Hierfür spricht die Feststellung, dass der Angeklagte die am 25. Mai 2004 entwendeten Gegenstände verkaufen wollte, um seinen Betäubungsmittelkonsum finanzieren zu können. Auch bei der Strafzumessung findet der Umstand Berücksichtigung, dass der Angeklagte die Tat infolge seiner Betäubungsmittelabhängigkeit begangen hat, um seinen Betäubungsmittelkonsum finanzieren zu können.

Das Amtsgericht erklärt darüber hinaus sein Einverständnis mit der Zurückstellung der Strafvollstreckung gemäß § 35 BtMG, sofern der Angeklagte einen Therapieplatz nachweisen kann.

Die vorgenannten Umstände hätten in ihrer Gesamtschau Anlass gegeben, die Frage einer erheblichen Einschränkung der Schuldfähigkeit zu erörtern. Dass der Angeklagte im Zustand der Schuldunfähigkeit gehandelt hat, ist auszuschließen.

3. Des Weiteren verhält sich das Urteil nicht darüber, ob die Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB anzuordnen ist. Die Nichtanordnung der Unterbringung ist vom Revisionsgericht – sofern nicht von dem Rechtsmittelangriff ausgenommen – auf die Sachrüge hin zu überprüfen (Tröndle/Fischer, 48. Aufl., § 64 Rn. 22 m. w. N.). Die Feststellungen des angefochtenen Urteils legen nahe, dass bei dem Angeklagten ein Hang im Sinne des § 64 StGB besteht. Hierunter ist nicht nur eine chronische, auf körperlicher Sucht beruhende Abhängigkeit zu verstehen, sondern es genügt eine aufgrund psychischer Disposition bestehende oder durch Übung erworbene intensive Neigung, immer wieder Rauschmittel im Übermaß zu sich zu nehmen. (BGHR StGB § 64 Abs. 1 Hang 4 und 5). Dass das Amtsgericht sein Einverständnis mit einer Vollstreckungsrückstellung gemäß § 35 BtMG bekundet, deutet darauf hin, dass es von einem Krankheitswert der bei dem Angeklagten möglicherweise bestehenden Betäubungsmittelsucht ausgeht. Eine Entwöhnungsbehandlung ist im konkreten Fall nicht von vornherein aussichtslos. Umstände, die eine Aussichtslosigkeit begründen könnten, ergeben sich nicht mit der erforderlichen Sicherheit aus den Feststellungen. Dass zwischen der Tat und der Abhängigkeit der geforderte ursächliche und symptomatische Zusammenhang besteht, ergibt sich ebenfalls aus den Urteilsfeststellungen. Ob die Gefahr besteht, dass der Angeklagte infolge seiner Heroinproblematik erhebliche rechtswidrige Taten begehen wird, bleibt der Prüfung des Gerichts vorbehalten. Abschließend ist zu bemerken, dass die Frage der Unterbringung im Regelfall nur unter Einschaltung eines Sachverständigen getroffen werden kann.

Der Senat kann nicht ausschließen, dass sich die vorgenannten Mängel zum Nachteil des Angeklagten ausgewirkt haben. Das angefochtene Urteil war daher im Rechtsfolgenausspruch aufzuheben und die Sache insoweit an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurückzuverweisen.

(Mitgeteilt von Dr. Rüdiger Molketin, Bochum)

6.*) Eine drogenbedingte relative Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB kann trotz des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – (BA 2005, 156) bei einer THC-Konzentration von unter 1,0 ng/ml (hier: 0,7 ng/ml) bejaht werden, wenn entsprechende Ausfallerscheinungen festgestellt wurden.

Landgericht München I,
Beschluß vom 03. August 2005 – 23 Qs 35/05 –

Aus den Gründen:

Die Staatsanwaltschaft München I hat gegen den Angeschuldigten Anklage wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr erhoben. Der Angeschuldigte soll am 24. 11. 2004 gegen 14.30 Uhr mit dem Pkw auf der S.-Straße in M. gefahren sein, obwohl er infolge vorangegangenen Genusses berauschender Mittel fahruntüchtig war.

Das Amtsgericht München hat die Eröffnung des Verfahrens mit Beschluss vom 17. 06. 2005 abgelehnt mit der Begründung, es läge aufgrund der vorliegenden Beweise kein hinreichender Tatverdacht vor. Die festgestellte THC-Konzentration von 0,7 ng/ml liege im untersten Bereich und sogar unter dem im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 (1 BVR 2652/03 [BA 2005, 156]) enthaltenen Schwellenwert von 1,0 ng/ml für eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG.

Dieser Schwellenwert wurde vom Bundesverfassungsgericht herangezogen, damit § 24a Abs. 2 StVG mit Art. 2 Abs. 1 GG vereinbar ist. Infolge des technischen Fortschritts hat sich die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC aufgrund von Blutproben wesentlich erhöht. Spuren der Substanz ließen sich nun über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen nachweisen. Die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit treffe deshalb für Cannabis nicht mehr zu. Festgestellt werden muss daher eine Konzentration, die es als möglich erscheinen lässt, dass die Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Diese Möglichkeit wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei einer Konzentration von über 1,0 nl/mg angenommen. Andere gehen davon aus, dass schon – aber auch erst – ab 1,0 ng/ml eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG nicht mehr auszuschließen sei, während im Bereich darunter eine solche Wirkung nicht belegt werden könne.

Dazu, ob dieser Schwellenwert auch auf § 316 StGB übertragen werden kann, eine relative Fahruntüchtigkeit unterhalb dieses Wertes also von vornherein ausgeschlossen werden kann, äußert sich das Bundesverfassungsgericht nicht. Denkbar erscheint weiterhin, eine relative Fahruntüchtigkeit bei einer THC-Konzentration unterhalb bei 1,0 nl/mg zu bejahen, sofern entsprechende Ausfallerscheinungen festgestellt wurden. Je geringer die im Blut festgestellte Wirkstoffkonzentration ist, desto höher sind die Anforderungen an Art und Maß der drogenbedingten Ausfallerscheinungen. Das Vorliegen eines Fahrfehlers ist nicht Voraussetzung für die Feststellung von Fahruntüchtigkeit. Diese kann sich auch aus dem Zustand und dem Verhalten des Fahrzeugführers bei einer Kontrolle ergeben, sofern sich die Auffälligkeiten unmittelbar auf eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit beziehen und nicht lediglich allgemeine Merkmale des Drogenkonsums sind.

Hinreichende Verdachtsmomente diesbezüglich ergeben sich aus dem polizeilichen Bericht: Unsicherer Finger-Finger-Test; stark verkleinerte Pupillen, die nicht auf Prüfreiz mit der Taschenlampe reagieren; Gleichgewichtsstörungen; verlangsamte Reaktion.

Ob die Voraussetzungen des § 316 StGB tatsächlich vorliegen, wird das Amtsgericht München nach Durchführung der Hauptverhandlung unter sachverständiger Beratung zu entscheiden haben.

Da aufgrund dessen ein hinreichender Tatverdacht vorliegt, war der Beschluss des Amtsgericht München vom 17.06.2005 aufzuheben und die Anklage vom 03.06.2005 vor dem Amtsgericht München unverändert zur Hauptverhandlung zuzulassen.

(Mitgeteilt von Jur. Mitarb. Martin Krause, München)

7.*) Anders als bei alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit läßt sich nach derzeitigen rechtsmedizinischen Erkenntnissen ein Beweisgrenzwert für eine rauschmittelbedingte Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB nicht begründen. Dies gilt auch bei festgestellten hohen THC-Konzentrationen. Die Feststellung rauschmittelbedingter Fahrunsicherheit setzt daher zusätzliche Beweisanzeichen voraus, wobei neben Fahrfehlern auch sonstigen Ausfallerscheinungen im Verhalten des Fahrzeugführers besondere Bedeutung zukommt.

Amtsgericht Bremerhaven,
Beschluß vom 18. Januar 2005 – 20 Ds 991 Js 4218/04 –

Aus den Gründen:

Mit Anklage vom 24.02.2004 hat die Staatsanwaltschaft Bremen – Zweigstelle Bremerhaven – dem Angeschuldigten zur Last gelegt, am 29.12.2003 gegen 20.40 Uhr in B. ein Fahrzeug geführt zu haben, obwohl er infolge vorangegangenen Cannabiskonsums fahruntüchtig im Sinne des § 316 StGB gewesen sei.

Das Hauptverfahren ist gemäß § 204 Abs. 1 StPO aus tatsächlichen Gründen nicht zu eröffnen, da es nach dem Ergebnis des Zwischenverfahrens nicht wahrscheinlich ist, daß der Angeschuldigte wegen der ihm zur Last gelegten Straftat der Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB in einer Hauptverhandlung verurteilt werden wird. Wahrscheinlich ist vielmehr, daß dem Angeschuldigten eine auch nur relative Fahruntüchtigkeit nicht nachgewiesen werden kann.

Der Angeschuldigte befuhr nach den bisherigen Ermittlungen am 29.12.2003 gegen 20.40 Uhr mit dem Pkw in B. öffentliche Straßen. Auf dem W.-K.-Platz wurde er von einer Zivilstreife überprüft, die aus dem geöffneten Fahrzeugfenster Marihuana-Geruch wahrnahm. Aus der später durchgeführten chemisch-toxikologischen Untersuchung des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Prof. Dr. med. P., ergibt sich ein vorangegangener Cannabiskonsum; es wurden 0,04674µ THC, 0,01251µ THC-OH und 0,1119µ THC-Carbonsäure pro ml zum Zeitpunkt der Blutentnahme um 22.15 Uhr festgestellt.

Voraussetzung für das Vorliegen rauschbedingter Fahruntüchtigkeit ist zunächst der vorangegangene Konsum eines berauschenden Mittels, was auf das von dem Angeschuldigten konsumierte Cannabis ohne weiteres zutrifft. Anders als bei alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit läßt sich nach derzeitigen rechtsmedizinischen Erkenntnissen ein Beweisgrenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 316 StGB nicht begründen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21. 12. 2004, 1 BvR 2652/03 [BA 2005, 156], BGH NZV 2000, 419 [= BA 2000, 502]). Dies gilt auch bei der hier festgestellten hohen Konzentration. Die Feststellung der rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit setzt daher zusätzliche Beweisanzeichen voraus, wobei neben Fahrfehlern auch sonstigen Ausfallerscheinungen im Verhalten des Fahrzeugführers besondere Bedeutung zukommt.

Zum Fahrverhalten des Angeschuldigten haben die Polizeibeamten L., D. und L. keine besonderen Auffälligkeiten festgestellt. Der Angeschuldigte war zuvor mit geöffnetem Fenster an ihnen vorbeigefahren und hatte den Motor seines Fahrzeugs in Höhe der Trinkhalle abgestellt. Während des auf der Wache geführten Gesprächs konnten bei dem Angeschuldigten leichte Gefühlsschwankungen festgestellt werden. Ausweislich der weiteren, von den Polizeibeamten getroffenen Feststellungen verfügte der Angeschuldigte über eine deutliche Aussprache und war orientiert. Das Aussteigen aus dem Fahrzeug war normal. Die Pupillen wiesen Normalgröße auf. Nach dem weiter gefertigten ärztlichen Untersuchungsbericht waren mit Ausnahme eines Tremors keine Auffälligkeiten festzustellen. Der Vertragsarzt gibt in seinem Untersuchungsbericht vielmehr an, daß „die Person derzeit nicht unter Drogeneinfluß zu stehen“ scheine.

Danach sind die Voraussetzungen für das Vorliegen zumindest relativer Fahruntüchtigkeit nicht gegeben. Eine abweichende Beurteilung folgt auch nicht aus der vorzitierten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21.12.2004. Diese betrifft die Frage, ab welchem Wert ein ordnungswidriges Führen eines

Kraftfahrzeuges unter der Wirkung berauschender Mittel im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG angenommen werden kann und nimmt ausdrücklich in Bezug, daß die am 01. 08. 1998 in Kraft getretene Vorschrift des § 24a Abs. 2 StVG nach der gesetzgeberischen Intention eine zuvor vorhandene Sanktionslücke schließen sollte, die darauf beruht, daß sich der für eine Verurteilung nach § 316 StGB erforderliche Nachweis zumindest relativer Fahruntüchtigkeit häufig schwierig gestaltet.

8.*) Auch nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 29. 06. 2004 (BA 2004, 460) ist das Gericht der festen Überzeugung, dass die Cannabiskriminalisierung mit dem Gleichheitsgrundsatz (Cannabisgesetzgebung im Verhältnis zur Alkoholgesetzgebung) und dem Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit nicht in Einklang zu bringen und damit verfassungswidrig ist. An einer erneuten Vorlage gemäß Art. 100 GG (vgl. Vorlagebeschluss des AG Bernau vom 11. 03. 2002, Aktz. 3 Cs 224 Js 36463/01 (387/01)) sieht sich das Gericht jedoch durch § 31 Abs. 2 BVerfGG gehindert.

Amtsgericht Bernau,
Urteil vom 12. Juli 2004 – 5 Ls 223 Js 21943/03 (39/03) –

Aus den Gründen:

Zur Sache konnte das Gericht aufgrund der geständigen Einlassung des Angeklagten sowie der diese bestätigenden Bekundungen gehörter Zeugen folgende Feststellungen treffen.

Im April 2003 entwickelte sich bei dem gesondert Verfolgten H. H. der Gedanke, mit dem Handel von Haschisch Geld zu verdienen. Er sprach zu diesem Zweck seinen Bruder, den gesondert Verfolgten J. H., der regelmäßiger Cannabiskonsument war, an, ihm für den Zweck des Handeltreibens geeignete Personen zu benennen. Hieraufhin sprach der gesondert Verfolgte J. H. den Angeklagten, den er lediglich flüchtig aus der Cannabisszene kannte, dahingehend an, ob dieser Personen kenne, die größere Mengen Haschisch besorgen könnten.

Infolge sprach der Angeklagte mit einem E., von dem er wusste, dass dieser über größere Mengen Haschisch verfügt. Dieser erklärte dem Angeklagten, dass er dem J. H. 450 Gramm Haschisch verkaufen könnte.

Am 11. 04. 2003 machte der Angeklagte sodann die Personen J. H., der für H. H. handelte, und E. im Bernauer Stadtpark bekannt. Der gesondert Verfolgte J. H. kaufte sodann 450 Gramm Haschisch zum Preis von insgesamt 750,00 € von dem E. Bei der konkreten Übergabe und Abwicklung des Kaufes war der Angeklagte nicht dabei. Er hielt sich einige Meter entfernt. Er erhielt auch keinerlei Entlohnung für seine Vermittlung und handelte letztlich ohne eigenes Interesse.

Das von dem gesondert Verfolgten J. H. gekaufte Haschisch besaß einen Gesamtwirkstoffgehalt von mindestens 9,45 THC und wurde in Teilmengen aufgeteilt am 12. 04. 2003 bei der Durchsuchung der Wohnung der Gebrüder H. in Bernau sichergestellt.

Aufgrund einer unter Bezugnahme auf den Vorlagebeschluss des Amtsgerichts Bernau – Jugendrichter – vom 11. 03. 2002 (3 Cs 224 Js 36463/01 (387/01)) durchgeführten Sachverständigenanhörung konnte das Gericht zur festen Überzeugung feststellen, dass es sich bei dem Rauschmittel Cannabis um eine für das Rechtsgut der Volksgesundheit weitgehend ungefährliche Droge handelt.

Am 11. 03. 2002 hatte das Amtsgericht Bernau – Jugendrichter – beschlossen:

Das Amtsgericht Bernau hält alle Regelungen des Betäubungsmittelgesetzes, soweit sie Cannabisprodukte in der Anlage I zu § 1 Abs. 1 BtMG mit der Folge aufführen, dass der unerlaubte Verkehr mit diesen Stoffen den Strafvorschriften des Betäubungsmittelgesetzes unterliegt, für verfassungswidrig. Das Amtsgericht setzte das Verfahren aus und legte dem Bundesverfassungsgericht gem. Artikel 100 Abs. 1 Grundgesetz diese zur Entscheidung vor.

Zur selben Auffassung wie das Amtsgericht Bernau am 11. 03. 2002 gelangte auch das Jugendschöffengericht aufgrund der Anhörung der Sachverständigen Prof. Dr. S. von der Freien Universität B., Prof. Dr. Q. von der Universität B., Dr. G. von der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen in H., des verlesenen Vorlagebeschlusses des Amtsgerichts Bernau vom 11. 03. 2002 und schließlich der in der Hauptverhandlung erörterten und im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit und soziale Sicherung erfolgten Studie „Cannabisbezogene Störung – Umfang, Behandlungsbedarf und Behandlungsangebot in Deutschland". Im Übrigen beschäftigte sich das Gericht während des Laufens der Hauptverhandlung mit frei zugänglicher wissenschaftlicher Literatur.

So führte die in Cannabisfragen wissenschaftlich forschende Prof. Dr. S. in Übereinstimmung mit den im Verfahren 3 Cs 224 Js 36463/01 (387/01) am 11. März 2002 vor dem Amtsgericht Bernau gehörten Gutachtern Prof. Dr. K. von der Universität B, Prof. Dr. C. von der Universität A. und Prof. U. vom Institut für Suchtforschung in Z. zusammenfassend aus, dass im Rahmen ihrer Untersuchungen sowie der von ihr gesichteten internationalen Studien heute Einverständnis dahin gehend bestehe, dass mit dem Rauschmittel Cannabis nur geringe Risiken verbunden seien und dies auch nur für wenige Personen.

So kommt sie wie auch die zuvor genannten Wissenschaftler zu dem Ergebnis, dass die mit dem Cannabiskonsum einhergehenden Probleme und Komplikationen wesentlich geringer ausfallen als bisher allgemein angenommen und befürchtet wurde.

Der Gutachter Dr. G. erläuterte dem Gericht darüber hinaus, dass bei geschätzten 4 bis 10 Millionen Cannabiskonsumenten in der Bundesrepublik Deutschland ca. 15.000 hauptsächlich junge Menschen Suchtberatungsstellen aufsuchen würden. Vielfach würden diese

Menschen auf gerichtlichen Druck oder auf Druck ihrer Eltern, ohne selber ein Krankheitsgefühl zu haben, zu den Beratungsstellen gedrängt. Infolge würden ca. 2/3 lediglich eine einmalige Beratung in Anspruch nehmen. Bei 42,4 % aller Cannabisklienten würde schädlicher Gebrauch und bei 57,6 % darüber hinaus Abhängigkeit diagnostiziert. Der Anteil so genannter „Cannabispatienten" an der Gesamtzahl aller Klienten in ambulanten Einrichtungen betrüge 7,2 %. Hauptdiagnose sei nach wie vor Alkohol mit 45 %. Darüber hinaus sei man sich hinsichtlich der in Betreuung stehenden ca. 5.000 Betroffenen nicht sicher, ob ihre Probleme aufgrund des Cannabiskonsums selber oder aber aufgrund psychischer und psycho-sozialer Vorbelastung entstanden sind. Auch Frau Prof. Dr. S. und Prof. Dr. Q. erläuterten dem Gericht insoweit, dass die betroffenen Personen oftmals bereits vorher Verhaltensstörungen aufwiesen und Cannabis oftmals als eine Art Selbstmedikamentierung nehmen würden. Frau Prof. Dr. S. erklärte dem Gericht weiter, dass in der Wissenschaft heutzutage von einem durch Cannabis hervorgerufenen so genannten amotivationalen Syndrom nicht mehr gesprochen würde. Die Frage, ob der Konsum von Cannabis ein amotivationales Syndrom, das durch Passivität, Interesse- und Motivationsverlust gekennzeichnet sei, hervorrufe, könne auch bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt anhand wissenschaftlicher Studien nicht belegt werden. So hätten Studien, in denen relativ unausgelesene Schüler- und Studentenstichproben untersucht wurden, aufgezeigt, dass für den größten Teil der Konsumenten keine geringere Leistungsmotivation oder schlechtere akademische Leistungen als bei Nichtkonsumenten vorhanden seien.

Alle zuvor genannten Wissenschaftler waren sich darüber hinaus einig, dass durch eine Kriminalisierung des Umgangs mit dem Rauschmittel Cannabis eine Verbreitung dieses Suchtmittels in keinster Weise behindert oder nur eingeschränkt würde. Vielmehr, so hätten internationale Vergleiche ergeben, für die Ausbreitung des Konsums von Cannabis sei es völlig egal, ob der Umgang mit diesem Suchtstoff unter Strafe gestellt würde oder nicht. Um den bestehenden und von ihnen im Verhältnis zur Konsumentenzahl als gering eingeschätzten Gefahren jedoch entgegnen zu können, bedürfe es nicht einer strafrechtlichen Repression, sondern vielmehr einer vernünftigen und sachgemäßen Prävention.

Soweit dagegen der durch das Bundesministerium für Gesundheit benannte und durch das Gericht gleichfalls gehörte Gutachter Prof. Dr. T., Leiter der Drogenambulanz des Universitätskrankenhauses E. in H., dem Suchtmittel Cannabis eine außerordentliche Gefährlichkeit zuschrieb und er von jährlich bis zu 800 Patienten in seiner Klinik berichtete, vermochten diese Ausführungen nicht zu überzeugen. So musste das Gericht aufgrund der eigenen Erklärungen des Prof. Dr. T. feststellen, dass dieser bisher an keinen Studien über mögliche Gefahren des Betäubungsmittels Cannabis teilgenommen hat. Auch lagen keine konkreten Forschungsergebnisse oder Studien hinsichtlich seiner eigenen Patienten vor. Gesehen musste auch werden, dass Prof. Dr. T. bislang zwar im Bereich anderer Betäubungsmittel, nicht jedoch über das Betäubungsmittel Cannabis wissenschaftlich publiziert hat. Hinsichtlich der von ihm genannten 800 Patienten konnte nicht geklärt werden, inwieweit diese bereits zuvor Suchtberatungsstellen im gesamten Bundesgebiet aufgesucht hatten und mithin in die von dem Gutachter Dr. G. genannten Zahlen einfließen. Auch konnte nicht geklärt werden, ob es sich bei den Patienten um reine Cannabiskonsumenten handelt oder aber, ob bei diesen auch Mischkonsum vorliegt, ihre Probleme mithin möglicherweise auch durch die Einnahme anderer Drogen verursacht sein können. Sicher war nur, dass es sich bei der von dem Gutachter Prof. Dr. T. geleiteten Suchtklinik um eine auch auf Cannabispatienten spezialisierte Klinik handelt, die so in der Bundesrepublik Deutschland einmalig ist. Die dort aufgenommenen Patienten kommen aus der gesamten Bundesrepublik Deutschland.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Gutachter Prof. Dr. T. bislang im Bereich der Cannabisforschung nicht selber aktiv war, sowie bei Sichtung der tatsächlich durch wissenschaftlich belegte Studien verbleibenden Gefahren, die auch das Jugendschöffengericht sieht, waren die Ausführungen zur Gefährlichkeit des Betäubungsmittels Cannabis letztlich als eine subjektive aus dem Umgang mit seinen Patienten und damit regelmäßigen Cannabiskonsumenten entstandene Einzelansicht zu werten.

Zusammenfassend kam das Gericht nach einer Auseinandersetzung mit allen zur Verfügung stehenden Beweismitteln zu dem Ergebnis, dass die Cannabiskriminalisierung weder geeignet noch erforderlich und schließlich im Sinne des Grundgesetzes nicht verhältnismäßig ist. Nach Ansicht des Jugendschöffengerichts Bernau ist sie vielmehr mit wesentlichen Verfassungsprinzipien, nämlich dem Gleichheitsgrundsatz (Cannabisgesetzgebung im Verhältnis zur Alkoholgesetzgebung) und dem Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit nicht in Einklang zu bringen und damit verfassungswidrig.

An einer erneuten Vorlage, wie im Jahre 2002, sah sich das Jugendschöffengericht gehindert, da das Bundesverfassungsgericht am 29. 06. 2004 (2 BVL 8/02), veröffentlicht am 09. 07. 2004, mithin nach hiesiger Sachverständigenanhörung, den Vorlagebeschluss des Amtsgerichts Bernau vom 11. März 2002 für unzulässig erklärte und damit an seiner Rechtsprechung vom 09. März 1994 (BVerfGE 90, 145 ff.) festhält. So kommt das Bundesverfassungsgericht sinngemäß zu der Überzeugung, dass neuere wissenschaftliche Erkenntnisse an der 1994 erfolgten Einschätzung hinsichtlich bestehender Risikofaktoren nichts geändert hätten. Hiernach sei es dem Gesetzgeber freigestellt, zur Erreichung eines bestimmten Zweckes, nämlich die menschliche Gesundheit sowohl des Einzelnen wie der Bevölkerung im Ganzen vor den vom Betäubungsmittel ausgehenden Gefahren zu schützen, und die Bevölkerung, vor allem Jugendliche, vor der Abhängigkeit von Betäubungsmitteln zu bewahren,

auch mittels des Strafrechts zu agieren. Bei der Wahl zwischen mehreren potentiell geeigneten Wegen zur Erreichung eines Gesetzesziels hätte der Gesetzgeber nach wie vor auch im Bereich des Umgangs mit dem Suchtmittel Cannabis eine Einschätzung- und Entscheidungsprärogative. Gesicherte kriminologische Erkenntnisse, die geeignet seien könnten, den Gesetzgeber zu einer bestimmten Behandlung einer von Verfassungs wegen gesetzlich zu regelnden Frage zu zwingen oder doch die getroffene Regelung als mögliche Lösung gänzlich auszuschließen, lägen auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor (vgl. 2 BVL 8/02).

Trotz der festen Überzeugung von der Verfassungswidrigkeit der Kriminalisierung des Umgangs mit Cannabisprodukten sah sich das Jugendschöffengericht aufgrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 29. 06. 2004 veranlasst, das vorliegende Verfahren nicht auszusetzen und dem Bundesverfassungsgericht zur erneuten Prüfung gem. Artikel 100 Grundgesetz vorzulegen. Denn insoweit kommt der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts gem. § 31 Abs. 2 BVerfGG Gesetzeskraft und Rechtskraftwirkung zu. Hiernach war das Amtsgericht Bernau nunmehr verpflichtet, den Angeklagten entsprechend der bestehenden Gesetzeslage zu verurteilen.

Nach den zuvor hinsichtlich des Tatverhaltens getroffenen Feststellungen hat sich dieser mithin gem. § 29a Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 BtMG; 27 StGB der Beihilfe zum Handeltreiben mit Betäubungsmitteln (Cannabis) in nicht geringer Menge in einem minder schweren Fall strafbar gemacht.

9.*) Der im öffentlichen Straßenverkehr geltende Grenzwert von 1,1 Promille für die Annahme einer absoluten Fahrunsicherheit gilt nicht für den Schienenverkehr. Fehlt es insoweit am Vorliegen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen, so ist der Angeklagte auch bei einer BAK von über 1,1 Promille im Zweifel freizusprechen.

Amtsgericht Regensburg,
Urteil vom 13. September 2004
– 25 Ds 141 Js 13122/04 –

Aus den Gründen:

Der Angeklagte war aus rechtlichen Gründen freizusprechen.

Der Angeklagte fuhr mit einer Mindest-BAK von 1,11 ‰ am 27. 03. 2004 mit dem Güterzug auf Schienenwegen von P. nach R.

Da nach Angaben des Angeklagten und des Zeugen B. keine Fahrfehler gemacht worden sind, scheidet eine relative Fahruntüchtigkeit aus.

Eine absolute Fahruntüchtigkeit lag im Zweifel ebenfalls nicht vor.

Zwar gibt es im öffentlichen Straßenverkehr die Grenze von 1,1 ‰ für die Annahme einer absoluten Fahruntüchtigkeit. Dieser Wert gilt aber nicht für den Schienenverkehr.

Da es im Schienenverkehr keine festen Grenzen gibt, ist zugunsten des Angeklagten davon auszugehen, dass eine absolute Fahruntüchtigkeit noch nicht vorgelegen hat.

Im Zweifel war der Angeklagte daher aus rechtlichen Gründen freizusprechen.

10.*) Wann und in welcher Menge ein Betroffener berauschende Mittel i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG zu sich genommen hat, weiß nur der Betroffene selbst. Er trägt deshalb auch im vollen Umfang das Risiko, dass bei der späteren (hier: 14 Stunden nach dem Konsum) Führung eines Kraftfahrzeuges berauschende Mittel noch im Blut nachgewiesen werden können. Es kommt insoweit nicht darauf an, dass der Betroffene beim Führen des Kraftfahrzeuges bemerkte, dass er unter THC-Einfluss fährt, denn in diesem Fall wäre die Ordnungswidrigkeit vorsätzlich begangen worden.

l. Amtsgericht Nördlingen,
Urteil vom 03. November 2003
– 5 OWi 607 Js 103600/03 –

2. Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluß vom 26. Februar 2004 – 2 ObOWi 45/04 –

3. Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluß vom 25. Januar 2005 – 1 BvR 760/04 –

Zum Sachverhalt:

Der Betroffene hat am späten Abend des 28. 08. 2002, etwa gegen 23.00 Uhr zur Entspannung einen „Joint" geraucht. In Kenntnis dieses Cannabiskonsums fuhr der Betroffene am 29. 08. 2002 gegen 13.05 Uhr auf der Bundesstraße B 2 im Gebiet der Gemeinde K. mit dem Kraftrad, wobei er davon ausging, sein Körper habe das eingenommene Rauschmittel bereits vollständig abgebaut. Die dem Betroffenen am 29. 08. 2002 um 13.54 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Tetrahydrocannabinolkonzentration (THC) von 1,7 µg/l.

Aus den Gründen:

1. Amtsgericht Nördlingen

Nach dem festgestellten Sachverhalt war der Betroffene schuldig zu sprechen einer wenigstens fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung von Cannabis im Straßenverkehr gemäß § 24a Abs. 3 StVG mit Anlage zum StVG, § 25 StVG.

1. Der Betroffene hat sich dahin eingelassen, dass er am Abend des 28. 08. 2002 etwa gegen 23.00 Uhr einen Joint geraucht habe, um sich beim Meditieren zum Abendprogramm zu entspannen. Er sei davon ausgegangen, dass sich der Wirkstoff dieses Joints spätestens nach 8 Stunden abgebaut habe, so dass er dann gegen Mittag mit seinem Motorrad die Fahrt begonnen habe. Etwa gegen 13.00 Uhr habe er bei K. auf der Bundesstraße 2 die derzeit dort bestehende Baustelle erreicht und da er schon etwa 5 km hinter einem langsamen Pkw hergefahren sei und im Baustellenbe-

reich ein Tempolimit von 40 km/h galt, sei er dort aus Langeweile Schlangenlinien gefahren. Bei der anschließenden Kontrolle durch die Polizei habe er zwar etwa 1/2 Gramm Cannabis dabeigehabt, aber aufgrund des lange zurückliegenden einmaligen Konsums habe er freiwillig in den Mahsan-Test eingewilligt. Er sei völlig überrascht gewesen, dass dieser ein positives Ergebnis zeigte.

Er ist der Auffassung, dass er hier nicht schuldhaft – auch nicht fahrlässig – gehandelt habe, da er nach so langer Zeit nicht mehr von einer feststellbaren THC-Konzentration habe ausgehen müssen.

2.1. Aus dem im allseitigen Einverständnis verlesenen Aktenvermerk des ermittelnden Polizeibeamten ergibt sich, dass der Betroffene im genannten Baustellenbereich Schlangenlinien aus Langeweile fuhr, weil dies Motorradfahrer gerne machen. Zudem wird dort festgestellt, dass der Mahsan-Test positiv war und eine Blutentnahme durchgeführt wurde.

2.2. Der im allseitigen Einverständnis verlesene ärztliche Untersuchungsbericht vom 29. 08. 2002 ergibt, dass der Betroffene von B., Ärztin im Rettungsdienst, am 29. 08. 2002 untersucht wurde, wobei seine Pupillen beidseits gering weiter waren als bei dem nebenstehenden Polizeibeamten. Zudem war die Lichtreaktion der Augen/Pupillen beidseitig etwas träger. Die weiteren Tests (Stehen auf einem Bein, Rombergtest, Finger-Finger-Probe, Nasen-Finger-Probe, geradeaus Gang und plötzliche Kehrtwendung) absolvierte der Betroffene jeweils sicher, so dass die Ärztin feststellte, dass er zwar einen lockeren, gelösten Eindruck hinterließ, aber nicht feststellbar war, ob dies drogenbedingt war oder in der Natur des Betroffenen lag. Die Blutentnahme wurde ausweislich des ärztlichen Untersuchungsberichts am 29. 08. 2002 um 13.54 Uhr durchgeführt, wobei der Betroffene angab, keine Transfusion, Infusion oder Medikamente vor der Blutentnahme erhalten zu haben.

2.3. Aus dem im allseitigen Einverständnis verlesenen Sachverständigengutachten des Prof. Dr. med. E., vom 02. 09. 2003 ergibt sich, dass die dem Sachverständigen zur Verfügung stehende Blutprobe mit einer Wahrscheinlichkeit von 1:267 Millionen und daher ohne vernünftigen Zweifel vom Betroffenen stammt.

2.4. Der in der mündlichen Verhandlung gehörte Sachverständige Dr. S. erläuterte nachvollziehbar und schlüssig, dass die dem Betroffenen am 29. 08. 2002 um 13.54 Uhr entnommene Blutprobe einen Wirkstoffgehalt von 1,7 µg/l THC sowie 22,1 µg/l THC-Carbonsäure aufwies und dies in aller Regel auf einen Cannabiskonsum innerhalb der letzten drei bis vier Stunden vor der Blutprobe hinweise. Von einem vollständigen Abbau kann nach den nachvollziehbaren Angaben des Sachverständigen in der Regel nach 8 Stunden ausgegangen werden, wobei dann ein THC-Wert von unter 1 µg/l vorliege. Der Sachverständige konnte nicht ausschließen, dass der Betroffene selbst bei Fahrtantritt eine Wirkung des Cannabisproduktes nicht mehr verspürt habe.

3. Der Verteidiger des Betroffenen hat in der Hauptverhandlung für den Fall, dass das Gericht von einer Bemerkbarkeit der THC-Wirkung ausgeht, einen Beweisantrag dahin gestellt, ein Sachverständigengutachten darüber zu erholen, dass ein Cannabiskonsument bei einer Wirkstoffkonzentration unter 2 µg/l nicht mehr bemerken könne, dass er unter Drogeneinfluss stehe.

Dies konnte als wahr unterstellt werden, da der Vorwurf nicht lautet, dass der Betroffene ein Kraftfahrzeug geführt hat, als er bemerkte, dass er unter THC-Einfluss fährt.

§ 24a Abs. 2 StVG stellt ausdrücklich nicht darauf ab, dass der Führer eines Kraftfahrzeuges bemerkt haben muss, unter dem Einfluss eines in der Anlage zum StVG genannten berauschenden Mittels gestanden zu haben, sondern es ahndet die Fahrt unter Wirkung eines solchen. In § 24a Abs. 2 S. 2 StVG ist auch ausdrücklich dargelegt, dass eine solche Wirkung dann vorliegt, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Dies ist hier der Fall. Soweit der Betroffene ursprünglich angeführt hat, dass nicht seine Blutprobe ausgewertet worden sei, hat er diesen Einwand nach Erholung des Sachverständigengutachtens vom 02. 09. 2003 nicht weiter aufrechterhalten und ist hierdurch auch unzweifelhaft widerlegt.

Die entnommene Blutprobe ergab einen Wirkstoffgehalt von 1,7 µg/l THC. In der Anlage zu § 24a StVG ist für das berauschende Mittel Cannabis die nachzuweisende Substanz Tetrahydrocannabinol (THC). Da THC im Blut nachweisbar war, sind die Voraussetzungen des § 24a Abs. 2 StVG erfüllt. Weitere Erkenntnisse sind hier nicht einzuholen (OLG Zweibrücken, 1 Ss 87/01 [BA 2002, 129]).

Im Hinblick auf die unwiderlegbare Einlassung des Betroffenen, dass er von einem vollständigen Abbau des THC ausging und keinen Einfluss mehr bemerkte – was bei THC aber auch wegen der Einnahme möglich ist – ist von Fahrlässigkeit nach § 24a Abs. 3 StVG auszugehen.

Auch war die Vorlage an das Bundesverfassungsgericht hier nicht geboten, da an der Verfassungsmäßigkeit des § 24a Abs. 2 StVG keine Zweifel bestehen.

Der Bußgeldkatalog sieht für den Verstoß bei bereits einem Voreintrag im Verkehrszentralregister wegen einer Entscheidung nach § 24a StVG, §§ 316 oder 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB in Nr. 242.1 eine Regelgeldbuße in Höhe von 500 Euro sowie ein Fahrverbot für die Dauer von 3 Monaten vor.

Bei der Bemessung der Geldbuße hat das Gericht maßgeblich folgende Zumessungsgesichtspunkte gegeneinander abgewogen:

Zugunsten des Betroffenen wurde gewertet, dass die Wirkstoffkonzentration nicht über 2 µg/l lag und der Betroffene den Cannabiskonsum eingeräumt hat.

Darüber hinaus hat das Gericht den Grad der in der Hauptverhandlung festgestellten abstrakten Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer und die Bedeutung der durch den Betroffenen verletzten Pflichten eines Kraftfahrzeugführers und den vorwerfbaren Grad der dem Betroffenen anzulastenden Sorgfaltspflichtverletzung abgewogen.

Das Gericht ist davon ausgegangen, dass der Betroffene fahrlässig handelnd Verkehrsvorschriften verletzt hat. Für eine vorsätzliche Begehungsweise hat die Beweisaufnahme keinen ausreichenden Nachweis ergeben.

Zulasten des Betroffenen konnte nicht außer Betracht gelassen werden, dass der Betroffene bereits wegen zweier Straftaten im Straßenverkehr geahndet werden musste, auch wenn diese bereits zwei bzw. sechs Jahre vor dem jetzigen Verstoß begangen wurden. Zudem wurde der Betroffene bereits wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1, 2 StGB) verurteilt. Des Weiteren hat der Verurteilte sich auch durch Führerscheinmaßnahmen (Sperre und Fahrverbot) nicht von einem erneuten Vergehen abhalten lassen.

Maßgeblich unter Berücksichtigung dieser Zumessungskriterien erachtet das Gericht die Regelgeldbuße von 500 € für angemessen.

Bei der Bemessung der Geldbuße sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen so, wie dieser sie unwiderlegt in der Hauptverhandlung dargestellt hat, mit herangezogen worden.

Daneben war gegen den Betroffenen gemäß § 25 StVG auf ein Fahrverbot für die Dauer von drei Monaten zu erkennen. Die Anordnung eines Fahrverbotes ist gemäß § 25 Abs. 1 S. 1 StVG geboten und nach der Überzeugung des Gerichts zur angemessenen Einwirkung auf den Betroffenen unerlässlich.

Eine Erhöhung der Geldbuße ist angesichts der Vorbelastung des Betroffenen nicht ausreichend, um eine Einwirkung auf den Betroffenen so zu gewährleisten, dass erwartet werden darf, dass der Betroffene infolge dieser Wirkungen zukünftig keine Ordnungswidrigkeiten mehr begehen wird.

Die objektiven Voraussetzungen dieser Vorschrift für die Verhängung eines Fahrverbots liegen vor, da der Betroffene unter beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers die Ordnungswidrigkeit, derer er schuldig zu sprechen war, begangen hat.

Die jetzt abzuurteilende Ordnungswidrigkeit qualifiziert sich zudem als ein in § 25 Abs. 1 S. 2 StVG gesetzlich beschriebener beharrlicher Verstoß gegen die Pflichten eines Kraftfahrzeugführers, der aus sich heraus in der Regel die Verhängung eines Fahrverbots nach sich zieht.

Gemäß § 4 Abs. 3 BkatV ist in der Regel die im Bußgeldkatalog vorgesehene Dauer des Fahrverbots anzuordnen. Dieses beträgt hier wegen der Voreintragung nach § 316 StGB drei Monate (Nr. 242.1 BKat).

Gründe, die ein Abweichen von dieser gesetzlichen Regelung rechtfertigen würden, sind vom Betroffenen nicht vorgetragen.

2. Bayerisches Oberstes Landesgericht

Die Nachprüfung des sorgfältig begründeten Urteils aufgrund der zulässigen Rechtsbeschwerde (§ 79 Abs. 1 Satz Nrn. 1 und 2 OWiG) hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). Die angegriffene Entscheidung steht mit der Rechtsprechung des Bayerischen Obersten Landesgerichts in Einklang und begegnet auch keinen verfassungsrechtlichen Bedenken (vgl. BayObLGSt 2003, 1/3 f.). Wann und in welcher Menge ein Betroffener berauschende Mittel im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG zu sich genommen hat, weiß nur der Betroffene selbst; er trägt deshalb auch im vollen Umfang das Risiko, dass bei der (späteren) Führung eines Kraftfahrzeuges berauschende Mitttel noch im Blut nachgewiesen werden können. Die Tatrichterin hat deshalb in rechtlich nicht zu beanstandender Weise dargelegt, dass es nicht darauf ankommt, dass der Betroffene beim Führen des Kraftfahrzeugs bemerkte, „dass er unter THC-Einfluss fährt"; denn in diesem Fall wäre die Ordnungswidrigkeit vorsätzlich begangen worden.

Es kann dahinstehen, ob der im Blut des Betroffenen festgestellte THC-Wert überhaupt aufgrund einer „Stresssituation" im Zusammenhang mit der Polizeikontrolle aufgebaut werden konnte, jedenfalls musste sich eine solche Überlegung der Tatrichterin nicht aufdrängen, sodass die insoweit erhobene Aufklärungsrüge jedenfalls unbegründet ist.

Ergänzend ist lediglich anzufügen, dass die Anordnung des Fahrverbots (allein) von § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V. m. Nr. 241.1 des Bußgeldkatalogs getragen wird.

3. Bundesverfassungsgericht (Kammer)

Die Annahmevoraussetzungen des § 93a Abs. 2 BVerfGG liegen nicht vor. Der Verfassungsbeschwerde kommt grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung nicht zu. Ihre Annahme ist auch nicht zur Durchsetzung der vom Beschwerdeführer als verletzt gerügten Verfassungsrechte angezeigt. Denn die Verfassungsbeschwerde hat keine Aussicht auf Erfolg (vgl. BVerfGE 90, 22 <25 f.>). Das Beschwerdevorbringen lässt nicht die Feststellung zu, dass die angegriffenen Entscheidungen gegen die in der Beschwerdeschrift genannten Grundrechte und grundrechtsgleichen Rechte des Beschwerdeführers verstoßen. Soweit dieser mittelbar die Verfassungswidrigkeit des § 24a Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes geltend macht, nimmt die Kammer auf ihren Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – [BA 2005, 156] Bezug.

(Mitgeteilt von Jur. Mitarb. Martin Krause, München)

11. Die Anordnung, zur Klärung der Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeuges gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV i. V. m. § 46 FeV wegen nachgewiesenen Drogenkonsums ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ist nicht an die Einhaltung einer festen Frist nach dem letzten erwiesenen Betäubungsmittelmissbrauch gebunden. Entscheidend ist, ob unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere nach Art, Umfang und Dauer des Drogenkonsums, noch hinreichende Anhaltspunkte zur Begründung eines Gefahrenverdachts bestehen.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 25.04 –
– OVG 7 A 10194/04 (OVG Koblenz) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger erwarb am 23. April 1990 die Fahrerlaubnis der Klasse 3 (alt). Das Polizeipräsidium W. teilte dem Beklagten durch Schreiben vom 25. April 2001 mit, dass gegen den Kläger ein Verfahren wegen Erwerbs und Besitzes von Kokain zum Eigenkonsum anhängig sei. Mit Strafbefehl des Amtsgerichts L. vom 30. Mai 2001 wurde der Kläger wegen unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln (Kokain) zu einer Gesamtgeldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 90 DM verurteilt. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts hatte der Kläger in der Zeit von September 2000 bis März 2001 regelmäßig zwei- bis dreimal im Monat ein Gramm Kokain gekauft.

Mit Schreiben vom 10. Juli 2002 forderte der Beklagte den Kläger auf, bis zum 10. Oktober 2002 ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung der Frage beizubringen, ob er noch Betäubungsmittel einnehme und ob er zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sei, obwohl er Betäubungsmittel eingenommen habe.

Gegen die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wandte der Kläger ein, die Aufforderung sei rechtswidrig, da auch mittels eines Urintests festgestellt werden könne, dass er keine Drogen mehr konsumiere.

Nachdem der Kläger am 16. September 2002 fernmündlich durch seinen Bevollmächtigten hatte mitteilen lassen, dass er nicht bereit sei, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, entzog der Beklagte mit Bescheid vom 24. September 2002 die Fahrerlaubnis. Zur Begründung führte er aus, der Kläger habe sich einer zu Recht angeordneten medizinisch-psychologischen Untersuchung nicht unterzogen, woraus geschlossen werden könne, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet sei. Durch ein ärztliches Gutachten in Form eines Drogenscreenings lasse sich nicht feststellen, ob bei ihm ein stabiler Einstellungswandel eingetreten sei.

Gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis legte der Kläger mit Schreiben vom 07. Oktober 2002 Widerspruch ein und führte darin aus, dass die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung über eineinhalb Jahre nach dem letzten Drogenkonsum unverhältnismäßig gewesen sei.

Den Widerspruch wies der Beklagte mit Bescheid vom 06. Januar 2003 zurück.

Mit seiner hiergegen gerichteten Klage hat der Kläger sein Begehren weiter verfolgt und ergänzend vorgetragen: Die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft ergebe keinen Anhalt dafür, dass er von Betäubungsmitteln abhängig gewesen sei. Daher sei es unverhältnismäßig, von ihm eine medizinisch-psychologische Begutachtung zu verlangen, da durch ein Drogenscreening nachgewiesen werden könne, dass er seit über eineinhalb Jahren keine Betäubungsmittel mehr konsumiert habe.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit Urteil vom 17. September 2003 abgewiesen.

Zur Begründung seiner Berufung hat der Kläger seinen bisherigen Vortrag wiederholt und ergänzend vorgetragen: Eine medizinisch-psychologische Untersuchung sei in seinem Fall nicht erforderlich gewesen. Da bereits eine 16-monatige Abstinenz zum Zeitpunkt der Untersuchungsanordnung bestanden habe, wäre ein Drogenscreening hinsichtlich des in der Vergangenheit liegenden Abstinenzzeitraums ausreichend gewesen.

Das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung mit Urteil vom 18. Mai 2004 zurückgewiesen und zur Begründung ausgeführt: Der Beklagte habe gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV zu Recht die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangt. Der Kläger habe den mehrfachen Konsum von Kokain eingeräumt. Aufgrund dessen sei der Beklagte jedenfalls innerhalb eines Jahres nach dem letzten feststehenden Konsum grundsätzlich verpflichtet gewesen, die Fahrerlaubnis wegen bestehender Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entziehen. Bereits der einmalige Konsum so genannter harter Drogen nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung schließe im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus. Hieraus folge zugleich, dass innerhalb eines Jahres nach festgestelltem Drogenkonsum auch die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtlich unbedenklich sei. Der nach den genannten Vorschriften bestehende Aufklärungsbedarf setze allerdings einen hinreichenden zeitlichen Zusammenhang zwischen dem zuletzt festgestellten Drogenkonsum und der angeordneten Aufklärungsmaßnahme voraus. Dieser Zusammenhang sei im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren dann nicht mehr gegeben, wenn der Fahrerlaubnisinhaber unwiderlegbar vortrage, vor mehr als 15 Monaten den Entschluss gefasst zu haben, keinerlei Drogen mehr zu nehmen und sich hieran auch gehalten zu haben. Diese 15-monatige Frist ergebe sich aus der in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung erwähnten einjährigen Drogenabstinenz zuzüglich der diesem Zeitraum vorausgehenden Entgiftungs- und Entwöhnungszeit. Die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage von § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV sei daher nach Ablauf von mehr als 15 Monaten nach dem letztmalig festgestellten Konsum und dem Entschluss zur Drogenabstinenz ohne Vorliegen weiterer geeigneter Anhaltspunkte nicht mehr zulässig. Bei Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall habe der Beklagte die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu Recht gefordert, weil der Kläger den Entschluss zur Drogenabstinenz ausweislich seines eigenen Vorbringens in der polizeilichen Vernehmung vom 24. April 2001 an diesem Tag und damit weniger als 15 Monate vor der Gutachtenanforderung vom 10. Juli 2002 gefasst habe. Da demnach eine rechtmäßige Gutachtenanordnung vorliege, sei nach § 11 Abs. 8 FeV aus der Weigerung, ein solches Gutachten vorzulegen, auf die Ungeeignetheit des Klägers zum Führen eines Kraftfahrzeuges zu schließen.

Der Kläger trägt zur Begründung der Revision vor: Zu Recht habe das Vordergericht angenommen, dass zwischen dem Drogenkonsum und der angeordneten Aufklärungsmaßnahme ein hinreichender zeitlicher Zusammenhang bestehen müsse. Fehlerhaft sei jedoch die Bestimmung des zeitlichen Zusammenhangs durch das Oberverwaltungsgericht als Zeitraum von 15 Monaten, der sich aus einer einjährigen Drogenabstinenz sowie einer Entgiftungs- und Entwöhnungszeit von drei Monaten inklusive Sicherheitszuschlag zusammensetze. Für eine Entgiftungs- und Entwöhnungszeit von drei Monaten bestehe kein Anhalt. Eine Entwöhnung und Entgiftung des menschlichen Körpers erfolge bei nur gelegentlichem Drogenkonsum, wie er hier vorliege, in einem Zeitraum von deutlich unter drei Monaten. Völlig unbestimmt und damit rechtsfehlerhaft sei auch der vom Oberverwaltungsgericht angesetzte „Sicherheitszuschlag". Dieser „Sicherheitszuschlag" sei zu weit gefasst und damit unverhältnismäßig. Bereits nach einer einjährigen Drogenabstinenz, die ggf. durch ein Haarscreening nachzuweisen sei, sei kein hinreichend enger zeitlicher Zusammenhang zwischen angeordneter Aufklärungsmaßnahme und Drogenkonsum mehr gegeben, so dass in diesem Fall die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unverhältnismäßig sei.

Der Beklagte hält das angefochtene Urteil für zutreffend.

Aus den Gründen:

Die Revision des Klägers ist unbegründet. Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts verletzt kein Bundesrecht (vgl. § 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO). Die Entziehung der Fahrerlaubnis mit Bescheid vom 24. September 2002 war rechtmäßig.

1. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Verfügung, welche die Entziehung der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die im Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung bestehende Sach- und Rechtslage maßgeblich. Der revisionsgerichtlichen Entscheidung zu Grunde zu legen ist daher das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3574) sowie die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 2002 (BGBl. I S. 3267).

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Voraussetzung der Entziehung ist, dass die Nichteignung positiv festgestellt wird. Bedenken an der Kraftfahreignung genügen nicht für die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Wenn allerdings Tatsachen bekannt werden, die Bedenken an der Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeuges begründen, hat die Fahrerlaubnisbehörde unter den in §§ 11 bis 14 FeV genannten Voraussetzungen durch die Anordnung der Vorlage von ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Gutachten die Eignungszweifel aufzuklären (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 3 StVG i. V. m. § 2 Abs. 8 StVG, § 46 Abs. 3 FeV) und je nach Ergebnis der Eignungsuntersuchung in einem zweiten Schritt eine Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis zu treffen. Wenn sich der Betroffene weigert, sich untersuchen zu lassen oder das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt, darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung schließen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV).

Der Schluss auf die Nichteignung ist nur zulässig, wenn die Anordnung der ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist. Diese Voraussetzungen hat das Bundesverwaltungsgericht zu § 15b StVZO a. F. entwickelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 1985 – BVerwG 7 C 26.83 – BVerwGE 71, 93 <95>; Urteil vom 13. November 1997 – BVerwG 3 C 1.97 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 28; Urteil vom 05. Juli 2001 – BVerwG 3 C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29 S. 3 [= BA 2002, 133]). Sie sind auch bei der Anwendung der Fahrerlaubnis-Verordnung zu beachten (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht 37. Auflage 2003, § 11 FeV Rn. 24; Jagow in: Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht 17. Auflage 2002, § 3 StVG Rn. 7 e). Der Verordnungsgeber hat in der Begründung zu § 11 Abs. 8 FeV ausdrücklich auf die zur alten Rechtslage ergangene Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen (BRDrucks. 443/98 S. 257).

2. Die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten über die Fahreignung des Klägers beizubringen, war rechtmäßig. Sie fand ihre Grundlage in § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV. Unmittelbar regelt § 14 FeV zwar nur die Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel im Rahmen der Erst- oder Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis. Nach § 46 Abs. 3 FeV finden die §§ 11 bis 14 aber entsprechend Anwendung, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet oder bedingt geeignet ist. Von dieser Bezugnahme ist auch § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV erfasst, der bestimmt, dass die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder die Verlängerung der Fahrerlaubnis anzuordnen ist, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder psychoaktiv wirkende Stoffe

einnimmt. Die Vorschrift schreibt bei Vorliegen ihrer tatbestandlichen Voraussetzungen zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor.

Dem Wortlaut nach reicht für die Anwendung des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV, dass in der Vergangenheit ein Konsum harter Drogen – für den gelegentlichen Genuss von Cannabis enthält § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV eine Sonderregelung – entweder aufgrund einer Abhängigkeit oder ohne solche Abhängigkeit erfolgt ist. Das ergibt sich aus der Formulierung, es sei zu klären, ob weiterhin Betäubungsmittel eingenommen werden. Eine solche Fortsetzung der Einnahme setzt begrifflich voraus, dass jedenfalls nachweislich in der Vergangenheit ein Drogenkonsum stattgefunden hat.

Allerdings kann nicht jeder beliebig weit in der Vergangenheit liegende Drogenkonsum als Grundlage für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens herangezogen werden. Das ergibt sich schon aus der Verweisungsnorm des § 46 Abs. 3 FeV, wonach Tatsachen bekannt geworden sein müssen, die Bedenken gegen die Kraftfahreignung des Betroffenen begründen. Der erfolgte Betäubungsmittelmissbrauch muss also nach Gewicht und unter zeitlichen Gesichtspunkten noch geeignet sein, die Kraftfahreignung in Zweifel zu ziehen. Das ergibt sich auch aus dem im Rechtsstaatsprinzip verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, greift in erheblicher Weise in das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen ein. Ihm wird zugemutet, anderen Einblick in Kernbereiche seiner Persönlichkeit zu geben. Ein solcher Eingriff ist nur gerechtfertigt, wenn er zur Abwehr einer bei realistischer Einschätzung tatsächlich bestehenden Gefahr notwendig ist. Es muss also eine hinreichende Wahrscheinlichkeit bestehen, dass der Betroffene noch Drogen einnimmt oder jedenfalls rückfallgefährdet ist und sich dies auf sein Verhalten im Straßenverkehr auswirken kann.

Das in unterschiedliche Richtungen weisende Bemühen der Beteiligten und des Berufungsgerichts, schematisch feste Zeiten zu bestimmen, nach deren Ablauf ein Drogenkonsum im Rahmen des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV unbeachtlich werden soll, wird dem Maßstab des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Kontext der Drogenproblematik nicht gerecht. So meint der Kläger etwa, die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei unzulässig, wenn der Betroffene nach dem letzten Drogenkonsum ein Jahr lang keine Drogen zu sich genommen habe. Das Berufungsgericht zieht die Grenze insoweit bei 15 Monaten. Eine solche generalisierende Betrachtungsweise trägt den Gefahren, deren Bekämpfung § 14 Abs. 2 FeV dient, nicht hinreichend Rechnung. Erforderlich ist vielmehr eine Einzelfallbetrachtung unter Einbeziehung aller relevanten Umstände. Entscheidend ist, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen Gefahrenverdacht begründen.

Von besonderem Gewicht ist insoweit Art und Ausmaß des früheren Drogenkonsums. Es ist ein wesentlicher Unterschied, ob die Umstände die Annahme nahe legen, dass der Betroffene ein einziges Mal Drogen zu sich genommen hat, oder ob sich der Konsum über einige, unter Umständen sogar längere Zeit hingezogen hat. Auch die Art der konsumierten Droge und ihre Eignung, Abhängigkeit zu erzeugen, können ins Gewicht fallen. Vor diesem Hintergrund ist es eine prinzipiell von den zuständigen Behörden und den Tatsachengerichten zu beantwortende Frage, wie schwer der Gefahrenverdacht wiegt, der sich aus dem in der Vergangenheit erfolgten nachgewiesenen Drogenkonsum ergibt. Zu kurz greift insoweit die Argumentation des Klägers, dass sich die Frage eines gegenwärtigen Drogenkonsums durch eine das Persönlichkeitsrecht weniger beeinträchtigende ärztliche Untersuchung klären lasse. Jedenfalls bei einem über das einmalige Probieren hinausgehenden Betäubungsmittelmissbrauch ist die Frage, ob ein stabiler Einstellungswandel stattgefunden hat, für die Einschätzung der Gefahrensituation von entscheidender Bedeutung. Genau auf die Klärung dieser Frage zielt das in § 14 Abs. 2 FeV vorgesehene medizinisch-psychologische Gutachten.

3. Der Beklagte hat die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, und die durch die angefochtenen Bescheide erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis mit Art, Umfang und Dauer des Betäubungsmittelmissbrauchs durch den Kläger begründet. Das Berufungsgericht hat zwar das Schwergewicht seiner Argumentation darauf gelegt, dass der notwendige zeitliche Zusammenhang zwischen dem Drogenkonsum und der Gutachtenanforderung gegeben sei, weil die von ihm angenommene Verwertungsgrenze von 15 Monaten nicht überschritten sei. Es hat aber ersichtlich keinen Zweifel gehabt, dass abgesehen hiervon Art und Umfang des Drogenkonsums durch den Kläger auch angesichts der inzwischen verstrichenen Zeit Bedenken gegen die Fahreignung des Klägers begründen können.

Diese Einschätzung ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Der Kläger hat sieben Monate lang, wenn auch jeweils mit einem Abstand von zwei Wochen, Kokain und damit eine harte Droge zu sich genommen. Selbst wenn der Kläger, wie er behauptet, danach keine Drogen mehr genommen haben sollte, erscheint die Frage nach der Stabilität des Einstellungswandels durchaus berechtigt.

Ohne Belang ist für die vorliegende Entscheidung, dass inzwischen ein weitaus längerer Zeitraum verstrichen ist. Für den Erfolg der Anfechtungsklage ist entscheidend, ob die Gutachtenanordnung seinerzeit rechtmäßig erfolgt ist.

Da der Kläger die Beibringung des Gutachtens hiernach zu Unrecht verweigert hat, konnte der Beklagte nach § 11 Abs. 8 i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV vom Fehlen seiner Kraftfahreignung ausgehen.

12. Ist die Fahrerlaubnis wegen eines Drogendelikts im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr entzogen worden, so ist bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Anordnung der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14

Abs. 2 Nr. 1 FeV nicht mehr zulässig, wenn die Tat wegen Zeitablaufs einem Verwertungsverbot unterliegt.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 –
– 10 S 2796/03 (VGH Mannheim) –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin begehrt die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Sie erwarb erstmals im Jahr 1981 die Fahrerlaubnis der Klasse 3 (alt). Im Zeitraum von 1985 bis 1987 wurde sie mehrfach wegen Straftaten nach dem Betäubungsmittelgesetz verurteilt: Das Amtsgericht R. verhängte mit Urteil vom 12. August 1985 eine Geldstrafe wegen des Besitzes geringer Mengen an Haschisch. Mit Urteil des Landgerichts R. vom 06. Mai 1986 wurde die Klägerin wegen der Beihilfe zur unerlaubten Einfuhr von Heroin in nicht geringen Mengen zu einer Freiheitsstrafe von acht Monaten auf Bewährung verurteilt. Zugleich wurde ihr die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von vier Monaten bestimmt. Das Amtsgericht S. verhängte mit Urteil vom 13. April 1987 wegen Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz und Fahrens ohne Fahrerlaubnis eine Geldstrafe. Dasselbe Gericht verurteilte sie am 28. Oktober 1987 wegen eines fortgesetzten Vergehens gegen das Betäubungsmittelgesetz unter Einbeziehung der beiden vorherigen Verurteilungen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren auf Bewährung. In der Urteilsbegründung wird ausgeführt, die Klägerin sei seit längerer Zeit an den Konsum von Haschisch und Heroin gewöhnt. Sie sei mit einem vergleichsweise hohen Grad an Wahrscheinlichkeit süchtig.

Mit Bescheid vom 29. Juli 1987 lehnte das Landratsamt S. einen Antrag der Klägerin auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis ab und führte zur Begründung aus, nach dem vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachten vom 05. März 1987 sei die Klägerin derzeit wegen erhöhter Drogengefährdung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet.

Aufgrund eines erneuten Antrages auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis unterzog sich die Klägerin am 05. Januar 1993 einer medizinisch-psychologischen Untersuchung. Die Medizinisch-Psychologische Untersuchungsstelle gelangte in ihrem Gutachten zum Ergebnis, es bestehe kein überzeugender Nachweis, dass der Klägerin die Kraftfahreignung weiterhin abgesprochen werden müsse. Nach derzeitiger Befundlage sei nicht mit erneuten verkehrs- oder strafrechtlichen Zuwiderhandlungen bzw. Verstößen gegen das Betäubungsmittelgesetz zu rechnen. Daraufhin wurde der Klägerin am 05. Februar 1993 die beantragte Fahrerlaubnis erteilt.

Am 16. Mai 1995 verursachte die Klägerin einen Verkehrsunfall, infolge dessen sie mit Strafbefehl des Amtsgerichts K. vom 18. August 1995 wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 40 DM verurteilt wurde. Zugleich wurde ihre Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen und eine Sperre für die Wiedererteilung von zehn Monaten verhängt. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts stand die Klägerin unter dem Einfluss von Heroin, Kokain und Haschisch, als sie in einer leichten Rechtskurve von der Fahrbahn abkam, gegen die Leitplanke prallte und dabei ihren mitfahrenden Ehemann konkret gefährdete.

Im August 2002 beantragte die Klägerin beim Landratsamt B. die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Unter dem 19. August 2002 forderte das Landratsamt sie auf, binnen drei Monaten ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen. Dieser Aufforderung trat die Klägerin mit der Begründung entgegen, der Sachverhalt, der zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt habe, liege nunmehr über sieben Jahre zurück und sei daher nicht geeignet, zur Beurteilung der aktuellen Kraftfahreignung herangezogen zu werden. Es bestünden keine Anhaltspunkte für einen gegenwärtigen Drogenkonsum.

Mit Bescheid vom 21. Oktober 2002 lehnte das Landratsamt B. den Antrag der Klägerin auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis ab.

Den Widerspruch der Klägerin wies das Regierungspräsidium T. mit Widerspruchsbescheid vom 09. Dezember 2002 zurück und führte zur Begründung aus: Die Voraussetzungen für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV seien vorliegend erfüllt. Bei der Klägerin habe in der Vergangenheit eine schwerwiegende Drogenproblematik vorgelegen. Die Rauschmittelfahrt vom 16. Mai 1995 begründe vor dem Hintergrund der Drogenvorgeschichte der Klägerin auch in der Gegenwart noch schwerwiegende Bedenken gegen ihre Kraftfahreignung. Diese Rauschmittelfahrt könne der Klägerin auch gegenwärtig noch vorgehalten werden, weil sie nicht deutlich gemacht habe, wie sie ihre Drogenproblematik aufgearbeitet oder bewältigt habe.

Mit ihrer Klage hat die Klägerin im Wesentlichen geltend gemacht: Die Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV setze voraus, dass die zu einem früheren Zeitpunkt bestehende Ungeeignetheit in einem verwaltungsgerichtlichen Fahreignungsüberprüfungsverfahren festgestellt worden sei. Anderenfalls sei nicht hinreichend sicher, ob von einer Ungeeignetheit zu einem früheren Zeitpunkt auszugehen sei oder nicht. Die verwaltungsgerichtliche ex-post Betrachtung eines mittlerweile sieben Jahre zurückliegenden Sachverhalts könne eine solche Rechtssicherheit nicht gewährleisten.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit Urteil vom 26. Juni 2003 abgewiesen.

Im Berufungsverfahren hat die Klägerin vorgetragen, sie habe letztmals am Tag vor dem Unfall am 16. Mai 1995 Betäubungsmittel konsumiert. Ihr Hausarzt habe sie in eine Entgiftungseinrichtung vermittelt und ihr auch nach der Entgiftung mit Gesprächen geholfen, ihre Abstinenz beizubehalten. Ihre langjährige Unauffälligkeit hinsichtlich des Konsums von Betäubungsmitteln sei ein starkes Indiz dafür, dass eine früher bestehende Drogenproblematik beendet sei.

Der Verwaltungsgerichtshof hat beim Bundeszentralregister sowie beim Verkehrszentralregister Auskünfte eingeholt. Die unter dem 15. Januar 2004 übersandte Auskunft aus dem Bundeszentralregister enthält sieben Eintragungen. Nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16. Januar 2004 sind im Verkehrszentralregister keine Eintragungen vorhanden. Ferner hat der Verwaltungsgerichtshof durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis zur Frage der Nachweisbarkeit der Einnahme von Heroin, Kokain, LSD, Amphetamin oder Metamphetamin durch die Untersuchung von Blut, Urin und Haaren erhoben.

Mit Urteil vom 18. Mai 2004 hat der Verwaltungsgerichtshof die Berufung zurückgewiesen und zur Begründung ausgeführt: [siehe hierzu die Entscheidung des VGH in diesem Heft]

Die Klägerin trägt zur Begründung ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision vor: Die Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs verstoße gegen den mit Verfassungsrang ausgestatteten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Dieser Grundsatz sei jedem Verwaltungshandeln zu Grunde zu legen und könne bei der Anwendung und Auslegung von Rechtsnormen nie grundsätzlich ausgeschlossen sein. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beinhalte immer auch eine zeitliche Komponente. Daher müsse die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor dem Hintergrund des seit der letzten betäubungsmittelrechtlichen Auffälligkeit eingetretenen Zeitablaufs erfolgen. Das Fehlen von Hinweisen im Bundeszentralregister auf Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz seit 1995 sei ein starkes Indiz für eine tatsächliche Abstinenz der Klägerin in diesem Zeitraum. Es sei davon auszugehen, dass bei einer wegen Betäubungsmitteldelikten vorbestraften Person, die in einem ländlichen Umfeld lebe, die Behörden davon Kenntnis erlangt hätten, wenn eine Wiederaufnahme des Betäubungsmittelkonsums erfolgt wäre.

Aus den Gründen:

Die Revision ist unbegründet. Das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs verletzt kein Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO). Das Berufungsgericht hat zutreffend entschieden, dass die Klägerin keinen Anspruch auf Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 3 nach Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung hat.

1. Die Voraussetzungen für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bestimmen sich nach § 2 Abs. 2, Abs. 7 und Abs. 8 StVG i. V. m. § 20 Abs. 1, § 22 Abs. 2 Satz 4, §§ 11 und 14 FeV.

2. Der Antrag der Klägerin auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist zu Recht abgelehnt worden, weil ihr die erforderliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen fehlt.

Nach § 20 Abs. 1 FeV gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung die Vorschriften für die Ersterteilung. Ein Anspruch auf (Erst)Erteilung besteht nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 StVG nur, wenn der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Nach § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG i. V. m. § 11 Abs. 1 Satz 1 FeV ist geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen nur derjenige, der die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt. Konkretisierend bestimmt § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV, dass diese Anforderungen nicht erfüllt sind, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt. Zur Klärung der Eignung kann die Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 8 StVG anordnen, dass der Antragsteller ein ärztliches Gutachten oder ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) beibringt, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers begründen.

Eine solche Anordnung ist hier ergangen. Da die Klägerin sich geweigert hat, ihr Folge zu leisten und das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten beizubringen, ist nach § 11 Abs. 8 FeV von ihrer Nichteignung auszugehen.

Nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn sich der Betroffene weigert, sich untersuchen zu lassen oder das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Damit hat der Verordnungsgeber in der Fahrerlaubnis-Verordnung erstmals normiert, was unter der Geltung von § 15b StVZO a. F. nur richterrechtlich anerkannt war. Nach der zur alten Rechtslage ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts war der Schluss auf die Nichteignung nur zulässig, wenn die Anordnung der Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 1985 – BVerwG 7 C 26.83 – BVerwGE 71, 93 <95>; Urteil vom 13. November 1997 – BVerwG 3 C 1.97 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 28; Urteil vom 05. Juli 2001 – BVerwG 3 C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29, S. 3 [= BA 2002, 133]). Diese Grundsätze sind auch bei der Anwendung der Fahrerlaubnis-Verordnung zu beachten (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. 2003, § 11 FeV Rn. 24; Jagow in: Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl. 2002, § 3 StVG Rn. 7 e). Der Verordnungsgeber hat in der Begründung zu § 11 Abs. 8 FeV ausdrücklich auf die zur alten Rechtslage ergangene Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen (BRDrucks. 443/98, S. 257).

3. Der Beklagte durfte aus der mehrfachen schriftlichen Weigerung der Klägerin, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen, gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf ihre fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen, da die Gutachtenanordnung vom 19. August 2002 formell und materiell rechtmäßig war. Die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, genügte den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV. Das Landratsamt hat darin mitgeteilt, dass die Frage der Kraftfahreignung der Klägerin zu klären sei, nachdem die Fahrerlaubnis wegen eines Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz durch das Amtsgericht K. am 18. August 1995 entzogen worden war. Die

Anordnung enthält auch die erforderliche Fristsetzung, einen Hinweis auf die Kostentragungspflicht des Betroffenen und die Angabe, dass das Gutachten von einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung zu erstellen ist. Außerdem ist die Klägerin auf die Folgen einer Weigerung, sich untersuchen zu lassen, oder einer nicht fristgerechten Vorlage des Gutachtens hingewiesen worden (§ 11 Abs. 8 Satz 2 FeV).

Die Gutachtenanordnung war auch materiell rechtmäßig. Sie hatte ihre Grundlage in § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV. Danach ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe entzogen war. Der Klägerin ist die Fahrerlaubnis wegen einer unter Drogeneinfluss begangenen fahrlässigen Straßenverkehrsgefährdung durch Strafbefehl vom 18. August 1995 nach § 69 StGB entzogen worden. Die Entziehung muss wegen fehlender Kraftfahreignung im Zusammenhang mit dem Konsum von Betäubungsmitteln erfolgt sein. Eine solche Maßnahme kann sowohl durch die Fahrerlaubnisbehörde ausgesprochen werden (vgl. § 4 StVG i. V. m. § 46 FeV) als auch durch strafgerichtliches Urteil, wenn sich aus einer Straftat, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges begangen wurde, ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (vgl. § 69 Abs. 1 StGB). Letzteres war hier der Fall.

4. Zu Unrecht meint die Klägerin, die Entziehung der Fahrerlaubnis im Jahre 1995 könne wegen der inzwischen verstrichenen Zeit nicht mehr als Rechtfertigung für eine Gutachtenanforderung herangezogen werden. Sie übersieht, dass der Gesetzgeber selbst Fristen festgelegt hat, nach deren Ablauf Taten der hier in Rede stehenden Art einem Verwertungsverbot unterliegen. Die insoweit maßgebliche Frist ist hier noch nicht abgelaufen.

Allerdings darf dem Betroffenen nach § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG eine Tat für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr vorgehalten werden, wenn die Eintragung der gerichtlichen Entscheidung im Verkehrszentralregister getilgt ist. Die Regelung beinhaltet ein Verwertungsverbot für diejenigen Fälle, in denen wie im vorliegenden Fall eine im Verkehrszentralregister getilgte gerichtliche Entscheidung noch im Bundeszentralregister eingetragen ist (vgl. Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze vom 08. November 1996, Einzelbegründung zu § 29 Abs. 8 StVG, BRDrucks. 821/96, S. 79). Nach § 29 Abs. 8 Satz 3 StVG dürfen hiervon abweichend Entscheidungen der Gerichte nach §§ 69 bis 69b StGB für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen verwertet werden (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 2 StVG). Um eine solche Prüfung geht es hier jedoch nicht. Im Verfahren der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ist nicht die Berechtigung, sondern die Eignung der Klägerin zum Führen von Kraftfahrzeugen (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 1 StVG) zu prüfen. Das in § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG konstituierte Verwertungsverbot wäre daher an sich einschlägig.

Besonderheiten gelten im vorliegenden Fall jedoch deshalb, weil § 29 Abs. 8 StVG mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) am 01. Januar 1999 zu einem Zeitpunkt in Kraft getreten ist, als die mit Strafbefehl vom 18. August 1995 getroffenen Entscheidungen bereits im Verkehrszentralregister eingetragen waren. § 65 Abs. 9 StVG enthält eine spezielle Übergangsregelung für Entscheidungen, die bereits vor dem In-Kraft-Treten der gesetzlichen Neuregelung in das Verkehrszentralregister eingetragen worden waren. Der 1. Halbsatz der Vorschrift verweist für vor dem 01. Januar 1999 eingetragene Entscheidungen hinsichtlich der Tilgungsbestimmungen auf die bis zum 31. Dezember 1998 geltende Rechtslage. Danach galt eine fünfjährige Tilgungsfrist für in das Verkehrszentralregister einzutragende Geldstrafen und Freiheitsstrafen von nicht mehr als drei Monaten (vgl. § 13a Abs. 2 Nr. 2 Buchst. 1 StVZO a. F.). Die Verurteilung der Klägerin mit Strafbefehl vom 18. August 1995 war daher unter Anwendung der alten Tilgungsbestimmungen mit Ablauf des 18. August 2000 im Verkehrszentralregister zu tilgen. Die Übergangsvorschrift des § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG n. F. verweist jedoch auch hinsichtlich der Verwertbarkeit auf die alte Rechtslage: Nach dem 2. Halbsatz dieser Vorschrift dürfen die vor dem 01. Januar 1999 im Verkehrszentralregister eingetragenen Entscheidungen grundsätzlich nach § 52 Abs. 2 BZRG in der bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Fassung verwertet werden. Diese Vorschrift lautete wie folgt: „Abweichend von § 51 Abs. 1 darf eine frühere Tat ferner in einem Verfahren berücksichtigt werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, wenn die Verurteilung wegen dieser Tat in das Verkehrszentralregister einzutragen war". Hiernach konnten Eintragungen im Verkehrszentralregister trotz Tilgungsreife in einem Verfahren – ohne zeitliche Begrenzung – berücksichtigt werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hatte – so genannte ewige Verwertung – (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Juli 2001 – BVerwG 3 C 14.01 – Buchholz 442.10 § 65 StVG Nr. 1, S. 4 [= BA 2002, 226]; Götz/Tolzmann, BZRG, 4. Aufl. 2000, § 52 Rn. 16).

Der in § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 2 StVG enthaltene Verweis auf die Geltung der Verwertungsvorschriften nach altem Recht ist jedoch beschränkt auf eine Verwertbarkeit bis längstens „zu dem Tag, der einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspricht". Der Inhalt dieser Regelung erschließt sich bei Betrachtung von Sinn und Zweck der Norm sowie der Entstehungsgeschichte. § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 2 StVG wurde eingefügt durch das Gesetz zur Änderung des StVG und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386). Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998 waren die Tilgungsfristen für alkohol- und drogenbedingte Verkehrsstraftaten einheitlich auf zehn Jahre festgesetzt und damit die frühere als nicht sachgerecht empfundene Differenzierung nach dem Strafmaß (fünf

Jahre Tilgungsfrist bei Ahndung durch Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis drei Monate, sonst zehn Jahre) aufgegeben worden.

In der neu eingeführten Übergangsregelung für nach altem Recht im Verkehrszentralregister eingetragene Entscheidungen hat der Gesetzgeber die Fortgeltung der alten – häufig fünfjährigen – Tilgungsfristen bestimmt, jedoch übersehen, dass nach der alten Rechtslage eine Verwertung über die Tilgungsreife hinaus nach § 52 Abs. 2 BZRG a. F. möglich war und somit die vom Übergangsrecht erfassten Antragsteller unbeabsichtigt privilegiert wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Juli 2001 – BVerwG 3 C 14.01 – Buchholz 442.10 § 65 StVG Nr. 1). Diese Lücke sollte dadurch geschlossen werden, dass für die bis Ende 1998 im Verkehrszentralregister eingetragenen Straftaten nicht nur die alten Tilgungsfristen, sondern auch die alte Verwertungsvorschrift des § 52 Abs. 2 BZRG a. F. weiter anzuwenden waren, allerdings bis maximal zu dem Tag, der einer zehnjährigen Frist entspricht. Mit der Befristung auf zehn Jahre sollte ein Gleichstand mit der ab 01. Januar 1999 geltenden Neuregelung hergestellt werden, die generell eine Tilgungsfrist und damit auch eine Verwertbarkeit von zehn Jahren vorsieht (vgl. BTDrucks. 14/4304 S. 14). Es sollte eine Gleichbehandlung von den unter die Übergangsregelung fallenden „Altfällen" mit den unter das neue Recht fallenden Sachverhalten hergestellt werden, für die nach § 29 Abs. 1 StVG n. F. in der Regel eine Tilgungsfrist von zehn Jahren gilt. Für diese „Neufälle", d. h. Eintragungen ab dem 01. Januar 1999, beginnt der Lauf der zehnjährigen Tilgungsfrist gemäß § 29 Abs. 5 StVG – und damit abweichend von der alten Rechtslage – bei Versagung oder Entziehung der Fahrerlaubnis wegen mangelnder Eignung erst mit der Erteilung oder Neuerteilung der Fahrerlaubnis, spätestens jedoch fünf Jahre nach der beschwerenden Entscheidung. Wäre im Falle der Klägerin die Entziehung der Fahrerlaubnis durch strafgerichtliche Verurteilung erst nach dem 31. Dezember 1998 in das Verkehrszentralregister eingetragen worden, hätte die Tilgungsfrist von zehn Jahren, da eine zwischenzeitliche Neuerteilung nicht in Rede steht, erst fünf Jahre nach der Unterzeichnung des Strafbefehls, also mit Ablauf des 18. August 2000 zu laufen begonnen. Die zehnjährige Tilgungsfrist würde unter Geltung des neuen Rechts daher erst am 18. August 2010 ablaufen. Nichts anderes kann auf Grund der Übergangsbestimmung gemäß § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 2 StVG gelten, wenn mit der auf zehn Jahre befristeten Weitergeltung der „alten" Verwertungsvorschrift des § 52 Abs. 2 BZRG der Gleichstand mit der ab 01. Januar 1999 geltenden Neuregelung hergestellt werden soll. Hierfür spricht auch der Wortlaut der Übergangsbestimmung, denn dort heißt es, dass die vor dem 01. Januar 1999 eingetragenen Entscheidungen längstens bis zu dem Tag, der einer zehnjährigen Tilgungsfrist „entspricht", verwertet werden dürften. Was einer zehnjährigen Tilgungsfrist „entspricht", ergibt sich aber aus § 29 StVG n. F. einschließlich der Regelung über den Beginn der Tilgungsfrist in § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG (OVG Saarland, Urteil vom 24. Mai 2004 – 1 R 25/03 – DAR 2004, 546 f. [= BA 2005, 82]; Kalus in: Drogen und Straßenverkehr, § 2 Rn. 59 und 60).

Gegen die Anwendung der Übergangsregelung des § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 2 StVG bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken unter dem Gesichtspunkt des Rückwirkungsverbots. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts liegt eine unechte Rückwirkung vor, wenn eine Norm auf gegenwärtige, noch nicht abgeschlossene Sachverhalte und Rechtsbeziehungen für die Zukunft einwirkt und damit zugleich die betroffene Rechtsposition nachträglich entwertet (BVerfG, Urteil vom 23. November 1999 – 1 BvF 1/94 – BVerfGE 101, 239 <263>). Derartige Gesetze sind grundsätzlich zulässig. Durch das Gesetz zur Änderung des StVG und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. März 2001 wurde ausdrücklich geregelt, dass eine Verwertbarkeit von Eintragungen im Verkehrszentralregister über den Zeitpunkt der Tilgungsreife hinaus, begrenzt auf den Tag, der einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspricht, zulässig ist. Die Neuregelung trat am 27. März 2001 in Kraft. Zu die-sem Zeitpunkt war zwar hinsichtlich der Verurteilung der Klägerin vom 18. August 1995 nach den alten Tilgungsvorschriften bereits Tilgungsreife eingetreten. Unabhängig davon, ob man annimmt, dass § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG in der seit dem 01. Januar 1999 bis zum 26. März 2001 geltenden Fassung dahin auszulegen war, dass die dort genannten Eintragungen auch nach Eintritt der Tilgungsreife verwertet werden durften (vgl. VG Regensburg, Urteil vom 15. März 2000 – RO 9 K 99.00696 – NZV 2000, 223 <224> [= BA 2000, 260]), liegt ein Fall unechter Rückwirkung vor. Denn selbst wenn nach der am 01. Januar 1999 in Kraft getretenen Fassung von § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG ein Verwertungsverbot für nach altem Recht tilgungsreife Eintragungen im Verkehrszentralregister eingetreten sein sollte, so würde sich die Wiedereinführung der Verwertbarkeit auf einen gegenwärtigen, noch nicht abgeschlossenen Sachverhalt beziehen. Relevant wird die Verwertbarkeit im vorliegenden Fall nur im Zusammenhang mit dem im August 2002 und damit nach den Rechtsänderungen gestellten Antrag der Klägerin auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Selbst wenn man annehmen wollte, die Wiedereinführung der Verwertbarkeit einer getilgten Eintragung begründe eine echte Rückwirkung, bestünden keine verfassungsrechtlichen Bedenken (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 29. Juli 2003 – 10 S 2316/02 – DAR 2003, 577 <578> [= BA 2004, 559]; offen gelassen: BVerwG, Urteil vom 12. Juli 2001 – BVerwG 3 C 14.01 – Buchholz 442.10 § 65 StVG Nr. 1). Die echte Rückwirkung ist u. a. dann ausnahmsweise zulässig, wenn die Rechtslage „unklar und verworren" ist (vgl. BVerfG, Beschluss vom 25. Mai 1993 – 1 BvR 345/83 – BVerfGE 88, 366 <404>). Dies war hier der Fall. Wie dargestellt, führte die am 01. Januar 1999 in Kraft getretene Regelung bei einer am Wortlaut orientierten Auslegung dazu, dass bezüglich einer kleinen Gruppe von Betroffenen die kurzen Tilgungsfristen nach altem

Recht und zugleich das unmittelbar mit der Tilgung eintretende Verwertungsverbot nach neuem Recht anwendbar waren. Damit wären diese Personen besser gestellt gewesen, als wenn entweder altes oder neues Recht auf ihren Fall angewendet worden wäre. Diese Ungereimtheit hatte der Gesetzgeber übersehen und durfte sie mit der Neuregelung bereinigen. Im Übrigen ist der Gesetzgeber nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verfassungsrechtlich nicht gehindert, eine ursprünglich eingetretene Unverwertbarkeit bestimmter Arten von getilgten oder tilgungsreifen Straftaten nachträglich wieder zu beseitigen, wenn er später erkennt, dass der Schutz eines höherwertigen Rechtsgutes wie der Verkehrssicherheit durch die ursprüngliche Gesetzesfassung nicht oder nicht genügend gewährleistet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 1976 – BVerwG VII C 69.74 – BVerwGE 52, 1 <3> = VRS 52, 393 <395>). Der Gesetzgeber durfte im vorliegenden Fall davon ausgehen, dass bei der Unverwertbarkeit von drogen- und alkoholbedingten Straftaten nach bereits fünf Jahren den Belangen der Verkehrssicherheit nicht ausreichend Rechnung getragen würde.

Die hiernach gesetzlich festgelegten Fristen können nicht unter Hinweis auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beiseite geschoben oder relativiert werden. Angesichts der großen Gefahren, die die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss harter Drogen für die Allgemeinheit mit sich bringt, ist es nicht zu beanstanden, wenn der Gesetzgeber eine relativ lange Zeit ansetzt, bevor ein Verwertungsverbot greift. Eine bereits manifest gewordene Drogenauffälligkeit im Straßenverkehr begründet eine große Rückfallgefahr. Die Einschätzung des Gesetzgebers, dass zum Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs diesem Risiko im Rahmen des Möglichen vor Neuerteilung einer Fahrerlaubnis für längere Zeit durch die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens begegnet werden muss, erscheint sachgerecht und trägt dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung.

5. Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens war auch nicht deshalb unverhältnismäßig, weil die Frage eines andauernden Drogenkonsums der Klägerin durch ein ihre Persönlichkeitsrechte weniger beeinträchtigendes ärztliches Gutachten hätte geklärt werden können. § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV sieht bei Vorliegen seiner tatbestandlichen Voraussetzungen zwingend die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor. Nach dem normativen System von § 14 FeV ist im Falle eines Antrages auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung aus Gründen des Absatz 1 nicht nur ein ärztliches Gutachten, sondern ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen. Der Grund liegt darin, dass die Feststellung der Abhängigkeit bzw. der Einnahme von Betäubungsmitteln eine ärztliche Fragestellung ist (Absatz 1), während bei der nach Absatz 2 zur beurteilenden Frage, ob eine Abhängigkeit nicht mehr besteht oder – bei beendeter Drogeneinnahme – mit einem Rückfall zu rechnen ist, für die positive Beurteilung entscheidend ist, ob ein stabiler Einstellungswandel erfolgt ist. Hierzu ist auch eine psychologische Bewertung erforderlich (vgl. Begründung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07. Mai 1998, BRDrucks. 443/98, S. 263).

13. Im Rahmen eines Verfahrens auf Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach einer im Hinblick auf einen früheren Drogenkonsum erfolgten strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung ist die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV auch dann rechtmäßig, wenn die Entziehung der Fahrerlaubnis viele Jahre zurückliegt und für den Zeitraum seit der Entziehung der Fahrerlaubnis keine Hinweise auf einen erneuten Drogenkonsum des Betreffenden vorliegen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Urteil vom 18. Mai 2004 – 10 S 2796/03 –
– 3 K 2573/02 (VG Sigmaringen) –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin begehrt die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis.

Erstmals am 20. 06. 1981 erhielt die 1963 geborene Klägerin die Fahrerlaubnis der Klasse 3 – alt –. Im Zeitraum bis 1988 wurde die Klägerin mehrfach wegen Straftaten nach dem Betäubungsmittelgesetz verurteilt.

In seinem Gutachten vom 05. 03. 1987 gelangte das Medizinisch-Psychologische Institut für Verkehrs- und Betriebssicherheit beim Technischen Überwachungsverein S. zu der Beurteilung, dass bei der Klägerin eine erhöhte Rückfallgefahr bezüglich des Drogenkonsums gegeben ist. Trotz vorangegangener Verurteilungen habe sie weiterhin gegen das Betäubungsmittelgesetz verstoßen; die charakterliche Eignung der Klägerin zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse 3 sei somit derzeit nicht gegeben. Daraufhin lehnte das Landratsamt B. den Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis ab. Aufgrund eines weiteren Antrags auf Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis unterzog sich die Klägerin einer erneuten medizinisch-psychologischen Begutachtung. Die Medizinisch-Psychologische Untersuchungsstelle des TÜV B.-B. gelangte in ihrem Gutachten vom 05. 02. 1993 zum Ergebnis, dass kein überzeugender Nachweis dafür bestehe, wonach der Klägerin die Kraftfahreignung weiterhin abgesprochen werden müsste. Die Klägerin könne deshalb nach absolvierter Fahrausbildung und bestandener Prüfung erneut als Kraftfahrerin am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Im Hinblick auf diese Begutachtung erhielt die Klägerin im Februar 1995 die beantragte Fahrerlaubnis. Am 16. 05. 1995 kam es zu einem Verkehrsunfall mit Totalschaden am Fahrzeug der Klägerin. Nach dem Strafbefehl des Amtsgerichts Konstanz vom 18. 08. 1995 stand die Klägerin bei diesem Unfall unter dem Einfluss von Heroin, Kokain und Ha-

schisch. Die Klägerin wurde wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 40 DM verurteilt und ihr die Fahrerlaubnis entzogen. Für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wurde eine Sperrfrist von weiteren 10 Monaten verfügt.

Im August 2002 beantragte die Klägerin beim Landratsamt B. die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Mit Schreiben vom 19. 08. 2002 forderte das Landratsamt B. die Klägerin gestützt auf §§ 11 und 14 FeV auf, binnen drei Monaten ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen. Dieser Anforderung trat die Klägerin mit der Begründung entgegen, der der Entziehung der Fahrerlaubnis zugrunde liegende Sachverhalt liege nunmehr mehr als sieben Jahre zurück. Nur bei aktuellen Erkenntnissen, die den Verdacht nahe legten, sie habe auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt strafbewährten Umgang mit Betäubungsmitteln, sei eine Gutachtensaufforderung rechtmäßig.

Mit Entscheidung vom 21. 10. 2002 lehnte das Landratsamt B. den Antrag der Klägerin auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis ab. Den Widerspruch der Klägerin wies das Regierungspräsidium T. mit Widerspruchsbescheid vom 09.12.2002 zurück. Am 18. 12. 2002 hat die Klägerin Klage erhoben. Das Verwaltungsgericht S. hat mit Urteil vom 26. 06. 2003 die Klage abgewiesen. Am 23. 12. 2003 ist dem Prozessbevollmächtigten der Klägerin der Beschluss über die Zulassung der Berufung zugestellt worden. Mit am 21. 01. 2004 bei Gericht eingegangenem Schriftsatz hat die Klägerin die Berufung begründet.

Aus den Gründen:

Die Berufung ist zulässig, aber nicht begründet.

Zu Recht hat das Verwaltungsgericht die Klage abgewiesen. Denn die Klage ist zwar zulässig, aber nicht begründet. Der ablehnende Bescheid des Landratsamtes B. vom 21. 10. 2002 und der Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums T. vom 09. 12. 2002 sind rechtmäßig und verletzen die Klägerin nicht in ihren Rechten. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B nach Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO).

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG setzt die Erteilung der Fahrerlaubnis u. a. voraus, dass der Betreffende zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist.

Das Landratsamt B. durfte aber bei seiner Entscheidung über den Antrag der Klägerin auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis Klasse B gemäß § 20 Abs. 1 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV von der Nichteignung der Klägerin ausgehen und musste dementsprechend deren Antrag ablehnen. Für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung, hier die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Konstanz vom 18. 08. 1995 (– 8 Cs 437/95 –), gelten gemäß § 20 Abs. 1 FeV die Vorschriften für die Ersterteilung. Entsprechend § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV durfte das Landratsamt auf die Nichteignung der Klägerin schließen, weil diese sich geweigert hatte, sich entsprechend der Anordnung des Landratsamtes zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 19. 08. 2002 bei einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung untersuchen zu lassen. Der Schluss des Landratsamtes auf die Nichteignung der Klägerin ist zulässig, weil die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung rechtmäßig war, die Klägerin im Laufe des Verfahrens eine solche Untersuchung verweigert hat und sie in der Anordnung vom 19. 08. 2002 entsprechend § 20 Abs. 1 und § 11 Abs. 8 Satz 2 FeV auf die Folgen der Verweigerung oder der nicht fristgerechten Vorlage des Gutachtens hingewiesen worden ist.

Die Zulässigkeit von behördlichen Maßnahmen zur Klärung von Zweifeln hinsichtlich der Fahreignung, die sich aus dem Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG herleiten, richtet sich nach der Vorschrift des § 14 FeV, die als Spezialvorschrift zu § 11 FeV die Zuweisung zur ärztlichen Begutachtung bei Verdacht auf Abhängigkeit bzw. Einnahme von Betäubungsmitteln regelt (vgl. Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften, BR-Drucks. 443/98, S. 262). Nach § 14 Abs. 2 FeV ist zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Erteilung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (vgl. § 11 Abs. 3 FeV) anzuordnen, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe entzogen war (Nr. 1) oder zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin die in Absatz 1 genannten Mittel oder Stoffe einnimmt (Nr. 2).

Unerheblich ist, dass sich in der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens vom 19. 08. 2002 keine genaue Angabe der vom Landratsamt als Grundlage herangezogenen Bestimmung der Fahrerlaubnis-Verordnung findet. Denn da die Gutachtensanordnung lediglich eine unselbstständige Maßnahme der Sachverhaltsaufklärung und kein Verwaltungsakt ist (vgl. OVG NRW, Beschl. v. 22. 01. 2001 – 19 B 1757/00, 19 E 886/00 –, NJW 2001, 3427), kommt die Bestimmung des § 39 Abs. 1 LVwVfG von vornherein nicht zur Anwendung. Keine Bedeutung kommt ferner dem Umstand zu, dass die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sowohl vom Landratsamt im anschließenden Schriftverkehr mit der Klägerin als auch vom Regierungspräsidium im Widerspruchsbescheid auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV gestützt worden ist. Denn für die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung ist allein maßgeblich, ob diese auf eine Bestimmung der Fahrerlaubnis-Verordnung gestützt werden kann. Vorliegend ist die Gutachtensanordnung nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV zulässig. Der Klägerin war die Fahrerlaubnis durch den rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Konstanz vom 18. 08. 1995 im Hinblick auf die Autofahrt vom 16. 05. 1995, bei der die Klägerin nach den tatsächlichen Feststellungen im Strafbefehl infolge der Einnahme von Heroin, Kokain und Haschisch im Zusammenwirken mit Übermüdung nicht mehr fahrtüchtig war, –

und damit aus einem der in § 14 Abs. 1 FeV genannten Gründe – entzogen worden. Der von der Klägerin im Laufe des Verfahrens vertretenen Ansicht, § 14 Abs. 2 FeV finde nur dann Anwendung, wenn die Ungeeignetheit des Betreffenden zum Führen von Kraftfahrzeugen zu einem früheren Zeitpunkt in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren festgestellt wurde, kann nicht gefolgt werden. Den Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes kann entnommen werden, dass sich der Gesetzgeber beim Erlass der Möglichkeiten der Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB und durch einen anfechtbaren Verwaltungsakt der Fahrerlaubnisbehörde bewusst war. Wenn in der aufgrund von § 6 Abs. 1 StVG erlassenen Fahrerlaubnis-Verordnung der Begriff der Entziehung der Fahrerlaubnis verwendet wird, so ist davon auszugehen, dass damit beide Wege der Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint sind. Die Beschränkung des Begriffs der Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Feststellung der Fahrungeeignetheit in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren widerspräche der Vorrangstellung, die der Gesetzgeber (vgl. § 3 Abs. 3 StVG) im Übrigen der im Rahmen eines Strafverfahrens erfolgenden Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis beimisst. Auch der Prozessbevollmächtigte der Klägerin hat in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat eingeräumt, dass auch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB als eine Entziehung im Sinne von § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV anzusehen ist.

Dass im Falle des Antrags auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach einer im Hinblick auf die Einnahme von Betäubungsmitteln erfolgten Entziehung der Fahrerlaubnis nicht nur ein ärztliches Gutachten, sondern ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, entspricht der in § 14 Abs. 1 und 2 FeV zum Ausdruck kommenden Konzeption des Verordnungsgebers. Den Grund für die Differenzierung zwischen den Fällen der Verpflichtung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens und denen der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens hat der Verordnungsgeber darin gesehen, dass die Feststellung der Abhängigkeit bzw. der Einnahme eine ärztliche Fragestellung ist (Abs. 1), während im Falle des Absatzes 2 außer den ärztlichen Fragen für eine positive Beurteilung auch entscheidend ist, ob ein stabiler Einstellungswandel eingetreten ist. Hierzu sei auch eine psychologische Bewertung erforderlich (vgl. BR-Drucks. 443/98, S. 263).

In zeitlicher Hinsicht ist § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV keine Differenzierung zu entnehmen. Denn der Wortlaut stellt allein auf eine im Hinblick auf die Einnahme von Betäubungsmitteln erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis ab. Ausgehend von der Konzeption des Verordnungsgebers, dass es auf die Veränderung der Haltung gegenüber der Einnahme von Betäubungsmitteln ankommt, kann eine zeitliche Beschränkung auch grundsätzlich nicht in Betracht kommen. Unabhängig von der Frage, wie lange die Entziehung zurückliegt, soll mit Hilfe des medizinisch-psychologischen Gutachtens die Stabilität des Einstellungswandels hinsichtlich der Einnahme von Betäubungsmitteln geprüft werden. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass von einem Fahrerlaubnisbewerber, der sich wegen der vom Konsum von Betäubungsmitteln ausgehenden Gefahren für den öffentlichen Straßenverkehr zu einem früheren Zeitpunkt als fahrungeeignet erwiesen hat, nunmehr wegen seines Einstellungswandels keine Gefahren für den öffentlichen Straßenverkehr und damit für hochrangige Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer mehr ausgehen. Wegen der Vorgeschichte der im Hinblick auf den drogenbedingten Unfall vom Mai 1995 entzogenen Fahrerlaubnis erscheint im Fall der Klägerin die Überprüfung der Stabilität des Einstellungswandels durch das hierfür geeignete medizinisch-psychologische Gutachten in besonderem Maße geboten. Denn die Fahrerlaubnis war der Klägerin erst im Februar 1995 auch im Hinblick auf das für sie positive Eignungsgutachten der Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstelle des TÜV B.-B. vom Februar 1993 neu erteilt worden. Aber nur drei Monate nach der Erteilung der Fahrerlaubnis hat die Klägerin entgegen der positiven Prognose des Gutachtens vom Februar 1993 mehrere „harte“ Drogen (Heroin und Kokain) konsumiert, unter dem Einfluss dieser Betäubungsmittel ein Kraftfahrzeug geführt und damit den Straßenverkehr gefährdet.

Die Zulässigkeit der Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vermag die Klägerin nicht mit dem Hinweis zu bestreiten, seit 1995 sei sie hinsichtlich des Konsums von Betäubungsmitteln nicht mehr auffällig geworden und ein im Hinblick auf die Einnahme von Betäubungsmitteln beanstandungsfreier Zeitraum von nunmehr neun Jahren belege ihren Einstellungswandel hinreichend, so dass von ihr nicht mehr der Nachweis dieses Wandels mittels eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangt werden könne. Denn das Fehlen von Hinweisen im Bundeszentralregister auf Verstöße der Klägerin gegen das Betäubungsmittelgesetz im Zeitraum ab dem Unfall vom Mai 1995 begründet nicht zwingend die Annahme der tatsächlichen Drogenabstinenz der Klägerin. Auch bei einer Person, die wegen des Konsums auch von „harten“ Drogen mehrfach strafrechtlich in Erscheinung getreten ist, ist nicht gewährleistet, dass ausnahmslos jeder neue Konsum eines Betäubungsmittels den Behörden bekannt wird und sich zudem in Einträgen im Bundeszentralregister niederschlägt.

Auch die von der Klägerin den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung entnommene Aussage, wonach der Beleg einer verlässlichen Abkehr vom Betäubungsmittelkonsum durch den Nachweis eines Abstinenzzeitraums von zwölf Monaten als erbracht anzusehen ist, führt nicht zur rechtlichen Unzulässigkeit der auf § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV zu stützenden Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Denn zum einen liegt hier keinerlei Nachweis für die Drogenabstinenz der Klägerin durch einen negativen Laborbefund vor. Die Begutachtungs-Leitlinien (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 115, S. 43 f.) gehen aber gerade davon aus, dass nach der Entgiftungs- und Entwöhnungszeit in der Regel eine einjährige Abstinenz durch ärztliche Unter-

suchungen auf der Basis von mindestens vier unvorhersehbar anberaumten Laboruntersuchungen innerhalb eines Jahres in unregelmäßigen Abständen nachzuweisen ist. Zum anderen wird in der Begründung zu Nr. 3.12 der genannten Leitlinien die Notwendigkeit hervorgehoben, dass für die angemessene Begründung einer positiven Verkehrsprognose wesentlich ist, dass zur positiven Veränderung der körperlichen Befunde einschließlich der Laborbefunde ein tief greifender und stabiler Einstellungswandel hinzutreten müsse, der es wahrscheinlich mache, dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält. Zur Überprüfung des Vorliegens eines solchen stabilen Einstellungswandels hat der Verordnungsgeber aber gerade in § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die Beibringung des dafür geeigneten medizinisch-psychologischen Gutachtens vorgesehen.

Entgegen der Berufungsbegründung der Klägerin kann der Drogenkonsum der Klägerin auch nicht als jugendspezifisches Phänomen bezeichnet werden, das erfahrungsgemäß mit zunehmendem Alter in den Hintergrund trete. Denn zum Zeitpunkt des letzten amtlich bekannten Drogenkonsums war die Klägerin bereits 32 Jahre alt.

Die dem Wortlaut und dem Zweck des § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV entsprechende Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann auch nicht im Hinblick auf den Grundsatz der Erforderlichkeit mit dem Argument angegriffen werden, anstelle des erheblich in das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen eingreifenden medizinisch-psychologischen Gutachtens (vgl. BVerfG, Beschl. v. 24. 06. 1993, BVerfGE 89, 69, 88) könne die Drogenfreiheit mit Hilfe von bloßen ärztlichen Gutachten belegt werden. Denn wie dem vom Senat eingeholten Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. W. zu entnehmen ist, ist der Zeitraum, auf den sich eine negative ärztliche Untersuchung von Blut oder Urin erstreckt, sehr begrenzt. Dementsprechend kann auch mit mehreren zeitlich gestaffelten Untersuchungen von Blut und Urin nur ein kurzer Zeitraum, auf den sich ein Drogenkonsument zur Verdeckung der tatsächlich doch erfolgenden regelmäßigen Einnahme von Betäubungsmitteln ohne Weiteres einstellen könnte, abgedeckt werden. Zwar kann mit Hilfe der Analyse von Haaren eines Betroffenen ein längerer Zeitraum untersucht werden, doch gewährleistet diese Untersuchung nicht den Nachweis ausnahmslos jeden Drogenkonsums. Dementsprechend erscheinen bloße ärztliche Untersuchungen bei einer Person, der bereits im Hinblick auf ihren Drogenkonsum die Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht als Grundlage für einen Einstellungswandel geeignet, der auf eine im Interesse der Verkehrssicherheit gebotene zukünftige Abstinenz hinsichtlich anderer Betäubungsmittel als Cannabis schließen lässt.

Die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann auch nicht als unverhältnismäßig angesehen werden. Denn die Angaben der Klägerin zu den Einzelumständen der Beendigung ihres Drogenkonsums sind zu dürftig gewesen, als dass unter Hinweis auf diese Angaben das behördliche Verlangen zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zum Beleg des Einstellungswandels ausnahmsweise als unangemessen angesehen werden könnte. Im behördlichen Verfahren ist die Klägerin vom Landratsamt B. mit Schreiben vom 17. 09. 2002 erfolglos zu näheren Angaben zur Entwöhnungsbehandlung aufgefordert worden. Dabei hätte sich aus Sicht der Klägerin eine detaillierte Darstellung der Geschehnisse im Anschluss an den letzten aktenkundigen Konsum gleich von mehreren „harten" Drogen geradezu aufgedrängt. Denn durch eine ins Einzelne gehende Schilderung der von ihr unternommenen Schritte zur Entgiftung und Entwöhnung von den von ihr konsumierten „harten" Betäubungsmitteln und der Aufrechterhaltung der Abstinenz nach erfolgreicher Behandlung hätte die Klägerin ihren Einstellungswandel hinsichtlich des Konsums von illegalen Drogen glaubhaft und ihren Widerstand gegen das vom Landratsamt geforderte medizinisch-psychologische Gutachten plausibel machen können. Im Übrigen hat auch das Regierungspräsidium im Widerspruchsbescheid darauf abgestellt, dass die Klägerin keine Nachweise über eine Entwöhnungsbehandlung oder über die Teilnahme an einer Therapie oder Selbsthilfegruppe habe führen können. Trotz dieses Hinweises des Regierungspräsidiums im Widerspruchsbescheid hat die Klägerin auch im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht von sich aus keine detaillierte Darstellung ihrer Entgiftungs- bzw. Entwöhnungsbehandlung sowie der anschließenden Behandlungsschritte vorgelegt. Zwar hat die Klägerin im Berufungsverfahren auf eine entsprechende Nachfrage des Senats reagiert, doch ist ihre Antwort vom 26. 02. 2004 lückenhaft geblieben. Weder hat die Klägerin den Namen der Entgiftungs- und Entwöhnungseinrichtung mitgeteilt noch hat sie Angaben zum Zeitpunkt oder zur Dauer der Behandlung gemacht. Auch hat sie keinen Beleg für den erfolgreichen Abschluss der in dieser Einrichtung durchgeführten Behandlung vorgelegt. Ferner sind ihre Angaben zur weiteren Behandlung im Anschluss an ihren Aufenthalt in der von ihr namentlich nicht genannten Entgiftungseinrichtung („Beibehaltung der Abstinenz nach der Entgiftung durch Gespräche mit dem Hausarzt") sehr oberflächlich geblieben.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

14.*) 1. § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV beinhaltet grundsätzlich den Erfahrungssatz, dass die Einnahme von Amphetamin regelmäßig die Fahreignung ausschließt.

2. Für einen Eignungsausschluss im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV kann grundsätzlich bereits der Nachweis des einmaligen Konsums eines im Betäubungsmittelgesetz angeführten Rauschmittels (außer Cannabis) genügen.

3. Die Vorbemerkung Nr. 2 zur Anlage 4 FeV bezieht sich generalisierend auf sämtliche in der Anla-

ge 4 zur FeV aufgeführten Mängel, wesentlich daher auch auf die dort aufgezählten Krankheiten einschließlich psychischer Störungen und hat diejenigen Fälle im Blick, in denen die beschriebenen Mängel nicht eindeutig feststehen, sondern erst durch ärztliche oder medizinisch-psychologische Gutachten festgestellt werden müssen, wenn nämlich Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung begründen (§§ 11 Abs. 2, 13, 14, 46 Abs. 3 FeV).

4. Fehlt es an konkreten Anhaltspunkten dafür, dass der Drogenkonsum des Betroffenen im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges steht und insoweit der Betroffene zwischen dem Drogenkonsum und verantwortlichen Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu unterscheiden wusste, ist die Regelvermutung Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV in einer Weise in Zweifel gezogen, die eine weitere Aufklärung der Eignung des Betroffenen zum Führen eines Kraftfahrzeuges durch Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß §§ 11 Abs. 2, 46 Abs. 3 FeV erfordert.

Oberverwaltungsgericht Brandenburg,
Beschluß vom 22. Juli 2004 – 4 B 37/04 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat auf der gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO maßgeblichen Grundlage der Darlegungen des Antragsgegners im Beschwerdeverfahren keinen Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat dem Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die mit Bescheid des Antragsgegners vom 17. Dezember 2003 verfügte Entziehung der Fahrerlaubnis im Ergebnis zu Recht stattgegeben. Im Rahmen der nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO anzustellenden Interessenabwägung zwischen dem Interesse des Antragstellers, vorläufig von der Vollziehung verschont zu werden, und dem Interesse der Allgemeinheit an einer sofortigen Vollziehbarkeit der Fahrerlaubnisentziehung hat das Interesse des Antragstellers im vorliegenden Fall nicht zurückzutreten. Bei summarischer Prüfung bestehen gewichtige Zweifel daran, dass der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu Recht entzogen hat, und eine den Sofortvollzug rechtfertigende Gefährdungslage durch Teilnahme des Antragstellers am Straßenverkehr mittels eines Kraftfahrzeugs ist nicht hinreichend ersichtlich. Nach § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 – FeV – (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3574, 3585), ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist; dies gilt nach Satz 2 der Vorschrift insbesondere, wenn ein Mangel im Sinne der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV – Anlage 4 FeV – vorliegt. Nach Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV schließt die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis) die Fahreignung aus. Der Antragsteller hat nach der Mitteilung der Kriminalpolizeiinspektion vom 10. November 2003 ausweislich einer Blutentnahme am 10. August 2003 Amphetamin (223 ng/ml Serum) konsumiert. Amphetamin ist in der Anlage III, Teil A zu § 1 Abs. 1 des Betäubungsmittelgesetzes – BtMG – als Betäubungsmittel aufgeführt. Der Antragsteller selbst hat mit der Antragsschrift auch einen – einmaligen – Konsum von Amphetamin auf einem Musikfestival am 09./10. August 2003 zugestanden, so dass der Tatbestand von Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV grundsätzlich erfüllt ist. In § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Anlage 4 FeV hat der Verordnungsgeber eine Bewertung der Auswirkungen bestimmter Verhaltensweisen und Erkrankungen auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen vorgenommen, indem er die auf wissenschaftlicher Grundlage gewonnenen und bereits im Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ zusammengefassten Erkenntnisse in die FeV integriert und damit normativ als für den Regelfall zutreffend gekennzeichnet hat (vgl. OVG Hamburg, B. v. 24. April 2002 – 3 Bs 19/02 –, NordÖR 2003, 123 [= BA 2004, 95]; OVG Weimar, B. v. 30. April 2002 – 2 EO 87/02 –, ZfSch 2002, 406 [= BA 2003, 255]). § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV beinhaltet daher grundsätzlich den Erfahrungssatz, dass die Einnahme von Amphetamin regelmäßig die Fahreignung ausschließt. Für einen Eignungsausschluss im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV kann auch grundsätzlich bereits der Nachweis des einmaligen Konsums eines im Betäubungsmittelgesetz angeführten Rauschmittels (außer Cannabis) genügen. Dies folgt sowohl aus dem Wortlaut „Einnahme“, der auch ein erstes/einmaliges Konsumieren eines Rauschmittels erfasst, als auch aus der Systematik der Ziffer 9 der Anlage 4 FeV nach der Ziffer 9.1 nicht auf einen andauernden Vorgang des Einnehmens abstellt (in diesem Sinn auch OVG Weimar, B. v. 30. April 2002 – 2 EO 87/02 –, ZfSch 2002, 406; VGH Mannheim, B. v. 28. Mai 2002 – 10 S 2213/01 –, VBlBW 2003, 25 ff. [= BA 2002, 382]; VGH Mannheim, B. v. 24. Mai 2002 – 10 S 835/02 –, NZV 2002, 475 ff. [= BA 2002, 379]; OVG Lüneburg, B. v. 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f. [= BA 2003, 465]; OVG Lüneburg, B. v. 14. August 2002 – 12 ME 566/02 –, DAR 2002, 471 [= BA 2003, 327]; OVG Bremen, B. v. 30. Juni 2003 – 1 B 206/03 –, NordÖR 2003, 371 ff.; OVG Koblenz, B. v. 21. November 2000 – 7 B 11967/00 –, DAR 2001, 183 [= BA 2003, 71]). Der Verordnungsgeber differenziert in Ziffer 9 Anlage 4 FeV zwischen der Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ohne Cannabis) in Ziffer 9.1, der regelmäßigen Einnahme von Cannabis (Ziffer 9.2.1) sowie seiner gelegentlichen Einnahme (Ziffer 9.2.2) sowie der Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen (Ziffer 9.3) und der missbräuchlichen Einnahme (regelmäßig übermäßiger Gebrauch) von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen (Ziffer 9.4). Die nach Ziffer 9.1 die Fahreignung ausschließende Verhaltensweise ist weder an eine Abhängigkeit von Betäubungsmitteln, noch an

ihre missbräuchliche, regelmäßige oder gelegentliche Einnahme geknüpft. Die hierin zum Ausdruck kommende Strenge des Gesetzgebers ist in der Aufnahme des jeweiligen Betäubungsmittels in den Katalog des Betäubungsmittelgesetzes begründet, die wegen seiner besonderen Gefährlichkeit im Falle des Konsums erfolgte. Deshalb sind entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts diesbezüglich nicht bereits von vornherein grundsätzlich zusätzliche Feststellungen zum gegenwärtigen und künftigen Drogenkonsumverhalten sowie den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gefordert, von denen nach Auffassung des Verwaltungsgerichts nur im Einzelfall abgesehen werden könnte. Die insoweit abweichende Auffassung des Verwaltungsgerichts, nach der die Regelung in Ziffer 9.1 ein Verhalten von gewisser – in Ausmaß und im Zeitraum offen gelassener – Dauerhaftigkeit erfordert und mithin die bloße Einnahme eines Betäubungsmittels i. S. d. BtMG nicht die Annahme des Regelfalles rechtfertigen könne, führt zu einer unterstellten Unbestimmtheit der Norm. Diese Auslegung vermag der Senat weder angesichts des Wortlauts noch nach der dargelegten Normsystematik in dieser Form zu teilen. Der weitere Hinweis des Verwaltungsgerichts auf Überschneidungen des Tatbestandes von Ziffer 9.1 und 9.3 Anlage 4 FeV, mit dem letztere Regelung auf eine Abhängigkeit von Betäubungsmitteln abstellt, weshalb auch im Rahmen von Ziffer 9.1 nicht eine einmalige Einnahme ausreichen könnte, ist nicht zwingend. Vielmehr ist mit Ziffer 9.1 gerade ein eigener –insoweit strengerer – Tatbestand aufgestellt und Ziffer 9.3 ist mit der Einbindung auch anderer psychoaktiv wirkender Stoffe wiederum weiter gefasst. Überschneidungen im Anwendungsbereich von Ziffer 9.1 und 9.3 hinsichtlich des Merkmals der Einnahme von Betäubungsmitteln verbleiben im Übrigen auch bei dem seitens des Verwaltungsgerichts für gefordert gehaltenen Verständnis dieses Begriffs. Auch die weitere auf den „regelungstechnischen Zusammenhang" der Ziffer 9.5 Anlage 4 FeV (nach Entgiftung und Entwöhnung) zu Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV abstellende Argumentation des Verwaltungsgerichts zu seinem Verständnis des Begriffs der Einnahme im Sinne der Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV überzeugt den Senat nicht. Welche Anforderungen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug wegen eines einmaligen Drogenmissbrauchs zu stellen sind, ist vielmehr individuell regelmäßig auf der Grundlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu klären (OVG Hamburg, B. v. 24. April 2002 – 3 Bs 19/02 –, NordÖR 2003, 123). Wenn der Hess. VGH (Beschluss vom 14. Januar 2002 – 2 TG 3008/01 –, ESVGH 52, 130 ff. = ZfSch 2002, 599 f. [= BA 2003, 70]) hingegen bereits sogar aus der Vorbemerkung Nr. 2 zur Anlage 4 FeV ableitet, dass in jedem Fall ein ärztliches Gutachten nicht nur bezüglich des Drogenmissbrauchs, sondern auch bezüglich der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gefordert sei, vermag der Senat dem in Übereinstimmung mit der überwiegenden Auffassung der Oberverwaltungsgerichte in dieser Allgemeinheit nicht zu folgen. Die Vorbemerkung Nr. 2 bezieht sich generalisierend auf sämtliche in der Anlage 4 zur FeV aufgeführten Mängel, wesentlich daher auch auf die dort aufgezählten Krankheiten einschließlich psychischer Störungen und hat diejenigen Fälle im Blick, in denen die beschriebenen Mängel nicht eindeutig feststehen, sondern erst durch ärztliche oder medizinisch-psychologische Gutachten festgestellt werden müssen, wenn nämlich Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung begründen (§§ 11 Abs. 2, 13, 14, 46 Abs. 3 FeV). Das meint die Vorbemerkung 2 zur Anlage 4 FeV, wenn darin ausgeführt wird, Grundlage der Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, sei in der Regel ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3), in besonderen Fällen ein medizinisch-psychologisches Gutachten (§ 11 Abs. 3) oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 Abs. 4). Steht aber der in Anlage 4 beschriebene Mangel fest, dann hat sich der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen und ihm ist die Fahrerlaubnis ohne Anordnung der Gutachtenbeibringung zu entziehen (§§ 11 Abs. 7, 46 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FeV). Die normative Wertung von Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV entfaltet jedoch strikte Bindungswirkung nur, solange keine Umstände im Einzelfall vorliegen, die ausnahmsweise eine andere Beurteilung rechtfertigen. Hierauf weist letztlich in Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Vorbem. 3 Anlage 4 FeV mit ihrem Satz 1 hin, nach dem die nachstehend vorgenommenen Bewertungen nur für den Regelfall gelten. Ausnahmen von dieser Regel sind nach der Intention der Anlage 4 FeV dann anzuerkennen, wenn in der Person des Betäubungsmittelkonsumenten Besonderheiten bestehen, die darauf schließen lassen, dass seine Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher, umsichtig und verkehrsgerecht zu führen, sowie sein Vermögen, zwischen dem Konsum von Betäubungsmitteln und der Teilnahme am Straßenverkehr zuverlässig zu trennen, nicht erheblich herabgesetzt sind. Soweit nach Vorbemerkung Nr. 3 S. 2 der Anlage 4 FeV hier Kompensationen der Wirkungen des Betäubungsmittelkonsums durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen in Betracht kommen, versteht der Senat diese Regelung wohl weitergehend als das Verwaltungsgericht lediglich beispielhaft, aber nicht etwa einengend; vielmehr verbleibt es dem jeweiligen Drogenkonsumenten, die normative Regelvermutung zu entkräften (so auch VGH Mannheim, B. v. 28. Mai 2002 – 10 S 2213/01 –, VBlBW 20034, 25 ff.; VGH Mannheim, B. v. 24. Mai 2002 – 10 S 835/02 –, NZV 2002, 475 ff.; OVG Lüneburg, B. v. 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f.; OVG Bremen, B. v. 30. Juni 2003 – 1 B 206/03 –, NordÖR 2003, 371 ff.; OVG Hamburg, B. v. 24. April 2002 – 3 Bs 19/02 –, NordÖR 2003, 123; OVG Koblenz, B. v. 21. November 2000 – 7 B 11967/00 –, DAR 2001, 183). Im vorliegenden Fall sieht der Senat insoweit – wenn auch nicht im Ansatz, so doch im Ergebnis – in Übereinstimmung mit dem Verwaltungsgericht die Regel-

vermutung Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV durch die in sich schlüssige Einlassung des Antragstellers sowie den eingereichten Laborbericht vom 27. Dezember 2003 in einer Weise in Zweifel gezogen, die eine weitere Aufklärung der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs durch Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gem. § 11 Abs. 2, § 46 Abs. 3 FeV im Widerspruchsverfahren erfordert. So bestehen zum einen keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass der Drogenkonsum des Antragstellers im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs steht und in soweit der Antragsteller zwischen dem Drogenkonsum und der verantwortlichen Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu unterscheiden wusste. Der Hinweis des Antragsgegners zur Anfahrt des Antragstellers zu dem Musikfestival mit einem Kraftfahrzeug lässt offen, ob zu diesem Zeitpunkt bereits ein Drogenkonsum vorlag, der nach Einlassung des Antragstellers erst auf dem Musikfestival erfolgt war. Irgendwelche Feststellungen zur Abfahrt des Antragstellers mit dem Pkw, den der Antragsteller nach seiner Einlassung nicht gesteuert haben will, sind nicht erfolgt. Zum anderen stand der Drogenkonsum nach der Einlassung des Antragstellers, die insoweit eine gewisse Lebenswahrscheinlichkeit für sich beanspruchen kann, im Zusammenhang mit dem Besuch dieses Musikfestivals, hat bei ihm negative Erfahrungen ausgelöst und kann sich in soweit als abgeschlossenes einmaliges Fehlverhalten darstellen, aus dem mangels ersichtlichen Bezugs zum Verkehrsverhalten für die zukünftige Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Antragsteller wohl allein noch keine sicheren Schlussfolgerungen gezogen werden können. Dies gilt hier insbesondere auch deshalb, weil der Antragsteller mit dem ärztlichen Laborbericht bereits im laufenden Widerspruchsverfahren nachgewiesen hat, dass kein weiterer Amphetaminkonsum festzustellen ist und insoweit die Regelvermutung von Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV erschüttert ist. Auch wenn mit einer solchen einmaligen Untersuchung der erforderliche Nachweis, dass der Antragsteller in der Lage ist, auch künftig weiterhin auf die Einnahme von Amphetaminen zu verzichten, nicht bereits erbracht ist, setzt die Annahme der typischen Gefährdungslage durch Drogenkonsum bei der bislang ermittelten Sachlage jedoch eine medizinisch-psychologische Untersuchung voraus, die bislang nicht stattgefunden hat.

Mit Blick auf diesen Aufklärungsbedarf hinsichtlich der Berechtigung einer Fahrerlaubnisentziehung und der fehlenden hinreichend konkreten Gefährdungssituation für den Straßenverkehr durch den Antragsteller kann hiernach dem öffentlichen Vollzugsinteresse an der angeordneten Entziehungsmaßnahme kein Vorrang gegenüber dem privaten Aussetzungsinteresse des Antragstellers eingeräumt werden.

15. Verletzt der Versicherungsnehmer eine Obliegenheit vor (hier: Trunkenheitsfahrt) und eine weitere nach Eintritt des Versicherungsfalles (hier: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort), können die Beiträge, bis zu denen der Versicherer Leistungsfreiheit in Anspruch nehmen kann, addiert werden.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 14. September 2005 – IV ZR 216/04 –
– 17 S 10/04 (LG Berlin) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger verursachte am 13. Oktober 2002 als Fahrer eines PKW in stark alkoholisiertem Zustand einen Verkehrsunfall, bei dem Fremdschäden von mindestens 12.448,94 € entstanden. Anschließend entfernte er sich unerlaubt vom Unfallort. Halterin des Fahrzeuges war seine Lebensgefährtin. Deren Großvater hatte den PKW bei der Beklagten haftpflichtversichert. Dem Versicherungsvertrag liegen Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) zugrunde, die auszugsweise wie folgt lauten:

„§ 2b Einschränkung des Versicherungsschutzes

(1) Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalles:

Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei

...

e) in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, wenn der Fahrer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.

(2) Bei Verletzung einer der Obliegenheiten gemäß Abs. 1 oder bei Gefahrerhöhung ist die Leistungsfreiheit des Versicherers in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung gegenüber dem Versicherungsnehmer und den mitversicherten Personen auf den Betrag von höchstens je DM 10.000 beschränkt. …

§ 7 Obliegenheiten im Versicherungsfall

l. (1)…

(2) … Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, alles zu tun, was zur Aufklärung des Tatbestandes und zur Minderung des Schadens dienlich sein kann. …

V. (1) Wird in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung eine dieser Obliegenheiten vorsätzlich oder grob fahrlässig verletzt, so ist der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung in den in den Abs. 2 und 3 genannten Grenzen frei. …

(2) Die Leistungsfreiheit des Versicherers ist auf einen Betrag von DM 5.000 beschränkt.

Bei vorsätzlich begangener Verletzung der Aufklärungs- oder Schadenminderungspflicht (z. B. bei unerlaubtem Entfernen vom Unfallort, unterlassener Hilfeleistung, Abgabe wahrheitswidriger Angaben gegenüber dem Versicherer), wenn diese besonders schwerwiegend ist, erweitert sich die Leistungsfreiheit des Versicherers auf einen Betrag von DM 10.000."

Nachdem die Beklagte die Schäden reguliert hatte, berief sie sich gegenüber dem Kläger auf Obliegenheitsverletzungen, die er sowohl vor als auch nach Eintritt des Versicherungsfalles begangen habe, und

nahm ihn in Höhe von 10.000 in Regress. Der Kläger zahlte an die Beklagte lediglich 5.000 . Er ist der Auffassung, dass die Beklagte einen darüber hinausgehenden Betrag von ihm nicht verlangen könne. Das Amtsgericht hat seine darauf gerichtete Feststellungsklage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist vor dem Landgericht ohne Erfolg geblieben. Dagegen wendet er sich mit der Revision.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist unbegründet.

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Die Beklagte sei im Innenverhältnis gegenüber dem Kläger als dem mitversicherten Fahrer des PKW von der Verpflichtung zur Leistung frei geworden. Sie könne diesen daher gemäß § 3 Nr. 9 Satz 2 PflVG in Regress nehmen. Der Kläger habe schuldhaft Obliegenheiten verletzt, die er sowohl vor (§ 2b Abs. 1 Satz 1 Buchst. e AKB) als auch nach dem Verkehrsunfall (§ 7 I Abs. 2 Satz 3 AKB) zu beachten gehabt habe. In beiden Fällen sei die Leistungsfreiheit der Beklagten allerdings beschränkt, und zwar nach § 2b Abs. 2 Satz 1 AKB auf 10.000 DM und nach § 7 V Abs. 2 Satz 1 und 2 AKB auf ebenfalls 10.000 DM, da der Kläger durch das vorsätzliche Entfernen vom Unfallort eine besonders schwerwiegende Obliegenheitsverletzung begangen habe. Eine Kumulierung beider Regressbeträge auf – nach entsprechender Umstellung der DM-Beträge – jedenfalls 10.000 sei zulässig. Durch die Addition werde die versicherte Person nicht unverhältnismäßig belastet, weil ihre wirtschaftliche Existenz bei einer Verpflichtung zur Zahlung von 10.000 allenfalls in Ausnahmefällen bedroht sei. Der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV) lasse sich keine Regelung entnehmen, die einer Zusammenrechnung entgegenstehe. Die AKB seien insoweit auch nicht unklar gefasst. Einem durchschnittlichen Versicherungsnehmer oder Mitversicherten könne schlechterdings nicht verborgen bleiben, dass es sich um zwei völlig verschiedene Bestimmungen handele, welche – ohne jeweils abschließend zu sein – die Folgen eines Fehlverhaltens vor und nach dem Versicherungsfall regelten.

II. Das hält rechtlicher Nachprüfung in jeder Hinsicht stand.

1. Die Beklagte hat den Kläger zu Recht in Höhe von 10.000 nach § 3 Nr. 2, 9 PflVG i. V. mit § 426 Abs. 1 BGB in Regress genommen; diese Bestimmungen kommen auch auf den nach § 10 Abs. 2c AKB in das Haftpflichtversicherungsverhältnis einbezogenen Fahrer des PKW zur Anwendung (BGHZ 55, 281, 287; BGH, Urteil vom 10. Juni 1986 – VI ZR 113/85 – VersR 1986, 1010 unter II 2 b aa). Im Innenverhältnis zum Kläger ist die Beklagte leistungsfrei geworden, weil er als mitversicherte Person in den Versicherungsbedingungen festgelegte Obliegenheiten verletzt hat. Er hat den PKW in alkoholisiertem Zustand geführt (§ 2b Abs. 1 Satz 1 Buchst, e AKB) und sich nach dem Unfallereignis unerlaubt vom Unfallort entfernt (§ 7 I Abs. 2 Satz 3 AKB). Auf die Obliegenheitsverletzung gemäß § 2b Abs. 1 AKB und die nach den Versicherungsbedingungen daran knüpfende Leistungsfreiheit kann sich die Beklagte auch ohne Kündigung des Versicherungsvertrages (§ 6 Abs. 1 Satz 3 VVG) berufen. Denn der Kläger hat die Obliegenheitsverletzung begangen, ohne zugleich Repräsentant des Versicherungsnehmers zu sein. Folge seines Verstoßes ist lediglich, dass er seinen eigenen Versicherungsanspruch gegenüber der Beklagten verloren hat. Demgemäß besteht weder ein Recht der Beklagten, nach § 6 Abs. 1 Satz 2 VVG gegenüber dem Versicherungsnehmer zu kündigen, noch weitergehend ein Kündigungserfordernis nach § 6 Abs. 1 Satz 3 VVG (Senatsurteil vom 29. Januar 2003 – IV ZR 41/02 – VersR 2003, 445 unter II 2).

2. Nach den Versicherungsbedingungen ist die Leistungsfreiheit der Beklagten der Höhe nach beschränkt, und zwar nach § 2b Abs. 2 Satz 1 AKB – in Entsprechung zu § 5 Abs. 3 Satz 1 KfzPflVV in der damals geltenden Fassung – auf 10.000 DM und nach § 7 V Abs. 2 Satz 2 AKB – in Entsprechung zu § 6 Abs. 1, 3 KfzPflVV in der damals geltenden Fassung – auf ebenfalls 10.000 DM, wenn die Verletzung der Obliegenheit vorsätzlich erfolgt und besonders schwerwiegend ist. Letzteres hat das Berufungsgericht bejaht; die Revision nimmt dies hin.

a) Nach zutreffender Ansicht, der sich das Berufungsgericht angeschlossen hat, sind die Regressbeträge zu addieren, wenn – wie hier – die eine Obliegenheitsverletzung vor Eintritt des Versicherungsfalles und die andere im Anschluss daran begangen worden ist (OLG Köln ZfS 2003, 23; SchlHOLG VersR 2003, 637; OLG Saarbrücken ZfS 2003, 501; OLG Bamberg RuS 2002, 2; OLG Hamm VersR 2000, 843 [= BA 2000, 518]; Knappmann, NVersZ 2000, 558; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung 17. Aufl. § 2b AKB Rdn. 139 und § 5 KfzPflVV Rdn. 19; Langheid in Römer/Langheid, VVG 2. Aufl. § 5 KfzPflVV Rdn. 11; Römer in Anwalts-Handbuch, Verkehrsrecht <2003> Rdn. 243; Bauer, Die Kraftfahrtversicherung 5. Aufl. Rdn. 667). Maßgeblich dafür ist eine Auslegung der Versicherungsbedingungen, die danach zu erfolgen hat, wie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen muss (BGHZ 123, 83, 85 und ständig).

(1) Ein solcher Versicherungsnehmer – und die ihm gleichgestellte mitversicherte Person – entnimmt § 2b Abs. 1 AKB, dass der Versicherer ihm gegenüber unter anderem dann von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, wenn der Fahrer des Fahrzeuges infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage gewesen ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Aus § 2b Abs. 2 AKB erfährt er, dass die Leistungsfreiheit auf einen Betrag von höchstens 10.000 DM beschränkt ist. Er weiß daher, dass er bis zu dieser Höhe in Anspruch genommen werden kann, sollte eine der in § 2 Abs. 1 AKB genannten Obliegenheitsverletzungen vorliegen.

Unabhängig davon legt § 7 I Abs. 2 AKB die Obliegenheiten „im“ Versicherungsfall fest, wenn es also zu

einem Schadenereignis gekommen ist, für das der Versicherer eintrittspflichtig ist. Zu diesen Obliegenheiten gehört, dass Versicherungsnehmer und Versicherter alles zu tun haben, was zur Aufklärung des Tatbestandes und zur Minderung des Schadens dienlich sein kann (Satz 3). Wird diese in § 7 AKB aufgeführte Obliegenheit verletzt, besteht für den Versicherer erneut Leistungsfreiheit bis zu 10.000 DM (§ 7 V Abs. 2 AKB).

(2) Der verständige Versicherungsnehmer wird die Klauseln in § 2b einerseits und § 7 AKB andererseits getrennt voneinander betrachten. Er wird erkennen, dass es sich bei ihnen um Regelungen handelt, die selbstständig nebeneinander stehen und unterschiedliche Sachverhalte erfassen. Wer eine Obliegenheit nach § 2b Abs. 1 AKB verletzt – etwa wie der Kläger in angetrunkenem Zustand Auto fährt – muss nicht notwendig auch eine Obliegenheitsverletzung nach § 7 I Abs. 2 AKB begehen, sich beispielsweise unerlaubt vom Unfallort entfernen. Umgekehrt wird nicht jede Straftat, die unter § 142 StGB einzuordnen ist, unter Alkoholeinfluss begangen. Schon deshalb wird der Versicherungsnehmer nicht davon ausgehen, dass der in den Versicherungsbedingungen bei Verletzung einer Obliegenheit nach § 7 I Abs. 2 AKB ausgewiesene Regressbetrag in demjenigen aufgeht, der bei Verletzung einer Obliegenheit aus § 2b Abs. 1 AKB vorgesehen ist. Er wird gerade nicht den Schluss ziehen, dass es bei einer Leistungsfreiheit in Höhe von bis zu 10.000 DM verbleibt, selbst wenn auf die erste Obliegenheitsverletzung noch eine weitere folgt. Vielmehr wird er die Versicherungsbedingungen dahin verstehen, dass Leistungsfreiheit in Höhe von jeweils bis zu 10.000 DM eintritt, wenn Obliegenheiten sowohl vor als auch nach Eintritt des Versicherungsfalles verletzt werden.

b) Bestätigt wird dies dadurch, dass der Versicherer – für den durchschnittlichen Versicherungsnehmer erkennbar – mit beiden Klauseln unterschiedliche Interessen wahren will. Die Regelung in § 2b Abs. 1 AKB soll schon den Eintritt des Versicherungsfalles verhindern, indem sie besonders gefahrenträchtige Verhaltensweisen sanktioniert und das versicherte Risiko dadurch begrenzt (Knappmann, a. a. O.). Bei § 7 I Abs. 2 AKB steht hingegen das Aufklärungsinteresse des Versicherers im Vordergrund, der gesicherte Feststellungen zum Versicherungsfall treffen möchte und bestrebt ist, den Schaden und damit seine Einstandspflicht möglichst gering zu halten. Schon diese unterschiedlichen Schutzrichtungen rechtfertigen es – entgegen einer teilweise vertretenen Auffassung (OLG Nürnberg VersR 2001, 231 [= BA 2001, 470 mit Anm. Littbarski]; Wessels, NVersZ 2000, 262; Hübner/Schneider, RuS 2002, 89, 96; Feyock/Jacobsen/Lemor, § 5 PflVV Rdn. 13 und § 2b AKB Rdn. 91) – die Regressbeträge zu addieren (Römer, a. a. O.).

c) Der Versicherungsnehmer wird §§ 2b, 7 AKB entnehmen, dass ihn die bei Obliegenheitsverletzungen drohende Leistungsfreiheit des Versicherers dazu anhalten soll, den vertraglich vereinbarten Obliegenheiten nachzukommen. Die Sanktion, mit der Obliegenheitsverletzungen belegt sind, würde indes für § 7 AKB leer laufen, sollte ein Versicherungsnehmer, der bereits vor Eintritt des Versicherungsfalles bestehende Obliegenheiten nicht beachtet hat, ohne zusätzliches versicherungsrechtliches Risiko nach Eintritt des Versicherungsfalles eine weitere Obliegenheitsverletzung begehen können (vgl. Knappmann, a. a. O.: „Freibrief"). Einen erweiterten Verlust des Versicherungsschutzes hätte er nicht zu befürchten; in jedem Falle würde sich die Leistungsfreiheit des Versicherers auf höchstens 10.000 DM beschränken. Der Versicherungsnehmer wird die §§ 2b und 7 AKB auch deshalb so auffassen, dass jeweils Leistungsfreiheit bis zu 10.000 DM für eine Verletzung der dort genannten Obliegenheiten besteht; denn nur so kann der Versicherer sein mit den Obliegenheiten verfolgtes Ziel erreichen. Eine von der Revision in diesem Zusammenhang geltend gemachte Unklarheit der von der Beklagten verwendeten Klauseln (§ 305c Abs. 2 BGB) ist nicht ersichtlich.

d) Ferner ist der Revision nicht darin zu folgen, durch eine Beschränkung der Leistungsfreiheit auf insgesamt höchstens 10.000 DM gelte es, unverhältnismäßige Belastungen vom Versicherungsnehmer oder der mitversicherten Person abzuwenden. Dabei kann dahinstehen, ob die mit der Zusammenrechnung der Regressbeträge verbundene finanzielle Belastung generell geeignet ist, die wirtschaftliche Existenz des Versicherungsnehmers zu bedrohen. Denn einer möglichen Existenzgefährdung wird schon dadurch ausreichend begegnet, dass die aufgrund der Obliegenheitsverletzungen eintretende Leistungsfreiheit des Versicherers überhaupt betragsmäßig beschränkt ist, unabhängig davon, in welcher Höhe der Versicherer im Außenverhältnis Schäden zu regulieren hatte. Ohnehin ist eine besondere Schutzwürdigkeit des Versicherungsnehmers, der zwei Obliegenheitsverletzungen begeht, nicht erkennbar.

3. Die Kfz-Pflichtversicherungsverordnung, die den gesetzlichen (Mindest-)Umfang der Kfz-Haftpflichtversicherung festlegt, steht dem nicht entgegen. Die §§ 5, 6 KfzPflVV führen ebenfalls Obliegenheiten mit unterschiedlichem und eigenständigen Charakter auf, die in ihrer Zielsetzung differieren und als Sanktion – jeweils – eine beschränkte Leistungsfreiheit des Versicherers vorsehen. Auch wenn die Kfz-Pflichtversicherungsverordnung eine Zusammenrechnung der Regressbeträge nicht ausdrücklich vorsieht, schließt sie eine Verdoppelung der Leistungsfreiheitsbeträge jedenfalls nicht aus.

16.*) 1. Ein alkoholbedingter Fahrfehler läßt sich nicht ohne weiteres aus einer Blutalkoholkonzentration von 0,90 ‰ herleiten. Ein Beweis des ersten Anscheins kommt bei relativer Fahruntüchtigkeit nur dann in Betracht, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet hat, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können.

2. Liegt nachweislich ein Verschulden des Unfallgegners vor, kann im Wege eines Erfahrungssatzes nicht mehr auf eine unfallursächliche Auswirkung

der Fahruntüchtigkeit des anderen Beteiligten auf den Unfall geschlossen werden.

3. Der Umstand, daß ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluß stand, ist bei der Abwägung nach § 17 StVG nicht zu berücksichtigen, wenn sich dessen Fahruntüchtigkeit nicht nachweislich unfallursächlich ausgewirkt hat. Die bloße Möglichkeit der Ursächlichkeit genügt nicht. Erforderlich ist vielmehr ein entsprechender Nachweis.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Urteil vom 29. Juli 2003 – 3 U 691/02-68- –
– 3 O 344/02 (LG Saarbrücken) –

Zum Sachverhalt:

Gegenstand der Klage sind Schadenersatzansprüche der Klägerin wegen der Beschädigung ihres Busses bei einem Verkehrsunfall, der sich am 30. 11. 2001 gegen 07.15 Uhr in der Straße „Am H." in S. ereignete, als der Beklagte zu 1) mit seinem Pkw (mit französischem Kennzeichen) wenden wollte, um auf der gegenüberliegenden Seite zu parken. Während des Wendevorgangs kam es zur Kollision mit dem nachfolgenden Bus der Klägerin, der vom Zeugen X. gefahren wurde. Der Zeuge stand unter Alkoholeinfluss. Die ihm um 08.45 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen Blutalkoholgehalt von 0,9 ‰.

Den ihr entstandenen Sachschaden hat die Klägerin auf 18.468,37 € beziffert. Mit der vorliegenden Klage hat sie hiervon – ausgehend von einer Haftung der Beklagten von 60 % – zunächst nur einen Teilbetrag von 11.091,60 € gegen die Beklagten zu 1) und zu 2) geltend gemacht. Später hat sie die Klage gegen die Beklagte zu 2) zurückgenommen und die Beklagten zu 1) und zu 3) auf vollen Schadenersatz in Anspruch genommen. Sie hat behauptet, der Beklagte zu 1) habe vor seinem Wendemanöver keinen Blinker gesetzt. Er sei vielmehr zunächst nach rechts und dann plötzlich nach links gefahren, weswegen der Fahrer ihres Busses nicht mehr rechtzeitig habe abbremsen können.

Die Beklagten haben dagegen behauptet, der Beklagte zu 1) sei nicht nach rechts, sondern geradeaus gefahren. Er habe den Fahrtrichtungsanzeiger nach links gesetzt und sein Fahrzeug in Vorbereitung des beabsichtigten Abbiegevorgangs abgebremst. Der Unfall sei allein auf die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Fahrers des Busses der Klägerin zurückzuführen.

Das Landgericht hat durch Urteil die Klage mit der Begründung abgewiesen, dass der Beklagte zu 1) zwar gegen die Sorgfaltspflichten aus § 9 Abs. 5 StVO verstoßen habe, dass jedoch die Betriebsgefahr des von ihm geführten Fahrzeugs gem. § 17 StVG zurücktrete, weil sich der unter Alkoholeinfluss stehende Fahrer des Busses grob verkehrswidrig verhalten habe. Er habe infolge alkoholbedingter Ausfallerscheinungen offensichtlich keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Beklagten zu 1) eingehalten. Außerdem sei er offensichtlich mit angesichts der Witterungsverhältnisse zu hoher Geschwindigkeit gefahren, die nach seinen eigenen Angaben 50 bis 55 km/h betragen habe.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung, mit der sie ihren erstinstanzlich geltend gemachten Schadenersatzanspruch nur noch mit einer Haftungsquote der Beklagten von 75 % weiterverfolgt. Sie rügt eine fehlerhafte Rechtsanwendung und beanstandet insbesondere, dass das angefochtene Urteil konkrete Feststellungen weder zum Abstand des Busses, noch zum alkoholbedingten Fahrfehler, noch zur Ursächlichkeit der Alkohol bedingten Fahruntüchtigkeit für den Unfall enthalte.

Aus den Gründen:

Die Berufung, auf die gemäß § 26 Nr. 5 EGZPO die Vorschriften der ZPO neuer Fassung anzuwenden sind, ist gemäß den §§ 511, 517, 519, 520 ZPO zulässig.

Sie ist auch überwiegend begründet. Die Beklagten zu 1) und zu 3) sind der Klägerin als Gesamtschuldner zum Ersatz von 75 % des ihr durch den streitgegenständlichen Unfall entstandenen Schadens verpflichtet, §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB. Die Klägerin beruft sich zu Recht auf eine Rechtsverletzung (§§ 513, 520 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2, 546 ZPO) und wendet zutreffend ein, dass die erstinstanzliche Tatsachenfeststellung nicht richtig bzw. nicht vollständig ist (§§ 513, 520 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ZPO).

1. Zutreffend ist das Landgericht allerdings davon ausgegangen, dass der Beklagte zu 3) zur Regulierung des streitgegenständlichen Schadensfalles passiv legitimiert ist. Nach dem Londoner Abkommen (VersR 1975, 11) erfolgt die Bearbeitung und Regulierung von Straßenverkehrshaftpflichtfällen mit Beteiligung ausländischer Fahrzeuge nicht durch den ausländischen Haftpflichtversicherer, sondern für dessen Rechnung durch ein „behandelndes Büro" im Unfallland. Diese Aufgabe, die früher der HUK-Verband wahrgenommen hat, wird in Deutschland seit 1994 durch den Beklagten zu 3) als „behandelndes Büro" erfüllt (Senatsurteile vom 24. 04. 2001, Az. 4 U 419/00 – 106 – und vom 14. 01. 2003, 3 U 292/02 – 34 – <= OLGRep 2003, 107>; Geigel/Haag, Der Haftpflichtprozess, 23. Aufl., Kap. 43, Rdnrn. 56 f.; Voigt, NJW 1976, 451). Gegen seine Inanspruchnahme dem Grunde nach hat der Beklagte zu 3) keine Einwendungen erhoben.

2. Im Ergebnis zutreffend hat das Landgericht festgestellt, dass der Beklagte zu 1) gegen die Sorgfaltspflichten beim Wenden bzw. Linksabbiegen verstoßen hat und dass es nicht zu dem streitgegenständlichen Unfall gekommen wäre, wenn er vor der Einleitung des Wendevorgangs die Vorbeifahrt des Busses abgewartet hätte, § 9 Abs. 5 StVO. Die Klägerin rügt jedoch zu Recht, dass die tatsächlichen Feststellungen in diesem Punkt nicht vollständig sind:

Wer nach links abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen, wobei die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen sind, § 9 Abs. 1 Satz 1 StVO. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten, § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO. Gegen diese Regeln hat der Beklagte zu 1) zumindest in zweifacher Hinsicht verstoßen, weil er sich nicht zur Straßenmitte hin eingeordnet hat

und außerdem der zweiten Rückschaupflicht nicht nachgekommen ist. Die Gesamtumstände sprechen ferner dafür, dass auch der linke Blinker nicht gesetzt war, was angesichts der festgestellten beiden anderen Verkehrsverstöße letztlich jedoch dahinstehen kann:

a. Entgegen § 9 Abs. 1 Satz 2 StVO hatte sich der Beklagte zu 1) nicht zur Straßenmitte eingeordnet. Vor der Einleitung des Wendevorgangs hat er nach den Bekundungen des Zeugen X. vielmehr sogar einen Schlenker nach rechts in Richtung zum dortigen Gehweg gemacht. Der Beklagte zu 1) befand sich – so der Zeuge X. – „sehr nah" am rechten Fahrbahnrand, in der ursprünglichen Fahrtrichtung gesehen. Das Nichteinordnen zur Straßenmitte hin war geeignet, bei dem nachfolgenden Zeugen X. den (falschen) Eindruck zu erwecken, dass der Beklagte zu 1) an der rechten Straßenseite anhalten will.

b. Außerdem hat der Beklagte zu 1) die zweite Rückschaupflicht verletzt. Hätte er unmittelbar vor der Einleitung des Wendevorgangs auf den nachfolgenden Verkehr geachtet, wie es § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO ausdrücklich vorschreibt, hätte ihm nicht entgehen können, dass sich nur wenige Meter hinter ihm ein Bus näherte, der sich zur Straßenmitte hin bzw. sogar darüber hinaus eingeordnet hatte, der seine Geschwindigkeit nicht herabgesetzt und die Wendeabsicht des vorausfahrenden Beklagten zu 1) offensichtlich nicht erkannt hatte, sondern überholen wollte. Der Beklagte zu 1) hätte deshalb nicht wenden dürfen, sondern die Vorbeifahrt des Busses abwarten müssen. Wäre er der zweiten Rückschaupflicht nachgekommen, wäre der Unfall vermieden worden.

Ob gegen den Beklagten zu 1) auch der Anscheinsbeweis für ein Verschulden beim Wenden bzw. Linksabbiegen spricht, kann dahinstehen, weil sein Verschulden jedenfalls unter dem Gesichtspunkt des Nichteinordnens zur Straßenmitte hin sowie der Verletzung der zweiten Rückschaupflicht bewiesen ist.

c. Das Landgericht ist nach dem Ergebnis der von ihm durchgeführten Beweisaufnahme davon ausgegangen, dass trotz der gegenteiligen Bekundungen des Zeugen X. in seiner Vernehmung vor dem Landgericht nicht nachgewiesen sei, dass der linke Blinker nicht betätigt worden sei. Von der Richtigkeit der gegenteiligen Bekundungen des Zeugen X. sei es nicht überzeugt, weil dessen Wahrnehmungsfähigkeit alkoholbedingt eingeschränkt gewesen sei.

Gegen die vom Landgericht angenommene alkoholbedingte Einschränkung der Wahrnehmungsfähigkeit des Zeugen X. spricht jedoch der ärztliche Untersuchungsbefund. Der die Blutprobe entnehmende Arzt konnte praktisch keine Ausfallerscheinungen feststellen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Zeuge äußerlich nur „leicht" unter Alkoholeinfluss gestanden hat. Die vom Landgericht angenommene erhebliche Einschränkung der Wahrnehmungsfähigkeit findet deshalb in dem ärztlichen Untersuchungsbefund keine Stütze, auch wenn zu berücksichtigen ist, dass die Blutprobe erst um 08.45 Uhr, also etwa eineinhalb Stunden nach dem Unfall, entnommen worden ist und der Beklagte zu 1) sich zwischenzeitlich „erholt" haben kann. Die Polizeibeamten haben ebenfalls keine alkoholbedingten Ausfälle des Zeugen, sondern „lediglich" Alkoholgeruch in dessen Atemluft festgestellt.

Die wiederholten Angaben des Zeugen X., dass die Wendeabsicht des Beklagten zu 1) mangels Setzen des linken Blinkers für ihn nicht erkennbar gewesen sei, werden durch die Bekundungen der Zeugen Y. und Z. eher bestätigt, keinesfalls jedoch widerlegt. [wird ausgeführt]

Auf die Frage, ob der Beklagte zu 1) den linken Blinker (rechtzeitig) betätigt hat, kommt es letztlich jedoch nicht streitentscheidend an, weil ein unfallursächliches Verschulden des Beklagten zu 1), wie dargelegt, aus anderen Gründen bewiesen ist (keine Einordnung zur Straßenmitte hin und Verletzung der zweiten Rückschaupflicht). Keinesfalls ist jedoch nachgewiesen worden, dass der Beklagte zu 1) den linken Blinker betätigt hatte. Erst recht ist offen geblieben, ob dies so rechtzeitig geschehen ist, dass der Zeuge X. sein Fahrverhalten hierauf hätte einstellen können.

3. Soweit das Landgericht ein Verschulden des Zeugen X. bejaht hat, bestehen ebenfalls Bedenken gegen die Richtigkeit und Vollständigkeit der erstinstanzlichen Tatsachenfeststellung, § 520 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ZPO:

a. Entgegen den Ausführungen des Landgerichts ist nicht bewiesen, dass der Zeuge X. zum vorausfahrenden Fahrzeug keinen ausreichenden Sicherheitsabstand eingehalten hat. [wird ausgeführt]

b. Zutreffend sind zwar die Ausführungen des Landgerichts, dass die Ausgangsgeschwindigkeit des Busses zu hoch war. Die vom Zeugen X. gefahrene Geschwindigkeit lag jedoch nur um 6 km/h über der innerorts zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Wie sich aus den Fotos von der Unfallörtlichkeit ergibt, waren die Straßenverhältnisse nicht so, dass eine niedrigere Geschwindigkeit als 50 km/h angezeigt gewesen wäre. Dass die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 6 km/h unfallursächlich geworden ist, ist nicht bewiesen worden. Da die Entfernung des Busses zum Fahrzeug des Beklagten zu 1) im Augenblick der Erkennbarkeit der Wendeabsicht des Beklagten zu 1) offen ist, kann nicht festgestellt werden, ob der Unfall im Falle einer um 6 km/h niedrigeren Geschwindigkeit des Busses vermieden worden wäre, zumal die Kollisionsgeschwindigkeit des Busses bei mehr als 30 km/h gelegen hat.

c. Entgegen der Ansicht des Landgerichts ist auch ein alkoholbedingter Fahrfehler des Zeugen X. nicht bewiesen. Die getroffenen Feststellungen rechtfertigen diese Schlussfolgerung nicht:

aa. Dass der Zeuge X. alkoholbedingt unaufmerksam war bzw. falsch oder zu spät reagiert hat, kann nicht festgestellt werden. Hierzu hätte es insbesondere der Klärung bedurft, aus welcher Entfernung der Zeuge die Abbiege- bzw. Wendeabsicht des Beklagten zu 1) hätte erkennen können und ob er in diesem Zeit-

punkt noch unfallverhütend hätte reagieren können. Dies ist völlig offen geblieben. Spuren auf der Fahrbahn waren nicht vorhanden bzw. sind von der Polizei nicht gesichert worden; der Kollisionsort konnte nicht näher eingegrenzt werden. Ungeklärt ist insbesondere, wie weit der Bus entfernt war, als dessen Fahrer das Wendemanöver des Beklagten zu 1) hätte erkennen können bzw. Veranlassung gehabt hätte, unfallverhütend zu reagieren. Verlässliche Rückschlüsse auf eine alkoholbedingte Unaufmerksamkeit bzw. eine falsche bzw. zu späte Reaktion des Zeugen X. sind deshalb nicht möglich.

bb. Gegen den Zeugen X. spricht auch nicht der Anscheinsbeweis dafür, dass er auf Grund seiner alkoholischen Beeinflussung nicht mehr in der Lage war, rechtzeitig zu reagieren. Er hatte zwar einen Blutalkoholgehalt von 0,90 ‰. Hieraus lässt sich aber nicht ohne weiteres der Schluss ziehen, dass der Unfall auf ein alkoholbedingtes Fehlverhalten zurückzuführen ist. Ein Beweis des ersten Anscheins kommt bei relativer Fahruntüchtigkeit, wie sie hier vorlag, nur dann in Betracht, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet hat, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können (BGH, VersR 1955, 732; BGH, VersR 1965, 81; KG, VersR 1975, 52; OLG Saarbrücken, Urteil vom 11. 12. 1992, Az. 3 U 90/92; Geigel/Rixecker, Der Haftpflichtprozess, 23. Aufl., Kap. 37 Rdnr. 40). Dass diese Voraussetzungen vorliegen und dass die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit zum Unfall beigetragen hat, bedarf des besonderen Nachweises (BGH, VersR 1966, 585). Dieser Nachweis ist nicht geführt. Dass der Zeuge X. tatsächlich reagiert hat, folgt daraus, dass seine Ausgangsgeschwindigkeit 56 km/h betrug, die Kollisionsgeschwindigkeit jedoch deutlich niedriger lag. Dass diese Reaktion verspätet oder falsch war, kann nicht festgestellt werden.

Ob im Wege der Rückrechnung auf absolute Fahruntüchtigkeit des Zeugen X. im Unfallzeitpunkt geschlossen werden kann, wie die Beklagten offenbar meinen, ist zweifelhaft, weil der in nahem zeitlichen Zusammenhang mit dem Unfall durchgeführte Alkoholtest mit einem Dräger Testgerät 7110 „nur“ einen Wert von 1,05 ‰ ergeben hat. Aber auch wenn man zu Gunsten des Beklagten zu 3) von einer absoluten Fahruntüchtigkeit des Zeugen im Unfallzeitpunkt ausgehen wollte, scheidet ein allein an die Trunkenheit anknüpfender Anscheinsbeweis jedenfalls deshalb aus, weil ein unfallursächliches und verkehrswidriges Verhalten des anderen Unfallbeteiligten, nämlich des Beklagten zu 1), feststeht, der sich nicht zur Straßenmitte hin eingeordnet und darüber hinaus die zweite Rückschaupflicht verletzt hat. Liegt aber nachweislich ein Verschulden des Unfallgegners vor, kann im Wege eines Erfahrungssatzes nicht mehr auf eine unfallursächliche Auswirkung der Fahruntüchtigkeit des anderen Beteiligten auf den Unfall geschlossen werden (BGH VersR 1966, 585; Hentschel/Born, Trunkenheit im Straßenverkehr, 4. Aufl., Rdnr. 587 ff., insbesondere Rdnr. 603). Einer Beweiserhebung zur Frage der absoluten Fahruntüchtigkeit des Zeugen X. im Unfallzeitpunkt bedurfte es deshalb nicht.

cc. Ob auf Grund der Fahrweise des Beklagten zu 1) von einer unklaren Verkehrslage mit der Folge auszugehen ist, dass der Zeuge X. nicht hätte überholen dürfen, ist zweifelhaft.

Letztlich kann dieser Gesichtspunkt jedoch dahinstehen. Auch wenn man von einem unfallursächlichen Verschulden des Zeugen X. ausgehen wollte, würde dies nicht zu einer höheren Mithaftung der Klägerin als 25 % führen (vgl. hierzu nachfolgend unter Ziffer 4).

4. Die nach § 17 StVG vorzunehmende Abwägung führt zu keiner günstigeren Schadensverteilung als 75 % zu Lasten der Beklagten. Die Frage einer weitergehenden Haftung stellt sich nicht, da die Klägerin mit der Berufung nur noch 75 % des ihr entstandenen Schadens geltend macht.

Bei der Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG ist entscheidend, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Berücksichtigt werden dürfen insoweit nur bewiesene Tatsachen (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 17 StVG, Rdnr. 5 m. w. N.). Der Umstand, dass der Zeuge X. unter Alkoholeinfluss stand, war bei der Abwägung nach § 17 StVG nicht zu berücksichtigen, weil sich dessen Fahruntüchtigkeit nicht nachweislich unfallursächlich ausgewirkt hat. Die bloße Möglichkeit der Ursächlichkeit genügt nicht. Erforderlich ist nach überwiegender und zutreffender Ansicht vielmehr ein entsprechender Nachweis (BGH, NZV 1995, 145; KG, VersR 1975, 52 <53>; OLG Schleswig, VersR 1975, 290; OLG Saarbrücken, Urteil vom 10. 04. 1992, Az. 3 U 164/90 <= NZV 1995, 23>; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 17 StVG, Rdnr. 31 m. w. N.; Hentschel/Born, Trunkenheit im Straßenverkehr, 6. Aufl., Rdnr. 675, 682 m. w. N.; Berger, VersR 1992, 168). Die gegenteilige Ansicht des OLG Celle (VersR 1988, 608) und ihm folgend des OLG Hamm (NZV 1990, 393) ist vom Bundesgerichtshof nicht gebilligt worden (BGH, NZV 1995, 145).

Nach den getroffenen Feststellungen trifft jedenfalls die deutlich überwiegende Verantwortlichkeit für den streitgegenständlichen Unfall den Beklagten zu 1), der sich nicht zur Straßenmitte hin eingeordnet hat und seiner zweiten Rückschaupflicht vor dem Abbiegen nicht nachgekommen ist. Durch seinen „Schlenker“ nach rechts bis zum rechten Fahrbahnrand hin hat er im Gegenteil den nachfolgenden Verkehr irritiert. Er hat sich damit entgegen § 9 Abs. 5 StVG nicht so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen gewesen wäre. Demgegenüber kommt hinsichtlich des Zeugen X., obwohl dieser unter Alkoholeinfluss stand, ein Verursachungsbeitrag lediglich unter dem Gesichtspunkt des Überholens trotz unklarer Verkehrslage in Betracht. Dies rechtfertigt angesichts der dargelegten Gesamtumstände jedoch keine höhere Mitverantwortlichkeit der Klägerin als 25 %.

Die Beklagten sind deshalb verpflichtet, der Klägerin 75 % des ihr entstandenen Schadens zu ersetzen.

17.*) Eine Leistungsfreiheit nach § 61 VVG scheidet aus, wenn der Versicherer nicht nachzuweisen vermag, dass der Versicherungsfall (hier: in Brand geratener Pkw) auf eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Fahrzeugführers zurückzuführen ist.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Urteil vom 03. März 2004 – 5 U 663/03-61- –
– 12 O 100/98 (LG Saarbrücken) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche aus einer Fahrzeugvollversicherung geltend, die er für ein am 12. 08. 1996 zerstörtes Fahrzeug bei der Beklagten unterhielt. Der Versicherung lagen Vertragsbedingungen zugrunde, welche den AKB 95 vollinhaltlich entsprechen.

Der Kläger hat behauptet, die Zeugin, seine frühere Ehefrau sei mit dem Fahrzeug am 12. 08. 1996 in Frankreich auf der Landstraße zwischen W. und B. unterwegs gewesen, als dieses überraschend angefangen habe zu brennen. Beim Versuch, das Fahrzeug zum Stehen zu bringen, sei sie von der Fahrbahn abgekommen. Helfer hätten die ohnmächtige Zeugin aus dem verunfallten Fahrzeug gezogen. Das Fahrzeug selbst brannte – unstreitig – vollständig aus.

Die Beklagte hat vorgetragen, gem. § 61 VVG von der Verpflichtung zur Zahlung frei zu sein und behauptet, der Unfall habe sich so ereignet, dass die alkoholisierte Zeugin infolge überhöhter Geschwindigkeit von der Fahrbahn abgekommen sei. Erst dann, als Folge dieses Unfalles, sei es zu einem Brand des Fahrzeuges gekommen. Der Kläger müsse sich das Verschulden der Zeugin als das seiner Repräsentantin anrechnen lassen, da diese – unstreitig – das Fahrzeug befugterweise benutzte.

Das Landgericht hat die Klage nach umfangreicher Beweisaufnahme abgewiesen. Die Zeugin habe den Schadensfall grob fahrlässig herbeigeführt, da sie das Fahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,25 Promille und damit im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit geführt habe. Dies sei für den Unfall kausal geworden. Selbst wenn der Brand des Fahrzeuges – wie von der Zeugin geschildert – während der laufenden Fahrt begonnen habe, sei ein nicht alkoholisierter Kraftfahrer wesentlich reaktionsschneller, hätte daher den entstehenden Qualm sofort realisiert, das Fahrzeug zum Stehen gebracht und mittels eines Feuerlöschers die Flammen erstickt oder sich umgehend um Hilfe von Dritten bemüht. Die Zeugin sei Repräsentantin des Klägers in Form des Risikoverwalters gewesen. Das Fahrzeug habe in ihrem Eigentum gestanden und sei nur aus „Prämiengründen“ auf den Kläger zugelassen worden.

In der Berufung trägt der Kläger vor, das Landgericht habe zu Unrecht die Aussage der Zeugin teilweise – soweit es um die Repräsentantenhaftung gehe – für glaubwürdig und teilweise – soweit es um die Menge genossenen Alkohols und den Unfallhergang gehe – für unglaubwürdig erachtet. Dies sei unzulässig, zumal die erkennende Richterin sich keinen persönlichen Eindruck von der Zeugin verschafft habe. Die in Frankreich vorgenommene Bestimmung der BAK genüge nicht den Anforderungen, die an die Messgenauigkeit von Blutalkoholuntersuchungen zu stellen seien. Das Landgericht habe auch nicht beachtet, dass der Kaskoschaden bereits durch den Brand eingetreten sei, der sich während der Fahrt ereignet habe. Die weitere Reaktion der Zeugin auf dieses Ereignis sei allenfalls noch für die Höhe des entstandenen Schadens ursächlich geworden.

Der Kläger beantragt, die Beklagte unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Saarbrücken vom 16. 10. 2003 zu verurteilen, an den Kläger 15.185,37 € (29.700 DM) nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Aus den Gründen:

Die Berufung des Klägers ist begründet. Der Kläger kann aus dem Versicherungsvertrag i. V. m. §§ 13, 12 Abs. 1. II., I. a AKB 1995 den geltend gemachten Betrag nebst beantragter Zinsen (§ 291, 288 Abs. 1 S. 1 BGB) von der Beklagten verlangen.

1. Zwischen den Parteien bestand ein Vertrag über eine Fahrzeugvollversicherung. Die Versicherungsbedingungen entsprechen inhaltlich den AKB 95.

2. Dem geltend gemachten Anspruch liegt – unstreitig – der versicherte Schadensfall Brand (§ 12 Abs. 1, II, I a AKB) zugrunde.

Gemäß § 13 AKB ist der Versicherer daher zum Ersatz des Schadens bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes des Fahrzeuges verpflichtet. Dies ist der Kaufpreis, den der Versicherungsnehmer aufwenden müsste, um ein gleichwertiges gebrauchtes Fahrzeug zu erwerben. Ausweislich der Fahrzeugbewertung des Sachverständigen vom 17. 10. 1996 sind dies 30.000 DM, woraus sich – unter Berücksichtigung des vereinbarten Selbstbehalts von 300 DM – der ausgeurteilte Betrag ergibt. Das Gutachten ist für eine Schätzung des Schadens gem. § 287 ZPO ausreichend. Die Beklagte bestreitet zwar unter Hinweis auf § 13 Abs. 3 AKB die Höhe des Schadens. Hiermit kann sie jedoch nicht durchdringen, da das Fahrzeug unstreitig vollständig zerstört wurde. Hieraus folgt ohne weiteres, dass ein zu berücksichtigender Restwert nicht besteht.

3. Die Beklagte ist auch nicht gemäß § 61 VVG von ihrer Leistungspflicht frei geworden. Dies wäre der Fall, wenn der Versicherungsnehmer – oder sein Repräsentant – den Versicherungsfall vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hätte. Hier kann dahinstehen, ob die Zeugin, die vormalige Ehefrau des Klägers, als Repräsentantin des Klägers anzusehen ist. Jedenfalls konnte die Beklagte nicht nachweisen, dass der Versicherungsfall Brand durch grobe Fahrlässigkeit der Zeugin verursacht wurde.

Soweit die Beklagte vorgetragen hat, die Ursache des Brandes sei darin zu sehen, dass die Zeugin in Folge Alkoholgenusses und überhöhter Geschwindigkeit von der Fahrbahn abgekommen sei, ist sie beweisfällig geblieben. Die Zeugin hat in ihrer Vernehmung vom 02. 12. 1998 den Unfallhergang anders dargestellt. Sie habe „plötzlich Qualm“ vor sich gesehen,

der aus der Motorhaube des Fahrzeuges gekommen sei. Daraufhin sei sie in den Graben gefahren. Dieser Schadenshergang lässt nicht nur die Möglichkeit offen, sondern spricht – im Gegenteil – dafür, dass die Ursache des Brandes nicht das „In-den-Graben-fahren“ und eine dabei etwaige erfolgte Beschädigung beispielsweise der Benzinleitung war. Es ist vielmehr anzunehmen, dass bereits zuvor der Brand entstanden ist, jedenfalls aber an dem Kraftfahrzeug ein Geschehensablauf begonnen hat, der zu der Brandentwicklung führte. Dem Beweisantritt der Beklagten auf Einholung eines Sachverständigengutachtens war nicht nachzugehen, da das Fahrzeug unstreitig völlig zerstört wurde. Damit fehlt jedwede Anknüpfungstatsache, an Hand derer ein Sachverständiger die Brandursache ermitteln könnte.

Die erforderliche Kausalität zwischen der – auch nach Auffassung des Senats feststehenden – Fahruntüchtigkeit der Zeugin und dem Schadensfall lässt sich auch nicht damit begründen, dass ein nicht alkoholisierter Kraftfahrer reaktionsschneller ist, so dass man davon ausgehen könne, dass er den Qualm sofort realisiert, das Fahrzeug zum Stehen bringt und entweder bei vorhandenem Feuerlöscher selbst eine entstehende Feuerquelle erstickt oder sich umgehend um Hilfe von Dritten kümmert. Diese Annahme des Landgerichts stellt nicht mehr als eine Spekulation dar, die im Sachvortrag der Parteien keinerlei Stütze findet, zumal die Ursache des Brandes nicht feststeht und auch nicht mehr aufzuklären ist.

18.*) 1. Verursacht der Versicherungsnehmer mit seinem Pkw im Zustand alkoholbedingter absoluter Fahrunsicherheit (hier: BAK 2,9 Promille) einen Unfall, so spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Fahrunsicherheit und dem Unfall.

2. Wird der Versicherungsnehmer mit schweren Verletzungen allein neben seinem Fahrzeug aufgefunden und fehlt es an Hinweisen auf weitere Beteiligte, so kann nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon ausgegangen werden, dass der Versicherungsnehmer auch der Fahrer des Pkws gewesen ist.

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluß vom 19. Mai 2004 – 4 U 299/04 –

Aus den Gründen:

Der Kläger begehrt Prozesskostenhilfe gegen das Urteil des Landgerichts Erfurt vom 26. 02. 2004. Er macht geltend, die finanziellen Mittel für das Rechtsmittelverfahren nicht selbstständig aufbringen zu können. Auch habe die Berufung hinreichende Aussicht auf Erfolg. Denn das erstinstanzliche Urteil beruhe auf einer Rechtsverletzung im Sinne des § 546 ZPO. Insbesondere habe das Landgericht die Beweislastregeln falsch angewendet und erforderliche Zeugenvernehmungen nicht vorgenommen. Darüber hinaus sei die Tatsachengrundlage des erstinstanzlichen Urteils fehlerhaft.

Der Antrag auf Gewährung von Prozesskostenhilfe ist zurückzuweisen. Die Berufung bietet keine hinreichende Aussicht auf Erfolg.

Der geltend gemachte Anspruch aus dem Versicherungsvertrag ist gemäß Nr. 5.1.1 der Allgemeinen Unfallversicherungsbedingungen der Beklagten ausgeschlossen. Der Unfall beruhte auf alkoholbedingten Bewusstseinsstörungen des Klägers. Der Kläger hat den Unfall im fahruntüchtigen Zustand verursacht. Ausweislich des Blutalkoholgutachtens vom 02. 12. 2002 hatte er zum Zeitpunkt des Schadensereignisses eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 2,9 Promille. Er war somit nicht in der Lage, die drohende Unfallgefahr zu erkennen und sich zur Vermeidung des Unfalls entsprechend richtig zu verhalten (BGH VersR 1985, 583, 584). Eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung wird bei Kraftfahrern unwiderlegbar ab einer BAK von 1,1 Promille vermutet (vgl. BGH VersR 1991, 1367; OLG Zweibrücken r+s, 1994, 276, 277). Die Bewusstseinsstörung infolge des Alkoholgenusses war mindestens mitursächlich für den Unfall (vgl. BGH NJW 1988, 1846; OLG Koblenz r+s 1992, 34; Knappmann in Prölss/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, 26. Aufl. 1998, § 2 AUB 88 Rn. 15). Bei festgestellter Fahruntüchtigkeit spricht aber bereits der Beweis des ersten Anscheins für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Fahruntüchtigkeit und dem Unfall (BGH VersR 1985, 779; 1986, 141, 142). Tatsachen, die geeignet wären, den Anscheinsbeweis zu erschüttern, wurden vom Kläger weder dargelegt noch bewiesen.

Der Kläger hat das Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls geführt. Hiervon geht der Senat in Übereinstimmung mit dem Landgericht aus. Zwar ist zwischen den Parteien streitig, ob der Kläger Fahrer oder Beifahrer gewesen ist – die Beweislast trägt nach den allgemeinen Beweislastregeln insoweit grundsätzlich die Beklagte (vgl. BGH NJW 1991, 1052, 1053) – doch spricht der Beweis des ersten Anscheins hier für die Fahrereigenschaft des Klägers. Nach dem Unfall wurde er mit schweren Verletzungen allein neben seinem Fahrzeug aufgefunden. Spuren, welche auf einen weiteren Pkw-Insassen hindeuten würden, konnten bei der Untersuchung des Pkws nicht festgestellt werden. Da keinerlei Hinweise auf weitere Beteiligte vorhanden sind, kann nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon ausgegangen werden, dass der Kläger auch der Fahrer des Pkws gewesen ist, neben dem er verletzt aufgefunden wurde (vgl. BGH NJW 1982, 2447, 2448).

Das Vorbringen des Klägers war auch nicht geeignet, den Anscheinsbeweis zu erschüttern. Insbesondere wurde nicht die ernsthafte Möglichkeit eines anderen als nach der Lebenserfahrung typischen Geschehensablaufes dargelegt (vgl. BGH NJW 1991, 230, 231). Vage Anhaltspunkte für abweichende Geschehensabläufe, wie sie der Vortrag des Klägers beinhaltet, genügen insoweit nicht (OLG Düsseldorf NJW-RR 1995, 1086; LG Itzehoe, NJW-RR 2004, 183, 184).

Die Ausführungen des Klägers, Herr B. habe vor seinem Haus zwischen 0.30 und 1.00 Uhr zuerst Stimmen und anschließend Motorgeräusche gehört und beim Nachsehen festgestellt, dass der Pkw des Klägers verschwunden war, genügen nicht, um den Anscheinsbeweis zu erschüttern. Hieraus lassen sich keine konkreten Anhaltspunkte dafür ableiten, dass nicht der Kläger, sondern eine andere Person zum Zeitpunkt des Unfalls das Fahrzeug geführt hat. Die bloße Wahrnehmung von Stimmen besagt noch nichts darüber, dass tatsächlich mehrere Personen mit dem Pkw davongefahren sind.

Bei der Beurteilung der Erfolgsaussichten der Berufung war der neue Vortrag aus der (vorläufigen) Berufungsbegründungsschrift zur eingeschalteten Warnblinkanlage sowie zu den über den Vortrag der ersten Instanz hinausgehenden Wahrnehmungen des Herr B. nicht zu berücksichtigen. Insoweit handelt es sich um unentschuldigt neuen Vortrag, mit dem der Kläger gemäß § 531 Abs. 2 Nr. 3 ZPO präkludiert ist. Das verspätete Vorbringen beruht vorliegend allein auf einer nachlässigen Prozessführung des Klägers, der bereits in erster Instanz verpflichtet war, sämtliche Tatsachen vorzutragen, welche einen abweichenden Geschehensablauf begründen konnten. Die neuen Tatsachen sind auch nicht nach Schluss der mündlichen Verhandlung entstanden.

19. Nach derzeitigem Stand der Wissenschaft kann ein allgemeiner gesicherter Grenzwert, ab dem Drogenkonsum die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit rechtfertigt, nicht begründet werden. Bei einem Alkoholwert unter 1,1 Promille ergibt auch eine Addition des Alkohol- und des Drogenwertes keine absolute Fahruntüchtigkeit. Ein Leistungsausschluss nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB 94 kommt somit nur in Betracht, wenn Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler festgestellt werden können, die den Schluss auf eine alkohol- oder drogenbedingte Fahruntüchtigkeit zum Unfallzeitpunkt zulassen.

Oberlandesgericht Naumburg,
Urteil vom 14. Juli 2005 – 4 U 184/04 –
– 6 O 573/03 (098) (LG Magdeburg) –

Zum Sachverhalt:

Die Kläger nehmen die Beklagte auf Leistungen aus einer Unfallversicherung in Anspruch.

Die Kläger sind die Eltern und Erben ihres am 19. 01. 2001 bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückten Sohnes M. Dieser war am Unfalltag gegen 12.45 Uhr auf der K 2357 zwischen Wt. und Ws. mit seinem Pkw in einer leichten Rechtskurve auf feuchter Straße nach links auf die Gegenfahrbahn geraten und dort mit einem Kleintransporter kollidiert; den Sicherheitsgurt hatte er nicht angelegt. Bei der durchgeführten Blutprobe wurde eine Alkoholkonzentration von 0,61 g Promille festgestellt, zudem fanden sich Cannabinoide im Blut.

Für den Verstorbenen bestand seit 1995 bei der Beklagten eine Unfallversicherung, die für den Todesfall eine Versicherungssumme von DM 10.000,00 (5.112,92 EUR) umfasste; bezugsberechtigt sind die Kläger. Die Beklagte verweigerte mit Schreiben vom 10. 08. 2001 die Auszahlung der Versicherungssumme unter Hinweis auf die als Vertragsbestandteil vereinbarten AUB 94. Diese enthalten in § 2 Abs. 1 Ziffer 1 einen Risikoausschluss für Unfälle infolge von Geistes- oder Bewusstseinsstörungen, auch soweit diese durch Trunkenheit verursacht sind.

Die Kläger sind der Auffassung, die Beklagte sei auf Grund des Unfalltodes ihres Sohnes zur Zahlung der vereinbarten Entschädigung aus der Unfallversicherung verpflichtet.

Das Landgericht hat Beweis erhoben durch schriftliche Auskunft und mündliche Vernehmung des sachverständigen Zeugen Dr. R.

Sodann hat die Kammer die Klage abgewiesen mit der Begründung, das Unfallgeschehen lasse auf einen alkohol- und cannabinoidbedingten Fahrfehler und damit auf eine relative Fahruntüchtigkeit schließen. Der Verstorbene sei bei ungünstigen Straßenverhältnissen mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren und habe in einer keineswegs scharfen Rechtskurve die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Schon die überhöhte Geschwindigkeit sei als typisches Merkmal einer alkoholisierten Fahrweise zu werten. Hinzu komme der Umstand, dass der Verstorbene mit auffällig hohem Risiko gefahren sei, da er den Sicherheitsgurt nicht angelegt habe. Angesichts der Aussage des Zeugen R. könne auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Alkoholisierung durch den Wirkstoff THC neutralisiert worden sei; vielmehr sei das Gegenteil der Fall, da sich bei gleichzeitiger Aufnahme von Cannabis und Alkohol die Wirkung der Rauschmittel potenziere.

Gegen dieses Urteil haben die Kläger Berufung eingelegt.

Aus den Gründen:

1. Die gemäß § 511 Abs. 1 ZPO statthafte Berufung ist zulässig.

2. Das Rechtsmittel hat auch in der Sache Erfolg. Den Klägern steht gegen die Beklagte der geltend gemachte Anspruch auf Auszahlung der vereinbarten Todesfallleistung gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 VVG in Höhe von 5.112,92 EUR zu.

a) Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass die Kläger als Erben ihres verstorbenen Sohnes und als Begünstigte aktiv legitimiert sind. Unstreitig ist auch, dass für den Verstorbenen bei der Beklagten eine Unfallversicherung mit einer Versicherungssumme von DM 10.000,00 (= 5.112,92 EUR) bestand und der versicherte Sohn durch einen Unfall zu Tode gekommen ist.

b) Zwischen den Parteien ist allein streitig, ob ein Leistungsausschluss gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB 94 besteht; dies ist nach Auffassung des erkennenden Senats nicht der Fall.

aa) Nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB 94 fallen nicht unter den Versicherungsschutz Unfälle durch Geistes- oder

Bewusstseinsschwäche, auch soweit diese auf Trunkenheit beruhen. Geistes- und Bewusstseinsschwäche erfordern nicht ein völliges Versagen der Sinnestätigkeit. Vielmehr ist darunter eine krankheitsbedingte oder auf Alkohol, Drogen oder ähnliche Stoffe zurückzuführende Störung der Aufnahme- oder Reaktionsfähigkeit zu verstehen, so dass der Betreffende den Anforderungen der konkreten Gefahrenlage nicht mehr gewachsen ist (Prölss/Martin/Knappmann, VVG 27. Aufl., § 2 AUB 94 Rn. 2 m. w. N.). Bei einem Kraftfahrer liegt dieser Ausschlussgrund nach der Rechtsprechung bereits dann vor, wenn er zwar noch bei vollem Bewusstsein, infolge Alkoholgenusses oder Drogenkonsums aber nicht mehr fahrtüchtig ist (BGH VersR 1985, 779 m. w. N.). Im Falle absoluter Fahruntüchtigkeit, die mittlerweile bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ angenommen wird, gilt dies ausnahmslos und ohne Möglichkeit des Gegenbeweises für den Versicherten. Bei einem geringeren Alkoholisierungsgrad greift dagegen der Ausschlussgrund nur dann ein, wenn äußere Anzeichen für eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit vorliegen. Ergeben sich diese nicht aus sonstigen Ausfallerscheinungen (z. B. unsicherer Gang), so müssen Fahrfehler festgestellt werden, die typischerweise durch Alkoholgenuss (oder Drogenkonsum) bedingt sind (vgl. BGH a. a. O.; VersR 1988, 733, 734).

bb) Nach diesen Grundsätzen kann ein Risikoausschluss hier nicht angenommen werden. Alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit lag bei dem festgestellten Wert von 0,61 ‰ nicht vor, zumal bei einer Blutalkoholkonzentration unter 0,8 ‰ nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs der Ausschluss nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB grundsätzlich nicht in Betracht kommt (VersR 1988, 950; so auch Prölls/Martin/Knappmann, a. a. O. § 2 Rn. 13; kritisch dagegen Grimm, AUB § 2 Rn. 14; OLG Celle VersR 1997, 820; OLG Schleswig VersR 1994, 973).

Auch der festgestellte Drogenkonsum rechtfertigt keine andere Beurteilung. Nach derzeitigem Stand der Wissenschaft kann ein allgemein gesicherter Grenzwert, ab dem Drogenkonsum die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit rechtfertigt, nicht begründet werden (vgl. etwa BGH NJW 1999, 226 [= BA 1999, 61]; Kammergericht Beschluss vom 06. 02. 2004, (3) 1 Ss 392/01 (11/02), zitiert nach Juris). Bei einem Alkoholwert unter 1,1 ‰ ergibt auch eine Addition des Alkohol- und des Drogenwertes keine absolute Fahruntüchtigkeit (vgl. Kammergericht a. a. O.: 0,67 ‰ Alkohol und 8,2 ng/ml Kokaingehalt). Soweit in der wissenschaftlichen Diskussion vereinzelt die Auffassung vertreten wird, ab einem bestimmten Cannabis-Influenz-Faktor müsse von einer absoluten Fahruntüchtigkeit entsprechend einer BAK von 1,1 ‰ ausgegangen werden, geben diese nicht den derzeitigen gesicherten und allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft wieder.

cc) Kann somit allenfalls relative Fahruntüchtigkeit in Betracht kommen, greift der Leistungsausschluss nur dann, wenn Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler festgestellt werden könnten, die den Schluss auf eine alkohol- oder drogenbedingte Fahruntauglichkeit zum Unfallzeitpunkt zuließen. Derartige Umstände vermag der Senat trotz durchgeführter Beweisaufnahme jedoch nicht zu erkennen.

Der Umstand, dass der Verstorbene den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte, ist für sich genommen als Indiz deutlich zu schwach, um auf eine alkohol- und drogenbedingte Fahruntüchtigkeit schließen zu können (OLG Schleswig a. a. O. bei einer BAK von 0,64 ‰). Auch das Abkommen von der Straße lässt nicht auf eine rauschbedingte Fahruntüchtigkeit schließen. Nach den unstreitigen Feststellungen des Sachverständigen im Ermittlungsverfahren ist der Unfall auf überhöhte Geschwindigkeit des Verstorbenen zurückzuführen. Die Überschreitung der nach der Verkehrslage angemessenen Geschwindigkeit kann allein aber nicht als Anzeichen für eine alkohol- oder drogenbedingte Fahruntüchtigkeit gewertet werden. Denn die Erfahrung zeigt, dass vielfach auch nüchterne Fahrer mit überhöhter Geschwindigkeit fahren; die Gründe hierfür können zahlreich sein (so ausdrücklich BGH VersR 1985, 779). Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass der Verstorbene erst 21 Jahre alt war und junge Fahrer erfahrungsgemäß relativ häufig allein infolge überhöhter Geschwindigkeit verunfallen.

Diesen Umständen kommt auch in Verbindung mit weiteren Gesichtspunkten keine entsprechende Indizwirkung zu. Soweit die Beklagte behauptet, der Verstorbene habe im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmern seine Fahrweise nicht den erkennbar widrigen Straßenverhältnissen (glatte Fahrbahn) angepasst, ist dies in der vom Senat durchgeführten Beweisaufnahme nicht bestätigt worden. Zwar hat der Unfallgegner N. bekundet, er habe sich der Unfallstelle mit einer Geschwindigkeit von nur 45 bis 50 km/h genähert. Der Zeuge konnte aber schon nicht bestätigen, dass der Grund für seine geringe Geschwindigkeit in der Straßenglätte lag. Er hat vielmehr angegeben, er sei wegen der geringen Straßenbreite und der zahlreichen Kurven so langsam gefahren. Die Zeugin St. hat weder den Witterungs- noch den Straßenverhältnissen ein erhöhtes Gefahrenpotential beigemessen und ist mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 km/h gefahren. Anhaltspunkte dafür, dass der Verstorbene Anlass gehabt hätte, besonders vorsichtig und langsam zu fahren, lassen sich aus diesen Bekundungen nicht herleiten, sodass nicht festgestellt werden kann, dass der Verstorbene enthemmt oder besonders risikobereit gefahren wäre.

Lässt sich somit nicht feststellen, dass der Verstorbene zum Unfallzeitpunkt infolge von Alkohol- oder Drogenkonsum fahruntüchtig war, so sind die Voraussetzungen für einen Leistungsausschluss nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 AUB 94 nicht gegeben. Es verbleibt daher bei der Leistungspflicht der Beklagten.

(Mitgeteilt vom Verein zur Veröffentlichung von Entscheidungen aus der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Naumburg)

Aus dem Institut für Rechtsmedizin des Klinikums der Universität zu Köln[1]
DIREKTOR: PROF. DR. M. A. ROTHSCHILD
und der Klinik für Stereotaxie und funktionelle Neurochirurgie Köln[2]
DIREKTOR: PROF. DR. V. STURM
und der Klinik und Poliklinik für Anästhesiologie und operative Intensivmedizin Köln[3]
DIREKTOR: PROF. DR. W. BUZELLO

HERBERT KÄFERSTEIN[1], GUIDO STICHT[1], DORIS LENARTZ[2], VOLKER STURM[2], RAINER SABATOWSKI[3], MARKUS ALEXANDER ROTHSCHILD[1]

Begleitalkohol- und Ethylglucuronidbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo

Congener and ethyl glucuronide determination after consumption of Ouzo in an amount of 1.8 g ethanol per kg body weight and hour.

Einleitung und Problemstellung

Wir berichten über einen Trinkversuch mit einem Patienten, bei dem 1996 wegen einer schwersten therapierefraktären Zwangserkrankung eine beidseitige vordere Kapsulotomie in unserer Klinik für Stereotaxie und funktionelle Neurochirurgie mit Erfolg durchgeführt worden war. Nach dieser Operation verspürte der Patient nach eigenen Angaben auch nach massivstem Alkoholkonsum keinerlei kognitive Beeinträchtigungen mehr. Dieser mögliche Nebeneffekt der Operation erschien überaus interessant und die Angaben des Patienten sollten daher durch einen kontrollierten Trinkversuch überprüft werden.

Trinkversuch

Der von der Ethik-Kommission genehmigte Trinkversuch wurde in Anbetracht der hohen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg/h unter intensivmedizinischer Überwachung durchgeführt. Der Patient hatte um 08.30 Uhr ein leichtes Frühstück erhalten, er musste dann auf Forderung des Anästhesisten bis Versuchsbeginn um 12.50 Uhr nüchtern bleiben. Der 60 Jahre alte Patient hatte ein Körpergewicht von 75 kg bei einer Körperlänge von 190 cm. Nach dem Versuchsbeginn sollte er alle 3 Minuten 20 mL von dem von ihm bevorzugten Ouzo 12® trinken, insgesamt 700 mL. Es erfolgten Blutentnahmen im Abstand von zunächst 30 Minuten, ab 3 Stunden nach Trinkbeginn von 1 Stunde, und nach 6 Stunden betrug das Intervall zwischen den Blutentnahmen bis 16 Stunden nach Trinkbeginn 2 Stunden. Am folgenden Tag wurde 27 Stunden nach Trinkbeginn eine letzte Blutprobe entnommen.

Während des Konsums zeigte sich der Patient zunächst weitgehend unauffällig, nach 17 Trinkeinheiten (340 mL) bei einer BAK von ca. 2 ‰ gab er an, er könnte noch Auto fahren. Nach 29 Trinkeinheiten (580 mL) bei einer BAK von ca. 2,2 ‰ war der Gang auf dem Weg zur Toilette zwar leicht auffällig, insgesamt aber noch recht sicher. Nach 33 Trinkeinheiten (660 mL) bei einer BAK von ca. 2,3 ‰ erbrach sich der Patient plötzlich und unerwartet, die Alkoholaufnahme wurde sofort abgebrochen. Auf geplante Leistungstests am Computer zur Psychomotorik und Kognition, zu dem der Patient auf seinem Stuhl sitzend gefahren werden musste, wurde verzichtet, da die konkrete Gefahr bestand, er würde sich in

das Keyboard erbrechen. Auch war der Patient nicht mehr in der Lage, die Testanweisungen zu befolgen. Der Patient wurde wie geplant stationär aufgenommen und überwacht. Am Tag nach dem Trinkversuch wies der Patient keine körperlichen Beschwerden auf.

Analytik

Die Blutalkoholkonzentrationen wurden wie unter forensischen Bedingungen üblich gaschromatographisch und enzymatisch bestimmt. Methanol und n-Propanol wurden gaschromatographisch mit unserer validierten Methode zur Begleitstoffbestimmung quantifiziert. (2 m Glassäule, 2 mm gepackt mit 5 % Carbowax 20M auf Carbopack B 80/120 mesh. Temperaturprogramm: 13 Min. isotherm 60°, 1 Min. auf 80°, 3 Min. bei 80°, 1 Min. auf 100°, 32 Min. bei 100°. Abkühlphase und Equlibration je 2 Min.) Ethylglucuronid wurde aus Blut nach Zusatz von d_5-Ethylglucuronid (ALT et al. 1997) nach der von uns beschriebenen Methode extrahiert (STICHT et al. 1997) und als Trimethylsilyl-Derivat bestimmt.

Ergebnisse

Ouzo ist eine aus Trester gebrannte Spirituose, der nach der Destillation Anis und andere Kräuter und Gewürze zugesetzt wurde. Ouzo 12® enthält außer Ethanol nur geringe Anteile leicht flüchtiger Substanzen.

Ethanol	40,4 Vol-%
Methanol	3,72 mg/L
n-Butanol	0,25 mg/L
Acetaldehyd	6,91 mg/L

Wir untersuchten über 16 Stunden nach Trinkbeginn den Konzentrationsverlauf von Ethanol, der Begleitalkohole und von Ethylglucuronid. In der zusätzlich am folgenden Tag entnommenen Blutprobe wurde jeweils ein Kontrollwert bestimmt. Sodann wurde versucht, die Verlaufskurven mathematisch zu beschreiben.

Abb. 1 zeigt die gemessenen Ethanolkonzentrationen und den Trinkzeitraum.

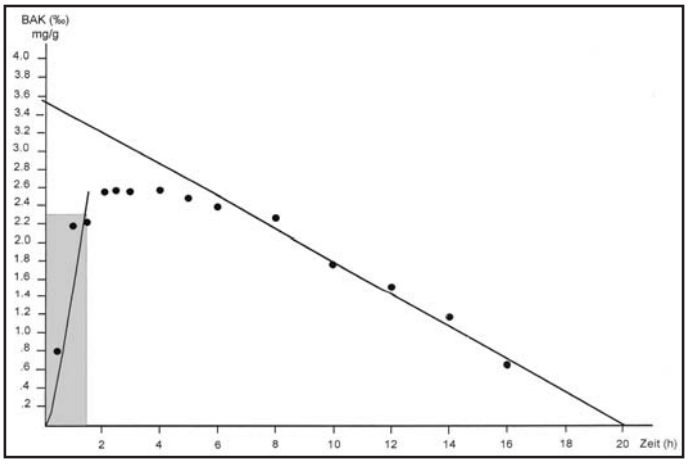


Abb. 1: Blutalkoholkurve mit Kurvenanpassung.

Nach Trinkende stieg die Ethanolkonzentration nur noch unwesentlich an. Nach einer sehr langen Plateauphase war erst etwa 7 Stunden nach Trinkbeginn – fast 5 1/2 Stunden nach Trinkende – eine reguläre Eliminationsphase erreicht. Der Kurvenverlauf wurde mit einem selbst entwickelten Computerprogramm angepasst und hierbei ließen sich die pharmakokinetischen Konstanten ermitteln. Es ergab sich für den Resorptionsbereich mit einer Resorptionskonstante von 3 h^{-1} und für die Eliminationsphase mit einem stündlichen Abbauwert von 0,18 ‰ eine gute Anpassung der Kurve an die gemessenen BAK-Werte. Es wurde ein Verteilungsfaktor von 0,80 ermittelt. Die Plateauphase lässt sich mathematisch durch das Programm nicht simulieren. Es wäre eine BAK von maximal 3,2 ‰ zu erwarten gewesen.

Abb. 2 zeigt den Konzentrationsverlauf von Methanol während der Alkoholisierung, die idealisiert grau angegeben ist.

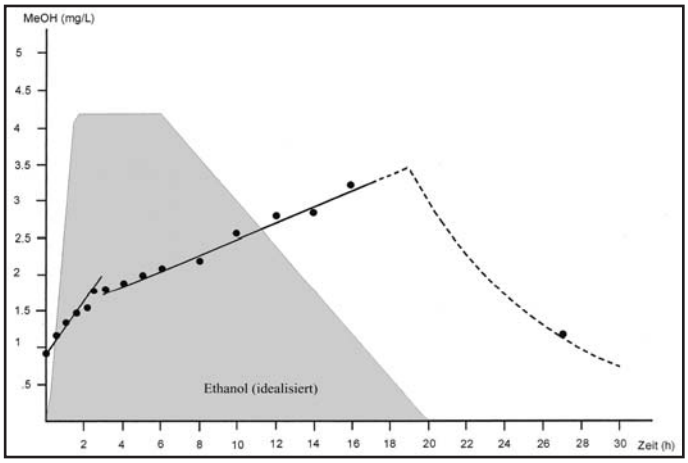


Abb. 2: Verlauf der Methanolkonzentration im Blut und Kurvenanpassung.

Während der Alkoholresorption zeigte sich mit etwa 0,4 mg/L/h ein deutlich höherer Anstieg der Methanolkonzentration, als nach dem Methanolgehalt des Getränks zu erwarten war. Nimmt man statt der im Getränk ermittelten Methanolkonzentration von 3,72 mg/L einen Gehalt von 50 mg/L an, stimmt der Anstieg während der Alkoholresorption mit den Messwerten im Blut überein. Der weitere Anstieg verläuft linear mit einem Zuwachs von 0,1 mg/L/h. Für die erst sehr spät einsetzende Eliminationsphase liegen Messpunkte in ausreichender Anzahl nicht vor, sodass eine Eliminationskonstante nicht berechnet werden konnte. Unter der Annahme, dass nach Absinken der BAK unter 0,2 ‰ die Elimination des Methanol mit der aus der Literatur entnommenen Konstante von 0,185 h^{-1} erfolgte (BILZER et al. 1991), passt die 27 Stunden nach Trinkbeginn gemessene Methanolkonzentration gut in den berechneten Kurvenverlauf.

Obwohl n-Propanol im Ouzo 12® nicht nachweisbar war, ließ sich ein Anstieg der Konzentration im Blut bis zu 8 Stunden nach Trinkbeginn mit einer maximalen Konzentration von mehr als 0,9 mg/L beobachten.

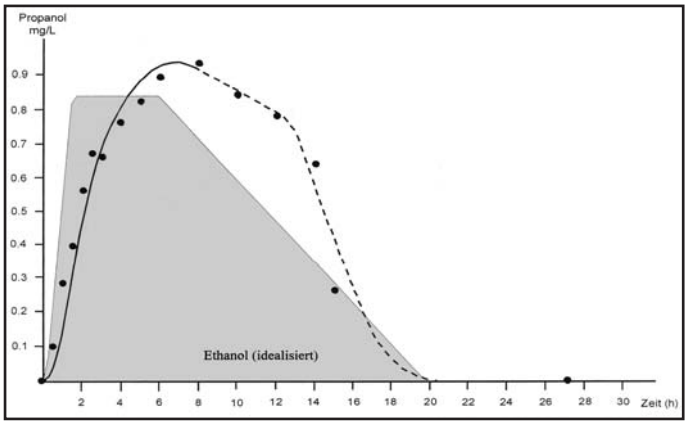


Abb. 3: Verlauf der n-Propanolkonzentration und Kurvenanpassung.

Danach zeigte sich im Gegensatz zu Methanol ein Konzentrationsabfall bereits bei relativ hoher BAK. Die Bildung von n-Propanol ließ sich mathematisch sehr gut anpassen mit einer Bildungskonstante von 0,227 h^{-1}. Mit einer n-Propanolkonzentration von mehr als 0,9 mg/L wurde – bei Aufnahme eines propanolfreien Getränkes – eine unerwartet hohe maximale Konzentration erreicht. Deutlich wird, dass – im Gegensatz zu Methanol, – der Konzentrationsabfall bereits bei relativ hoher Blutal-koholkonzentration einsetzte. Dies ist im Einklang mit den Untersuchungen von WEHNER und SCHIEFFER (1989), die nachwiesen, dass Propanol mit einer von der Ethanolkonzentration abhängigen Geschwindigkeit eliminiert wird. Bei der Anpassung der Kurve wurde das berücksichtigt.

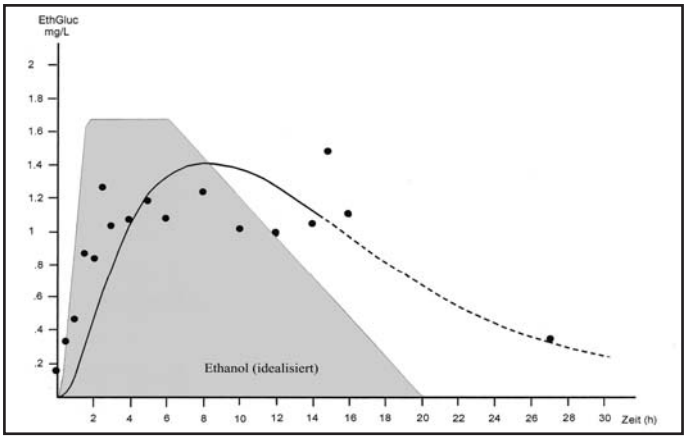


Abb. 4: Verlauf der Ethylglucuronidkonzentration im Blut und Kurvenanpassung.

In Abb. 4 sind die gemessenen Ethylglucuronidkonzentrationen wiedergegeben. Ethylglucuronid wird ebenfalls insbesondere während der Alkoholresorptionsphase gebildet und es schließt sich dann eine Plateau-Phase mit Maximalkonzentrationen um 1,2 mg/L an. Eine eindeutige Nachweisbarkeit ist zumindest noch 7 Stunden nach vollständiger Ethanolelimination – in der letzten entnommenen Blutprobe – gegeben.

Diskussion

Eine BAK-Verlaufskurve lässt sich rechnerisch durch Summation der während des Trinkens aus den einzelnen Trinkmengen nach logarithmischer Gesetzmäßigkeit entstehenden BAK-Werten abzüglich des linearen Abbaus berechnen. Die dadurch entstehende Kurve verläuft dann während der Trinkphase fast linear. Die Steigung wird von der stündlichen Alkoholbelastung und der Resorptionskonstante bestimmt. Als individuelle Größen gehen in die Berechnung Körpergewicht, Verteilungsfaktor und stündlicher Abbauwert ein. Eine Anpassung gelang im vorliegenden Fall für die Resorptionphase bis zu einer BAK von ca. 2,2 ‰ mit einer Resorptionskonstante von 3 h^{-1}. Nach einer langen Plateauphase von 4–5 Stunden, in der sich bei ca. 2,5 ‰ somit Resorptions- und Eliminationsgeschwindigkeit die Waage hielten, fiel die BAK mit einem β60-Wert von 0,18 ‰/h ab. Weder aus diesem Abbauwert, noch aus der Verteilungskonstante, die mit 0,8 zwischen den nach ULRICH et al. (1987) und SEIDL et al. (1997) aus Körpergewicht und Körperlänge abgeleiteten Werten von 0,787 und 0,835 liegt, sind Abweichungen von der Norm festzustellen. Nicht berücksichtigt werden konnte allerdings, dass durch das Erbrechen ein Alkoholverlust eingetreten war, dessen Ausmaß nicht zu konkretisieren war. Die theoretisch ermittelte BAK von maximal 3,2 ‰ wurde nicht erreicht. Die beobachtete Plateauphase weist auf einen Pylorospasmus als Folge des massiven Alkoholkonsums hin.

Der vor dem Alkoholkonsum im Blut des Probanden gemessene Methanolgehalt liegt mit 0,9 mg/L im Bereich der in der Literatur angegebenen physiologischen Konzentrationen, die nach MAJCHROWICZ (1975) ca. 1 mg/L betragen. IFFLAND et al. (1985) und GILG (1992) fanden in größeren Kollektiven von 230 bzw. 511 Probanden im Mittel 0,86 ± 0,76 bzw. 0,95 ± 0,45 mg/L. Im vorliegenden Fall war während der Alkoholaufnahme nur ein minimaler Anstieg der Methanolkonzentration zu erwarten, da die getrunkene Menge von Ouzo 12® nur Spuren von ca. 2,4 mg Methanol enthielt. Der beobachtete Anstieg während der Resorption würde aber einer Aufnahme von 32 mg Methanol (50 mg/L Ouzo) entsprechen. Ein steilerer Anstieg der Methanolkonzentration während der Resorptionsphase des Ethanols im Vergleich zur Eliminationsphase wurde bereits von HAFFNER et al. (1996) beobachtet. Als eine mögliche Ursache geben die Autoren ein sog. tiefes Kompartiment an, aus dem dort vorhandenes Methanol durch Ethanol in der Resorptionsphase verdrängt wird. Zu diskutieren wäre auch, dass im Getränk Substanzen enthalten sind, in denen Methanol esterartig gebunden ist, oder aus denen Methanol durch Metabolisierung entstehen kann. Beschrieben ist dies für Fruchtsäfte (URBAN et al. 1984), in denen Pektin enthalten ist. Dieses, in vielen Obstsorten enthaltene Polysaccharid, in dem Methanol gebunden an Carboxyl-Gruppen vorkommt, sollte im Ouzo vom Herstellungsprozess her nicht enthalten sein. Der beobachtete lineare Anstieg der Methanolkonzentration von 0,1 mg/L im weiteren Verlauf der Kurve ist vergleichsweise niedrig. Bei der Begleitstoffbegutachtung wird ein deutlich höherer Wert angesetzt. IFFLAND et al. (1985) fanden einen mittleren Anstieg von 0,25 mg/L/h, GILG et al. (1987) 0,26 mg/L/h. In einer weiteren Studie (GILG 1992) wurde ein Medianwert von 0,27 mg/L/h mit Werten zwischen 0,16 und 0,40 festgestellt. In einer Untersuchung von HAFFNER et al. (1996) lag die Variationsbreite mit 0,09–0,37 mg/L/h noch höher. Nach pektinreicher, vegetarischer Ernährung war die endogene Produktionsrate von Methanol (0,475 ± 0,127 mg/L/h) höher als nach pektinarmer Kost (STRÄNGER et al. 1999).

Der Aufbau eines n-Propanol-Spiegels im Blut auch nach Aufnahme von propanolfreien Getränken ist bisher nicht vollständig geklärt. Bei der alkoholischen Gärung wird n-Pro-

panol im Rahmen des Hefestoffwechsels aus α-Aminobuttersäure gebildet (Literatur bei GRAW et al. 1996). Als weitere Quellen sind zu diskutieren die Bildung durch Mikroorganismen im Darmtrakt aus Ethanol über Pyruvat (STÖHLMACHER 1996) oder Threonin und ungeradzahlige Fettsäuren wie Margarinsäure, bei deren Abbau Propionyl-CoA entsteht, das bei stärkerer Alkoholisierung infolge des Überschusses an aktivem Wasserstoff zur Bildung von Propanol führen könnte. Die endogene Bildung von bis zu 0,22 mg/L wurde nach Trinken von reinem Ethanol bis zu einer maximalen BAK von 1,2 ‰ beobachtet (IFFLAND et al. 1989). Das Maximum war wie bei dem hier beschriebenen Trinkversuch gegenüber dem BAK-Maximum zeitlich verschoben, lag aber mit 0,93 mg/L erheblich höher, was dafür spricht, dass die endogene Produktionsrate von n-Propanol im Gegensatz zu Methanol von der BAK abhängt. Der Konzentrationsverlauf von n-Propanol unterscheidet sich daher wesentlich von dem des Methanol. Außerdem besitzt n-Propanol im Vergleich mit Methanol eine höhere Affinität zum abbauenden Enzym ADH. Während der Abbau von Methanol oberhalb einer BAK von ca. 0,2 ‰ gehemmt wird, (IFFLAND et al. 1985, GILG 1992, HAFFNER et al. 1992, 1993, 1997a, 1997b), wird n-Propanol auch bei höheren BAK-Werten eliminiert. SCHMUTTE et al. (1988) konnten nur bei einer von 10 Versuchspersonen nach oraler Gabe von n-Propanol in einer Menge von 12,5 mg/kg Körpergewicht n-Propanol im Blut, bedingt durch geringe orale Bioverfügbarkeit bei fehlender Ethanolaufnahme, nachweisen. Die Anpassung von n-Propanol-Verlaufskurven mit Hilfe eines Zweikompartment-Modells nach oraler Gabe von n-Propanol ergab eine Eliminationskonstante von 0,42 ± 0,18 h^{-1} während der Alkoholisierung (WEHNER et al. 1987). Bei einer Alkoholbelastung von 0,8 g/kg Körpergewicht fanden BILZER et al. (1990) eine durchschnittliche Eliminationskonstante von 0,53 h^{-1}. Bei höherer Dosierung ermittelten FREUDENSTEIN und BONTE (1987) eine mittlere Eliminationskonstante von 0,21 ± 0,09 h^{-1}. Nach intravenöser Verabreichung von n-Propanol in Mengen von 25, 50, 100, 200 und 300 mg wurden ebenfalls niedrigere Eliminationskonstanten ermittelt, es zeigte sich aber eine starke Abhängigkeit der Eliminationsgeschwindigkeit von der BAK (WEHNER und SCHIEFFER 1989). Berücksichtigt man die Ergebnisse der verschiedenen Trinkversuche, lässt sich eine Funktion ableiten, die den Verlauf der Eliminationskonstante in Abhängigkeit von der BAK beschreibt. Der Verlauf der n-Propanol-Kurve im Blut lässt sich unter der Annahme erklären, dass die Bildungsgeschwindigkeit des n-Propanol proportional der BAK ansteigt und sich diesem Aufbau der Konzentration im Blut die Elimination in Abhängigkeit von der BAK überlagert.

Ethylglucuronid wurde im Wesentlichen während der Alkoholresorption gebildet. Wie bei Ethanol schließt sich eine Plateauphase an. Nimmt man an, dass die Ethylglucuronidbildung mit einer Geschwindigkeit erfolgt, die von der Blutalkoholkonzentration direkt abhängig ist, wurden nur niedrige Ethylglucuronidkonzentrationen erreicht. Ethylglucuronid ließ sich in Übereinstimmung mit der Literatur auch Stunden nach vollständiger Alkoholelimination im Blut noch nachweisen. SCHMITT et al. (1997) fanden bei einer Alkoholbelastung von maximal 1,5 ‰ einen Höchstwert von 3,7 mg/L Ethylglucuronid im Serum eines Probanden, die übrigen Maximalwerte lagen zum Teil deutlich niedriger, in einem Fall unter 1 mg/L. Große Unterschiede in der Bildungsgeschwindigkeit zeigten sich nicht nur bei Trinkversuchen, sondern auch bei in vitro Untersuchungen mit Mikrosomen aus Menschenleber (JUROWICH et al. 2003). Die verwendeten einzelnen Chargen hatten, obwohl es sich um von mehreren Personen gepoolte Präparate handelte, stark unterschiedliche enzymatische Aktivität.

Obwohl in zahlreichen Trinkversuchen der Verlauf der BAK und der Konzentrationen von Begleitstoffen beschrieben worden ist, bedarf es weiterer Untersuchungen zur Ermittlung pharmakokinetischer Parameter, die zu einer noch zuverlässigeren Interpretation von Begleitstoffuntersuchungsergebnissen im Blut führen sollen. Das Ziel sollte sein, aus Angaben zum Trinkverlauf die Konzentrationen der einzelnen Substanzen im Blut mit Angabe der Streubreiten zu berechnen.

Zusammenfassung

In einem Trinkversuch, bei dem die Angabe überprüft werden sollte, ein Patient verspüre infolge einer stereotaktischen Operation nach seinen Angaben auch nach massivem Alkoholkonsum keine kognitiven Beeinträchtigungen, wurden 1,8 g/kg/h Ethanol in Form von Ouzo verabreicht. Das Experiment musste nach dem Trinken von 0,66 L Ouzo wegen Unverträglichkeitsreaktionen abgebrochen werden.

Die Eliminationsphase wurde erst ca. 5 1/2 Stunden nach Trinkende erreicht. Der β60-Wert lag dann bei 0,18 ‰.

Methanol wurde nach Trinkende deutlich langsamer als in der Ethanolresorptionsphase gebildet.

Die n-Propanolbildung lag in gleicher Größenordnung wie die Methanolbildung nach Trinkende.

Ethylglucuronid wurde mit vergleichbarer Geschwindigkeit wie Methanol und n-Propanol gebildet, insgesamt aber nur zu einem geringen Anteil.

Es werden die Verlaufskurven von Ethanol, Methanol, n-Propanol und Ethylglucuronid wiedergegeben und die Geschwindigkeitskonstanten ermittelt.

Schlüsselwörter

Kinetik der Begleitstoffe – Methanol – Propanol-1 – Ethylglucuronid

Summary

In a drinking experiment a patient was given 1.8 g/kg/h of ethanol in the form of Ouzo to test his statement to sense no cognitive impairments even after massive consumption of alcohol because of a stereotactic operation in 1996. The experiment had to be interrupted due to adverse reactions after the patient had drunk 0.66 litre of Ouzo. The elimination phase was only reached 5 1/2 hours after drinking had been stopped. The elimination rate per hour was 0.18 ‰. Methanol formation was significantly slower after the cessation of drinking than during the ethanol resorption phase. The rates of formation of n-propanol and ethyl glucuronide per hour were in the same order as that of methanol after the cessation of drinking, but only a small amount of ethyl glucuronide was formed in total. The concentration/time curves of ethanol, methanol, n-propanol, and ethyl glucuronide in the blood are given and the constants of formation and elimination of these compounds are calculated.

Keywords

kinetics of congeners – methanol – propanol-1 – ethyl glucuronide

Literatur

Alt A, Wurst F-M, Seidl S Bestimmung von Ethylglucuronid in Urinproben mit dem internen Standard d_5Ethylglucuronid. Blutalkohol 34: 360–365 (1997)

Bilzer N, Penners B-M, Conrad A Die Methanolkinetik bei chronischem Alkoholismus. Blutalkohol 28: 377–392 (1991)

Bilzer N, Schmutte P, Jehs M, Penners B-M Kinetik aliphatischer Alkohole (Methanol, Propanol^{-1} und Isobutanol) bei Anwesenheit von Äthanol im menschlichen Körper. Blutalkohol 27: 385–409 (1990)

Freudenstein P, Bonte W Elimination kinetics of fusel alcohols in chronic alcoholics. In: Bonte W (ed) Congener alcohols and their medicolegal significance. Stockholm – Dalctraf ,1987, 148–153

Gilg Th Methanol: Stoffwechsel bei kurzzeitiger und chronischer Alkoholaufnahme und Stellenwert als biochemischer Alkoholismusmarker. Habilitation Univ. München (1992)

Gilg Th, von Meyer L, Liebhardt E Zur Bildung und Akkumulation von endogenem Methanol unter Äthanolbelastung. Blutalkohol 24: 321–332 (1987)

Graw M, Haffner H T, Moosmayer A Begleitalkohole in hausgebrannten Obstschnäpsen. Blutalkohol 33: 321–328 (1996)

Haffner H T, Banger M, Graw M, Besserer K, Brink T The kinetics of methanolelimination in alcoholics and the influence of ethanol. Forensic Sci Int 89: 129–136 (1997a)

Haffner H T, Batra A, Wehner H D, Besserer K, Mann K Methanolspiegel und Methanolelimination bei Alkoholikern. Blutalkohol 30: 52–62 (1993)

Haffner H T, Besserer K, Graw M, Voges S Methanol elimination in nonalcoholics: inter- and intra-individual variation. Forensic Sci Int 86: 69–76 (1997b)

Haffner H T, Graw M, Besserer K, Blickle U, Henßge C Endogenous methanol: variability in concentration and rate of production. Forensic Sci Int 79: 145–154 (1996)

Haffner H T, Wehner H-D, Scheytt K-D, Besserer K The elimination kinetics of methanol and the influence of ethanol. Int J Legal Med 105: 111–114 (1992)

Iffland R, Balling P, Oehmichen M, Lieder F, Norpoth Th Methanol, Isopropanol, n-Propanol – endogene Bildung unter Äthanoleinfluß? Blutalkohol 26: 87–97 (1989)

Iffland R, Schmidt V, Oehmichen M Zur Bewertung nichttoxischer Methanolspiegel in Körperflüssigkeiten und Geweben. Acta med leg soc 35: 80–88 (1985)

Jurowich S, Sticht G, Käferstein H Glucuronidation of aliphatic alcohols in human liver microsomes in vitro. Alcohol 32: 187–194 (2004)

Majchrowicz E Metabolic correlates of ethanol, acetaldehyde, acetate and methanol in humans and animals. Adv Exp Med Biol 56: 111–140 (1975)

Schmitt G, Drönner P, Skopp G, Aderjan R Ethyl Glucuronide Concentration in Serum of Human Volonteers, Teetotalers, and Suspected Drinking Drivers. J Forensic Sci 42: 1099–1102 (1997)

Schmutte P, Bilzer N, Penners B-M Zur Nüchternkinetik der Begleitalkohole Methanol und Propanol-1. Blutalkohol 25: 137–142 (1988)

Seidl S, Jensen U, Alt A The calculation of blood ethanol concentrations in males and females: Int J Legal Medicin 114: 71–77 (2000)

Sticht G, Käferstein H, Staak M GC-MS-Bestimmung von Ethylglucuronid im Serum mit Propylglucuronid als internem Standard. Rechtsmedizin 7: 184–188 (1997)

Stöhlmacher P Zur Bildung sogenannter Begleitstoffe (Propanole, Butanole u. a.) aus Ethanol durch Mikroorganismen. Blutalkohol 33: 113–141 (1996)

Stränger J, Graw M, Besserer K, Haffner H T Nutritive influences on endogenous methanol concentrations and endogenous methanol formation. Blutalkohol 36: 269–275 (1999)

Ulrich L, Cramer Y, Zink P Die Berücksichtigung individueller Parameter bei der Errechnung des Blutalkoholgehaltes aus der Trinkmenge. Blutalkohol 24: 192–198 (1987)

Urban R, Tutsch-Bauer E, Schuck M, Tröger H-D Begleitstoffanalyse nach Genuß von Fruchtsäften mit und ohne Zusatz von Äthylalkohol. Blutalkohol 21: 65–70 (1984)

Wehner H D, Hoffmann H, Azcárate L Distribution and elimination of the congeners (n-propanol, isobutanol) in a two-compartment-model. In: Bonte W (ed) Congener alcohols and their medicolegal significance. Stockholm: Dalctraf, 1987. 100–111

Wehner H D, Schieffer M C Eliminationseigenschaften des Begleitstoffes n-Propanol Blutalkohol 26: 28–41(1989)

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. Herbert Käferstein
Institut für Rechtsmedizin
Melatengürtel 60
50823 Köln

HANS JÜRGEN BODE

Einmaliger Konsum „harter“ Drogen und Kraftfahreignung

One-off use of “hard” drugs and driving ability

Nach wie vor bestehen Meinungsverschiedenheiten in der Frage, ob und unter welchen Umständen der einmalige Konsum von Rauschmitteln, die dem Betäubungsmittelgesetz unterliegen (außer Cannabis), die Kraftfahreignung bei einem nicht von Rauschmitteln Abhängigen ausschließt. Zur Beantwortung dieser Frage werden im Folgenden die Entwicklung der diesbezüglichen Meinungen dargestellt[1]) und Vorschläge für die weitere Entwicklung unterbreitet.

I. Zweite EU-Führerscheinrichtlinie vom 29. 07. 1991 (91/439 EWG)

In dieser Richtlinie[2]) wird im Anhang III „Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs“ zu „Drogen und Arzneimittel“ ausgeführt:

„15. Missbrauch

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind oder, auch ***ohne abhängig zu sein,*** von solchen Stoffen ***regelmäßig übermäßig*** Gebrauch machen, darf eine Fahrerlaubnis unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder erteilt noch erneuert werden.

Regelmäßige Einnahme

Gruppe 1:

15.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die ***regelmäßig*** psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit nachhaltig beeinflusst wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Gruppe 2:

15.2. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.“

Nach Nr. 1 des Anhangs III der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie gehören zur Gruppe 1 Führer von Fahrzeugen der Klassen A, B und B+E sowie der Unterklassen A1 und B1 und zur Gruppe 2 Führer von Fahrzeugen der Klassen C, C+E, D, D+E sowie der Unterklassen C1, C1+E, D1und D1+E.

II. Begutachtungs-Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr“ 5. Auflage 1996

In diesen Begutachtungs-Leitlinien des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr und beim Bundesministerium für Gesundheit[3]) sind im Kapitel 9 „Drogen und Arzneimittel“ unter 9.1 und 9.2 die vorstehend wiedergegebenen

Ausführungen im Anhang III der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie wörtlich mitgeteilt und lauten die beiden ersten Absätze in Kapitel 9.A:

„Wer Rauschmittel, die dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) unterliegen, nimmt oder von ihnen abhängig ist, ist nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Dies gilt nicht für ärztlich verordnete Mittel in der Schmerztherapie, sofern im Einzelfall eine Beeinträchtigung der verkehrsrelevanten Leistungsfähigkeit aus ärztlicher Sicht nicht gegeben ist. Wer sonst von psychotropen Stoffen, die dem BtMG unterliegen, oder von anderen Stoffen, z. B. Opioide, Schlafmittel, Tranquilizer, Psychostimulantien, verwandte Verbindungen bzw. deren Kombinationen (Politoxikomanie) abhängig ist, wird den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht gerecht.

Wer, ***ohne abhängig zu sein, missbräuchlich oder gewohnheitsmäßig*** Stoffe der oben genannten Art zu sich nimmt, die die körperlich-geistige Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers ständig unter das erforderliche Maß herabsetzen oder die durch den besonderen Wirkungsablauf jederzeit unvorhersehbar und plötzlich seine Leistungsfähigkeit oder seine Fähigkeit zu verantwortlichen Entscheidungen (wie den Verzicht auf die motorisierte Verkehrsteilnahme) vorübergehend beeinträchtigen können, ist nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden.“

Die Formulierung in Abs. 1 Satz 1 „Wer Rauschmittel, die dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) unterliegen, nimmt ***oder*** von ihnen abhängig ist,“ weicht ab von Anhang III Nr. 15 der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie (oben zu I.), in der die Rede ist von „Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind ***oder,*** auch ohne abhängig zu sein, von solchen Stoffen regelmäßig übermäßig Gebrauch machen“. Das beruht offensichtlich auf einem Redaktionsversehen: Gemeint ist „nimmt ***und*** von ihnen abhängig ist“. Denn in Abs. 2 wird ausdrücklich ausgeführt, dass lediglich derjenige, der „***ohne abhängig zu sein, missbräuchlich oder gewohnheitsmäßig*** Stoffe der oben genannten Art zu sich nimmt,“ nicht in der Lage ist, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden – und das auch nur unter näher bezeichneten Umständen.

III. Anwendungsmaßgaben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. 12. 1997

In dieser Verlautbarung[4]) heißt es, dass nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden die vorerwähnte 5. Auflage der Begutachtungs-Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr“ mit näher aufgeführten Maßgaben angewendet wird, u. a. in Kapitel 9.A der zweite Absatz wie folgt gefasst wird:

„Wer, ***ohne abhängig zu sein,***

a) ***regelmäßig*** die dem Betäubungsmittelgesetz unterliegenden Rauschmittel
oder
b) ***missbräuchlich und regelmäßig*** andere in ihrer Wirkung vergleichbare Stoffe, wie z. B. Opioide, Schlafmittel, Tranquilizer, Psychostimulanzien, verwandte Verbindungen bzw. deren Kombinationen (Polytoxikomanie)

nimmt, … ist nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden.“

IV. Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung vom 18. 08. 1998

Diese Anlage listet Erkrankungen und Mängel auf, durch die die Eignung oder die bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen sein kann. Hierzu führt das Bundesministerium für Verkehr in der Begründung zum Entwurf der FeV[5]) aus:

„Anlage 4 richtet sich in ihrem Aufbau nach Anhang III der EU-Führerscheinrichtlinie und den Begutachtungs-Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr" (künftig „Kraftfahrereignung") des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr und Bundesministerium für Gesundheit.

Es ist ***nicht Aufgabe dieser Tabelle, eine abschließende Regelung zu treffen,*** weder hinsichtlich der Aufzählung der Krankheiten und Mängel, noch inhaltlich ***in Bezug auf die Bewertung der Eignung bzw. Nichteignung.*** Dies ergibt sich bereits aus dem Verordnungstext in § 11 Absatz 1 Satz 2 FeV (‚insbesondere nicht'), wird aber auch durch die Vorbemerkungen zur Anlage 4 nochmals deutlich gemacht. …

Anhang III der Richtlinie unterteilt die Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis hinsichtlich der Anforderungen an die Eignung in zwei Gruppen. Zur Gruppe 1 gehören die Klassen A, A1 und B mit der Anhängerklasse, zur Gruppe 2 die Klassen C, C1, D, D1 mit der entsprechenden Anhängerklasse. Diese Aufteilung wurde auch der Anlage 4 und den Begutachtungsleitlinien zugrunde gelegt. Die nationalen Klassen L, M und T werden Gruppe 1 zugeordnet, die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung der Gruppe 2.

Eine Eignungsbeurteilung im konkreten Einzelfall allein aufgrund der Anlage 4 ist nicht möglich."

In den Vorbemerkungen zur Anlage 4 heißt es unter Nr. 2 (die zitierten §§ beziehen sich auf die Fahrerlaubnisverordnung):

„Grundlage der Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, ist in der Regel ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 2), in besonderen Fällen ein medizinisch-psychologisches Gutachten (§ 11 Abs. 3) oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 Abs. 4)."

Hinsichtlich der Einnahme von Betäubungsmitteln, anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen und Arzneimitteln ist in der Tabelle u. a. aufgeführt:

Krankheiten, Mängel	Eignung oder bedingte Eignung
9.1 Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis)	nein
9.2 Einnahme von Cannabis	
9.2.1 Regelmäßige Einnahme von Cannabis	nein
9.2.2 Gelegentliche Einnahme von Cannabis	ja wenn Trennung von Konsum und Fahren und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit, kein Kontrollverlust
9.3 Abhängigkeit von Betäubungsmitteln oder von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen	nein
9.4 mißbräuchliche Einnahme (regelmäßig übermäßiger Gebrauch) von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln und anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen	nein

Die Formulierung der Nr. 9.1 steht in einem merkwürdigen Widerspruch zu Nr. 9.3.: Wenn schon die bloße – durch keine besonderen Umstände qualifizierte – Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) nach Nr. 9.1 zur Verneinung der Eignung führen sollte, wäre die Verneinung der Eignung bei Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes nach Nr. 9.3 schlicht überflüssig. Die Formulierung der Nr. 9.1 beruht offensichtlich auf einem Redaktionsversehen[6]). Dafür spricht auch, dass das Bundesministerium für Verkehr in seinen Anwendungsmaßgaben vom 15. 12. 1997 (oben zu III.) ausdrücklich Regeln für den Fall der Nichtabhängigkeit aufgestellt hat und in der Begründung zu dem dem Bundesrat unter dem 07. 05. 1998 vorgelegten Entwurf der Fahrerlaubnisverordnung nicht dargelegt wird, dass diese Regeln nicht mehr gelten sollen.

V. Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000

In diesen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit[7]) sind zu 3.12 „Betäubungsmittel und Arzneimittel“ unter 3.12.1 „Sucht (Abhängigkeit) und Intoxikationszustände“ folgende Leitsätze mitgeteilt:

„Wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) nimmt oder von ihnen abhängig ist, ist nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Dies gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Wer regelmäßig (täglich oder gewohnheitsmäßig) Cannabis konsumiert, ist in der Regel nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Ausnahmen sind nur in seltenen Fällen möglich, wenn eine hohe Wahrscheinlichkeit gegeben ist, dass Konsum und Fahren getrennt werden und wenn keine Leistungsmängel vorliegen.

Wer gelegentlich Cannabis konsumiert, ist in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden, wenn er Konsum und Fahren trennen kann, wenn kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen und wenn keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen.

Wer von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, z. B. Tranquilizer, bestimmte Psychostimulanzien, verwandte Verbindungen bzw. deren Kombinationen (Polytoxikomanie), abhängig ist, wird den gestellten Anforderungen beim Führen von Kraftfahrzeugen nicht gerecht (zur Abhängigkeit wird auf die Definition in Kapitel 3.11.2 hingewiesen).

Wer, ***ohne abhängig zu sein, missbräuchlich oder regelmäßig*** Stoffe der oben genannten Art zu sich nimmt, die die körperlich-geistige (psychische) Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers ***ständig unter das erforderliche Maß herabsetzen*** oder die durch den besonderen Wirkungsablauf ***jederzeit unvorhersehbar und plötzlich seine Leistungsfähigkeit oder seine Fähigkeit zu verantwortlichen Entscheidungen*** (wie den Verzicht auf die motorisierte Verkehrsteilnahme) ***vorübergehend beeinträchtigen können,*** ist nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden.“

Die Formulierung in Abs. 1 Satz 1 „Wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) nimmt ***oder*** von ihnen abhängig ist,“ entspricht der Formulierung in Kapitel 9.A Abs. 1 der 5. Auflage der Begutachtungs-Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr“ (oben zu II.). Fortgeschrieben ist damit auch das Redaktionsversehen: Gemeint ist auch hier: „nimmt ***und*** von ihnen abhängig ist“. Denn im Folgenden wird ausdrücklich ausgeführt, dass die Einnahme von Cannabis – einem Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes – nicht ohne Weiteres zum Fehlen der Kraftfahreignung führt (Leitsätze 2 und 3) und derjenige, der „ohne abhängig zu sein, missbräuchlich oder regelmäßig Stoffe der oben genannten Art zu sich nimmt,“ nur unter näher bezeichneten Umständen nicht in der Lage ist, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden (Leitsatz 5).

VI. Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000

Im Kommentar zu diesen Begutachtungs-Leitlinien[8]) folgern BRENNER-HARTMANN, LÖHR-SCHWAB, BEDACHT, ADERJAN und EISENMENGER[9]) aus den Leitsätzen unter 3.12.1 dieser Begutachtungs-Leitlinien, es werde „bei Drogenkonsumenten jegliche Einnahme von Drogen als Ausschlusskriterium für die Fahreignung gewählt (Sonderstellung: ausschließlicher Cannabiskonsum)“. Das steht jedoch im Widerspruch zu Abs. 5 dieser Leitsätze – den sie allerdings auch nicht kommentieren, ja nicht einmal erwähnen. Zutreffend bemerken sie, dass „die Begutachtungs-Leitlinien selbst in ihrer Begründung nur auf die Gefahr einer Drogenabhängigkeit und die Risiken einer lang dauernden Zufuhr größerer Mengen dieser toxischen Stoffe eingehen“.

Für die Annahme, dass bei Drogenkonsumenten jegliche Einnahme von Drogen die Fahreignung ausschließe, fehlt in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung eine Begründung deshalb, weil es sie nicht gibt.

So hat BERGHAUS in seinem vom Bundesverfassungsgericht eingeholten Gutachten[10]) „zu Frage 4“ („Amphetamine, Kokain“) dargelegt, es sei aufgrund experimenteller Studien

davon auszugehen, dass bei gelegentlichem Konsum „normaler Dosen“ von Amphetaminen einschließlich Ecstasy und Kokain keine wesentlichen Leistungseinschränkungen zu erwarten sind.

Der in Abweichung von den Begutachtungs-Leitlinien postulierte umfassende Eignungsausschluss fast aller Drogenkonsumenten wird auch von BRENNER-HARTMANN, LÖHR-SCHWAB, BEDACHT, ADERJAN und EISENMENGER nicht hinreichend begründet. Denn die dafür als Unterschiede zum Alkoholmissbrauch angeführten Umstände (Gefährlichkeit der Substanzen, fehlende subjektive Wirkungskontrolle, Illegalität der Drogen, geringere Sanktionswahrscheinlichkeit im Straßenverkehr) waren bereits bei Erarbeitung der Begutachtungs-Leitlinien bekannt. Da alle aufgeführten Beurteilungsleitsätze und -begründungen sehr eingehende Beratungen unter Einbeziehung aktueller Stellungnahmen aller relevanten medizinischen und psychologischen Fachgesellschaften sowie gutachterlicher Erfahrungen zur Grundlage haben (so wörtlich unter Nr. 2.4 der Begutachtungs-Leitlinien), können diese Umstände auch bei Formulierung der Leitsätze unter 3.12.1 dieser Begutachtungs-Leitlinien nicht unberücksichtigt geblieben sein.

VII. Rechtsprechung

Verwaltungsgerichte sind weithin der Ansicht, für das Fehlen der Kraftfahreignung genüge im Regelfall bereits der Nachweis des einmaligen Konsums eines im Betäubungsmittelgesetz angeführten Rauschmittels (außer Cannabis), also von Kokain[11]), Amphetamin[12]) oder MDMA (Ecstasy)[13]).

Näher eingegangen sei auf einige Entscheidungen, die zu durchaus widersprüchlichen Ergebnissen kommen:

1. Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz

meint in seinem Urteil vom 23. 05. 2000[14]), bei Einnahme von Kokain greife die Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV (oben zu IV.) ein, wonach die Eignung bei Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes ausgeschlossen ist. Es versteht die Anlage 4 der FeV so, dass der Verordnungsgeber eine Bewertung der Auswirkungen bestimmter Verhaltensweisen und Erkrankungen auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen vornimmt, was dadurch geschehe, „dass die auf wissenschaftlicher Grundlage gewonnenen und im Gutachten Krankheit und Kraftverkehr zusammengefassten Erkenntnisse … in die FeV integriert und damit normativ als für den Regelfall zutreffend gekennzeichnet werden“. Es entnimmt Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV „den Erfahrungssatz, dass schon die Einnahme von Kokain regelmäßig die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt“ und hält sich an „diese für den Regelfall aufgestellte Bewertung“ für „gebunden, sofern nicht die Begutachtung im Einzelfall Umstände zutage fördert, die ausnahmsweise eine abweichende Beurteilung rechtfertigen“.

Diese Argumentation vermag nicht zu überzeugen:

a) Sie steht im Widerspruch zu der ausdrücklichen Klarstellung des Bundesministeriums für Verkehr in der Begründung zum Entwurf der FeV (oben zu IV.), dass es nicht Aufgabe der in Anlage 4 der FeV aufgestellten Tabelle ist, eine abschließende Regelung in Bezug auf die Bewertung der Eignung bzw. Nichteignung zu treffen, und eine Eignungsbeurteilung im konkreten Einzelfall allein aufgrund der Anlage 4 nicht möglich ist.

b) Soweit das OVG das Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ erwähnt, bezieht es sich ersichtlich auf die 1996 herausgegebene 5. Auflage dieses Gutachtens (oben zu II.);

denn die jetzt geltenden „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“ (oben zu V.) wurden im Februar 2000 herausgegeben und erst später bekannt. Sind aber die auf wissenschaftlicher Grundlage gewonnenen und im Gutachten Krankheit und Kraftverkehr zusammengefassten Erkenntnisse in die FeV integriert, so ist auch der zweite Absatz des Kapitel 9.A in die FeV integriert, demzufolge lediglich derjenige, der ohne abhängig zu sein, ***missbräuchlich oder regelmäßig*** Betäubungsmittel im Sinne des BtMG zu sich nimmt, zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist – und das auch nur, wenn die Betäubungsmittel geeignet sind, die körperlich-geistige Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers ständig unter das erforderliche Maß herabzusetzen oder durch den besonderen Wirkungsablauf jederzeit unvorhersehbar und plötzlich seine Leistungsfähigkeit oder seine Fähigkeit zu verantwortlichen Entscheidungen (wie den Verzicht auf die motorisierte Verkehrsteilnahme) vorübergehend zu beeinträchtigen.

c) Dessen ungeachtet wäre der Verordnungsgeber gar nicht zum Erlass der Vorschrift befugt, dass die bloße – durch keine besonderen Umstände qualifizierte – Einnahme von Betäubungsmitteln zur Verneinung der Eignung führen soll. Denn er ist gebunden an die Vorgaben des Gesetzgebers in § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG, dass geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen Strafgesetze verstoßen hat. Wird die Erfüllung der notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen nach den im Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ zusammengefassten medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen und gutachterlichen Erfahrungen durch die bloße – durch keine besonderen Umstände qualifizierte – Einnahme von Betäubungsmitteln nicht in Frage gestellt, darf der Verordnungsgeber ohne gesetzliche Ermächtigung nicht davon abweichen und nach eigenem Gutdünken dem nicht entsprechende Eignungsstandards vorschreiben. Eine diesbezügliche Ermächtigung könnte zudem der Gesetzgeber seinerseits gar nicht erteilen, weil er nicht als Eignungsmangel definieren darf, was auf der Grundlage der in den Gutachten Krankheit und Kraftverkehr zusammengefassten medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen und gutachterlichen Erfahrungen kein Eignungsmangel ist.

d) Unabhängig davon sind schließlich die im Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ zusammengefassten medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse und gutachterlichen Erfahrungen für Fahrerlaubnisbehörden und Verwaltungsgerichte verbindlich. So hat z. B. der Bundesgerichtshof in seinem letzten Grundsatzbeschluss zum Grenzwert alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers vom 28. 06. 1990[15]) (erneut) hinsichtlich medizinisch-naturwissenschaftlicher Erkenntnisse ausgeführt:

> „Soweit diese in den maßgebenden Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei als richtig anerkannt werden, sind sie für den Richter bindend.“

In den maßgebenden Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei als richtig anerkannte naturwissenschaftliche Erkenntnisse können deshalb auch weder durch Gesetz oder Verordnung noch durch behördliche Anordnung außer Kraft gesetzt werden.

2. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof

befasst sich in seinem Beschluss vom 14. 01. 2002[16]) näher mit den einschlägigen Aussagen der 5. Auflage des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“. Er meint zunächst, dass „sich die durch den ***Grundsatz der Verhältnismäßigkeit*** gebotene einschränkende Interpretation der Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV bereits aus der Vorbemerkung der Anlage ergibt“:

„Die vermeintliche Diskrepanz zwischen der Stringenz der Ziffer 9.1 der Anlage 4 und der Ziffer 2 der Vorbemerkung, die in der Regel eine Begutachtung des Einzelfalles vorsieht, löst sich ohne weiteres auf, wenn man die Anlage 4 mit GEIGER (DAR 01, 488 <489>) als Leitlinie für den ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachter ansieht.“

Zudem führt er aus:

„Wenn somit nach Ziffer 2 der Vorbemerkung zu Anlage 4 FeV Grundlage der Beurteilung der Eignungsfrage im Einzelfall in der Regel ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten ist, kommt die widerlegbare Vermutung der fehlenden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV im Rahmen dieser Begutachtung zum Tragen; sie rechtfertigt aber nicht den Schluss der Fahrerlaubnisbehörde, dass sich ein Kraftfahrer schon allein durch den einmaligen Konsum von Kokain – entsprechendes gilt für Amphetamine – als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.

Nur diese Interpretation wird dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht. Die Entziehung der Fahrerlaubnis soll als ordnungsbehördliche Maßnahme Gefahren entgegenwirken, die dadurch entstehen können, dass Personen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, die nicht oder nicht mehr geeignet sind, ein Kraftfahrzeug zu führen. ***Die Frage nach der Fahreignung ist eine prognostische Einschätzung des künftigen Verhaltens*** – im vorliegenden Zusammenhang eine Einschätzung des künftigen Konsumverhaltens – des Kraftfahrers. Allein die Anknüpfung an einen früheren Kokaingenuss rechtfertigt einen derart schwer wiegenden Eingriff nur dann, wenn er einen hinreichend sicheren Schluss auf das künftige Konsumverhalten zulassen würde. Eine wissenschaftliche Erkenntnis, die einen derartigen Automatismus belegen würde, ist dem beschließenden Senat nicht bekannt. Sie lässt sich insbesondere nicht aus dem Gutachten ‚Krankheit und Kraftverkehr‘ (Fassung 1996) ableiten, weil die dort (Ziffer 9.A Abs. 1 – Seite 28 –) gebrauchte Formulierung ‚Wer Rauschmittel … nimmt oder von ihnen abhängig ist …‘ nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit erkennen lässt, dass der einmalige Konsum von Kokain automatisch den Verlust der Fahreignung nach sich zieht. Gegen diese Einschätzung sprechen vielmehr die Gegenüberstellung von Missbrauch und regelmäßiger Einnahme in den Ziffern 9.1 und 9.2 (a. a. O., Seite 28) sowie die Fassung des 2. Absatzes der Ziffer 9.A (a. a. O., Seite 29), in dem es heißt: ‚Wer, ohne abhängig zu sein, missbräuchlich oder gewohnheitsmäßig Stoffe der oben genannten Art zu sich nimmt …‘.“

3. Das Oberverwaltungsgericht des Saarlandes

stellt in seinem Beschluss vom 09. 07. 2002[17]) – für die Einnahme von Amphetamin – wie der Hessische Verwaltungsgerichtshof auf den ***Grundsatz der Verhältnismäßigkeit*** ab. Es verweist darauf, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln in Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV hinsichtlich der Folgen formal der Abhängigkeit von Betäubungsmitteln gleichgestellt wird, für die nach Nr. 9.3 Nichteignung vorgesehen ist, und führt aus:

„Es ist jedoch offensichtlich, dass etwa zwischen einmaliger Einnahme zu Experimentierzwecken und regelmäßigem Konsum auch unter Eignungsgesichtspunkten große Unterschiede bestehen. Wie insbesondere aus Nr. 2 der Vorbemerkung der Anlage 4 folgt, wonach Grundlage der Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, in der Regel ein ärztliches oder – in besonderen Fällen – ein medizi-

nisch-psychologisches Gutachten ist, aus dem sich folglich Eignung oder Nichteignung ergibt, handelt es sich bei deren Nr. 9.1 nicht um eine in diesem Sinne starre Vorschrift, sondern nur um eine ‚Regelfall‘-Normierung, die für eine Einzelwürdigung des jeweiligen konkreten Sachverhalts Raum lässt und bei gesetzeskonformer Auslegung – mit Blick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz – auch lassen muss.“

4. Das Thüringer Oberverwaltungsgericht

erwägt in seinem Beschluss vom 30. 04. 2002[18]) – ebenfalls bei Einnahme von Amphetamin – mehrere Gesichtspunkte:

a) Es geht davon aus, dass die Regelung in Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV (entgegen der oben zu IV. vertretenen Ansicht) nicht auf einem Redaktionsversehen beruht. Es meint, Nr. 9.3 laufe nicht ins Leere, weil sie auch die Abhängigkeit von allen anderen psychoaktiv wirkenden, im BtMG nicht aufgeführten Mitteln erfasst. Das steht jedoch dem Umstand nicht entgegen, dass Nr. 9.3 mit Rücksicht auf die Regelung in Nr. 9.1 ins Leere läuft, soweit sie die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln betrifft.

Es weist zudem hin auf den in der Begründung zum Entwurf der Fahrerlaubnisverordnung enthaltenen Satz:

„Die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes mit Ausnahme Cannabis führt zur Nichteignung.“

Dieser Satz steht aber – wie das OVG erwähnt – in der Begründung zu § 14 FeV[19]). Er erläutert die in § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV geregelte Zuweisung zur ärztlichen Untersuchung. Solche Zuweisung wäre jedoch gar nicht erforderlich, wenn sich auch ohne ärztliche Untersuchung allein aus der Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes mit Ausnahme Cannabis Nichteignung ergeben sollte.

b) Im Übrigen bezieht sich das OVG u. a. auf die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000 (oben zu V.) und meint, Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV erhebe „in Übereinstimmung mit dem ersten Leitsatz unter Ziffer 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien den Erfahrungssatz, dass schon die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des BtMG regelmäßig die Fahreignung ausschließt, zum Rechtssatz. An diese normative Wertung ist der Senat gebunden, solange keine anderen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorgetragen werden, die eine andere Beurteilung rechtfertigen.“

Andere wissenschaftliche Erkenntnisse sind jedoch im fünften Leitsatz unter Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien vorgetragen, nach dem derjenige, der ohne abhängig zu sein, Betäubungsmittel im Sinne des BtMG zu sich nimmt, nur dann nicht in der Lage ist, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen gerecht zu werden, wenn er die Betäubungsmittel ***missbräuchlich oder regelmäßig*** einnimmt und diese Betäubungsmittel geeignet sind, die körperlich-geistige (psychische) Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers ständig unter das erforderliche Maß herabzusetzen oder durch den besonderen Wirkungsablauf jederzeit unvorhersehbar und plötzlich seine Leistungsfähigkeit oder seine Fähigkeit zu verantwortlichen Entscheidungen (wie den Verzicht auf die motorisierte Verkehrsteilnahme) vorübergehend zu beeinträchtigen.

c) Das OVG teilt nicht die von mir[20]) vertretene Auffassung, die Regelung in Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV müsse wegen der in den Begutachtungs-Leitlinien zusammengefassten medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen und gutachterlichen Erfahrungen zwingend so ausgelegt werden, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln nur dann die Annahme der Nichteignung rechtfertige, wenn sie entweder zur Abhängigkeit geführt habe oder

missbräuchlich oder regelmäßig erfolgt sei. Es setzt sich aber nicht auseinander mit den von mir für diese Auffassung vorgetragenen Argumenten.

d) Das OVG verkennt zudem, dass der Verordnungsgeber gar nicht zum Erlass der Vorschrift befugt wäre, die bloße – durch keine besonderen Umstände qualifizierte – Einnahme von Betäubungsmitteln führe zur Verneinung der Eignung, und die in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000 zusammengefassten Erkenntnisse für Fahrerlaubnisbehörden und Verwaltungsgerichte ebenso verbindlich sind wie zuvor die im Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ 1996 zusammengefassten Erkenntnisse für Fahrerlaubnisbehörden und Verwaltungsgerichte verbindlich waren (oben zu VII. 1. c und d).

5. Das Verwaltungsgericht Braunschweig

begründet in seinem Beschluss vom 23. 02. 2005[21]) seine Ansicht, schon die einmalige Einnahme von Kokain oder eines anderen von der Regelung in Nr. 9. 1 der Anlage der FeV erfassten Betäubungsmittels rechtfertige die Annahme, dass die konsumierende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet (geworden) ist, u. a. ebenfalls mit dem Hinweis auf „Abschn. 3.12 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“, erwähnt jedoch nicht, dass sich aus dem fünften Leitsatz unter Ziffer 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien das Gegenteil ergibt.

Es meint zudem, die „normative Strenge“ sei „nicht zuletzt auf Grund europäischen Rechts vorgegeben“, und verweist insoweit auf „Nr. 15 der Richtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. 07. 1991 über den Führerschein“ – gemeint ist ersichtlich Nr. 15 des Anhangs III dieser Richtlinie (oben zu I.). Diese Nr. enthält aber nicht die Vorgabe, schon die einmalige Einnahme eines Betäubungsmittels mache zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet. Vielmehr darf nach dieser Vorschrift lediglich Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen nicht abhängig sind, aber von psychotropen Stoffen ***regelmäßig übermäßig*** Gebrauch machen, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden – und das auch nur, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit nachhaltig beeinflusst wird.

VIII. Vorschläge

Die Widersprüche in der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte gehen vor allem zurück auf Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV. Dem sollte auf folgende Weise abgeholfen werden:

1. Der Verordnungsgeber

sollte diese Nr. 9.1 der Anlage 4 der FeV neu fassen und zwar auf der Grundlage des 5. Leitsatzes unter Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000 etwa so:

> „missbräuchliche oder regelmäßige Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis), die die körperlich-geistige (psychische) Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers ständig unter das erforderliche Maß herabsetzen oder die durch den besonderen Wirkungsablauf jederzeit unvorhersehbar und plötzlich seine Leistungsfähigkeit oder seine Fähigkeit zu verantwortlichen Entscheidungen (wie den Verzicht auf die motorisierte Verkehrsteilnahme) vorübergehend beeinträchtigen können“.

Nur dann macht auch § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV Sinn: Im ärztlichen Gutachten ist zu erörtern, ob das eingenommene Betäubungsmittel geeignet ist, die im 5. Leitsatz unter Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000 beschriebenen Wirkungen zu entfalten, und dessen Einnahme missbräuchlich oder regelmäßig erfolgte.

2. Die Fahrerlaubnisbehörden

haben unabhängig davon zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung, Verlängerung oder Entziehung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen in jedem Fall, in dem Tatsachen die Annahme begründen, dass Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt, gemäß §§ 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 46 Abs. 1 bis 3 FeV anzuordnen, dass ein ärztliches Gutachten beizubringen ist.

Bei der nach § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV erforderlichen Festlegung der Fragen, die im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind, kommt es besonders darauf an, ob die eingenommenen Betäubungsmittel (außer Cannabis) geeignet sind, die körperlich-geistige (psychische) Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers ständig unter das erforderliche Maß herabzusetzen oder durch den besonderen Wirkungsablauf jederzeit unvorhersehbar und plötzlich seine Leistungsfähigkeit oder seine Fähigkeit zu verantwortlichen Entscheidungen (wie den Verzicht auf die motorisierte Verkehrsteilnahme) vorübergehend zu beeinträchtigen, sowie, ob die Einnahme missbräuchlich oder regelmäßig erfolgte. Denn nur bei Bejahung dieser Fragen ist nach den im 5. Leitsatz unter Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000 beschriebenen medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen und gutachterlichen Erfahrungen – die für die Fahrerlaubnisbehörde verbindlich sind (oben zu VII. 4. d) – das Fehlen der Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen festzustellen.

3. Die Verwaltungsgerichte

haben bei Anfechtung von Entscheidungen einer Fahrerlaubnisbehörde über die Erteilung, Verlängerung oder Entziehung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln u. a. zu prüfen, ob die Fahrerlaubnisbehörde die Fragen, die im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind, richtig formuliert hat, und ob die Antworten im ärztlichen Gutachten überzeugend begründet sind, weil auch sie an die im 5. Leitsatz unter Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung 2000 beschriebenen medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse und gutachterlichen Erfahrungen gebunden sind (oben zu VII. 4. d).

Zusammenfassung

Zur Klärung der Meinungsverschiedenheiten in der Frage, ob und unter welchen Umständen der einmalige Konsum von Rauschmitteln, die dem Betäubungsmittelgesetz unterliegen (außer Cannabis), die Kraftfahreignung bei einem nicht von Rauschmitteln Abhängigen ausschließt, werden die Entwicklung der diesbezüglichen Meinungen dargestellt und Vorschläge für die weitere Entwicklung unterbreitet.

Schlüsselwörter

Einnahme von Betäubungsmitteln – Kraftfahreignung – Anlage 4 der FeV – Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung

Summary

Differences of opinion need to be settled on the question of whether or not, and under which circumstances the one-off use of intoxicants, which falls under the narcotics law (except cannabis), would exclude the driving ability of a non-addict. Relevant opinions are presented as well as suggestions for further development.

Keywords

use of intoxicants – driving ability – enc.4 of the FeV – expert opinion guidelines for driving ability

Fußnoten

[1]) Hervorhebungen in den im Folgenden wörtlich zitierten Texten habe ich vorgenommen.
[2]) ABl. vom 24. 08. 1991 Nr. L 237 S. 1.
[3]) Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Schriftenreihe Heft 73.
[4]) VkBI. 1998 S. 30.
[5]) BRDrucks. 443/98, S. 255 = VkBl. 1998, 1067 f.
[6]) Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 5. Aufl. (2006), § 3 Rn. 194 f.; auch Gehrmann (NZV 2005, 182 ff./183) meint, insoweit liege ein Redaktionsversehen nahe. Anderer Ansicht ist das Thüringer Oberverwaltungsgericht (unten zu VII. 4. a).
[7]) Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit Heft M 115.
[8]) Schubert, Schneider, Eisenmenger und Stephan (Hrsg.), 2. Auflage 2005; siehe dazu auch meine Besprechung in diesem Heft.
[9]) Erläuterungen zu Nr. 3.12.1, S.169.
[10]) Blutalkohol 39 (2002), 321 ff.
[11]) OVG Rheinland-Pfalz Blutalkohol 38 (2001), 73; VGH Baden-Württemberg Blutalkohol 39 (2002), 382; Niedersächsisches OVG Blutalkohol 40 (2003), 327; Verwaltungsgericht Braunschweig NJW 2005, 1816 = NZV 2005, 534.
[12]) OVG Rheinland-Pfalz Blutalkohol 40 (2003), 71; Thüringer OVG Blutalkohol 40 (2003), 255; VGH Baden-Württemberg Blutalkohol 39 (2002), 382; Niedersächsisches OVG Blutalkohol 40 (2003), 465 und Blutalkohol 42 (2005), 324.
[13]) VGH Baden-Württemberg Blutalkohol 39 (2002), 379.
[14]) Blutalkohol 38 (2001), 73.
[15]) Blutalkohol 27 (1990), 370.
[16]) Blutalkohol 40 (2003), 70.
[17]) Blutalkohol 40 (2003), 469.
[18]) Blutalkohol 40 (2003), 255.
[19]) BRDrucks. 443/98 S. 261 = VkBl. 1998, 1071.
[20]) DAR 2002, 24 ff.
[21]) NJW 2005, 1816 = NZV 2005, 534.

Anschrift des Verfassers

Dr. jur. Hans Jürgen Bode
Bodeweg 26
31135 Hildesheim
Email: H.J.Bode@t-online.de

Dokumentation

44. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2006 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

Zum 44. Mal wurde dieses Jahr die Harzstadt Goslar wieder zum Veranstaltungsort für den Deutschen Verkehrsgerichtstag. Über 1 500 Teilnehmer fanden sich zu dem traditionell am letzten Januar-Wochenende stattfindenden Kongress ein.

Bei der Eröffnungsveranstaltung in der historischen Kaiserpfalz ging Generalbundesanwalt KAY NEHM, Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrssicherheit e. V., in seiner *Begrüßungsansprache* auf die Problematik der Verwertung von mauterfassten Daten bei der Strafverfolgung ein und stellte dazu fest: „Dass eine begrenzte und formal klar geregelte Öffnung des Mautsystems die Menschenwürde oder die freie Entfaltung der Persönlichkeit in nennenswerter Weise beeinträchtigen könne, wird wohl niemand ernsthaft behaupten können …“ und weiter: „… Es ist deshalb an der Zeit, der strikten Zweckbindung ein gesetzliches oder notfalls ein verfassungsrechtliches Ende zu bereiten.“

Weiter ging NEHM kurz auf das Thema „Mautflüchtlinge“ und die Kontrolle überladener Fahrzeuge ein, bevor er abschließend die beiden diesjährigen Träger der Goslar-Medaille, Oberbürgermeister DR. OTMAR HESSE und PROF. DR. MANFRED MÖLLER, ehrte.

PROF. DR. FRIEDRICH DENCKER, Präsident des deutschen Verkehrsgerichtstages, thematisierte anschließend in seiner *Eröffnungsansprache* die Problematik, dass nach der Fahrerlaubnisverordnung bereits der einmalige Konsum einer illegalen Droge ohne Bezug zum Straßenverkehr zum Fahrerlaubnisentzug führen könne. Im Gegensatz dazu werde das Führen eines Kraftfahrzeuges unter Drogeneinfluss nach den §§ 24a, 25 StVG (Straßenverkehrsgesetz) neben einer Geldbuße „nur“ mit einem Fahrverbot von 1–3 Monate sanktioniert. Bedenklich sei, dass die Fahrerlaubnisverordnung als Rechtsverordnung somit weitergehende Rechtsfolgen enthalte als deren übergeordnete Ermächtigungsgrundlage, das Straßenverkehrsgesetz, so DENCKER. Siehe hierzu näher die in Auszügen abgedruckte Eröffnungsansprache in diesem Heft.

Der Plenarvortrag wurde von CHRISTIAN UDE, Präsident des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München, gehalten. Thema war die zunehmende Mittellosigkeit der Städte mit all ihren Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr.

Im *Arbeitskreis I* „EU-weite Vollstreckung von Geldstrafen und -bußen im Straßenverkehr“, unter der Leitung von Rechtsanwalt DR. ECKART JUNG ging Referent PROF. DR. MICHAEL BRENNER, Friedrich-Schiller-Universität, Jena, auf die Problematik der Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI der EU-Justizminister vom 24. 02. 2005 (ABl. L 76 vom 22. 03. 2005, S. 16) ein. Dieser sieht vor, dass ab dem Jahr 2007 alle in einem EU-Mitgliedstaat verhängten Geldstrafen und -bußen bei allen Formen von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten grundsätzlich gegenseitig anerkannt und ab einem Betrag von 70,- € europaweit vollstreckt werden können [siehe hierzu den Informationsbeitrag in BA 2005, 232]. BRENNER sieht die Herausforderung der EU darin, „… das Straf- und Ord-

nungswidrigkeitenrecht ebenso wie das Verfahrensrecht der Mitgliedstaaten zu harmonisieren, um allzu große Divergenzen zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen." OSKAR RIEDMEYER, Fachanwalt für Verkehrsrecht, München, stellte in seinem Vortrag den Schutz des Betroffenen in den Vordergrund. Dieser befände sich in einem ausländischen Straf- und Bußgeldverfahren in einer erheblich schlechteren Position als bei einem inländischen Verfahren. Gründe dafür seien u. a. eine ungewohnte Verfahrensordnung und die ausländische Gerichtssprache. Zudem würden die Strafen in anderen Mitgliedstaaten ungleich höher sein als in Deutschland.

Das dritte Referat in diesem Arbeitskreis hielt JÜRGEN SCHNIGULA, Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz, Berlin. Er erläuterte die wichtigsten Regelungen des Rahmenbeschlusses und verglich sie mit der geltenden deutschen Rechtslage.

Der Arbeitskreis I kam zusammenfassend zu folgender Empfehlung: Die Umsetzung des Rahmenbeschlusses in deutsches Recht müsse den Maßgaben des Grundgesetzes und der Europäischen Menschenrechtskonvention genügen. Insbesondere der effektive Rechtsschutz des Betroffenen müsse gewährleistet sein. Die Bedeutung dieser „trivial" anmutenden Forderungen erschließt sich insbesondere vor dem Hintergrund der verfassungswidrigen Umsetzung des Rahmenbeschlusses des Rates über den Europäischen Haftbefehl und die Übergabeverfahren zwischen den Mitgliedstaaten vom 13. Juni 2002 (ABl. L 190/1) und der in Deutschland zunehmenden Tendenzen beabsichtigter Rechtsmittelbeschränkungen aufgrund von Praktikabilitätserwägungen (vgl. Beschluss 3.2 der JuMiKo vom 25. 11. 2004, BA 2005, 46).

Der *Arbeitskreis II,* geleitet von BURKHARD PAUGE, Richter am Bundesgerichtshof in Karlsruhe, beschäftigte sich mit dem Thema „Fahrzeugschaden und Sachfolgeschäden". Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Fragen der Abrechnung von Reparaturkosten sowie der Ersatzbeschaffung durch die jüngsten Urteile des Bundesgerichtshofes weitgehend geklärt seien. Offen wären allerdings nach wie vor die Schadenspositionen Verbringungskosten und UPE-Aufschläge. Eine Empfehlung war, die Erforderlichkeit dieser Kosten näher darzulegen, eine andere, dass sich der Geschädigte vor Anmietung eines Fahrzeuges über die derzeitigen Preise informieren solle. Letztere Empfehlung wurde bei der Pressekonferenz besonders hinterfragt, da dem einfachen Bürger die dazu erforderliche Sachkenntnis häufig fehlen dürfte.

Unter der Leitung des saarländischen Ministerialrates KLAUS-LUDWIG HAUS wurde im *Arbeitskreis III* der derzeitige „Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltung" erörtert.

Im Vordergrund standen dabei die Anordnung einer gutachterlichen Überprüfung der Fahreignung und ihre mangelnde Anfechtbarkeit durch den Betroffenen. Ein Themenschwerpunkt, der bereits auf dem 41. Verkehrsgerichtstag 2003 Gegenstand der Diskussion des Arbeitskreises „Zweifel an der Fahreignung" war. Damals obsiegte die seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. 11. 1969 (vgl. BVerwGE 34, 248 ff.) in ständiger Rechtsprechung vertretene Ansicht, die in der Anordnung eine bloß vorbereitende Maßnahme der Sachverhaltsaufklärung sieht und deshalb eine Anfechtbarkeit unter Hinweis auf § 44a VwGO verneint. Aufgrund der anhaltenden Kritik im Schrifttum blieb abzuwarten, ob die Teilnehmer des diesjährigen Arbeitskreises eine Kehrtwende von der ständigen Rechtsprechung befürworten würden. Rechtsanwalt FRANK-ROLAND HILLMANN III aus Oldenburg sprach sich in seinem Referat ausdrücklich für eine gerichtliche Überprüfbarkeit der Anordnung aus. Demgegenüber hielt THOMAS HOFSTÄTTER, Regierungsamtmann der Oberregierung von Bayern, München, den derzeitigen Rechtsschutz

für ausreichend. Die Beschränkung der Rechtsbehelfsmöglichkeiten auf die Entziehung der Fahrerlaubnis sei statthaft, weil der Betroffene uneingeschränkt während des gesamten Verwaltungsverfahrens Eignungszweifel ausräumende bzw. abschwächende Gesichtpunkte einbringen und damit den Verfahrensverlauf erheblich beeinflussen könne, so HOFSTÄTTER. DIETMAR ZWERGER, Richter am Verwaltungsgericht Augsburg, befürwortete ebenfalls eine selbständige gerichtliche Überprüfbarkeit der Anordnung. Er kritisierte darüber hinaus die unklare und verworrene Ausgestaltung der Ermächtigungsgrundlagen zur Beibringung von Gutachten in der Fahrerlaubnisverordnung, insbesondere im Bereich der Drogenauffälligkeit.

Siehe hierzu näher die abgedruckten Beiträge der Referenten in diesem Heft.

Im Verlauf der sich anschließenden Diskussion kristallisierten sich zwei gegenüberstehende Ansichten heraus. Aus juristischen Kreisen wurde eine Anfechtbarkeit der Anordnung einhellig befürwortet. Der Betroffene hätte dann jedoch auch die Pflicht zur Inanspruchnahme des gewährten Rechtsschutzes. Er könne die Rechtmäßigkeit der Anordnung also nicht erst nach der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtvorlage des Gutachtens anzweifeln. Vertreter von Begutachtungsstellen wandten dagegen ein, dass mit einer selbständigen Anfechtbarkeit dem Betroffenen der Weg für eine Verzögerungstaktik geebnet werde. Die damit verbundene mögliche Gefährdung anderer Straßenverkehrsteilnehmer durch eine weitere Teilnahme des Betroffenen am Straßenverkehr sei keinesfalls hinnehmbar. Es wurde versucht, diese Bedenken durch den Hinweis auszuräumen, dass die Anordnung trotz Anfechtungsmöglichkeit sofort vollziehbar bleiben würde. Der Betroffene könne lediglich die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines eingelegten Rechtsmittels (Widerspruch/Anfechtungsklage) nach § 80 Abs. 5 VwGO beantragen.

Hierzu ist ergänzend anzumerken, dass die gerichtliche Entscheidung dann aber innerhalb der Frist zur Vorlage des Gutachtens ergehen müsste (HILLMANN schlägt eine noch kürzere Frist von 7 bis 10 Tagen vor). Andernfalls wäre mit einer Anfechtbarkeit für den Betroffenen nichts gewonnen: Die Fahrerlaubnisbehörde könnte nach Ablauf der Frist gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung schließen und die Fahrerlaubnis entziehen. Ein Abwarten der Gerichtsentscheidung wäre vermutlich mit dem öffentlichen Interesse der Verkehrssicherheit nicht mehr zu vereinbaren. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes würde die Entziehung der Fahrerlaubnis bei Rechtmäßigkeit der Anordnung zum gleichen Zeitpunkt erfolgen wie nach der derzeitigen Rechtslage. Das Sicherheitsinteresse im öffentlichen Straßenverkehr wäre also in keiner Weise beeinträchtigt. Der Betroffene könnte sich aber bei Zweifeln an der Rechtmäßigkeit der Anordnung gegen den damit verbundenen Eingriff in sein Persönlichkeitsrecht wehren.

Der Arbeitskreis verabschiedete sodann folgende Empfehlung:

So wie die Gesellschaft ein Recht auf den Schutz vor ungeeigneten Kraftfahrern hat, so hat der Bürger einen Anspruch auf effektiven Rechtsschutz gegen das Handeln der Verwaltung. Das gilt im Besonderen, wenn die Fahreignung angezweifelt wird, da die Fahrerlaubnis häufig von existenzieller Bedeutung ist. Einige Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung sind unklar oder unvollständig. Daraus entwickelte sich eine kaum mehr überblickbare, zum Teil divergierende Rechtsprechung. Das Fahrerlaubnisrecht sollte daher entsprechend überarbeitet werden.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, zur Verbesserung der Rechtsposition von Fahrerlaubnisinhabern und -bewerbern für eine umfassendere Information der Betroffenen zu sorgen. Justiz, Verwaltung, Rechtsanwälte und sonstige Organisationen sollen die

Voraussetzungen für ein solches Informationssystem sicherstellen. Dies gilt insbesondere für die Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis nach deren Entziehung. Zur Qualitätssicherung der Beratung im Vorfeld der Begutachtung sollten insbesondere die Rechtsanwälte und die Verkehrspsychologen intensiver zusammenarbeiten.

2. Der Arbeitskreis empfiehlt ferner, die Voraussetzungen für die Anforderung von Gutachten, gerade bei drogenbedingten Fahreignungszweifeln, klar zu definieren und die Kriterien, die in den jüngsten Gerichtsentscheidungen aufgestellt wurden, in den Normtext zu übernehmen; vor allem sind unverhältnismäßige Maßnahmen auszuschließen. Dabei sind die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu berücksichtigen. Die Voraussetzungen für die Wiedererlangung der Fahreignung sind für alle Fälle drogenbedingter Ungeeignetheit zu regeln. Durch die Änderungen soll auch eine möglichst einheitliche Auslegung des Fahrerlaubnisrechts erreicht werden; das gilt insbesondere für die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung.

Ein Ergebnis, das zur kontrovers diskutierten Problematik der selbständigen Anfechtbarkeit der Anordnung einer gutachterlichen Fahreignungsüberprüfung erneut schweigt. Es drängt sich die Frage nach dem Warum auf, sprachen sich doch bei der „Vorabstimmung" am Donnerstag, auf deren Grundlage die ursprüngliche Empfehlung formuliert wurde, 30 Teilnehmer des Arbeitskreises für eine Anfechtbarkeit und lediglich 10 dagegen aus. Das endgültige Abstimmungsergebnis am Freitag lautete jedoch 22 Stimmen pro und 25 Stimmen contra. Auf Nachfrage nach den Gründen dieses Stimmungsumschwungs erklärte der Arbeitskreisleiter HAUS auf der Pressekonferenz, dass es sich hier um eine „psychologische" Mehrheitsentscheidung handele. Es sei dem „juristischen Lager" nicht gelungen, die Mehrheit vom Vorabend zu halten. HAUS wies zudem darauf hin, dass das Ergebnis zuletzt auch durch das Votum von Teilnehmern beeinflusst worden sei, die bei der Diskussion und „Vorabstimmung" nicht zugegen gewesen wären oder sogar zu einem anderen Arbeitskreis gehört hätten. Nicht zu vernachlässigen dürfte in diesem Zusammenhang wohl auch die Tatsache sein, dass einige Juristen aufgrund des Vorentscheids eine nochmalige Teilnahme an der endgültigen Abstimmung nicht für notwendig erachteten und ihr deshalb fernblieben. Dieser – wenn auch nur die Frage der Anfechtbarkeit der Anordnung betreffende – Verlauf der Abstimmung bekräftigt die bereits im vergangenen Jahr geäußerten Bedenken, der Deutsche Verkehrsgerichtstag laufe Gefahr, mit seinen Empfehlungen „ähnlich distanziert zur Kenntnis genommen [zu werden] wie häufig Beschlüsse berufsständischer (Jahres-) Tagungen" (SCHEFFLER, BA 2005, 116 [119]). Dem gilt es durch eine Rückbesinnung auf die Intention des Verkehrsgerichtstages zu begegnen! Dieser will seine Empfehlungen als Anregungen und Forderungen gegenüber dem Gesetzgeber, der Verwaltung und der Justiz sowie gegenüber den Verkehrsteilnehmern und der Öffentlichkeit verstanden wissen, bilden sie doch das Ergebnis einer sachlich geführten Diskussion relevanter Fragestellungen zwischen Verkehrs(rechts)experten unterschiedlichster Berufsgruppen. Davon kann allerdings nicht mehr die Rede sein, wenn nur die Wahrung berufsspezifischer Interessen im Vordergrund steht und Teilnehmer zu diesem Zweck ihr Stimmrecht im Interesse eines anderen wahrnehmen! Hier sollten seitens des Veranstalters Maßnahmen getroffen werden, die derartige Konstellationen zu verhindern wissen.

Unter Leitung von MICHAEL HARALD JORDAN, Vorsitzender Richter am Landgericht a. D., Hamburg, wurde im *Arbeitskreis IV* die „Reform des Fahrlehrerrechts" thematisiert. Der Arbeitskreis befürwortete u. a. eine deutliche Verlängerung der Fahrlehrerausbildung. Zudem sollten durch den Berufsstand Vorschläge für ein Qualitätssicherungssystem unter-

breitet und das Fahrlehrerrecht und die Zulassung von Kooperationsverträgen entbürokratisiert werden.

„Datenschutz und Straßenverkehr" war Gegenstand des *Arbeitskreises V*, geleitet von WILHELM SCHLUCKEBIER, Richter am Bundesgerichtshof in Karlsruhe. Die Referenten gingen sowohl auf die technischen Möglichkeiten der Datenerfassung als auch auf die rechtliche Zulässigkeit ihrer Verwendung ein. Im Ergebnis wurde u. a. empfohlen, die Zulässigkeit der Auswertung und Übermittlung der Daten gesetzlich zu regeln. Nur im Ausnahmefall habe die Nutzungsänderung gespeicherter Daten zur Verfolgung und Abwehr schwerer Straftaten zu erfolgen.

Der *Arbeitskreis VI* hatte sich zur Aufgabe gestellt, die neuesten Entwicklungen der Problematik Drogen im Straßenverkehr darzustellen und zu diskutieren. Unter der Leitung von DETLEF OTTO BÖNKE, Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz in Berlin, referierten Rechtsanwalt MICHAEL HETTENBACH, Ludwigsburg, PROF. DR. MANFRED MÖLLER, Unikliniken des Saarlandes und DR. RALF WEHOWSKY, Oberstaatsanwalt beim Bundesgerichtshof in Karlsruhe, über die sich aktuell in diesem Zusammenhang ergebenden Probleme. Die Beiträge von HETTENBACH und WEHOWSKY sind abgedruckt in diesem Heft. Der Beitrag von MÖLLER, der sich inhaltlich mit dem THC-Grenzwert von 1 ng/ml beschäftigt, wird voraussichtlich im nächsten BA-Heft in aktualisierter Form veröffentlicht. Im Anschluss an die Vorträge wurde insbesondere die Frage kontrovers diskutiert, ob über die bereits in der Anlage des § 24a StVG enthaltenen Wirkstoffsubstanzen hinaus auch noch Kokain und Methamphetamin zusätzlich aufgenommen werden sollten. Insbesondere aus der Praxis kam diesbezüglich Widerspruch, da nachweisbare Abbauprodukte, die bei positivem Nachweis auf den Konsum schließen lassen, in der Anlage bereits enthalten seien. Nach weiterer angeregter Diskussion, auch über die Frage, ob die durch die Grenzwertkommission bestimmten Grenzwerte der in der Anlage zu § 24a StVG enthaltenen Wirkstoffe in das Gesetz aufgenommen werden sollten, verabschiedete der *Arbeitskreis VI* dann folgende Empfehlung:

1. Der Arbeitskreis begrüßt die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu § 24a Abs. 2 StVG, die das absolute Drogenverbot im Straßenverkehr als verfassungsgemäß bestätigt.
   - Sie gilt nach Auffassung des Arbeitskreises nicht nur für Cannabis, sondern sinngemäß für sämtliche Drogen der Bußgeldvorschrift.
   - Geringfügige Substanzkonzentrationen im Blut, bei denen typischerweise eine Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit nicht vorliegt, werden von der bußgeldrechtlichen Sanktion nicht erfasst.
   - Die von der Grenzwertkommission empfohlenen Entscheidungsgrenzen, in denen Sicherheitszuschläge enthalten sind, sind dabei zu Grunde zu legen.
     Eine Strafbarkeit nach §§ 315c, 316 StGB und eine Überprüfung der Fahreignung bleiben hiervon unberührt.
2. In die Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG müssen als weitere Substanzen Kokain und Methamphetamin aufgenommen werden.
3. Zur Sicherung einer einheitlichen Verwaltungspraxis sollte sich der nächste Verkehrsgerichtstag des Themas fahrerlaubnisrechtlicher Maßnahmen bei Drogenkonsum annehmen.
4. Drogenkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr müssen strikt voneinander getrennt bleiben.

In den Diskussionen des Arbeitskreises war Punkt 4 konsensfähige Grundlage und hätte daher einer Aufnahme in die Empfehlungen des Arbeitskreises nicht bedurft. Bestimmte Grenzwerte für § 316 StGB einzuführen, war kaum Gegenstand der Debatten. Jedenfalls bestand Einigkeit darüber, dass auch in diesen Fällen ein konkreter Nachweis der Fahruntüchtigkeit erforderlich sei.

DR. PETER MACKE, Präsident des Brandenburgischen Oberlandesgerichts a. D., Bretten, leitete den *Arbeitskreis VII* zum Thema „Reform des Rechtsberatungsgesetzes". Inhalt der Empfehlung des Arbeitskreises ist u. a., dass der Schutz des Rechtssuchenden vorrangiges Ziel sei, um ihn vor unqualifiziertem Rechtsrat zu bewahren. Die Unfallschadensregulierung sei grundsätzlich eine Rechtsdienstleistung und als solche von einem Rechtsanwalt durchzuführen. Allerdings wird im Bereich der Schadensregulierung nach einem Verkehrsunfall u. a. ein Inkasso von unfallbedingten Reparaturkosten durch die Kfz-Werkstatt als (unentgeltliche) Nebenleistung für zulässig gehalten.

Der *Arbeitskreis VIII*, unter Leitung von PROF. DR. PETER EHLERS, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg, beschäftigte sich mit dem Thema „Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt". Das erste Referat wurde von PROF. DR. MED. DR. JUR. HANS-JÜRGEN KAATSCH, Klinikum der Christian-Albrechts-Universität, Kiel, gehalten. Inhalt war eine Studie auf einer Schiffs-Simulationsanlage, bei der wissenschaftliches Datenmaterial zur Frage der Beeinträchtigung von Schiffslenkern bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,7 bis zu 2,0 Promille gewonnen werden sollte. Dabei erfolgte eine Fahrt im nüchternen und eine im alkoholisierten Zustand unter Bedingungen, wie sie im realen Schiffsverkehr vorzufinden sind. Die Veränderung der nautischen Leistung der Probanden war dabei eindeutig: Nach dem Gesamteindruck war kein Kapitän mehr fahrtüchtig. KAATSCH kam daher zu dem Ergebnis, die Festlegung eines Grenzwertes von 1,0 Promille Blutalkoholkonzentration für die absolute Fahruntüchtigkeit sei somit aus rechtsmedizinischer Sicht zwingend geboten.

Anschließend referierte PETER ESCHERICH, Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn, zum Präventions- und Sanktionskonzept der Bundesregierung. Kerninhalt war dabei die Absenkung des zulässigen Alkoholgrenzwertes von 0,8 auf 0,5 Promille in der Berufs- und Sportschifffahrt und die Einführung eines Alkoholverbotes für Schiffsführer und Rudergänger von Fahrgastschiffen und Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, durch die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2005, 2288; siehe hierzu auch den Informationsbeitrag in BA 2005, 371). Nach ESCHERICH bestehe weiterer Regelungsbedarf hinsichtlich der Einführung eines unfallunabhängigen Fahrverbotes in der Berufsschifffahrt und der Schaffung von Rechtsgrundlagen für vorläufige Fahrverbote, die bei gravierenden Trunkenheitsfahrten vor Ort auch gegenüber ausländischen Schiffsführern angeordnet werden dürfen. Weiterhin regte er eine Harmonisierung der einschlägigen Regelungen durch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) an.

Abschließend hielt BERND SPÖNTJES, Leitender Polizeidirektor, Wasserschutzpolizei Hamburg, einen Vortrag über Häufigkeit und Ausmaß von Trunkenheitsfahrten unter Alkoholeinwirkung. Er stellte dabei fest, dass die Zahlen – auch unter Berücksichtigung der Dunkelziffer – im Vergleich zum maritimen Verkehrsaufkommen relativ gering seien. Allerdings könnten möglicherweise entstehende Schäden schnell katastrophale Auswir-

kungen auf Mensch und Umwelt haben. Daher begrüßte er, dass der Gesetzgeber mit der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften die geltenden Promillegrenzen harmonisiert und die Anwendbarkeit der Vorschriften auf einen größeren Personenkreis ausgedehnt habe.

Die Beiträge von KAATSCH und ESCHERICH werden voraussichtlich in einem der nächsten BA-Hefte publiziert.

Die darauffolgende Diskussion wurde zunächst auf das Eignungskriterium Alkoholmissbrauch begrenzt. Die Berücksichtigung anderer Kriterien hätte den Rahmen der Veranstaltung gesprengt. Ein Thema war unter anderem, ob der Grenzwert auf 1,0 Promille festzulegen sei und ein Sicherheitszuschlag von 0,1 Promille addiert werden sollte, oder ob der Grenzwert inklusive Sicherheitszuschlag gleich auf 1,1 Promille festzusetzen sei. Man einigte sich dann auf Letzteres, um eine gewisse Kongruenz (Konvergenz) zum Straßenverkehrsrecht herzustellen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion war die Problematik anlassunabhängiger Kontrollen zur Feststellung der Verkehrstüchtigkeit. Diese sind nach derzeitiger Rechtslage gemäß § 36 Abs. 5 StVG nur im Straßenverkehr zulässig. Hier kamen die Teilnehmer zu der Schlussfolgerung, dass für den Bereich der Seeschifffahrt eine entsprechende gesetzliche Grundlage geschaffen werden sollte, damit die Kontrollen zukünftig als Präventivmaßnahme durchgeführt werden könnten.

Thematisiert wurde auch das in § 3 Abs. 5 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung formulierte Alkoholverbot: „Der Schiffsführer eines Fahrgastschiffs … darf in der Dienstzeit während der Fahrt alkoholische Getränke nicht zu sich nehmen …“. Danach dürfte z. B. ein Kapitän während seiner Zeit auf See nicht einmal einen Schluck Sekt zur Begrüßung der Fahrgäste beim Captain’s Dinner trinken, ohne gegen dieses Verbot zu verstoßen. Daher war man einhellig der Überzeugung, dass diese Formulierung geändert werden sollte.

Abschließend votierte der Arbeitskreis für folgende Empfehlung:

Der Arbeitskreis begrüßt die Absenkung der Promillegrenze für die Besatzung von Seeschiffen einschließlich Sportfahrzeugen auf den Grenzwert von 0,5 Promille Blutalkoholkonzentration bzw. von 0,25 mg/l Atemalkoholkonzentration und die Einführung eines Alkoholverbots für das Schiffsführungspersonal von Fahrgastschiffen und bestimmten Gefahrguttransporten. Er schlägt folgende zusätzliche Maßnahmen vor:

1. Der Begriff „Alkoholverbot“ soll dahingehend klargestellt werden, dass das Schiffsführungspersonal nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen darf.
2. See- und Hafenlotsen dürfen während ihrer Einsatzzeit nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen.
3. Auch für die Schifffahrt soll der Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration liegen.
4. Es ist erforderlich, niedrige Alkoholgrenzwerte im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation als weltweite Standards verbindlich festzulegen.
5. Die Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und Befähigungszeugnissen bei Alkoholmissbrauch sollen in der Sport- und Berufsschifffahrt harmonisiert werden.
6. Als Präventionsmaßnahme zur Feststellung der Verkehrstüchtigkeit soll den schifffahrtspolizeilichen Vollzugsbehörden die Befugnis zu anlassunabhängigen Kontrollen eingeräumt werden.

7. Auch in der Berufsschifffahrt soll bei Alkoholmissbrauch die Möglichkeit eines Fahrverbots eingeführt werden, auch wenn keine konkrete Gefährdung vorgelegen hat.
8. Bei Trunkenheitsfahrten soll in gravierenden Fällen die Möglichkeit eingeräumt werden, zur Klärung von Eignungszweifeln das sofort vollziehbare Ruhen des Befähigungszeugnisses, bei Ausländern ein vorläufiges Fahrverbot für deutsche Gewässer anzuordnen.
9. Das zentrale Seeleutebefähigungsverzeichnis soll für die Vollzugsbehörden online zugänglich sein und um alle Fahrverbote und vorläufigen Maßnahmen erweitert werden.
10. Der Gesetzgeber wird um Prüfung gebeten, wie der behördliche Datenaustausch über alkoholbedingte Auffälligkeiten verbessert werden kann. Dazu gehört auch die Bestimmung von geeigneten Laborparametern zur Feststellung von chronischem Alkoholmissbrauch und deren Mitteilung an den Seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft.

Den traditionellen Schlussvortrag hielt in diesem Jahr PD Dr. Jörg Kinzig, Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht, Freiburg, zum Thema „Kurzer Prozeß in Verkehrsstrafsachen? – Ein internationaler Vergleich – “.

Ass. iur. Dela-Madeleine Halecker / stud. iur. Ulrike Nathow, Frankfurt (Oder)

FRIEDRICH DENCKER

Eröffnungsansprache*)

(…)

Nun aber zum gegenwärtigen 44. Verkehrsgerichtstag des Jahres 2006. In zweien seiner Arbeitskreise, nämlich im Arbeitskreis III und im Arbeitskreis VI, werden gewisse Probleme behandelt, die sich gegenwärtig mit der Behandlung des Themas Drogen im Straßenverkehr stellen, eines Themas im Übrigen, das den Verkehrsgerichtstag in der Vergangenheit schon beschäftigt hat und möglicherweise auch in der Zukunft wird weiter beschäftigen müssen. Ich möchte den Diskussionen und Ergebnissen dieser Arbeitskreise in keiner Weise vorgreifen, die Gelegenheit des Sprechens vor diesem Auditorium aber benutzen, um einen etwas heiklen Punkt anzusprechen, der mir wert erscheint, auch und gerade über die Fachöffentlichkeit hinaus angesprochen zu werden: Es geht um eine allgemein nicht hinreichend bekannte Regelung, deren Bekanntmachung ich auch den hier anwesenden Vertretern der allgemeinen Medien durchaus ans Herz legen möchte. Bevor ich für die Fachöffentlichkeit noch einmal etwas genauer auf den mir nach wie vor durchaus etwas zweifelhaften rechtstechnischen Regelungszusammenhang eingehe, möchte ich deshalb zur Beschreibung des Ist-Zustandes des Straßenverkehrsrechts, so wie es von Straßenverkehrsämtern und Verwaltungsgerichten gehandhabt wird, etwas ganz vereinfacht und zugespitzt auf den kritischen Punkt bringen:

Wer, sei es auch nur einmal, eine illegale Droge einnimmt, dem wird die Fahrerlaubnis entzogen, wenn dies nachgewiesen wird – und bei den Experten im Arbeitskreis VI mag man nachhören, wie fein inzwischen die Nachweismethoden sind. Wohl gemerkt: Wer etwa in der Diskothek eine Ecstasy-Pille „einwirft" und dann zu Fuß nach Hause geht oder wer, auch so etwas soll ja vorkommen, in einer Hotelsuite vor einer langen Nacht eine Prise Kokain schnupft, dem droht deshalb – schon wegen der bloßen Einnahme – die Entziehung der Fahrerlaubnis. Sie wird dann mit sofortiger Wirkung entzogen, und ein Rechtsschutz gegen einen solchen Verwaltungsakt ist problematisch, wie man im Arbeitskreis III wird hören können. Mir scheint diese Rechtspraxis zwar im Hinblick auf die zugrunde liegenden Rechtsquellen anfechtbar, und darauf will ich gleich auch noch einmal kurz eingehen. Wichtiger aber ist mir die Botschaft an die Allgemeinheit, insbesondere an junge Menschen, dass sie ihre Fahrerlaubnis und damit vielfach ihren Arbeitsplatz riskieren, wenn sie auch nur eine illegale Droge zu sich nehmen – egal in welchem Zusammenhang und gleichgültig ob sie mit einem Fahrzeug oder zu Fuß unterwegs oder auch zu Hause sind. Es wäre schön, wenn diese Warnung als eine erste Botschaft dieses VGT allgemein aufgenommen würde. (Dass beim Thema Cannabis die Dinge wegen einer etwas sperrigen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in der Praxis noch etwas besonders liegen, sei hier nur am Rande angemerkt.)

Ich wiederhole, was ich an anderer Stelle bereits öffentlich als meine Rechtsauffassung zu diesem Thema geäußert habe: Die soeben von mir geschilderte Rechtspraxis beruht auf – und dabei verkürze ich noch erheblich – einer sog. Rechtsverordnung, der Fahrerlaubnisverordnung. Diese Verordnung ist gegenüber Gesetzen niederrangiges Recht, das von

*) Auszug aus der auf dem 44. Deutschen Verkehrsgerichtstag gehaltenen Eröffnungsansprache – der Vortragsstil wurde beibehalten.

Exekutivbehörden erlassen wird. Dazu müssen diese nach unserem Grundgesetz durch ein Gesetz ermächtigt sein, welches der Exekutive gestattet, solche gesetzkonkretisierenden niederrangigen Rechtsquellen zu erlassen. Im Rahmen einer solchen Gestattung, einer solchen gesetzlichen Ermächtigung, muss sich die betreffende Verordnung halten; keineswegs darf sie dem „richtigen Gesetz" widersprechen. Hier liegt nun nach meiner Sicht der Dinge das Problem der eben etwas schlicht auf den Punkt gebrachten Rechtspraxis:

Das formelle und materielle Gesetz, auf dessen Grundlage die Fahrerlaubnisverordnung als niederrangiges Recht zurückgeht, ist unser Straßenverkehrsgesetz. Dieses Straßenverkehrsgesetz regelt nun einerseits im Gesetzesrecht, in § 24a, dass eine Ordnungswidrigkeit begeht, wer unter der Wirkung von illegalen Drogen ein Kraftfahrzeug führt. Dafür droht das Gesetz ein Fahrverbot bis zu 3 Monaten und Geldbußen an. In demselben Straßenverkehrsgesetz findet sich nun auch, wenn man sehr lange und sehr gründlich sucht, die Ermächtigung für die Bundesregierung, eine solche Verordnung zu erlassen wie die Fahrerlaubnisverordnung.

(Nur am Rande bemerkt: Art. 80 des GG sagt zu diesem Thema, dass die Exekutive durch Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt werden könne. „Dabei müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung im Gesetz bestimmt werden." Durch diese Regelung soll der Vorrang des Parlamentes gewährleistet und sichergestellt werden, dass die wesentlichen Entscheidungen im Gesetz getroffen werden. Sucht man nach einer entsprechenden Verordnungsermächtigung im Straßenverkehrsgesetz, so wird man zunächst unschwer fündig in § 6 – unschwer deshalb, weil dieser Paragraph im Bundesgesetzblatt über mehr als 4 1/2 DIN-A4-Seiten hinweggeht. Er ermächtigt, um das wenigstens annähernd erahnbar zu machen, das Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates Verordnungen zu erlassen über 1.) Buchstaben a, b, c usw. bis y, 2.) Buchstaben a bis x, 3.) bis Buchstabe i, 4.) bis c, 5.) bis c und dann geht es noch weiter, allerdings jetzt ohne nennenswerte weitere Buchstabenunterteilungen bis zu 20.). Ich habe Sie in diesem Zusammenhang mit Feinheiten verschont und auch noch keineswegs alle Verordnungsermächtigungen des Gesetzes aufgezählt. Ob hier tatsächlich das Parlament noch bewusst darüber entschieden hat, welche Macht es an die Regierung übertragen hat, und ob man tatsächlich behaupten kann, es seien alle wesentlichen Entscheidungen im Gesetz vorgegeben, mag man bezweifeln – bewahrt man sich eine gewisse fachliche Distanz zu den zugrunde liegenden Themen, kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier das Gesetzlichkeitsprinzip sich gleichsam selbst überholt hat.)

Zurück zur Sache. Die auf Grundlage dieser umfangreichen Verordnungsermächtigung ergangenen Rechtsverordnungen dürfen sich zum einen nur im Rahmen der Ermächtigung verhalten, zum anderen nicht in Widerspruch setzen zu dem Inhalt des übergeordneten Straßenverkehrsgesetzes; denn maßgeblich ist der Wille des Parlaments, dessen Konkretisierung allein der Exekutive gestattet wird. Genau einen solchen Widerspruch halte ich für in dem Punkt gegeben, auf den ich hingewiesen habe. Zwar ermächtigt § 6 Abs. 1, 1 c) den Minister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen unter anderem, mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung zu erlassen über die Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Zur Eignung gehört wesentlich auch die charakterliche Seite – also z. B. das Freisein von Drogensucht. Mir scheint es jedoch nicht möglich, aus dieser allgemein gehaltenen Ermächtigung abzuleiten, dass als ungeeignet aus dem Verkehr zu ziehen sei, wer – sei es auch abseits des Straßenverkehrs – etwa eine Ecstasy-Droge probeweise zu sich nimmt. Denn im eigentlichen Gesetzestext wird als Rechts-

folge – wohlgemerkt des Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter Einfluss – solcher Drogen nicht etwa die Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet, sondern lediglich ein Bußgeld und ein Fahrverbot von maximal 3 Monaten. Ein Fahrverbot ist aber im Wesentlichen nur sinnvoll gegenüber Sündern, die eine Fahrerlaubnis (noch und weiterhin) besitzen.

Da ich die entsprechende Kritik bereits öffentlich einmal geäußert habe, kenne ich auch inzwischen die seinerzeit von mir nur vermutete Antwort derjenigen Verwaltungsrechtler, die die Gesetzes- und Rechtsverordnungslage für richtig halten: Da § 24a repressives Recht sei, die Entziehung der Fahrerlaubnis aber präventives, Sicherheitsrecht, liege ein Widerspruch nicht vor. Mich überzeugt das nach wie vor nicht. Bei dem Begriffspaar repressiv – präventiv handelt es sich um ein für den akademischen Gebrauch durchaus wertvolles gedankliches Unterscheidungskriterium zwischen Strafrecht im weitesten Sinne und Polizeirecht im weitesten Sinne. Materiell ableiten lässt sich in diesem Zusammenhang indessen nichts, aber auch gar nichts. Zum Beleg: Die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter nach einer Trunkenheits- oder Drogenfahrt gem. § 316 StGB ist in der Sache materiell-präventives Tun, das durch den prinzipiell repressiv ausgerichteten Strafrichter von Gesetzes wegen ausgeübt wird und zwar wegen des repressiven Strafgesetzes. Seine, des Strafrichters Entscheidung geht nach § 3 StVG dem Verfahren und der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde soweit vor, wie er die Dinge beurteilt. Läge tatsächlich eine so strikte Trennung zwischen repressivem und präventivem Straßenverkehrsrecht vor, wie es die Verteidiger der von mir attackierten Regelung meinen, wären die Absätze 3 und 4 des § 3 StVG ganz unerklärlich, die der Straßenverkehrsbehörde ein Einschreiten gegen einen Fahrerlaubnisinhaber untersagen, solange ein Strafverfahren anhängig ist, in dem es unter anderem um die Entziehung der Fahrerlaubnis gehen kann, und die der Fahrerlaubnisbehörde verbieten, zum Nachteil des Fahrerlaubnisinhabers einen Sachverhalt zu berücksichtigen, von dem der Strafrichter gemeint hat, er lasse den Fahrerlaubnisinhaber als nicht ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erscheinen. Nur am Rande bemerkt: Wäre die geltende Rechtspraxis tatsächlich richtig, läge es nahe, dass derjenige, der mit Drogen im Körper erwischt wird, notfalls im Wege einer Selbstanzeige darauf dringt, mit einem Strafverfahren überzogen zu werden, damit der Strafrichter abschließend feststelle, der Sünder sei nicht ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Dann nämlich dürfte nun ganz sicherlich die Fahrerlaubnisbehörde den entsprechenden Drogenkonsum nicht mehr zum Anlass nehmen, die Fahrerlaubnis zu entziehen. (Ich habe das nicht als ernsthaften Ratschlag zur Handhabung eines Einzelfalles geäußert, sondern lediglich zur Verdeutlichung der Widersinnigkeit der von mir attackierten augenblicklichen Rechtslage, wie sie von den Verwaltungsrechtlern gesehen wird.)

Um es abschließend zu diesem Punkte noch einmal unmissverständlich klarzustellen: die Kritik an den entsprechenden Passagen der Anlage IV der Fahrerlaubnisverordnung ist ganz allein meine höchst persönliche Auffassung zum geltenden Rechtszustand. Diese betrifft keineswegs den Inhalt der Regelung, nach dem Drogenkonsumenten grundsätzlich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen werden. Das, so meine ich, könne und mag der Gesetzgeber so regeln – dann aber bitte in einem richtigen Gesetz und ausdrücklich – nach entsprechender parlamentarischer Beratung. Es hinter einer Tabelle in einer Anlage zu einer Rechtsverordnung versteckt zu tun, die den offiziellen Botschaften des vom Parlament erlassenen Straßenverkehrsgesetzes so wenig entspricht, dass die Allgemeinheit von ihr noch kaum Kenntnis genommen hat, ist jedenfalls schlechter politi-

scher Stil und nach meiner Meinung auch rechtlich nicht in Ordnung. Unabhängig davon aber sei nochmals betont: Sich auf meine persönlichen Rechtsansichten zu verlassen ist immer wenig ratsam, und die Allgemeinheit sollte zur Kenntnis nehmen, dass jeglicher Genuss illegaler Drogen zum Risiko des Verlustes der Fahrerlaubnis nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge auch dann führt, wenn er abseits der Teilnahme am Straßenverkehr geschieht. Sollte ich zu einer größeren Verbreitung dieser Botschaft hiermit beigetragen haben, hätte ich schon ein ganz wesentliches Ziel erreicht.

(…)

Anschrift des Verfassers
Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages
Prof. Dr. Friedrich Dencker
Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Institut für Kriminalwissenschaften
Bispinghof 25–25
48143 Münster
Email: dencker@uni-muenster.de

Arbeitskreis III:
Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltung

DIETMAR ZWERGER

Erschwerter Rechtsschutz durch Regelungsdefizite in der Fahrerlaubnis-Verordnung, insbesondere bei Drogenauffälligkeit*)

Der Konsum von illegalen Drogen hat stark zugenommen. Entsprechend wird häufig die Teilnahme am Straßenverkehr trotz vorangegangenen Drogenkonsums festgestellt[1]). Sicherheitsrechtlich greifen hier die Normen des Fahrerlaubnisrechts über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ein: Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) regelt die Fahreignung in §§ 2 und 3 StVG nur knapp, die für die Rechtsanwendung maßgeblichen Regelungen finden sich in der auf der Ermächtigungsgrundlage des § 6 StVG erlassenen Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Diese Normen ziehen die Grenze des Freiheitsrechts des Einzelnen gegenüber dem notwendigen Schutz der Allgemeinheit an der Verkehrssicherheit[2]). Die effektive Rechtsanwendung durch Verwaltung und Rechtsprechung und vorgelagert die Rechtsbeachtung durch den Betroffenen werden in diesen Fällen dadurch erschwert, dass die Regelungen über die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Fahrerlaubnis-Verordnung sehr mangelhaft ausgestaltet sind. Angesichts der vielfältigen Auslegungsprobleme hat sich eine sehr differenzierte Rechtsprechung ergeben, die nur noch für Fachleute zu überblicken ist. Es zeigen sich auch Probleme bei der gleichmäßigen Rechtsanwendung.

Wem der Führerschein von der Behörde sofort vollziehbar entzogen wurde, ist auf eine schnelle und effektive Überprüfung der Maßnahme angewiesen. Für einen effektiven Rechtsschutz gerade in Eilverfahren brauchen alle Beteiligten klare, nachvollziehbare Normen, die nicht Streitfragen „Tür und Tor öffnen". Das gilt gerade bei einem Rechtsgebiet mit stark medizinischem Einschlag, das in der Konsequenz häufig die wirtschaftliche Existenz des Betroffenen berührt. Zwar kann wohl keine Norm so eindeutig gefasst werden, dass unterschiedliche Interpretationen von vornherein ausgeschlossen sind. Es ist aber zu konstatieren, dass die Bestimmungen der Fahrerlaubnis-Verordnung über die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Drogenkonsum ganz gravierende Ansätze für Unklarheiten und Fehlinterpretationen selbst bei typischen Konstellationen aufweisen. Das erschwert einen schnellen und effektiven Rechtsschutz erheblich. Der Normgeber sollte diese Mängel dringend abstellen.

1. Verhältnis der Gefahrenabwehr zur Sanktion

Wer unter Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnimmt, ohne relativ fahruntauglich zu sein, wird mit einer (eher bescheidenen) Sanktion nach § 24a StVG (i. d. R. Bußgeld von 250 EUR und Fahrverbot von einem Monat bei Ersttätern, vgl. Nr. 242 BKatV) belegt. Der dabei bekannt gewordene Sachverhalt umfasst häufig die Umstände, die die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen beschreiben. Werden diese Merkmale erfüllt, ist in der Regel die Fahrerlaubnis sofort vollziehbar zu entziehen[3]). Das unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr gerechtfertigte, häufig die wirtschaftliche Existenz bedrohende

*) Langfassung des vom Verfasser auf dem 44. Deutschen Verkehrsgerichtstag gehaltenen Referates.

Vorgehen ist von den Betroffenen nur schwer einzusehen. Darin liegt kein Wertungswiderspruch zu § 24a StVG[4]), da die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen eine Wiederholung des gefährlichen Verhaltens ausschließen will. Für den Betroffenen einschneidende Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr, die von einem Sachverhalt ausgelöst werden, der zu einer Sanktion führt, sind in anderen Rechtsgebieten (z. B. etwa nur Gewerberecht, Waffenrecht etc.) anerkannt. Wegen der Vielzahl der Fälle und der enormen praktischen Bedeutung im Drogenbereich wäre es aber sehr sinnvoll und im Interesse der Normenklarheit geboten, das ausdrücklich klarzustellen.

Ebenso liegt kein Verstoß gegen das Gebot vor, dass eine bundesgesetzliche Ermächtigung zum Erlass einer Verordnung nach Inhalt, Zweck und Ausmaß bestimmt sein muss. Die Tauglichkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen ist in § 2 Abs. 4 StVG als Voraussetzung für eine Fahrerlaubnis umschrieben; darauf nimmt die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 lit. c StVG ausdrücklich Bezug. Die Bestimmtheit der Verordnungsermächtigung im Sinn von Art. 80 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) ist auch dann erfüllt, wenn sie sich mit Hilfe allgemeiner Auslegungsregeln erschließt, insbesondere Zweck, Sinnzusammenhang und Entstehungsgeschichte des Gesetzes. In diesem Rahmen sind die Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes hinreichend bestimmt. Schließlich wird durch die Verwendung von unbestimmten Rechtsbegriffen die notwendige Flexibilität für den Verordnungsgeber gewährleistet, um auf geänderte Verhältnisse durch Anpassung der Fahrerlaubnis-Verordnung rasch reagieren zu können[5]).

2. Unklare Regelungen zur Gutachtenanforderung

a) Da die behördliche Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens nach einhelliger Auffassung der Rechtsprechung kein anfechtbarer Verwaltungsakt ist[6]), muss die Behörde – quasi als Korrektiv – dabei die Umstände, die Eignungszweifel begründen, genau angeben[7]). Hier werden in der Praxis immer wieder Fehler gemacht. Rechtsschutz im Eilverfahren kann der Betroffene nur gegenüber dem Fahrerlaubnisentzug erhalten. Ergeht eine mangelhafte Gutachtenanforderung, muss in der Regel der Entzug der Fahrerlaubnis abgewartet werden, um die Rechtmäßigkeit der Forderung nach Beibringung eines Gutachtens in diesem Rahmen überprüfen zu lassen. Die Zweifel an der Fahreignung sind aber selbst bei der Feststellung, dass die Beibringungsaufforderung rechtswidrig war, in aller Regel nicht beseitigt. Die Behörde wird die fehlerhafte Aufforderung später ordnungsgemäß nachholen. Das bringt eine für den Führerscheininhaber unzuträgliche Verfahrensverlängerung und -komplizierung. Durch eine Benennung der Kriterien, die in formeller Hinsicht bei einer Gutachtenaufforderung zu beachten sind, könnte dem wirksam entgegen gesteuert werden. Damit wäre das Handeln der Behörde nicht nur transparenter, auch dem Betroffenen wäre eine effektive Prüfung möglich, ob die Gutachtenanforderung einer kritischen Überprüfung stand hält.

Für den Betroffenen wäre es auch wünschenswert, wenn die Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens als selbständig gerichtlich überprüfbar ausgestaltet würde. Sollte sich der Gesetzgeber dazu entschließen, sollte wegen der notwendigen Verfahrensbeschleunigung die sofortige Vollziehbarkeit kraft Gesetzes nach § 80 Abs. 2 Nr. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) angeordnet werden[8]).

b) Die strikte Beachtung der Verhältnismäßigkeit bei der Anordnung zur Beibringung von Gutachten erfolgt häufig nicht. Auch das müsste klar geregelt werden. Es darf nur das Gutachten gefordert werden, das zur Aufklärung der im konkreten Fall im Zweifel stehen-

den fahreignungsrelevanten Tatsache notwendig ist. Die medizinisch-psychologische Untersuchung stellt einen intensiveren Eingriff dar als ein Facharztgutachten[9]). Häufig wird eine medizinisch-psychologische Untersuchung (Fahreignungsgutachten) angeordnet, obwohl nur die Voraussetzungen für die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens vorliegen. Das ist rechtlich nicht erforderlich und damit rechtswidrig. Gleiches gilt für die Konstellation, dass bereits ein fachärztliches Gutachten vorliegt und zur weiteren Klärung von Eignungszweifeln grundsätzlich nur noch eine psychologische Begutachtung erforderlich ist. Das Fahreignungsgutachten stellt dann eine unzulässige Doppelbegutachtung in Bezug auf den fachärztlichen Teil dar[10]).

c) Für die Anforderung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bei Verdacht auf gelegentlichen Konsum von Cannabis nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV hat das Bundesverfassungsgericht[11]) die Einschränkung festgelegt, dass gleichzeitig Tatsachen auch die Verwirklichung weiterer fahreignungsrelevanter Umstände nahe liegen lassen müssen. Das können auch die Fahreignung betreffende Gegebenheiten sein, die nicht in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt sind[12]). Für die Praxis stellt das sehr bedeutende Einschränkungen dar, die zur Klarstellung und besseren Überprüfbarkeit in die Fahrerlaubnis-Verordnung eingearbeitet werden sollten.

d) Häufig tritt auch der Fall auf, dass durch eine Fahrt unter fahrleistungsrelevantem Cannabiseinfluss zwar das fehlende Trennvermögen erwiesen ist, aber die Konsumfrequenz noch geklärt werden muss (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV: liegt gelegentlicher Konsum vor?). Diese Konstellation ist in § 14 FeV nicht unmittelbar geregelt. Es besteht Uneinigkeit darüber, ob in einem solchen Fall § 14 Abs. 1 Nr. 2 FeV (zwingende Norm) als Rechtsgrundlage für eine Gutachtenbeibringung anzuwenden ist[13]) oder § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV (Ermessensnorm) als Spezialregelung für die Klärung gelegentlichen Konsums[14]). Ebenso ist der Fall nicht berücksichtigt, dass eine Fahrt unter Cannabiseinfluss festgestellt wird, die Wirkstoffkonzentration allerdings nicht zu einer nachgewiesenen verkehrserheblichen Leistungseinschränkung geführt hat[15]). Wegen des raschen Abbaus der Konzentration des Cannabis-Wirkstoffs Tetrahydrocannabiol (THC) im Blut von 4 bis 6 Stunden[16]) muss die Droge in engem zeitlichen Zusammenhang vor der Verkehrsteilnahme konsumiert worden sein. Entsprechend sind das Trennvermögen und die Konsumfrequenz zu überprüfen, da eine Wiederholung der Drogenfahrt zu besorgen ist. In einem solchen Fall ist § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV nur entsprechend anwendbar, da die gelegentliche Einnahme von Cannabis noch nicht erwiesen ist.

e) Die Regelung in § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV über die zwingende Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung, ob der Betreffende weiterhin Betäubungsmittel einnimmt, ist in erster Linie bei der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis anzuwenden. Sie wird bei Führerscheininhabern durch die speziellere Norm des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV verdrängt, die die Forderung nach einem Fahreignungsgutachten bei gelegentlichem Cannabiskonsum nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässt[17]). Nach der Begründung zur Fahrerlaubnis-Verordnung soll die Ermächtigungsgrundlage in § 14 Abs. 2 FeV bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis greifen[18]). § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV stellt die Rechtsgrundlage für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens im Entzugsverfahren (§ 46 Abs. 3 FeV) wegen eines früheren Drogenkonsums dar, wenn die Rückfallgefahr zu überprüfen ist[19]). Die fehlende Klarstellung des Verhältnisses von § 14 Absatz 1 und 2 FeV trägt zum verworrenen Bild der Bestimmung des § 14 FeV und zu einem möglichen Fehlverständnis der Norm bei[20]).

3. Fehleranfälliges Regelungsmuster durch Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung

Eine Norm wie die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, die ein medizinisches Gutachten (Begutachtungsleitlinien für die Kraftfahrereignung) tabellenartig mit Regelungswirkung[21]) umsetzt, ist für die Praxis untauglich. Sie setzt bei ihrer Anwendung ein medizinisches Vorverständnis voraus, über das ein Rechtsanwalt, Verwaltungsbeamter oder Richter nur nach intensiver Einarbeitung verfügt[22]). Entsprechend ist die Norm anfällig für häufige Fehlinterpretationen. In Nr. 3 Satz 2 der Vorbemerkung zu Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist festgehalten, dass bei besonderen Kompensationen die in Nr. 3 Satz 1 der Vorbemerkung statuierte Regelvermutung für die Ungeeignetheit nicht greift. Diese Formulierung, der Normcharakter zukommt, ist für einen Nicht-Mediziner praktisch nicht nachzuvollziehen. Ohne medizinische Vorbildung kann eine „besondere Kompensation" wohl nicht festgestellt werden.

a) Im Folgenden sollen einige Beispiele für Auslegungsschwierigkeiten bei Cannabisauffälligkeit – wohl dem häufigsten Fall bei den Führerscheinstellen – aufgezeigt werden:

aa) Die Konsummuster, die in Nr. 9.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorausgesetzt sind, sind vom Verordnungsgeber nicht näher bestimmt. Die Rechtsprechung hat unter Berücksichtigung der in den Begutachtungsleitlinien für die Kraftfahrereignung angegebenen Kriterien die Konsummuster definiert. Regelmäßiger Konsum liegt vor, wenn die Droge täglich oder nahezu täglich eingenommen wird, gelegentlicher Konsument ist derjenige, der sie nicht regelmäßig[23]), aber nicht nur einmalig bzw. experimentell[24]) einnimmt. Das mag für die Mehrzahl der Fälle ein ausreichender Maßstab sein. Für nicht wenige Fälle bleibt die Bestimmung des Konsummusters jedoch schwierig: Ist zweimaliger, kurz aufeinander folgender Konsum bereits gelegentlicher? Was ist „nahezu täglich", welche Unterbrechungen führen zu einem anderen Konsummuster? Wann kann der Verwaltungsbeamte der Führerscheinstelle das noch sicher beurteilen, in welchen Fällen benötigt er ein Fachgutachten?

bb) Die Rechtsprechung hat in jüngster Zeit anerkannt, dass aus dem Erreichen bestimmter Blutwerte des wirkungsfreien Stoffwechselprodukts Tetrahydrocannabiol-Carbonsäure (kurz: THC-COOH), das beim Abbau des Cannabis-Wirkstoffs THC entsteht, ohne weitere fachliche Begutachtung die Verwirklichung eines bestimmten Konsummusters folgt. Ausgehend von verschiedenen Studien und einem darauf aufbauenden Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10. Juni 1999 (632-21-03/2.1) wird bei Überschreiten unterschiedlicher Werte von THC-COOH im Blut eine bestimmte Konsumfrequenz angenommen[25]). Es wird dabei davon ausgegangen, dass sich die Abbausubstanz THC-COOH nur bei häufigerer Einnahme des Wirkstoffs THC in einer bestimmten Konzentration nachweisen lässt. Damit führt die Rechtsprechung „Grenzwerte" ein, was eigentlich Sache des Normgebers der Fahrerlaubnis-Verordnung – noch dazu in einer relativ leicht änderbaren Verordnung – wäre. Auch wenn die Rechtsprechung die Blutwerte als hinreichend aussagekräftig ansieht[26]), so gibt es doch auch kritische Stimmen aus medizinischer Sicht, die einer zu schematischen Anwendung der Werte zurückhaltend gegenüber stehen[27]).

cc) Die Behörden wenden die gerade angesprochene „DALDRUP-Tabelle" zum Teil auf Fälle an, für die sie nicht gedacht ist. Die dort festgelegten Werte gehen davon aus, dass (entsprechend der wohl in Nordrhein-Westfalen üblichen Verfahrensweise) zwischen Ankündigung und Blutentnahme bis zu acht Tagen liegen. Das bedeutet, dass sich durch Abstinenz in dieser Zeit der Wert abbauen kann, da der Proband mit der Blutabnahme rech-

nen muss. Die Werte der Tabelle sind daher für die Bestimmung der Konsummuster besonders niedrig angesetzt worden[28]). In Bayern etwa wird jedoch eine Blutentnahme zur Bestimmung von Betäubungsmittelkonsum unmittelbar nach einer Verkehrskontrolle, in der Regel innerhalb einer Stunde, genommen[29]). Aufgrund der fehlenden Abbaumöglichkeit zwischen Ankündigung und Blutentnahme stellt sich die Frage der Aussagekraft der Werte von DALDRUP und Kollegen in diesem Fall der „spontanen" Blutentnahme. Wegen der Halbwertszeit von ca. sechs Tagen hat die Rechtsprechung zunächst den Wert für die Annahme regelmäßigen Konsums auf 150 ng/ml THC-COOH verdoppelt[30]). Diese Erhöhung des oberen Wertes mag über einen logischen Schluss gerechtfertigt sein. Im Folgenden wurde auch der – relativ niedrig angesetzte – untere Wert zur Abgrenzung zwischen einmaligem und gelegentlichem (also mehrmaligem) Konsum von 5 ng/ml auf 10 ng/ml THC-COOH im Wege eines einfachen Transferschlusses (ohne medizinisches Gutachten) verdoppelt[31]). Mehrere Stimmen in der Naturwissenschaft geben allerdings an, dass ein wiederholter Konsum bei spontan entnommener Blutprobe nur bei Werten deutlich über 60 bis 80 ng/ml THC-COOH angenommen werden könne[32]). Andere betonen, dass für die Unterscheidung zwischen einmaligem und wiederholtem Cannabiskonsum anhand einer spontan gewonnenen Blutprobe nach dem Wert von THC-COOH keine ausreichende wissenschaftliche Basis bestehe. Jedenfalls ein Wert von mehr als 10 ng/ml THC-COOH belege keinen gelegentlichen Konsum[33]). Teile der Rechtsprechung messen dem unteren Wert von THC-COOH zur Unterscheidung zwischen einmaligem und wiederholtem Konsum danach keine allein ausschlaggebende Bedeutung bei[34]). Es kommt wesentlich auf die weiteren Umstände an (insb. Einlassung des Betroffenen, Fund von Drogen bzw. Konsumutensilien). Im Einzelfall wird unter Umständen eine weitere Sachaufklärung notwendig sein, um gerade im Fall einer Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss zu bestimmen, ob der Betreffende die Droge wiederholt und damit gelegentlich zu sich nimmt[35]).

Diese Darstellung der aktuellen naturwissenschaftlichen Erkenntnisse zeigt, dass zur Auslegung der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht nur die Beherrschung des Rechts erforderlich ist. Das belegt auch, dass die dargestellten Unsicherheiten dazu führen, dass sich die Verfahrensdauer in die Länge zieht. Das Verfahren wird insgesamt aufwändiger, anfälliger für Fehler und langwieriger. Es muss noch ausreichend verwertbares Datenmaterial gesammelt werden, um einem Juristen die Bestimmung des Konsummusters „gelegentlich" von Cannabis – im Unterschied zum einmaligen Konsum – nur anhand von spontan gewonnenen Blutwerten hinreichend sicher zu ermöglichen. Das sollte vom zuständigen Ministerium angestoßen und begleitet werden.

dd) Der Rechtsschutz wird auch dadurch erschwert, dass das fehlende Trennungsvermögen zwischen Drogenkonsum und Verkehrsteilnahme aufgrund von Blutwerten nicht einheitlich gesehen wird. Der Cannabis-Wirkstoff THC lässt sich im Blut relativ genau bestimmen. Nach der Einnahme steigt die Konzentration rasch an, um entsprechend wieder schnell abzufallen; nach vier bis sechs Stunden ist der Stoff nicht mehr nachweisbar[36]).

Eine drogenbedingte allgemeine Risikoerhöhung im Straßenverkehr – der Fahrer nimmt unter einem solchen, die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Drogeneinfluss am Straßenverkehr teil, ihm fehlt daher das „Trennvermögen" – wird von der Rechtsprechung teilweise bereits dann angenommen, wenn die THC-Konzentration über 1,0 ng/ml liegt[37]). Das ist der Wert, ab dem der Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 24a StVG verwirklicht wird. Das überzeugt nicht, weil die Ordnungswidrigkeit als abstraktes Gefährdungsdelikt[38]) ein potentiell gefährliches Verhalten verlangt, eine konkrete drogenbedingte Ein-

schränkung der Verkehrstauglichkeit wird nicht vorausgesetzt. Deshalb greift ein anderer Teil der Rechtsprechung[39]) auf einen Wert von 2,0 ng/ml für THC zurück, ab dem es zu einer allgemeinen drogenbedingten Risikoerhöhung im Straßenverkehr kommt[40]). Andere Gerichte schließen ab einem Wert von 1,0 ng/ml an THC auf mangelndes Trennungsvermögen, wenn bereits bei diesem Wert drogenbedingte Fahrleistungseinbußen auftreten[41]). Diese müssen aber beweiskräftig festgestellt sein. Eine eingeschränkte Pupillenreaktion und gerötete Bindehäute reichen nach Ansicht des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs[42]) hierfür nicht aus. Auch der Gedanke, dass es nicht darauf ankomme, ob 1,0 oder 2,0 ng/ml THC im Blut nachgewiesen seien, da aufgrund der raschen Abbauzeit von THC im Blut logischerweise zum Zeitpunkt der Verkehrsteilnahme, die einige Zeit vor Entnahme der Blutprobe stattgefunden hat, selbst bei einem Wert von 1,0 ng/ml THC jedenfalls beim Führen des Kraftfahrzeugs ein Wert von 2,0 ng/ml THC erreicht gewesen sein muss[43]), überzeugt nicht. Denn der Abbau von THC erfolgt polyphasisch[44]), d. h. schwankend. Eine „Rückrechnung" – gerade bei relativ niedrigen Werten – ist bei Cannabis danach nicht möglich.

Das zeigt, dass die unterschiedliche Handhabung je nach Bundesland zum einen nur schwer zu überschauen ist und zum anderen zu unterschiedlichen Konsequenzen führt: Mit den gleichen Blutwerten wird etwa in Niedersachsen mangelndes Trennungsvermögen gefolgert, in Bayern muss sich der Betreffende „nur" einer weiteren Untersuchung zur Klärung des Trennungsvermögens stellen (und darf bis zum Ergebnis der Untersuchung weiter am Straßenverkehr teilnehmen).

ee) Schließlich sollte in der Fahrerlaubnis-Verordnung ausdrücklich bestimmt werden, dass auch ein Wert unter 1,0 ng/ml THC im Blut einen Anhalt für mangelndes Trennungsvermögen gibt. Aufgrund der oben dargestellten raschen Abbauzeit des Wirkstoffs THC muss die Droge auch bei einem solchen, relativ geringen Wert in engem zeitlichen Zusammenhang vor der Verkehrsteilnahme eingenommen worden sein. Der jüngst unter dem Eindruck der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts[45]) zu § 24a StVG vorgetragene Gedanke, dass die Ordnungswidrigkeit erst ab einem festgestellten Blutwert von 1,0 ng/ml THC verwirklicht wird und damit gezeigt werde, dass Werte unterhalb dieser Schwelle nicht ohne weiteres fahreignungsrelevant seien[46]), verkennt den sicherheitsrechtlichen Charakter des Fahrerlaubnisrechts. Dieser Aspekt fordert, dass das Trennungsvermögen zwischen Konsum und Verkehrsteilnahme ebenso wie das Konsummuster aufgeklärt werden. Es muss geklärt werden, ob die Gefahr einer Wiederholung der festgestellten Drogenfahrt – dann möglicherweise unter einer Wirkstoffkonzentration, die sich auf die Fahrleistung auswirkt – besteht[47]).

b) Auch für den Bereich der „harten Drogen" sollen Beispiele für schwer wiegende juristische Unklarheiten gegeben werden, die die Rechtsanwendung erschweren:

aa) In Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist festgehalten, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln (mit Ausnahme von Cannabis, für das in Nr. 9.2 eine Sonderregelung getroffen ist) zur Fahrungeeignetheit führt. Die weit überwiegende Rechtsprechung[48]) nimmt unter Bezug auf die in der Nr. 3 Satz 1 der Vorbemerkung zu Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltene Regelfallvermutung an, dass auch der einmalige Konsum ohne jeden Bezug zum Straßenverkehr die Fahrungeeignetheit zur Folge hat. Ist diese strenge Rechtsanwendung, die durchaus mit dem hohen Suchtpotential „harter Drogen" zu rechtfertigen ist, das, was sich der Normgeber unter dem Regelfall der Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorgestellt hat? Der Blick in die Begründung zur

Fahrerlaubnis-Verordnung ergibt keinen klaren Befund: Dort ist beschrieben, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes mit Ausnahme von Cannabis zur Nichteignung führt[49]). Ist damit schon der einmalige Konsum gemeint? Sogar der Bezug auf die Nichteignung im Regelfall fehlt an dieser Stelle der Begründung; in der im Text unmittelbar folgenden Begründung bei Cannabis ist das aber ausdrücklich und wiederholt genannt. Ein Versehen? Eine Klärung dieses Streitpunktes durch den Verordnungsgeber würde die Strenge der Rechtsprechung verständlich machen und könnte dazu beitragen, eine unterschiedliche Handhabung zu vereinheitlichen.

bb) Wie lange gilt die Annahme der Regelfall-Ungeeignetheit nach einem die Fahreignung ausschließenden Drogenkonsum, wenn inzwischen keine weitere Auffälligkeit gegeben war? Das ist nicht geregelt. So hat die Rechtsprechung im Fall eines 14 Monate zurückliegenden Konsums einer harten Droge (ohne zwischenzeitlichen Abstinenznachweis) noch die oben dargestellte Regelfallbeurteilung der Ungeeignetheit angenommen[50]). Sicherlich gewinnt allein durch Zeitablauf niemand die Fahreignung zurück. Die zu besorgende Wiederholung des Drogenkonsums mit Auswirkung auf den Straßenverkehr wird jedoch immer unwahrscheinlicher, je länger der Konsum zurückliegt[51]). Wo soll – überhaupt – eine Grenze gezogen werden? Ist die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung als Bewährung der Abstinenz aufgeführte Jahresfrist in einem solchen Fall (strikt) anzuwenden? Auf welcher fachlichen Grundlage soll das – von einem Juristen oder Verwaltungsbeamten – entschieden werden?

4. Fehlende Regelung über Wiedergewinnung der Fahreignung nach Drogenkonsum

Die Wiedererlangung der Fahreignung ist nur für den Fall der Abhängigkeit in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (einjährige Abstinenz) geregelt. Für die anderen – in der Zahl weit überwiegenden – Fälle lässt die Norm den Rechtsanwender im Stich. Die Rechtsprechung nimmt unter Berücksichtigung der Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung eine einjährige, durch mindestens vier Laboruntersuchungen bewiesene Abstinenz als Voraussetzung zur Wiedererlangung der Fahreignung an[52]). Ist diese generelle Anwendung der Jahresfrist in allen Fällen der Fahrungeeignetheit wirklich im Sinn des Verordnungsgebers? Der Bestimmung des § 14 Abs. 2 FeV ist lediglich zu entnehmen, dass bei der Neu-/Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, bei der die wieder gewonnene Eignung nachzuweisen ist, grundsätzlich eine medizinisch-psychologische Untersuchung beizubringen ist[53]). Wann beginnt die Jahresfrist? Ist sie starr zu sehen oder abhängig von der Konsumintensität[54])? Bei all diesen wesentlichen Fragen für den Betroffenen fehlen für den Rechtsanwender eindeutige Vorgaben, an denen er sich orientieren könnte. Das rechtliche Defizit wird beispielhaft durch eine Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 09. Mai 2005[55]) deutlich. In einem Beschluss auf eine Beschwerde in einem Eilverfahren nimmt das Gericht auf 25 Seiten ausführlich zur Frage der Wiedergewinnung der Fahreignung nach vorangegangenem Drogenkonsum Stellung; insbesondere wird erläutert, ab wann und wie sich eine vorgetragene Abstinenz auf das Entzugs- und Wiedererteilungsverfahren auswirken kann. Gäbe es für diese sich in praktisch jedem Fall stellenden Fragen eine hinreichende normative Vorgabe, müsste ein Gericht nicht lehrbuchartig dazu Stellung nehmen.

Fußnoten

[1]) Vgl. nur Dietz, NVwZ 2005, 410; Hartung, VBlBW 2005, 369.
[2]) Vgl. Papier, DAR 2002, 532.
[3]) Bei Verwirklichung der in Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführten Merkmale: VGH BW vom 30. 09. 2003, DAR 2004, 471 [= BA 2004, 288]; OVG RhPf vom 21. 11. 2000, DAR 2001,183 [= BA 2003, 71]; BayVGH vom 08. 04. 2003, 11 CS 02.2775, juris-Dokument BYRE030823216; NdsOVG vom 11. 07. 2003, DAR 2003, 480 [= BA 2004, 183]; OVG NRW vom 07. 01. 2003, DAR 2003, 187 [= BA 2003, 332]; Weibrecht, BA 2003, 130.
[4]) VGH BW vom 12. 09. 2005, 10 S 1642/05 (zur Veröffentlichung in ZfS 3/2006 vorgesehen); vgl. hierzu kritisch Dencker, DAR 2004, 626/630 f.
[5]) BVerwG vom 09. 06. 2005, DAR 2005, 578 [= BA 2006, 52]; VGH BW vom 22. 11. 2004, VBlBW 2005, 279.
[6]) Begründung zur FeV: BR-Drs. 443/98, S. 257; vgl. nur OVG NRW vom 22. 01. 2001, NJW 2001, 3427 [= BA 2002, 375]; VGH BW vom 28. 10. 2004, DAR 2005, 352; a. A. etwa Hillmann, DAR 2003, 106 m. w. N. (Referat zum 41. Verkehrsgerichtstag 2003, Arbeitskreis III); ausführlich: Haus, Das verkehrsrechtliche Mandat, Band 3: Verkehrsverwaltungsrecht, 1. Auflage 2004, § 18, S. 281 ff; Jagow, NZV 2006, 27.
[7]) BVerwG vom 05. 07. 2001, NJW 2002, 78 [= BA 2002, 133]; hierzu auch: Geiger, BayVBl. 2005, 645; vgl. auch § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV.
[8]) Dazu bedarf es eines formellen Gesetzes, vgl. etwa Jörg Schmidt in: Eyermann, VwGO, 11. Auflage 2000, RdNr. 28 zu § 80.
[9]) BVerfG vom 24. 06. 1993, BVerfGE 89, 69 [= BA 1993, 388].
[10]) VG München vom 13. 01. 1999, NJW 2000, 893; vgl. Geiger, DAR 2003, 494.
[11]) BVerfG vom 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362].
[12]) Vgl. etwa NdsOVG vom 30. 03. 2004, BA 2004, 563 m. w. N.; BayVGH vom 03. 09. 2002, BA 2004, 97.
[13]) VGH BW vom 04. 07. 2003, DAR 2004, 113 [= BA 2004, 285].
[14]) Geiger, DAR 2004, 690.
[15]) Ab 2,0 ng/ml THC: BayVGH vom 11. 11. 2004, 11 CS 04.2348, juris-Dokument BYRE050100425; bereits ab 1,0 ng/ml: NdsOVG vom 11. 07. 2003, DAR 2003, 480; siehe hierzu unten 3.a) dd).
[16]) Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Auflage 2005, Nr. 3.1 zu Kapitel 3.12.1, S. 178.
[17]) BayVGH vom 03. 09. 2002, a. a. O. (Fußnote 12); SächsOVG vom 08. 11. 2001, DAR 2002, 234 [= BA 2002, 372]; OVG Bremen vom 08. 03. 2000, NJW 2000, 2348; vgl. auch Geiger, DAR 2003, 97.
[18]) BR-Drs. 443/98, S. 263.
[19]) Nicht nur die Drogenfreiheit, sondern auch eine stabile Verhaltensumkehr sind nachzuweisen: BVerwG vom 09. 06. 2005, DAR 2005, 581 [= BA 2006, 49]; Driehaus, DAR 2006, 7.
[20]) Sehr kritisch zu § 14 FeV: Bode, DAR 2003, 15 – allerdings überzogen, da eine einschränkende Auslegung der Norm die Kritikpunkte beseitigt.
[21]) OVG NRW vom 25. 03. 2003, 19 B 186/03, juris-Dokument MWRE 203011488.
[22]) Geiger, DAR 2002, 335: „Anlage 4 zur FeV liest sich wie ein medizinisches Wörterbuch, aber nicht wie eine Norm."
[23]) BayVGH vom 03. 09. 2002, a. a. O. (Fußnote 12); VGH BW vom 04. 07. 2003, BA 2004, 285; zu früheren Definitionsversuchen der Rechtsprechung: Geiger, NZV 2003, 272.
[24]) BayVGH vom 29. 06. 1999, BayVBl 2000, 48; nach OVG Hamburg vom 23. 06. 2005, ZfS 2005, 626 [in diesem Heft] soll auch der einmalige Konsum ein gelegentlicher im Rechtssinne sein.
[25]) Nachweise bei Himmelreich, DAR 2002, 26; Daldrup/Käferstein/Kohler/Maier/Musshoff, BA 2000, 39; aktuell gültig ist wohl der Erlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 18. Dezember 2002, VI B 2-21-03/2.1.
[26]) OVG Saarl vom 30. 09. 2002, BA 2003, 166.
[27]) Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O. (Fußnote 16), S. 178. Mit der Problematik der Aussagekraft von Blutwerten befasste sich der Arbeitskreis VI des 44. Deutschen Verkehrsgerichtstages eingehender [siehe hierzu die in diesem Heft veröffentlichten Beiträge der Referenten des AK VI].
[28]) VG Aachen vom 24. 11. 2004, VRS 108, 68, juris-Dokument MWRE119170400.
[29]) So wohl auch in Baden-Württemberg, vgl. Hartung, a. a. O. (Fußnote 1), S. 376.
[30]) BayVGH vom 14. 10. 2003, BA 2004, 561; NdsOVG vom 11. 07. 2003, DAR 2003, 480.
[31]) BayVGH vom 14. 01. 2005, 11 CS 04.3119, juris-Dokument BYRE050200842; vom 21. 01. 2005, 11 CS 04.3567 (nicht veröffentlicht). Das Gericht sah sich durch eine Äußerung von Prof. Dr. Drasch vor dem VG München in der mündlichen Verhandlung im Verfahren M 6a K 01.3406 (Urteil vom 06. 12. 2002, nicht veröffentlicht) bestätigt, wonach bei einmaligem Cannabiskonsum nicht mehr als 10 ng/ml THC-COOH erreicht werden könnten.
[32]) Möller in: Hettenbach/Kalus/Möller/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, 1. Auflage 2005, § 3 RdNrn. 75 f., S. 290.

[33]) Prof. Dr. Aderjan, Gutachten vom 29. August 2005 für den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im Verfahren 11 CS 05.1453 (nicht veröffentlicht).
[34]) Vgl. etwa OVG Bbg vom 13. 12. 2004, 4 B 206/04, NJ 2005, 233, juris-Dokument MWRE110380500; VG Augsburg vom 25. 05. 2005, Au 3 S 05.413 (nicht veröffentlicht); bestätigt durch BayVGH vom 25. 01. 2005, 11 CS 05.1453 (noch nicht veröffentlicht).
[35]) Hierfür bietet sich eine Blutprobe an; wenn zwischen Ankündigung und Entnahme mehrere Tage liegen, könnte wohl die „Daldrup-Tabelle" zur Anwendung kommen. Prof. Dr. Aderjan, a. a. O. (Fußnote 33) schlägt eine haarbodennahe Haarprobe vor.
[36]) Vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O. (Fußnote 16), S. 178; instruktiv: Möller, a. a. O. (Fußnote 32), § 3 RdNr. 75, Abbildung 12, S. 290.
[37]) NdsOVG vom 11. 07. 2003, DAR 2003, 480; ThürOVG vom 11. 05. 2004, ThürVBl 2004, 212, juris-Dokument MWRE111570400 [= BA 2005, 183]; VGH BW vom 15. 11. 2004, VBlBW 2005, 442 [= BA 2005, 187].
[38]) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage 2005, RdNr. 2 zu § 24a StVG.
[39]) BayVGH vom 11. 11. 2004, a. a. O. (Fußnote 15); vom 21. 02. 2005, 11 CS 04.3526, juris-Dokument BYRE050303170; Eisenmenger, NZV 2006, 24.
[40]) Krüger, Gutachten vom 15. 08. 2001 für das Bundesverfassungsgericht, BA 2002, 236; vgl. auch Nachweis bei BVerfG vom 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378.
[41]) OVG RhPf vom 13. 01. 2004, DAR 2004, 413 [= BA 2004, 293]: Verlangsamte Pupillenadaption, sprunghaftes und redseliges Verhalten. Wegen der verlangsamten Pupillenreaktion sei – nach einem in diesem Verfahren eingeholten Gutachten – das räumliche Sehvermögen verkehrsgefährdend stark eingeschränkt, ebenso drohe die Gefahr einer Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge.
[42]) BayVGH vom 21. 02. 2005, a. a. O. (Fußnote 39): Das könne auch eine individuelle Reaktion des Betroffenen auf die Ausnahmesituation sein und belege nicht, dass damit das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht nur ganz unwesentlich beeinträchtigt sei.
[43]) Vgl. Hartung, a. a. O. (Fußnote 1), S. 375.
[44]) Drasch/von Meyer/Roider/Jägerhuber, BA 2003, 269; vgl. zur fehlenden Quantifizierbarkeit einer Dosis-/Wirkungsbeziehung bei Drogen im Unterschied zu Alkohol auch BVerwG vom 23. 08. 1996, Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 27.
[45]) BVerfG vom 21. 12. 2004, NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156].
[46]) Vgl. Dietz, a. a. O. (Fußnote 1), S. 411: nimmt vorschnell Probierkonsum an.
[47]) Ebenso: Hartung, a. a. O. (Fußnote 1), S. 376; vgl. Eisenmenger, a. a. O. (Fußnote 39), S. 27.
[48]) Vgl. etwa OVG RhPf vom 21. 11. 2000, BA 2003, 71; NdsOVG vom 14. 08. 2002, DAR 2002, 471 [= BA 2003, 327]; Weibrecht, a. a. O. (Fußnote 3), S. 137 – verneinend: HessVGH vom 14. 01. 2002, BA 2003, 70; Geiger, a. a. O. (Fußnote 23); Bode, DAR 2002, 24; weitere Nachweise bei Geiger, a. a. O. (Fußnote 7).
[49]) BR-Drs. 443/98, S. 262.
[50]) NdsOVG vom 19. 11. 2004, 12 ME 404/04, ZfSch 2005, 48, juris-Dokument MWRE101530500 [= BA 2005, 324].
[51]) So BVerwG vom 09. 06. 2005, a. a. O. (Fußnote 19): Der in der Vergangenheit liegende Betäubungsmittelmissbrauch muss nach Gewicht und unter zeitlichen Gesichtspunkten noch geeignet sein, die Kraftfahreignung in Zweifel zu ziehen.
[52]) Für „harte Drogen": NdsOVG vom 16. 02. 2004, BA 2004, 475; BayVGH vom 03. 02. 2004, 11 CS 04.157, juris-Dokument BYRE040247324; für Cannabis: BayVGH vom 14. 05. 2003, 11 CS 03.924 (nicht veröffentlicht); vom 07. 02. 2005, 11 CS 04.2526 (nicht veröffentlicht) – auch eine stabile Verhaltensumstellung in der Weise reicht aus, dass die Zusatztatsachen nicht mehr verwirklicht werden.
[53]) BR-Drs. 443/98, S. 263: Für den Nachweis eines stabilen Einstellungswandels ist auch eine psychologische Bewertung erforderlich.
[54]) In diese Richtung aus fachlicher Sicht: Rieh/Wagenpfeil, Der Testknacker bei Führerscheinverlust, 1. Auflage 2003, S. 208 f.
[55]) BayVGH vom 09. 05. 2005, 11 CS 04.2526, VRS 109, 64 = BayVBl 2006, 18, juris-Dokument MWRE109640500.

Anschrift des Verfassers
Dietmar Zwerger
Richter am Verwaltungsgericht
Verwaltungsgericht Augsburg
Kornhausgasse 4
86152 Augsburg
Email: dietmar.zwerger@vg-a.bayern.de

THOMAS HOFSTÄTTER

Fahrerlaubnisrecht: „Risiken durch Rechtsbehelfe“ aus der Sicht der Fahrerlaubnisbehörden*)

Gerade die verwaltungsrechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Entzug oder der Versagung der Fahrerlaubnis sind im Gegensatz zum Strafverfahren nicht geprägt vom Bestrafungsgedanken. Es geht also nicht darum, durch – aus dem Strafrecht bekannte – verfahrenstaktische Verhaltensweisen ein Strafmaß dadurch zu reduzieren, dass z. B. mittels Einlegung von Rechtsbehelfen und dem damit verbundenen Zeitfortschritt die Tat als solche vor dem Hintergrund immer neuer Einreden „verblasst“, um so vermeintlich die Fahrerlaubnis des Betroffenen zu retten.

Gegenstand des Verwaltungshandels ist vielmehr stets und ausschließlich die Überprüfung der Fahreignung. Vor dem Hintergrund feststehender Tatsachen und deren eindeutiger Einordnung in die Vorgaben der Fahrerlaubnisverordnung und ihrer Anlagen entzieht sich die Fahreignungsbeurteilung weitgehend verfahrenstaktischen Manövern. Im Gegenteil: Betrachtet man die Erfordernisse zur Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis (vgl. Begutachtungsleitlinien, Fahrerlaubnisverordnung), ist ein Zeitfortschritt ohne aktives Schaffen der notwendigen Voraussetzungen eher schädlich für den Betroffenen. Ebenso wenig lässt sich ein verwaltungsrechtlicher Fahrerlaubnisentzug durch Taktieren abwenden. Aus Sicht der Verwaltungsbehörden ist das Einlegen von Rechtsbehelfen für den Betroffenen nur dann sinnvoll, wenn substanziell, also eine materiell-rechtliche Rechtsverletzung durch eine fehlerhafte Anwendung des Fahrerlaubnisrechts vorgetragen werden kann.

Um die Erfolgsaussichten eines Rechtsbehelfverfahrens beurteilen zu können, ist deshalb insbesondere darauf zu achten, dass nachfolgende Punkte im jeweiligen Verfahren durch den Betroffenen oder seinen Rechtsbeistand bewertet, geprüft, berücksichtigt oder veranlasst wurden bzw. ausgeschlossen werden konnten:

1. Betroffener Personenkreis

Bewerber um eine Fahrerlaubnis (§ 11 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung) müssen ebenso wie die Inhaber einer Fahrerlaubnis (§ 46 Abs. 3 Fahrerlaubnisverordnung) die hierfür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen. Die Anforderungen sind insbesondere dann nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur Fahrerlaubnisverordnung vorliegt, wodurch die Eignung oder bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird. Außerdem dürfen Bewerber oder Inhaber einer Fahrerlaubnis nicht erheblich bzw. nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben, so dass dadurch die Eignung ausgeschlossen wird. Dies gilt ebenso für die Zulassung von Personen zur Teilnahme am Straßenverkehr mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen bzw. beim Führen von Tieren (§ 3 Abs. 2 Fahrerlaubnisverordnung). Damit ist der Personenkreis, der einer Überprüfung der Fahreignung durch die Fahrerlaubnisbehörde unterliegt, bereits eng umgrenzt. Legt man die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 11–14 Fahrerlaubnisverordnung zugrunde, so ist zum

*) Langfassung des vom Verfasser auf dem 44. Deutschen Verkehrsgerichtstag gehaltenen Referates.

einen der betroffene Personenkreis eben nicht dem weitaus größeren Teil der durchschnittlichen Kraftfahrer zuzuordnen: Es handelt sich vielmehr um Personen, die entweder massiv und/oder fortgesetzt im Straßenverkehr dadurch aufgefallen sind, dass sie erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen haben; genannt sei hier als einer der häufigsten Überprüfungsanlässe vor allem der Kreis jener Verkehrsteilnehmer, die wiederholt durch eine Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss aufgefallen sind. Zum anderen handelt es sich um Personen, die einen erheblichen körperlichen oder geistigen Eignungsmangel aufweisen und diesen häufig bewusst auf Grund mangelnder Einsichtsfähigkeit oder – seltener – auch unbewusst z. B. durch mangelnde Aufklärung seitens der behandelnden Ärzte verdrängen. Hinzu kommen Personen, die entweder bereits im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a Abs. 5 Satz 5 Straßenverkehrsgesetz) – also bereits zu Beginn ihrer „Kraftfahrkarriere“ – oder im Rahmen des Punktsystems (§ 4 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Straßenverkehrsgesetz) massiv aufgefallen sind; gemessen an der Gesamtzahl der bundesdeutschen Fahrerlaubnisinhaber bewegt sich der Anteil der Kraftfahrer, die den beiden letztgenannten Personengruppen (Auffälligkeit im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktsystems) zuzuordnen sind, im Übrigen im Promillebereich; auch hier handelt es sich also nicht um den durchschnittlichen Kraftfahrer, der – wie häufig behauptet – „rein zufällig in die Verwaltungsmaschinerie geraten ist“.

Betroffene mögen aus ihrem subjektiven Empfinden heraus eine Fahreignungsüberprüfung in ihrem Falle für unnötig, überzogen oder gar unrechtmäßig halten; die Fahrerlaubnisbehörde orientiert sich jedoch bei ihrer Entscheidung, ob eine Fahreignungsüberprüfung angezeigt ist, ausschließlich an Daten und Informationen, die diese nach Abschluss vorausgegangener Bußgeld- oder Strafverfahren erhalten hat bzw. die von Polizei, Ärzten oder dem engeren Umfeld der betroffenen Person schriftlich und hinreichend belegt mitgeteilt wurden.

2. Ermächtigungsgrundlagen zur Fahreignungsüberprüfung und zum Fahrerlaubnisentzug

Erweist sich eine Person als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von (Kraft-)Fahrzeugen, so hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen (vgl. § 3 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz); der Fahrerlaubnisbehörde wird insoweit also kein Ermessen eingeräumt.

Ungeeignet zum Führen von (Kraft-)Fahrzeugen ist, wer auf Grund körperlicher, geistiger oder charakterlicher Mängel eine Gefahr für die Verkehrssicherheit bedeutet, welche die von Führern eines (Kraft-)Fahrzeugs im Allgemeinen ausgehende Gefährdung in einem nicht hinnehmbaren Maße übersteigt. Der Begriff der Eignung ist in § 2 Abs. 4 Straßenverkehrsgesetz definiert, allerdings nur durch unbestimmte und damit auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe, so dass hierzu auf die näheren Festlegungen der §§ 11 ff. Fahrerlaubnisverordnung und der entsprechenden Anlagen zurückzugreifen ist. Im Gegensatz zum Fahrerlaubnisinhaber, dem die Fahrerlaubnisbehörde die Ungeeignetheit nachweisen muss, wird vom Fahrerlaubnisbewerber gefordert, dass dieser seine Geeignetheit nachzuweisen hat (§ 2 Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz).

Die Fahrerlaubnisbehörde wiederum hat zu ermitteln, ob der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist (§ 2 Abs. 7 Straßenverkehrsgesetz); hierzu bedient sich diese gegebenenfalls im Rahmen des § 2 Abs. 9 Straßenverkehrsgesetz u. a. der Register-

auskünfte, des Führungszeugnisses und etwaiger Gutachten. Bei Bekanntwerden von Tatsachen, die Bedenken gegen die Eignung begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung entsprechender Gutachten zur Ausräumung der Eignungszweifel anordnen (§ 2 Abs. 8 Straßenverkehrsgesetz). Bei Weigerung oder Nichtvorlage des angeforderten Gutachtens zur gesetzten Frist darf die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und die Fahrerlaubnis entziehen bzw. versagen (§ 11 Abs. 8 Fahrerlaubnisverordnung).

3. Verfahren zur Gutachtenanordnung

Sowohl § 3 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung (Zulassung zum Führen von Tieren und fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge) als auch § 46 Abs. 3 Fahrerlaubnisverordnung (Inhaber einer Fahrerlaubnis) leiten über zu den Kernvorschriften über die Fahreignungsüberprüfung, den §§ 11–14 Fahrerlaubnisverordnung, die die Eignungsüberprüfung des Fahrerlaubnisbewerbers festlegen. Dabei regelt § 11 Fahrerlaubnisverordnung das Verfahren für die Eignungsbedenken, die nicht durch die Spezialvorschriften des § 12 Fahrerlaubnisverordnung (Sehvermögen), § 13 Fahrerlaubnisverordnung (Alkoholproblematik) oder § 14 Fahrerlaubnisverordnung (Betäubungs- und Arzneimittel) erfasst sind.

Grundvoraussetzung für ein Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde ist stets das Feststehen oder das Bekanntwerden von Tatsachen, die Zweifel an der Fahreignung der betroffenen Person begründen oder belegen. Insoweit ist auch die häufig in Rechtsbehelfsverfahren zu lesende Argumentation falsch, bei der Gutachtenanordnung handele es sich um eine (zweite) Bestrafung. Gegenstand des Verwaltungshandelns ist und bleibt die differenzierte Eignungsüberprüfung, auch wenn der Betroffene und gegebenenfalls dessen Rechtsbeistand ob der „Unannehmlichkeiten“ und finanziellen Belastungen dies als „Bestrafung“ empfinden mag.

Die Vorschriften, die die Fahrerlaubnisbehörde zur Fahreignungsüberprüfung ermächtigen, sind zu unterscheiden in „kann“-Bestimmungen (Ermessen) und jene Bestimmungen, die der Behörde kein Ermessen einräumen. Dabei räumt § 11 Fahrerlaubnisverordnung (allgemeine Eignungsbedenken) der Fahrerlaubnisbehörde durchweg ein Ermessen zur Fahreignungsüberprüfung mittels Gutachtenanordnung ein, welches aber auf Grund der Festlegungen in den Anlagen 4 und 5 zur Fahrerlaubnisverordnung meist wegen des konkret vorliegenden Sachverhalts auf null reduziert wird. Dies sowie der Umstand, dass der weitaus überwiegende Teil der Verfahren zur Eignungsüberprüfung eine Alkohol- oder Betäubungsmittelproblematik zum Hintergrund hat und die §§ 13 und 14 Fahrerlaubnisverordnung der Fahrerlaubnisbehörde hier bei der Mehrzahl der Sachverhalte kein Ermessen einräumen, bedeutet für die tägliche Arbeit der Fahrerlaubnisbehörde, dass im Regelfall und gegebenenfalls nach Abwägung des Einzelinteresses mit dem allgemeinen Sicherheitsinteresse der übrigen Verkehrsteilnehmer eine Fahreignungsbegutachtung zwingend anzuordnen ist. Dabei ist aber stets darauf zu achten, dass dem Betroffenen bereits bei Erhalt der Gutachtenanordnung eine realistische Einschätzung seiner Situation dadurch ermöglicht wird, dass die Aufforderung zur Begutachtung sowohl den zugrunde gelegten Sachverhalt als auch gegebenenfalls die Ermessensabwägung der Fahrerlaubnisbehörde erkennen lässt; dies insbesondere deshalb, weil der Betroffene bei Erhalt der Aufforderung zur Begutachtung entscheiden muss, ob er der Aufforderung folge leistet oder nicht (jeweils mit der entsprechenden Rechtsfolge).

4. Mangelhafte Information und Beratung

a) im Vorverfahren (Straf- oder Bußgeldverfahren, Polizei)

Nicht selten wird von Seiten der Polizei auf Nachfrage des Betroffenen, welche Auswirkungen das gerade eben begangene Verkehrsdelikt habe, ausschließlich das sich anschließende Bußgeld- oder Strafverfahren beschrieben und die Auskunft gegeben, dass mit Bezahlung der Geldbuße die Angelegenheit erledigt sei. Diese Auskunft ist insoweit nicht als falsch zu bezeichnen, als der Verkehrspolizist nach Polizeiaufgabengesetz handelt, d. h. Feststellung der Ordnungswidrigkeit bzw. Straftat; daran schließt regelmäßig die Ahndung durch Bußgeldstelle oder Amtsrichter an. Das häufig folgende Verwaltungsverfahren bei den Fahrerlaubnisbehörden ist den Polizeiorganen meist fremd, weil nicht in deren Zuständigkeitsbereich fallend und auch nicht wesentlicher Ausbildungsinhalt. Insofern ist der das Verkehrsdelikt feststellende Polizist meist der falsche Ansprechpartner, wenn es darum geht, an Informationen über die konkreten Auswirkungen auf die Fahrerlaubnis zu gelangen.

Das Verfahren bei den Bußgeldstellen beschäftigt sich ausschließlich mit der Ahndung des Verkehrsdeliktes als solches. Auswirkungen des Verkehrsdeliktes auf die Fahrerlaubnis beschränken sich dort allenfalls auf ein zeitlich befristetes Fahrverbot. Weitere konkrete Auswirkungen auf die Fahrerlaubnis (drohender Entzug) können mangels Fahrerlaubnisakte von Seiten der Bußgeldstellen ebenso wenig beurteilt werden, wie dies zuvor dem Verkehrspolizisten möglich war.

Im Rahmen des Strafverfahrens vor den Amtsgerichten beschränkt sich die Auskunft über die Auswirkungen auf die Fahrerlaubnis allenfalls auf den Entzug der Fahrerlaubnis selbst sowie auf die Dauer der festgesetzten Sperrfrist und die Möglichkeiten, diese zu verkürzen. Nicht selten werden dabei auch falsche Auskünfte gegeben. So wird Betroffenen immer wieder der Besuch von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung zur Auflage gemacht oder empfohlen; dies erfolgt nicht selten ohne zu unterscheiden, ob die Kurse tatsächlich für eine Sperrzeitverkürzung konzipiert sind bzw. der MPU-Vorbereitung dienen (sinnvoll) oder der MPU-Nachbereitung vorbehalten sind (Kurse gemäß § 70 Fahrerlaubnisverordnung – FeV; im Verwaltungsverfahren nutzlos, da lediglich auf Empfehlung des MPU-Gutachtens und nur mit Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde zu besuchen). Unabhängig davon ersetzt der Besuch von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung oder mehrstündige Sitzungen bei Verkehrspsychologen nicht das von der Fahrerlaubnisverordnung einzig vorgesehene Instrument zur Feststellung der Fahreignung – die MPU; dies ist auch dann nicht der Fall, wenn von Seiten der vorgenannten Schulungsanbieter die erfolgreiche Teilnahme oder gar die Wiederherstellung der Fahreignung (unzulässig!) bescheinigt wird.

b) durch Anwälte und Verbände

Die Beratung durch Anwälte und Verbände erfolgt in den meisten Fällen vor dem Hintergrund des vorausgegangenen (straf- oder verwaltungsrechtlichen) Verfahrens der Entziehung der Fahrerlaubnis. Soweit es sich um einen verwaltungsrechtlichen Entzug oder die Versagung der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis handelt, kann der Sachverhalt (insbesondere die bestehenden Eignungszweifel) dem Bescheid der Fahrerlaubnisbehörde entnommen werden; eine objektive Beratung ist unter der Voraussetzung möglich, dass in der Zeit des Nichtbesitzes einer Fahrerlaubnis nicht weitere Eignungszweifel hinzugekommen

sind, die nicht selten dem eigenen Rechtsbeistand verschwiegen werden (Fahren ohne Fahrerlaubnis, negative MPU-Begutachtung u. ä.).

Schwieriger ist die Situation bei einem strafrechtlichen Entzug der Fahrerlaubnis, da im Strafverfahren lediglich das eine zu verhandelnde Delikt im Vordergrund steht. Insoweit kann eine Beratung zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis gestützt auf den Sachverhalt im Strafverfahren häufig lediglich einen Teil der Voraussetzungen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis abdecken.

c) durch Internet

Die Informations- und Beratungssuche im Internet ist geprägt von einer nicht überschaubaren Anzahl von falschen oder auch unseriösen Beratungsangeboten. Dem Laien (Betroffenen) erschließt sich dabei im Regelfall nicht, ob die gewonnenen Erkenntnisse konkret auf seinen Fall zutreffen; ebenso wenig kann zwischen seriösen und unseriösen Angeboten getrennt werden; die Eingabe von Schlagworten wie „MPU“ oder „Wiedererteilung Fahrerlaubnis“ führt häufig zu Anbietern nicht anerkannter Kurse oder Seminare zur MPU-Vorbereitung oder aber zu Vermittlern zwecks Erwerbs EU-ausländischer Fahrerlaubnisse, die auf die im Regelfall anzuerkennende Fahrberechtigung im Inland nach Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis unter Verschweigen der tatsächlichen Rechtslage (Fortbestehen der Eignungszweifel, erneute Aufforderung zum Eignungsnachweis, Aberkennung der ausländischen Fahrberechtigung im Inland) verweisen.

Auch werden Beschlüsse der Verwaltungsgerichtsbarkeit oft nur verkürzt oder schlagwortartig wiedergegeben, so dass sich ohne Kenntnis des gesamten Sachverhalts nicht feststellen lässt, ob sich die Entscheidung auch auf den vorliegenden Fall anwenden lässt.

Die oft nicht zum Ziel führende, aber Erfolg suggerierende Desinformation im Internet ist somit sehr häufig die Ursache für negativ verlaufende Rechtsbehelfsverfahren.

5. Uneinheitliche Rechtsprechung

a) Fahrerlaubnisrecht

Im Fahrerlaubnisrecht ist die Rechtsprechung sehr uneinheitlich. Hier werden oftmals nicht nur deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern offensichtlich, sondern auch innerhalb derselben. Grund hierfür ist die Fahrerlaubnisverordnung selbst, die – bewusst oder unbewusst – eine ganze Reihe von bedeutenden Regelungslücken enthält, welche die Verwaltungsgerichte durch unterschiedlichste Rechtsprechung zu interpretieren und zu füllen versuchen. Besonders deutlich wird dies insbesondere bei Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit dem Gebrauch von Betäubungsmitteln (Cannabis). Während sich in einigen Bundesländern seit etwa zwei Jahren eine „Wertediskussion“ (THC, THC-Carbonsäure) mit entsprechenden Definitionsversuchen zu Fahrbeeinträchtigung und Konsumverhalten entwickelt hat, fehlt diese in anderen Bundesländern nahezu völlig.

b) Verhältnis Strafrecht zu Fahrerlaubnisrecht

Während im Strafrecht der Bestrafungsgedanke im Vordergrund steht, zielt das Fahrerlaubnisrecht auf die Prüfung der Fahreignung ab. Diese beiden unterschiedlichen Intentionen sind offensichtlich weitläufig nicht bekannt, was daran offenkundig wird, dass in Widerspruchs- und Klagebegründungen häufig mit einer nicht statthaften „Doppelbestra-

fung“ argumentiert wird. Das Unverständnis auf Seiten des Betroffenen wird dadurch noch verstärkt, dass in Strafverfahren bzgl. des Strafmaßes „mildernde Umstände“ geltend gemacht werden können, die bei der Beurteilung der Fahreignung nach Prüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde regelmäßig keinen Eingang finden können, sondern allenfalls Grundvoraussetzung sind für die noch anstehende MPU (Abstinenz, Verhaltensänderung etc.).

Insbesondere aber das Jugendstrafrecht kollidiert mit dem Fahrerlaubnisrecht und der Eignungsfrage dahingehend, dass – um langfristigen Schaden von dem Jugendlichen oder jungen Erwachsenen abzuwenden (Eintrag in das Führungszeugnis etc.) – unter Hinweis auf Reifeverzögerungen bzw. Entwicklungsrückstände anhängige Strafverfahren eingestellt werden. Solche Feststellungen der Jugendgerichtsbarkeit begründen unter Umständen überhaupt erst erhebliche Eignungszweifel der Fahrerlaubnisbehörden, über die diese nicht hinwegsehen können. Der vermeintliche „Freispruch“ im Strafverfahren steht dann im Spannungsverhältnis zur Frage der Fahreignung.

Bei Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit der Betäubungsmitteleinnahme werden die Unterschiede zwischen Straf- und Verwaltungsgerichtsbarkeit an den unterschiedlichen Bewertungsmaßstäben bzgl. der Teilnahme am Straßenverkehr unter Betäubungsmitteleinfluss deutlich. Während für ein Strafverfahren das Vorhandensein von (massiven) Ausfallerscheinungen (§ 316 StGB) zur Feststellung der Fahrungeeignetheit Grundvoraussetzung ist, setzt das Verwaltungsverfahren im Regelfall eine Nichteignung voraus, sobald z. B. per Blutentnahme ein Betäubungsmittelkonsum durch das Vorhandensein (bestimmter Konzentrationen) von bestimmten Stoffgruppen nachgewiesen werden konnte. Die häufig aus anderweitigen Erwägungen von den Staatsanwaltschaften praktizierte Herabstufung einer Straftat zur Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) führt auch nicht automatisch dazu, dass damit bestehende Eignungszweifel ausgeräumt sind und die Fahrerlaubnisbehörde somit nicht mehr zur Überprüfung der Fahreignung berechtigt wäre. Gerade hier kommt es häufig zu Irritationen für den Betroffenen, wenn die Behandlung eines Verkehrsdeliktes zunächst vermeintlich als Strafverfahren beginnt, um dann regelmäßig im Ordnungswidrigkeitenverfahren zu enden; die damit signalisierte „Bagatellisierung“ des Verkehrsdelikts ist dann von Seiten der Fahrerlaubnisbehörde gegenüber dem Betroffenen nur schwer wieder auszuräumen, selbst wenn die Fahrerlaubnisverordnung zwingend eine Fahreignungsüberprüfung vorgibt. Hierunter fallen übrigens regelmäßig die häufigsten Anlässe der Fahreignungsüberprüfung: das Fahren unter Cannabiseinfluss und das wiederholte Fahren unter Alkoholeinfluss.

6. Wichtige weitere Veranlassungen

Über die Einlegung von Rechtsbehelfen werden von Seiten des Betroffenen häufig weitere zu treffende Veranlassungen übersehen, die aber grundlegende Auswirkungen auf die Voraussetzungen für ein Vorwärtskommen im Verwaltungsverfahren haben, sollte der Rechtsbehelf erfolglos bleiben.

a) Abstinenznachweise

In den Fällen, in denen eine Fahreignungsbegutachtung unausweichlich ist, sind die Vorgaben der Begutachtungsleitlinien zu berücksichtigen. Da bei Sachverhalten, denen Drogen- oder Alkoholverstöße zu Grunde liegen, im Regelfall eine belegte einjährige Absti-

nenz als Voraussetzung für ein positives Begutachtungsergebnis gefordert wird, sollte bei Sachverhalten, die eine MPU als unausweichlich erscheinen lassen, unmittelbar nach Feststellung des Verkehrsdelikts mit der Dokumentation der geforderten Abstinenz begonnen werden; dabei ist darauf zu achten, dass es sich um aussagekräftige, d. h. den Begutachtungsleitlinien entsprechende Abstinenznachweise handelt.

b) MPU-Vorbereitung

Auch die Vorbereitung auf die sich im Regelfall anschließende MPU-Begutachtung sollte bereits frühzeitig geschehen. Ob diese mittels professioneller (meist kostenpflichtiger) Hilfe oder im „Selbststudium" erfolgt, kann dahingestellt bleiben. Hier empfiehlt sich eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Fahrerlaubnisbehörde bzw. einer Beratungsstelle (Verkehrspsychologe, Begutachtungsstelle für Fahreignung), um entsprechenden Schulungsbedarf erkennen zu können. Eine frühzeitige Befassung des Betroffenen mit den drei Säulen des Begutachtungsgesprächs (Ursachenerkennung – Verhaltensänderung – Vermeidungsstrategien) ist aber zur Erhöhung der Chancen auf eine positive Begutachtung unabdingbar; gerade der Personenkreis derjenigen, die ihre Energie ausschließlich auf das eingeleitete Rechtsbehelfsverfahren verwenden, steht sich bzgl. Einsichts- und Kritikfähigkeit häufig selbst im Weg.

7. Fristenlauf

Mit dem Tag, von dem an der Betroffene nicht mehr befugt ist, ein Kraftfahrzeug zu führen, beginnt die 2-Jahres-Frist des § 20 Abs. 2 Satz 2 FeV = Pflicht zur erneuten Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung bei Verstreichen von mehr als 2 Jahren seit (vorläufigem) Entzug der Fahrerlaubnis.

In den meisten Fällen ist dies der Tag der Anhaltung durch die Polizei mit Unterbindung der Weiterfahrt und Sicherstellung des Führerscheins (vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis); der Fristenlauf beginnt also noch vor dem eigentlichen Strafverfahren und weit vor dem Verfahren zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Bei Rechtsbehelfsverfahren ist also stets an den Fristenlauf gemäß § 20 Abs. 2 Satz 2 zu denken. Die ursprünglich als ausreichend lang erscheinende Zwei-Jahres-Frist ist vor dem Hintergrund des vorgegebenen Rechtsweges (Durchlaufen des Widerspruchsverfahrens, lange Wartezeiten bei der Terminierung der mündlichen Verhandlung bei den Verwaltungsgerichten), dem ggf. zu fordernden Abstinenzzeitraum sowie der Begutachtung mit Vor- und Nachbereitung gerade angemessen gewählt. Zumindest duldet die Zwei-Jahres-Frist keinerlei Zeitverlust, da sonst das Erfordernis des erneuten Ablegens der Fahrerlaubnisprüfungen droht.

8. Fazit und Ausblick

Der Inhalt der Fahrerlaubnisakte stellt die gebündelte Information in der jeweiligen Fahrerlaubnisangelegenheit dar und ist Grundlage des Verwaltungsverfahrens; die Kenntnis des Inhalts der Fahrerlaubnisakte ist daher Grundvoraussetzung für eine ordentliche Vertretung der Interessen des Betroffenen. Mangelnde Information und Beratung sowie das Zugrundelegen lückenhafter Sachverhalte führen dazu, dass auf Seiten des Betroffenen in Rechtsbehelfsverfahren häufig von falschen Voraussetzungen ausgegangen wird. Dies führt zu gesteigertem Unverständnis bezüglich der behördlichen Maßnahmen und endet regelmäßig in nicht erfolgreichen Rechtsbehelfsverfahren.

Erfolgsaussichten auf eine zeitnahe Wiedererlangung der Fahrerlaubnis (= Hauptanliegen des Betroffenen) bietet ein Rechtsbehelfsverfahren im Regelfall nur dann, wenn der Betroffene bzw. dessen Rechtsbeistand sich überwiegend an der örtlichen (ober-)verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung orientiert, denn in einigen Bereichen der Regelungen zur Überprüfung der Fahreignung fehlen klare Vorgaben der Fahrerlaubnisverordnung, insbesondere im Betäubungsmittelbereich, die somit den unterschiedlichsten verwaltungsgerichtlichen Interpretationen unterliegen. Die unterschiedlichen Bewertungsmaßstäbe der Straf- und Verwaltungsgerichtsbarkeit sind zudem vor dem Hintergrund einer unterschiedlichen Intention strikt zu trennen. Aus dem Ergebnis des Strafverfahrens kann nicht zwingend auf Erfolgsaussichten im Verwaltungs(gerichts)verfahren geschlossen werden.

Legt man zu Grunde, dass – nach der Erfahrung des Verfassers – die Anzahl erfolgreicher Rechtsbehelfsverfahren verschwindend gering ist, so birgt das bloße Vertrauen auf einen erfolgreichen Verfahrensausgang ein erhebliches Gefahrenpotenzial dahingehend, dass für den Fall eines negativen Verfahrensausgangs die Schaffung der Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Begutachtung übersehen wird oder zumindest in das Hintertreffen gerät. Der damit ebenfalls verbundene Zeitverlust hat mitunter gravierende Folgen.

Unter Bewertung des von den Maßnahmen zur Eignungsüberprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde betroffenen Personenkreises und dessen zu vertretenden Verkehrsdelikten ist – ohne stigmatisieren zu wollen – festzuhalten, dass die Rechtsgrundlagen zur Überprüfung der Fahreignung regelmäßig sicherstellen, dass lediglich ein weit von der durchschnittlichen Norm abweichender, im Verhältnis somit kleiner, aber andere Verkehrsteilnehmer weit überdurchschnittlich gefährdender Teil der Kraftfahrer von diesen auch erfasst wird. Um vor diesem Hintergrund abwägen zu können, ob ein Rechtsbehelfsverfahren überhaupt sinnvoll erscheint, sollten Betroffene selbst und gegebenenfalls deren Rechtsbeistände sorgfältig unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte den Sachverhalt prüfen.

Das bisherige und immer wieder in Diskussion befindliche Verfahren der nicht rechtsmittelfähigen Aufforderung, ein Eignungsgutachten beizubringen, ist das in der Verwaltungspraxis allein umsetzbare Verfahren, um zu gewährleisten, dass bei Vorliegen von Fahreignungsmängeln das Allgemeininteresse der Sicherstellung der Verkehrssicherheit dahingehend geschützt wird, dass unmittelbar (!) von Seiten der Fahrerlaubnisbehörde reagiert werden kann. Dem Betroffenen selbst steht es frei, gegebenenfalls im Eilverfahren gegen die von der Fahrerlaubnisbehörde bei Abschluss des Verwaltungsverfahrens getroffene Entscheidung (Versagung bzw. Entzug der Fahrerlaubnis) unverzüglich vorzugehen. Die Rechtsbehelfsmöglichkeiten hierauf zu beschränken ist statthaft vor dem Hintergrund, dass der Betroffene während des gesamten vorausgehenden Verwaltungsverfahrens uneingeschränkt die bestehenden Eignungszweifel ausräumende oder abschwächende Gesichtspunkte einbringen und damit wesentlich Einfluss auf dessen Verlauf nehmen kann.

Anschrift des Verfassers
Thomas Hofstätter
Regierung von Oberbayern
Maximillianstraße 39
80538 München
Email: thomas.hofstaetter@reg-ob.bayern.de

FRANK-ROLAND HILLMANN III

Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltungsbehörde in Fahrerlaubnissachen

– Kurzfassung –*)

Bei der Frage des Rechtsschutzes gegen Maßnahmen der Verwaltungsbehörde geht es nicht darum, die MPU als Institution in Frage zu stellen. Es stellt sich aber die Frage nach effektivem Rechtsschutz gegen bloßes Verwaltungshandeln der Führerscheinstellen. Ein solcher effektiver Rechtsschutz kann juristisch im Rahmen des einstweiligen Rechtsschutzes angesiedelt werden.

Schon der Begriff „Anordnung" impliziert eine Art „Befehl", dem sich der Bürger widerstandslos auszuliefern hat. Ohne rechtliche Beratung erschließt sich dem Laien eine wie auch immer geartete Rechtsmittelmöglichkeit schon deshalb nicht, weil es – mangels juristischer Erforderlichkeit – an einer Rechtsmittelbelehrung (kein Verwaltungsakt!) fehlt.

Es herrscht eine erhebliche Unzufriedenheit mit der gegenwärtigen Situation. Diese resultiert daraus, dass die Entscheidungen der Verwaltungsbehörden oft als Willkür empfunden werden. Die Führerscheinstellen sind mit einer geradezu einzigartigen Machtfülle ausgestattet. Das Problem liegt darin, dass die Maßnahme der Verwaltungsbehörde, ein Gutachten zu fordern, bereits erheblichen Eingriffscharakter hat. Das bedeutet, dass das beigebrachte Gutachten die Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde über das Schicksal der Fahrerlaubnis bereits so maßgeblich vorprägt, dass dadurch die Entscheidung quasi endgültig gefallen ist.

Die Entscheidungen der Führerscheinstellen werden in der Regel ja selbst dann nicht revidiert, wenn noch so überzeugende juristische Argumente vorgetragen werden. Solche Argumente werden oftmals mit vorgefertigten Computertextbausteinen abgefertigt, ohne dass eine sachliche Auseinandersetzung stattfindet. Erst wenn die berufliche Existenz somit schon faktisch vernichtet ist, erfolgt ggf. die Korrektur durch das Verwaltungsgericht, oftmals aber erst viele Jahre später (siehe Beschluss des BVerfG vom 20. 06. 2002 [BA 2002, 362] zur Rechtmäßigkeit der Anordnung eines MPU-Gutachtens bei Cannabiskonsum ohne Bezug zur Teilnahme am Straßenverkehr, dessen zugrunde liegender Sachverhalt aus dem Jahre 1994 stammte; der Betroffene musste also 8 Jahre lang auf seine Fahrerlaubnis aufgrund rechtswidriger Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde verzichten!).

Ein entscheidendes Charakteristikum eines Verwaltungsaktes ist es aber, dass er – in Abgrenzung zur bloßen Vorbereitungshandlung – die „abschließende Regelung eines Einzelfalls" betrifft. Genau das bewirkt die „Aufforderung" zur Vorlage eines Gutachtens: Wenn der Betroffene im Falle der Weigerung, das geforderte Gutachten beizubringen oder vorzulegen, die Fahrerlaubnis verliert oder nicht erhält, dann hat dies aus der Sicht des Betroffenen durchaus abschließenden Charakter! Das Risiko des negativen Ausgangs der Begutachtung trägt demnach allein der Betroffene. Besonders brisant ist

*) Die Langfassung des auf dem 44. Verkehrsgerichtstags gehaltenen Referates des Verfassers wird demnächst in der Zeitschrift „Deutsches Autorecht" (DAR) veröffentlicht.

dieser Umstand deshalb, weil die Fahrerlaubnisbehörde immer wieder der Versuchung unterliegen könnte, durch „Schüsse ins Blaue hinein“ auf der Grundlage eines bloßen Verdachts-Verdachts dem Betroffenen einen im Gesetz nicht vorgesehenen Eignungsbeweis aufzuerlegen.

Außerdem findet ein beachtlicher Eingriff in das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen nach Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG statt. Der Betroffene ist letztendlich ohne juristische Vorprüfung hinsichtlich der Rechtmäßigkeit der Anordnung dem Urteil des Gutachters schutzlos ausgeliefert.

Ein weiterer Aspekt ist der des Zeitablaufes und der langen Verfahrensdauer bei Gericht. Deshalb lässt sich das Argument, die Anordnung zur Vorlage eines MPU-Gutachtens sei als bloße vorbereitende Maßnahme nicht selbständig anfechtbar, nicht mehr vertreten, vielmehr sei die Anordnung als Verwaltungsakt anzusehen.

Es ist ausschließlich ein effektiverer und somit verbesserter Rechtsschutz zu fordern. Begutachtungsanordnungen der Führerscheinstellen, die sich später als offensichtlich rechtswidrig erweisen, dürfen keinesfalls zu einer rechtwidrigen Begutachtung führen. Solche Anordnungen führen aber nach der gegenwärtigen Rechtslage zu der Durchführung einer Begutachtung, wenn dem Betroffenen wegen § 11 Abs. 8 FeV nichts anders übrig bleiben würde, als sich einem rechtwidrigen Verwaltungshandeln zu beugen. Die Verkehrspsychologen der MPUs würden sich dann aber dem Vorwurf ungerechtfertigter Bereicherung ausgesetzt sehen.

Ein weiteres Problem ergibt sich daraus, dass insbesondere der psychologische Teil des Gutachtens juristisch kaum überprüfbar ist, weil er einmalig ist, damit nicht wiederholbar und nicht rekonstruierbar. Der Betroffene hat also erhebliche Schwierigkeiten, wenn er Mängel des Gutachtens rügen will. Und es kann keinesfalls gesagt werden, dass die Psychologen der Medizinisch-Psychologischen Institute stets oder regelmäßig fehlerfreie Begutachtungen vornehmen. Im Gegenteil wird man durchaus hin und wieder den Aussagen der Betroffenen im Anschluss an eine Untersuchung Glauben schenken können, wonach ihm die Voreingenommenheit des Psychologen schon zu Beginn des Gespräches spürbar entgegenschlug und eine faire und objektive Begutachtung nicht zu erwarten war. Außerdem sind die Gutachten – entgegen den diesbezüglichen Qualitätsanforderungen – oft unverständlich und in sich nicht nachvollziehbar, ja sogar schlichtweg falsch.

Lösungsvorschläge:

1. Die Anordnung der Eignungsuntersuchung wird als Verwaltungsakt eingestuft.
2. Es erfolgen gesetzliche Änderungen entweder in § 2 Abs. 8 StVG oder § 11 FeV mit vorschlagsweise folgendem Text: „Gegen Anordnungen der Verwaltungsbehörde, ein Gutachten nach den §§…. FeV beizubringen, ist der Verwaltungsrechtsweg gegeben.“
3. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Herstellung der aufschiebenden Wirkung gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO ist zulässig.
4. Der Antrag auf Eilrechtsschutz gegen Anordnungen zur Eignungsbegutachtung wird erleichtert.
5. Der Verwaltungsgerichtsbarkeit wird gesetzlich eine zeitliche Vorgabe zur Entscheidung über Anträge nach § 80 Abs. 5 VwGO verordnet (max. 7 bis 10 Tage).

6. Dadurch werden im Gegenzug die Hauptsacheverfahren nahezu vollständig verschwinden.

Anschrift des Verfassers
Rechtsanwalt Frank-Roland Hillmann III
Gartenstraße 14
26122 Oldenburg
Email: hillmann3@hillmann-partner.de

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

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

1974:
Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US $ 20,–

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Arbeitskreis VI:
Drogen im Straßenverkehr – Neue Entwicklungen*)

RALF WEHOWSKY

Von der Nullwertgrenze zu analytischen Grenzwerten?

I. Einführung

Die 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts hatte sich auf eine Verfassungsbeschwerde mit § 24a Abs. 2 StVG zu befassen, mit dem der Gesetzgeber im Jahr 1998 die so genannte Nullwertgrenze für Fahrten unter der Wirkung eines Betäubungsmittels eingeführt hatte. Die Kammer hat mit Beschluss vom 21. Dezember 2004 entschieden[1]), dass die Norm des § 24a Abs. 2 StVG verfassungsgemäß ist. Allerdings bedürfe sie einer verfassungsgemäßen Auslegung dahin, es müsse eine Mindest-Konzentration des Wirkstoffs nachgewiesen sein, die es als möglich erscheinen lasse, dass der Fahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Bei dem Wirkstoff THC (Tetrahydrocannabinol) sei wegen der verbesserten Analyseverfahren diese Möglichkeit nicht mehr bei jedem Nachweis von THC im Blut gegeben. Ohne dass die Kammer sich insoweit explizit festgelegt hat, lässt sich dem Beschluss doch entnehmen, dass sie beim gegenwärtigen Stand der Wissenschaft das Vorliegen des so genannten analytischen Grenzwerts von 1 ng/ml als entscheidend ansieht.

Die Entscheidung ist im Wesentlichen zu begrüßen. Sie klärt einige für die Praxis bedeutsame Zweifelsfragen, lässt aber eine Reihe weiterer Fragen offen. Im Einzelnen:

II. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts

1. Grundsätzliche Verfassungsmäßigkeit der Norm

Nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG begeht eine Ordnungswidrigkeit, wer unter der „Wirkung" eines der in der Anlage zum Gesetz bezeichneten Betäubungsmittels ein Kraftfahrzeug führt. Eine „Wirkung" liegt nach Satz 2 der Vorschrift vor, wenn eine der in der Anlage aufgeführten Substanzen im Blut nachgewiesen wird. Die Einführung dieser Bestimmung ist zurückzuführen auf die seit Beginn der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts zunehmende Kenntnis von der Gefährdung des Straßenverkehrs durch die Teilnahme kraftfahrender Betäubungsmittel-Konsumenten. Mehrere Untersuchungen hatten gezeigt, dass bei Verkehrsunfällen ein erheblicher Anteil von unter Drogeneinfluss fahrenden Personen beteiligt war[2]). Dies legte die Erwägung nahe, dass erheblich mehr Drogen-Rauschfahrten stattfanden als von den Statistiken ausgewiesen[3]). In das Zentrum der Diskussion rückte alsbald, dass kein wirksames straßenverkehrsrechtliches Präventions-Instrumentarium zur Verfügung stand. Zwar stellen §§ 315c, 316 StGB das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Strafe, wenn der Fahrer infolge des Genusses berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Sie greifen nach dem Genuss von Betäubungsmitteln allerdings in der Praxis relativ selten, weil nach der obergerichtlichen Rechtsprechung[4]) in

*) Der Beitrag von Möller wird in aktualisierter Form demnächst in dieser Zeitschrift erscheinen.

jedem Einzelfall die Fahruntüchtigkeit während des Fahrens positiv nachzuweisen ist. Dies fällt im Vergleich zum Fahren unter Alkoholeinfluss wesentlich schwerer, da es keinen wissenschaftlich anerkannten Gefahrengrenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit für Betäubungsmittel gibt[5]). Den gerichtlichen Anforderungen genügt nur ein Wert, ab dem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit bei jedem Kraftfahrer die Fahrfähigkeit im Sinne der den alltäglichen Anforderungen des Straßenverkehrs genügenden Beherrschung des Fahrzeugs ausgeschlossen werden kann[6]). Für den Bereich der Betäubungsmittel kann die medizinische Wissenschaft – auch heute – solche Gefahrengrenzwerte noch immer nicht eindeutig definieren. Ein Tatnachweis unter Drogeneinfluss ist daher nur aufwändig und in Einzelfällen möglich, regelmäßig erst nachdem Ausfallerscheinungen aufgetreten sind. Zudem galt § 24a StVG, die Ordnungswidrigkeiten-Norm im Vorfeld der absoluten Fahruntüchtigkeit, in seiner damaligen Fassung nur für Alkohol-Fahrten. Für das Fahren unter Drogeneinfluss gab es keine entsprechende Sanktionsmöglichkeit. Der 31. Deutsche Verkehrsgerichtstag forderte deshalb bereits 1993, das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Drogen oder vergleichbaren Stoffen, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, durch eine Ergänzung des § 24a StVG zu sanktionieren[7]). Nach ausführlichen Beratungen kam der Gesetzgeber dem mit der Einführung von § 24a Abs. 2 StVG im Jahre 1998 nach.

Das Bundesverfassungsgericht hat die gesetzgeberische Motivation ausdrücklich gebilligt und die grundsätzliche verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Regelung bestätigt. Ein Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG scheide aus, weil der Norm eindeutig zu entnehmen ist, dass bei Nachweis der Wirkung eines der in der Anlage genannten berauschenden Mittel der Tatbestand der Ordnungswidrigkeit erfüllt ist. Für den Bürger ist damit das Risiko der Begehung einer Ordnungswidrigkeit erkennbar. Auch den vom Beschwerdeführer gerügten Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 GG in Bezug auf das Fahren unter Alkoholeinfluss hat das Bundesverfassungsgericht nicht erkennen können. Der Gesetzgeber habe die Gefahren durch das Fahren unter Einfluss von Betäubungsmitteln in verfassungsrechtlich nicht angreifbarer Weise bewertet, der Verzicht auf Gefahrengrenzwerte sei durch einen ausreichenden Sachgrund, die mangelnde Möglichkeit einer Quantifizierung der Dosis-Wirkungsbeziehung gerechtfertigt.

2. Verfassungskonforme Auslegung

Das vom Bundesverfassungsgericht festgestellte Erfordernis einer verfassungskonformen Auslegung knüpft daran an, dass der Wortlaut des § 24a Abs. 2 StVG mehrere Auslegungsmöglichkeiten zulässt[8]). Der unbestimmte Rechtsbegriff der „Wirkung“ berauschender Mittel gemäß Satz 1 der Norm kann entweder eine im Einzelfall konkret vorliegende Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit, oder eine Wirkstoff-Konzentration in einer typischerweise die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Menge, oder aber das Vorhandensein eines Wirkstoffs in beliebiger Menge (sei es auch nur ein Molekül) im Blut bedeuten[9]). Satz 2 der Norm schließt die erstgenannte Möglichkeit aus. Indem er das Vorliegen einer Wirkung an den Nachweis der Substanz im Blut koppelt, stellt er klar, dass es auf die Fahrtauglichkeit und deren Nachweis in concreto nicht ankommt[10]). Offen bleibt jedoch, ob im Blut eine Mindestmenge einer generell die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Wirkstoffkonzentration gegeben sein muss oder jegliche Konzentration ausreicht[11]). Die letztgenannte Auslegungsmöglichkeit hat nun das Bundesverfassungsgericht ausgeschlossen.

Ausgangspunkt seiner Überlegungen ist der Umstand, dass mit § 24a Abs. 2 StVG in das Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) eingegriffen wird und dieser Eingriff dem Verhältnismäßigkeitsprinzip, insbesondere dem Übermaßverbot, genügen muss. Dies ist grundsätzlich der Fall, weil dem vom Gesetz verfolgten Ziel der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und damit dem Schutz von Leib, Leben und Eigentum der Verkehrsteilnehmer tendenziell ein höheres Gewicht zukommt als der allgemeinen Handlungsfreiheit. Dieses Überwiegen des Allgemeinwohls bejaht das Bundesverfassungsgericht ausdrücklich nicht nur bei konkreter Gefährdung, also einer tatsächlichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit im Einzelfall, sondern auch für die von § 24a Abs. 2 StVG erfasste abstrakte Gefährdung der Verkehrssicherheit.

Die der Vorschrift zu Grunde liegende Annahme einer abstrakten Gefahr sei aber aufgrund der technischen Entwicklung nicht mehr in jedem Fall berechtigt, in dem der Nachweis der Wirksubstanz THC im Blut möglich ist. Nach der Konzeption des Gesetzgebers sollte ein Verbot der Teilnahme am Straßenverkehr für die Dauer der Wirkungszeit des Betäubungsmittels erreicht werden[12]). Für die Blutprobe als Nachweismittel entschied er sich gerade deshalb, weil er – in Übereinstimmung mit den angehörten Sachverständigen[13]) – davon ausging, dass die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Substanzen nur wenige Stunden im Blut nachgewiesen werden können, „Wirkungsdauer“ und „Nachweisdauer“ mithin identisch seien[14]). Andere Nachweismethoden (etwa die Analyse von Haaren, Urin oder Speichel), mit denen bereits zur Zeit des Gesetzgebungsverfahrens die Begleitprodukte von Drogenkonsum über wesentlich längere Zeiträume (Tage oder Wochen) nachweisbar waren[15]), hat er demgegenüber wegen der Entkoppelung von Wirkungs- und Nachweisdauer verworfen[16]). Es war somit nicht Absicht des Gesetzgebers, nach jeglichem Drogenkonsum den Betroffenen auf Dauer vom Straßenverkehr auszuschließen. Der Ausschluss sollte vielmehr nur für den unmittelbar dem Konsum nachfolgenden Zeitraum gelten: für die „wenigen Stunden“, in denen typischerweise eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit vorliegt[17]).

Diese Vorstellung ist, wie das Bundesverfassungsgericht unter Bezugnahme auf die neuere Literatur festgestellt hat, aufgrund des technischen Fortschritts überholt[18]). So lag im Ausgangsverfahren der Verfassungsbeschwerde zwischen Konsum und Blutentnahme ein Zeitraum von etwa 16 Stunden, der Nachweis von THC-Spuren soll sogar deutlich länger[19]) möglich sein. Fallen aber Nachweis- und Wirkzeit auseinander, reiche nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG aus. Festgestellt werden müsse vielmehr eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt möglich erscheinen lasse, dass der Betroffene trotz eingeschränkter Fahrtüchtigkeit am Straßenverkehr teilgenommen habe. Wo nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand diese Grenze liegt und wie sie festzustellen ist, lässt das Bundesverfassungsgericht offen. Es weist lediglich darauf hin, dass in der Wissenschaft insoweit teilweise Konzentrationen von über 1 ng/ml verlangt worden sind[20]), während andere Gutachten und auch mehrere Gerichte in Ordnungswidrigkeiten und Verwaltungsstreitsachen[21]) den von der Grenzwertkommission angegebenen analytischen Grenzwert von 1 ng/ml als entscheidend angesehen haben. Da Amtsgericht und Oberlandesgericht im Ausgangsfall sich damit nicht auseinandergesetzt, sondern einen Spurennachweis von weniger als 0,5 ng/ml als ausreichend für eine Verurteilung angesehen hatten, hob die Kammer die angefochtenen Entscheidungen auf und verwies die Sache an das Amtsgericht zurück. Das stellte das Verfahren gemäß § 47 Abs. 2 OWiG ein.

Eine solche Opportunitätsentscheidung hatte das Bundesverfasungsgericht – neben der Möglichkeit eines Freispruchs – ausdrücklich als zulässig bezeichnet.

3. Würdigung

a) Der verfassungsgerichtlichen Bewertung der Norm des § 24a Abs. 2 StVG als verfassungsgemäß ist sowohl im Ergebnis wie in der Begründung uneingeschränkt zuzustimmen.

b) Die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts zum Erfordernis der verfassungskonformen Auslegung sind in mehrfacher Hinsicht auslegungsbedürftig bzw. für die Lösung der sog. einfach-rechtlichen Probleme nicht ausreichend. Dies wirkt sich jedoch für die Praxis nicht nachteilig aus, da insoweit Auslegungsmöglichkeiten nahe liegen bzw. ausreichende Spielräume für eine sachgerechte Anwendung des Straßenverkehrsrechts bestehen.

aa) Der von der Kammer gebildete Obersatz, es müsse eine THC-Konzentration festgestellt sein, die die eingeschränkte Fahrtüchtigkeit als „möglich" erscheinen lasse, trägt für sich die Aufhebung der fachgerichtlichen Entscheidungen nicht. Wie das Bundesverfassungsgericht an anderer Stelle selbst festgestellt hat, ist es durchaus „möglich", dass in Einzelfällen auch geringste Wirkstoffreste nach Ablauf der typischen Wirkungsdauer noch zur Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit führen[22]). Dies kann etwa bei Dauerkonsumenten oder individuellen Prädispositionen aufgrund von Krankheiten der Fall sein. Auch bei THC-Konzentration nur im Spurenbereich ist es somit „möglich", dass die Fahrtauglichkeit des Betreffenden beeinträchtigt ist. Darauf kommt es aber nicht an. Wie den Gesetzesmaterialien zu entnehmen ist, ging es dem Gesetzgeber nicht um einzelne Ausnahmefälle, sondern um die Schaffung eines abstrakten Gefährdungsdelikts für die typischen Fälle der möglichen Verkehrsbeeinträchtigung. Jedenfalls bei Massendelikten wie denen des Straßenverkehrsrechts ist eine solche generalisierende Betrachtungsweise nicht nur zulässig, sondern nahe liegend[23]). So wie es entsprechend dem Charakter des abstrakten Gefährdungsdelikts unbeachtlich ist, dass einzelne Personen trotz hoher THC-Konzentration noch so fahrtüchtig sein mögen wie andere Verkehrsteilnehmer ohne jeglichen BtM-Einfluss, so ist es grundsätzlich ohne Bedeutung, wenn einzelne Verkehrsteilnehmer auch bei geringsten THC-Spuren in ihrer Fahrtauglichkeit beeinträchtigt sein können. Entscheidend ist – gerade auch nach der Argumentation des Bundesverfassungsgerichts –, dass der Gesetzgeber eine vertretbare generalisierende Einschätzung getroffen hat, wonach in zeitlicher Nähe zum Konsum typischer Weise eine verkehrsbeeinträchtigende Wirkung des Betäubungsmittels vorliegt. Liegen aber aufgrund der verbesserten Analysetechniken Nachweise nur im Spurenbereich vor, tritt an Stelle der überwiegenden Wahrscheinlichkeit mangelnder Verkehrssicherheit die überwiegende Wahrscheinlichkeit der Verkehrstüchtigkeit. Aus diesem Grund liegt dann bei der gebotenen generalisierenden Betrachtungsweise eine abstrakte Verkehrsgefährdung im Sinn der Norm nicht vor; nicht deshalb weil eine Verkehrsbeeinträchtigung „nicht möglich" wäre[24]). Die Entscheidung ist daher dahin auszulegen, dass eine THC-Konzentration festgestellt sein muss, bei der typischerweise die Verkehrstüchtigkeit eingeschränkt ist.

bb) Weiterhin lässt die Kammer ein beachtliches Maß an judicial self-restraint erkennen, indem sie nicht ausspricht, wie die von ihr geforderte Untergrenze der beachtlichen THC-Konzentration zu bestimmen ist. Ich halte es nicht für angebracht, diese Zurückhaltung zu beklagen. Das Problem sollte und kann vielmehr mit den Mitteln des so genannten ein-

fachen Rechts gelöst werden: Schon im Gesetzgebungsverfahren wurde erörtert, dass für einen konsumnahen Nachweis nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie (GTFCh) analytische Werte festgelegt und in Ringversuchen überprüft werden sollten[25]). Dementsprechend veröffentlicht die 1993 gegründete, am Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) angesiedelte Grenzwertkommission seit 1997 die nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft angebrachten analytischen Grenzwerte. Dabei handelt es sich um den Wert, unterhalb dessen von einem Nachweis der verkehrsrelevanten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nicht mehr ausgegangen werden kann[26]). Zwar ist nicht zu verkennen, dass dies im Gesetz selbst keinen Niederschlag gefunden hat. Eine formelle Legitimation der Grenzwertkommission zu rechtsverbindlichen Festlegungen gibt es nicht[27]). Allerdings liegt es nahe, angesichts der Zusammensetzung und Qualifikation der Kommission deren Empfehlung die Qualität einer verbindlichen fachlichen Festlegung des Standes der Wissenschaft zuzubilligen[28]). Auch bei der Bestimmung des Grenzwerts der absoluten Fahruntüchtigkeit nach Alkoholgenuss hat die Rechtsprechung sich auf die Empfehlungen eines wissenschaftlichen Gremiums gestützt, das nicht normativ legitimiert war[29]).

cc) Einen Spielraum lässt das Bundesverfassungsgericht der Praxis im Hinblick auf den Abschluss der Ordnungswidrigkeiten-Verfahren, wenn der Nachweis einer beachtlichen Wirkstoff-Konzentration nicht gelingt: Ausdrücklich bezeichnet es sowohl den Freispruch wie auch die Opportunitätseinstellung gem. § 24a Abs. 4 StVG i. V. m. § 47 Abs. 2 OwiG als zulässig. Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum Ordnungswidrigkeiten-Recht. Im Unterschied zum Strafrecht wird hier kein sozial-ethischer Schuldvorwurf erhoben, sondern lediglich eine nachdrückliche Pflichtenermahnung bezweckt, der der Ernst der staatlichen Strafe fehlt[30]). Ein verfassungsrechtlicher Anspruch auf Rehabilitierung vom Vorwurf, eine Ordnungswidrigkeit begangen zu haben, kommt daher nicht in Betracht. Dessen ungeachtet wird aus systematischen Gründen regelmäßig in einem frühen Stadium des Verfahrens eine Einstellung mangels hinreichenden Tatverdachts (§ 46 Abs. 1 OwiG i. V. m. § 170 Abs. 2 StPO) nahe liegen[31]).

dd) In der Literatur ist zwar die Befürchtung angesprochen worden, die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts könne als begrenzte Freigabe von Drogenfahrten missverstanden werden und damit in präventiver Hinsicht bedenkliche Folgen tragen[32]). Diese Befürchtung ist letztlich nicht gerechtfertigt. Die Entscheidung bringt klar zum Ausdruck, dass der Gesetzgeber das Fahren unter Betäubungsmittel-Einfluss verfassungsrechtlich zulässig als Ordnungswidrigkeit verfolgen darf. Ein „Sich-Heran-Kiffen“ an den analytischen Grenzwert ist realistischer Weise nicht möglich[33]).

III. Offene Fragen

1. Anwendbarkeit auf andere Betäubungsmittel

Das Bundesverfassungsgericht hat sich – entsprechend dem begrenzten Prüfungsgegenstand des Verfassungsbeschwerdeverfahrens – nur mit Cannabis und seiner Wirksubstanz THC befasst. Die der Entscheidung zu Grunde liegenden Erwägungen gelten jedoch gleichermaßen für die weiteren in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten Mittel und Substanzen. Auch insoweit besteht nur ab dem analytischen Grenzwert und darüber die überwiegende Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrtauglich-

keit, die die Sanktionierung durch das abstrakte Gefährdungsdelikt legitimiert. Unterhalb des Grenzwerts kehrt sich die Wahrscheinlichkeit um, mit abnehmender Konzentration der Substanz wird die Beeinträchtigung zunehmend unwahrscheinlich. Das Übermaßverbot gebietet daher auch bei diesen Substanzen bei Unterschreitung des analytischen Grenzwerts die Verfahrenseinstellung[34]). Der Grenzwertkommission fällt daher die Verantwortung zu, den Fortschritt der wissenschaftlichen Erkenntnisse ständig im Auge zu behalten und zu überprüfen, ob die von ihr vorgeschlagenen Werte fortzuschreiben sind.

2. Messtoleranzen

Nachdem aufgrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts eine untere Nachweisgrenze der Betäubungsmittel-Konzentration zu beachten ist, stellt sich die Frage, ob ein Sicherheitszuschlag auf die von der Grenzwertkommission festgesetzten Werte erforderlich ist[35]). Dagegen spricht allerdings, dass die Grenzwertkommission bei ihren Vorgaben mögliche Ungenauigkeiten bereits berücksichtigt hat. So hatte sie 1997 für den im Cannabis enthaltenen Wirkstoff THC zunächst einen Grenzwert von 2 ng/ml festgesetzt[36]). Dabei war sie bereits damals davon ausgegangen, dass ab 1 ng/ml ein Nachweis als geführt gelten könne. Mit Rücksicht auf den in dubio-Grundsatz sei allerdings ein Sicherheitszuschlag von 1 ng/ml anzusetzen, der später bei entsprechenden wissenschaftlichen Fortschritten herabgesetzt werden könne[37]). Aufgrund der Verbesserung der Analysetechniken und der Auswertung der von ihr durchgeführten Ringversuche hat sie in den Empfehlungen vom 20. November 2002 den analytischen Grenzwert für THC auf 1 ng/ml herabgesetzt[38]). Entsprechende Fortschreibungen hat die Kommission auch für die anderen Wirkstoffe vorgenommen.

Eine solche Zurücknahme von Sicherheitszuschlägen aufgrund von Fortschritten der Analysetechnik ist auch aus dem Bereich der Blutalkoholfeststellung bekannt, nicht zuletzt die Reduktion des BAK-Gefahren-Grenzwerts von 1,3 auf 1,1 Promille[39]). Die Grenzwertkommission wird aufgrund der von ihr ausgewerteten Ringversuche weiter im Auge zu behalten haben, ob die analytischen Grenzwerte auch unter Berücksichtigung vorkommender Messungenauigkeiten dem Stand der Technik entsprechen.

3. Auswirkungen auf §§ 315c, 316 StGB

Es stellt sich die Frage, ob eine Verurteilung nach §§ 315c, 316 StGB ausgeschlossen ist, wenn bei der Blutuntersuchung des Verdächtigen ein Betäubungsmittelwirkstoff nur im Spurenbereich, unterhalb des analytischen Grenzwerts, nachgewiesen werden kann. Dies wäre der Fall, wenn darunter eine Wirkung des Betäubungsmittels, nämlich eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit, von vornherein ausgeschlossen wäre. Dem ist aber nicht so, die geringe Konzentration genügt nur – für sich – zum Nachweis der verkehrsrelevanten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nicht mehr aus[40]). In einer Reihe von Fällen, etwa bei Dauerkonsum oder dem Zusammentreffen mit manchen Krankheiten kann auch der nur durch die Spuren belegte Konsum dazu führen, dass der Betreffende nicht mehr in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen. Entscheidend wird es daher in solchen Fällen auf den beweiskräftigen Nachweis konkreter auf den Genuss zurückführbarer Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit oder Ausfallerscheinungen ankommen[41]). So wie die Anforderungen an Art und Ausmaß von Ausfallerscheinungen umso geringer werden, je höher die festgestellte Wirkstoffkonzentration ist[42]), so steigen sie umgekehrt bei geringen Konzentrationen.

4. Auswirkungen auf das Fahrerlaubnisrecht

Eine Wirkstoffkonzentration unterhalb des analytischen Grenzwerts für THC wird für sich allein keine fahrerlaubnisrechtlichen Konsequenzen haben. Kommen allerdings Beweisanzeichen hinzu, die auf einen gewohnheitsmäßigen Konsum hindeuten, ändert sich die Sachlage. Dies ergibt sich aus Folgendem: Liegt der Nachweis im Spurenbereich, belegt dies nichts weiter als den einmaligen Konsum. Dieser lässt aber nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nicht bereits den Schluss zu, der Betreffende könne zwischen Drogenkonsum und aktiver Teilnahme am Straßenverkehr nicht trennen[43]). Auch bei Anhaltspunkten für einen „gelegentlichen" Konsum[44]), wenn der Fahrer etwa solchen einräumt, gilt nichts Anderes. Auch bei gelegentlichem Konsum steht das Trennvermögen nicht von vorneherein in Frage[45]). Der konkrete Spurennachweis belegt gerade nicht das Gegenteil[46]). Weisen dagegen besondere Umstände auf regelmäßigen Konsum hin[47]), stellt sich die Lage anders dar. Unter regelmäßigem oder auch gewohnheitsmäßigem Konsum wird eine über einen längeren Zeitraum andauernde erhebliche Einnahme verstanden, die den Schluss auf fehlendes Trennungsvermögen zulässt[48]). Besondere Umstände, die auf gewohnheitsmäßigen Konsum hinweisen, können insbesondere in einer hohen Konzentration des Cannabis-Abbauprodukts THC-COOH[49]) liegen[50]).

Nur bei Anhaltspunkten für einen regelmäßigen Konsum dürften im Übrigen die Voraussetzungen für die Übermittlung der Erkenntnisse von der Bußgeld- an die Fahrerlaubnis-Behörde vorliegen. Gemäß § 49a Abs. 2 OwiG i. V. m. § 14 Abs. 1 Nr. 7 EGGVG ist eine solche nämlich nur zulässig, wenn besondere Umstände des Einzelfalls die Übermittlung zur Prüfung einer Rücknahme der verkehrsrechtlichen Erlaubnis erfordern. Da der Spurennachweis von THC jedoch für sich eine Rücknahme nicht rechtfertigen kann, ist es ausgeschlossen in ihm einen besonderen Umstand im Sinne der genannten Normen zu sehen[51]).

IV. Forderungen an den Gesetzgeber?

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts und in der Folge von deren umfangreicher Rezeption sind die von der Grenzwertkommission vorgeschlagenen analytischen Grenzwerte wesentlich stärker in das Bewusstsein der Fachöffentlichkeit vorgedrungen, als dies vorher der Fall war. Bei optimistischer Betrachtungsweise wäre zu erwarten gewesen, dass sich daraufhin die Praxis der Bußgeldbehörden und Gerichte unter Berücksichtigung der Schwellenwerte schnell einspielen würde. Berichte aus der Praxis bestätigen diese optimistische Erwartung allerdings nicht, was für normativen Handlungsbedarf spricht.

1. Änderung des Kostenrechts?

Einiges spricht dafür, dass die erheblichen Kosten von Blutentnahme und -untersuchung einen maßgeblichen Umstand darstellen, der einer schnellen Verfahrensbeendigung bei Unterschreitung des analytischen Grenzwerts entgegensteht. Hat doch die Staatskasse bei einer Verfahrenseinstellung diese Kosten gemäß § 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 467 StPO zu tragen. Zu fragen wäre daher, ob nicht von dieser generellen Kostenregelung de lege ferenda bei Verdacht einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG abgewichen werden sollte. Immerhin ist in mehreren Anmerkungen zu der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts darauf hingewiesen worden, dass auch diejenigen Verkehrsteilnehmer, bei

denen der Wirkstoff nur im Spurenbereich nachweisbar ist, nicht „aus heiterem Himmel“ heraus kontrolliert worden sind, sondern regelmäßig weil sie Polizeibeamten durch Auffälligkeiten Anlass hierfür gegeben haben[52]).

Eine solche Regelung wäre aber im Hinblick auf Art. 2 Abs. 1 GG i. V. m. dem Verhältnismäßigkeitsprinzip schwer wiegenden Bedenken ausgesetzt. Zwar ist es eine der Verfassung genügende Begründung der Auferlegung von Verfahrens- oder Gerichtskosten, wenn der Betroffene durch sein Verhalten Anlass zu der kostenverursachenden Maßnahme gegeben hat[53]). Betrachtet man aber die in der Praxis üblichen Erkenntnismuster, gilt für eine Vielzahl der Indizien, dass sie nicht als „Veranlassung“ im Sinne eines ausreichenden Zurechnungszusammenhangs genügen. Die Berücksichtigung von Umständen wie Abwürgen des Motors beim Anfahren, Aufheulen des Motors, Pflegezustand des Pkw, Alter und Kleidung der Insassen, übermäßige Lautstärke der Musikanlage, unruhige Augen, Körperpflege, schläfriger Zustand etc.[54]) haben zwar ihre kriminalistische Berechtigung, solche Umstände sind aber auch außerhalb eines Drogenzusammenhangs nicht untypische Alltagsrealität. Von einer Änderung der Kostenvorschriften sollte daher abgesehen werden.

2. Normierung analytischer Grenzwerte?

Zur Sicherung einer einheitlichen, den verfassungsrechtlichen Anforderungen und den Bedürfnissen des Straßenverkehrs entsprechenden Praxis scheint daher eine verbindliche Festlegung der maßgeblichen Schwellenwerte unentbehrlich. Als Ort der Regelung ließe sich alternativ an das Straßenverkehrsgesetz, die Bußgeldkatalog-Verordnung, oder den Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog denken. Vorzugswürdig erscheint eine Aufnahme in die Bußgeldkatalog-Verordnung.

Gegen eine Normierung im Straßenverkehrsgesetz spricht der Umstand, dass die wissenschaftliche Entwicklung ersichtlich noch nicht abgeschlossen und das Gesetzgebungsverfahren grundsätzlich zu schwerfällig ist, um neue Erkenntnisse zeitnah umzusetzen[55]). Gegen eine Aufnahme in den Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog[56]), der vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden veröffentlicht wird, spricht dessen fehlende Bindungskraft. Diese kommt demgegenüber der Bußgeldkatalog-Verordnung[57]) zu, die gemäß § 26a StVG vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Zustimmung des Bundesrats erlassen wird, und festlegen soll, in welchen Fällen und unter welchen Voraussetzungen eine Sanktionierung nach §§ 24, 24a StVG erfolgen soll.

Vor der Aufnahme in die Katalog-Verordnung sollte der Grenzwertkommission aufgegeben werden, die analytischen Grenzwerte nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft und unter Berücksichtigung der Messwerttoleranz-Problematik nochmals zu überprüfen.

Fußnoten

1) NJW 2005, 349 ff. = BA 2005, 156 ff.
2) Vgl. BR-Drs. 465/95 S. 4.
3) Vgl. Hentschel NJW 1998, 2385, 2386; Möller DAR 1993, 7, 8; Nehm DAR 1993, 375 f.
4) Vgl. BGHSt 44, 219, 221 ff. [= BA 1999, 61].
5) Vgl. BR-Drs. 456/95 S. 5; BGH a. a. O. S. 222; Nehm DAR 1993, 375, 377 f.; Salger/Maatz NZV 1993, 329, 330 f.
6) BGHSt 37, 89, 95.
7) Vgl. Dokumentation des 31. VGT 1993, S. 7 f.
8) Vgl. Stein NZV 1999, 441, 442.

[9]) Vgl. Stein a. a. O. 444 f.
[10]) Vgl. Bönke NZV 1998, 393, 396.
[11]) Vgl. Stein a. a. O. 444.
[12]) BR-Drs. 456/95 S. 8 f.
[13]) So führte der Sachverständige Prof. Dr. Kauert bei der Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 19. Februar 1997 aus, der Nachweis von THC im Blut sei nur ca. sieben bis acht Stunden möglich (Protokoll Nr. 46/13 S. 200), die Sachverständigen Prof. Dr. Aderjan (Protokoll a. a. O. S. 30) und Prof. Dr. Wilske (Protokoll a. a. O. S. 39) nannten Zeiträume von drei bis vier Stunden.
[14]) BT-Drs. 13/3764 S. 5.
[15]) Vgl. Bönke NZV 1998, 393, 395.
[16]) Bönke a.a.O. 395.
[17]) BT-Drs. 13/3764 S. 5.
[18]) Vgl. Bönke BA 2004 Sup. 4, 6.
[19]) Vgl. Nehm in: FS AG Verkehrsrecht des DAV 2004, 359, 364.
[20]) Vgl. Berghaus BA 2002, 321, 328 f.; Krüger BA 2002, 336, 344 ff.
[21]) Vgl. BayObLG NJW 2003, 1681, 1682 unter Zustimmung von Jagow in: Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 18. Aufl. 2004, § 24a StVG Rdnr. 5a; VG München, Beschluss vom 26. Mai 2004 – M 6a S 04.2632 – juris –; niedersächsisches OVG NVwZ-RR 2003, 899, 900 [= BA 2004, 183]; VGH Baden-Württemberg VRS 2004, 234, 236 [= BA 2005, 189]; vgl. auch OVG Rheinland-Pfalz DAR 2004, 413 [= BA 2004, 293].
[22]) BVerfG BA 2002, 362, 368.
[23]) Vgl. grundlegend Gallas in Heinitz-FS 171, 181; Heine in Schönke/Schröder StGB 26. Aufl. vor §§ 306 ff. Rdnr. 3a; Roxin AT I Rdnrn. 127 ff., 132.
[24]) Vgl. Scheffler/Halecker BA 2005, 160.
[25]) BT-Drs. 13/3764 S. 5; BR-Drs. 456/95 S. 8 f.
[26]) Vgl. Schreiben des Vorstands der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin an den Verkehrsausschuss des Bundestages vom 07. Februar 1997, Anlage des Protokolls der Anhörung vom 19. Februar 1997, Prot. 46/13 S. 287f.; schriftliche Stellungnahme des Sachverständigen Prof. Dr. Aderjan vom 04. Februar 1997, Niederschrift der Anhörung a. a. O. S. 247; Möller BA 2004, Sup. 16, 17.
[27]) Vgl. Maatz BA 2004 Sup. 9.
[28]) Ähnlich: Albrecht SVR 2005, 81,84; Bönke NZV 2005, 272, 273; Dietz NVwZ 2005, 410; Hentschel NJW 2005, 641, 646; Nobis StraFo 2005, 238, 239; Schreiber NJW 2005, 1026; a. A. Bode zfs 2005, 153 f.
[29]) Vgl. BGHSt 21, 157, 159 ff.; 37, 89, 92 ff.; Cramer/Sternberg-Lieben in: Schönke/Schröder StGB 26. Aufl. § 316 Rdnr. 9 m. w. N.; BVerfG NJW 1995, 125 f.
[30]) StRspr. vgl. nur BVerfGE 8, 197, 207; 9, 167, 171; 22, 49, 80 ff.; 45, 272, 288 f.
[31]) Vgl. Göhler OWiG 13. Aufl. § 47 Rdnr. 22a m. w. N.
[32]) Vgl. Albrecht SVR 2005, 81, 82; Bönke NZV 2005, 273.
[33]) Vgl. z. B. VG Sigmaringen B. v. 11. 03. 2005 – 2 K 245/05 – juris.
[34]) Ebenso: Albrecht SVR 2005, 81, 84; Bönke NZV 2005, 272, 273; Hentschel NJW 2005, 641, 646; Nobis StraFo 2005, 238, 239; OLG Zweibrücken StV 2005, 443, 444.
[35]) Vgl. Albrecht SVR 2005, 81, 85; Bönke NZV 2005, 272, 273.
[36]) Kommissionsbericht BA 1998, 372, 374.
[37]) Vgl. Schreiben des Vorstands der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGR) an den Verkehrsausschuss des Bundestages vom 07. Februar 1997, Anlage des Protokolls der Anhörung vom 19. Februar 1997, Prot. 46/13 S. 288.
[38]) Möller BA 2004, Sup 16, 17.
[39]) Vgl. BGHSt 37, 98 [= BA 1990, 370].
[40]) Vgl. Schreiben des Vorstands der DGR vom 07. Februar 1997, a. a. O. S. 287 f.; schriftliche Stellungnahme des Sachverständigen Prof. Dr. Aderjan vom 04. Februar 1997, Niederschrift der Anhörung a. a. O. S. 247; Möller BA 2004, Sup. 16, 17; vgl. auch oben II 3 b.
[41]) Vgl. Albrecht SVR 2005, 81, 84.
[42]) Vgl. OLG Zweibrücken NZV 2005, 164 m. w. N [= BA 2005, 257].
[43]) BVerfG NZV 2002, 425 [= BA 2002, 370]; vgl. auch VGH Baden-Württemberg NZV 2004, 215 [= BA 2004, 185].
[44]) Nr. 9.2.2 der Anlage zu §§ 11, 13, 14 FeV.
[45]) BVerfG NJW 2002, 2378, 2379 [= BA 2002, 362]; VGH Baden-Württemberg NZV 2004, 213, 214 [= BA 2003, 467]; Dietz NVwZ 2005, 410, 411 m. w. N.
[46]) Dietz a. a. O.
[47]) Nr. 9.2.1 der Anlage zu §§ 11, 13, 14 FeV.
[48]) Vgl. BVerfG NJW 2002, 2378, 2380 [= BA 2002, 362]; Hentschel Straßenverkehrsrecht 38. Aufl. § 2 StVG Rdnr. 17 m. w. N.

[49]) Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure.
[50]) Dietz a. a. O.; die Frage von Mindestwerten ist insoweit noch zu erörtern.
[51]) Vgl. Albrecht SVR 2005, 81, 85.
[52]) Vgl. Albrecht SVR 2005, 81, 82; Schreiber NJW 2005, 1026.
[53]) BVerfGE 18, 302, 304.
[54]) Zitiert nach Bericht – Erfolgskontrolle des Drogenerkennungsprogramms der BASt 2004 S. 76 ff.
[55]) So auch Bönke NZV 2005, 272, 274.
[56]) Vgl. Albrecht SVR 2005, 81, 84 f.
[57]) Bönke a. a. O. 274.

Anschrift des Verfassers
Oberstaatsanwalt beim Bundesgerichtshof
Dr. Ralf Wehowsky
Brauerstraße 30
76137 Karlsruhe
Email: Wehowsky.Ralf.Dr@gba.bund.de

MICHAEL HETTENBACH

Drogen und Fahreignung – eine kritische Bestandsaufnahme

Mehr als 7 Jahre nach der Modifikation des § 24a StVG bzw. nach Einführung der Fahrerlaubnisverordnung herrscht nach wie vor bei vielen Fragen erhebliche Rechtsunsicherheit. Entscheidungen der Behörden und Gerichte differieren von Bundesland zu Bundesland, ja teilweise je nach zuständigem Sachbearbeiter der Fahrerlaubnisbehörde. Das Bundesverfassungsgericht, von dem sich mancher eine weitere Klärung der offenen Rechtsfragen erhofft hatte, hat sich selbst ein beachtliches Maß an Zurückhaltung auferlegt und sich in seinen Entscheidungen zwischen 2002[1]) und 2004[2]) zu Rechtsfolgen des THC-Konsums nur sehr zurückhaltend über die Fragestellungen des jeweiligen Einzelfalls hinaus geäußert.

Herr Dr. WEHOWSKY hat bereits in seinem Vortrag[3]) darauf hingewiesen, es sei möglich und wünschenswert, einige im Zusammenhang mit § 24a II StVG aufgetretene Zweifelsfälle mit den Mitteln des einfachen Rechts zu lösen. Für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts sei eine pointiertere Formulierung erlaubt: Die Rechtsunsicherheit der Personen und Institutionen, die sich mit den rechtlichen Konsequenzen eines Betäubungsmittelkonsums handelnd oder beratend auseinanderzusetzen haben, lässt Klarstellungen des Gesetzgebers als überfällig erscheinen.

In Anbetracht der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit kann nur ein Teil der auftretenden Fragestellungen schlagwortartig behandelt werden.

Grenzwerte

Schon der Begriff „Grenzwert" führt im Drogenbereich zwangsläufig zu Missverständnissen. Während sich der Konsument alkoholischer Getränke durchaus an eine Grenze „herantrinken" kann, unterhalb derer eine gerichtliche Ahndung nicht erfolgt, ist ein vergleichbares Verhalten im Drogenbereich unmöglich. Schon ein Zug an einem schwachen Joint, eine schwache Prise Kokain wird zeitnah zwangsläufig zu Blutwerten führen, die weit oberhalb der Toleranzschwellen liegen. Erst unbestimmte Zeit nach dem Konsum von Betäubungsmitteln wird der Konsument Grenzwerte wieder unterschreiten.

Die Frage, ob im Bußgeldbereich ein unterer Grenzwert für Cannabis eingeführt werden sollte, bei dessen Unterschreitung eine Ahndung nicht mehr erforderlich erscheint und ob derartige Grenzwerte auch für andere, dem Betäubungsmittelgesetz unterliegende Drogen angewandt werden sollten, wurde ja bereits von Herrn Dr. WEHOWSKY diskutiert[4]). Im Interesse der Rechtssicherheit wären solche Grenzwerte zu begrüßen.

Der Begriff „Grenzwert" wäre im Bereich der Drogen (außer Cannabis) einmal dahingehend wichtig, als er definiert, ab welchem Wert einer bestimmten Drogenkonzentration im Blut oder Urin ein Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde überhaupt erfolgen **darf.** Wenn Messwerte unterhalb einer bestimmten Konzentration keine hinreichenden Rückschlüsse darauf zulassen, ob überhaupt eine Drogenaufnahme stattgefunden hat, dürfen ohne Hinzutreten weiterer Umstände keine führerscheinrechtlichen Maßnahmen erfolgen.

Nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers reicht für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG aus[5]).

EISENMENGER[6]) hat in einem neueren Aufsatz die Frage aufgeworfen, inwieweit die von der Grenzwertkommission festgelegten Werte nach dem oben zitierten Beschluss des

Bundesverfassungsgerichts ohne weiteren Zuschlag übernommen werden dürften und hat diese Frage bejaht. Es sei nicht ganz klar, welchen Wert das BVerfG mit dem Wert von 1 ng/ml gemeint habe (Bestimmungswert oder Nachweiswert).

Dem sei aus juristischer Sicht schon im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts zu widersprechen. Es *„kann nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen. Festgestellt werden muss vielmehr 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",* so das BVerfG. Oder in einfacheren Worten: Selbst dann, wenn auch unter Berücksichtigung etwaiger Messfehler der Nachweis einer bestimmten Menge THC im Körper gelingt, ist damit noch nicht ausgesagt, dass dieser Nachweis jemals zur Annahme einer Fahruntüchtigkeit führen kann. Das Bundesverfassungsgericht hat nicht etwa einen dem § 316 StGB vergleichbaren Grenzwert eingeführt. Es hat lediglich THC-Werte unterhalb eines „Schwellenwertes" von der Fiktion einer nachweisbaren Wirkung ausgenommen. Auch bei Überschreiten des Schwellenwertes wird der Tatrichter weiterhin zu prüfen haben, ob dem Betroffenen zumindest ein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden kann[7]).

Das Bundesverfassungsgericht hat sich (noch) nicht auf eine bestimmte Wirkstoffmenge festgelegt, nimmt aber unter anderem Bezug auf die Gutachten von BERGHAUS und KRÜGER, die einen höheren Grenzwert als 1 ng/ml zumindest nahelegen[8]).

EISENMENGER zitiert zur Untermauerung der von der Grenzwertkommission verabschiedeten Werte Grenzwerte aus der Schweiz. Der Vergleich ist allerdings insoweit irreführend, als für Deutschland die Werte im Blutserum, für die Schweiz die Werte im Vollblut angegeben sind. Um eine Vergleichbarkeit zu erreichen, hätten die Werte der Schweiz verdoppelt werden müssen. Die in der Schweiz für THC gültigen Werte sind umgerechnet auf Blutserum also nicht 1,5x sondern 3x mal so hoch wie in Deutschland.

Der Bayerische VGH hatte bereits darauf hingewiesen, dass die Werte der Grenzwertkommission nicht ohne weiteres übernommen werden dürfen. *„Dem Beschluss der sog. Grenzwertkommission vom 20. 11. 2002, die sich auf eine THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Blut als Grenzwert geeinigt hat, lässt sich für eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit von Cannabiskonsumenten und damit für eine Risikoerhöhung im Straßenverkehr gerade ab diesem Wert nichts entnehmen."[9])*

Grenzwerte im Bereich des Fahrerlaubnisrechts

Während das Bundesverfassungsgericht in der oben zitierten Entscheidung für den Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts dem Gesetzgeber eine niedrige Eingriffsschwelle zugebilligt hatte, hatte das Gericht[10]) für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts schon 2002 deutlich schärfere Maßstäbe angelegt.

- Ein auch verfassungsrechtlich tragfähiger Anlass zur Entziehung einer Fahrerlaubnis besteht zum einen bei einem dauerhaften, generell die Fahreignung (und nicht lediglich situationsbedingt die Fahrtüchtigkeit) ausschließenden Eignungsmangel;
- Zum anderen können charakterlich-sittliche Mängel die Fahreignung ausschließen. Solche Mängel liegen vor, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbe-

dingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen.

Damit wäre mit der Einführung eines Grenzwerts im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten für den Fahrerlaubnisbereich nur wenig gewonnen. Eine Geldbuße für pflichtwidriges Verhalten, hier die Sanktion des Führens eines Kraftfahrzeugs unter geringem Betäubungsmitteleinfluss, greift zwar hart in Rechtspositionen des Betroffenen ein. Führerscheinrechtliche Maßnahmen, sei es jetzt die bloße Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens, sei es die Anordnung einer MPU oder gar der Entzug der Fahrerlaubnis berühren grundrechtlich geschützte Positionen erheblich massiver als ein bloßes Fahrverbot.

Entgegen der hier vertretenen Auffassung hat insbesondere der VGH Mannheim in einer Entscheidung vom 15. 11. 2004[11]) die Auffassung vertreten, auch bei festgestellten Werten von unter 2 ng/ml THC sei von einer Fahrungeeignetheit des Betroffenen auszugehen, da er, wie gerade das Ergebnis der Blutprobe beweise, nicht sicher sein konnte, dass in seinem Blut die psychoaktiv wirkende Substanz THC nicht mehr vorhanden sei. Diese Rechtsprechung hat der VGH in einer weiteren Entscheidung vom 15. 11. 2005[12]) fortgesetzt. (Kritisch dazu das VG Sigmaringen in einem Beschluss vom 09. 02. 2002[13]).)

Der VGH unterschreitet damit für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts die ohnehin nicht sonderlich hoch gesetzte Schwelle des Fahrlässigkeitsdelikts im Rahmen des § 24a StVG. Auch wenn im Bußgeldverfahren aus tatsächlichen Gründen freizusprechen wäre, könnte ein und derselbe Sachverhalt verwaltungsrechtlich zur Fahrungeeignetheit führen. Wenn § 24a StVG im Hinblick auf die wesentlich härteren Folgen eines Entzugs der Fahrerlaubnis noch eine Existenzberechtigung haben soll, wäre schon im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz die Einführung eines Schwellenwertes im Fahrerlaubnisrecht unabdingbar.

Unterstellt, es könne im Bereich der FeV ein für Drogen verbindlicher Grenzwert gefunden werden, in welcher Form wäre er in das Recht der Fahrerlaubnis zu integrieren und welche Schlussfolgerungen sollten aus einem solchen Grenzwert für die Begutachtung gezogen werden?

Ohne Umgestaltung von § 14 FeV in Verbindung mit Ziffer 9 der Anlage 4 zur FeV müsste jede Empfehlung des Verkehrsgerichtstags zu anderen Grenzwerten als zu Cannabis ins Leere laufen.

Unklarheiten ergeben sich zunächst einmal aus der Gegenüberstellung von § 14 I S. 1 Nr. 2 FeV mit Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung. § 14 I ordnet unter anderem an, dass ein ärztliches Gutachten beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme begründen, eine Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes liege vor. Erst aus einer Zusammenschau von § 14 I Satz 4 in Verbindung mit Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung ergibt sich hinreichend eindeutig, dass für Cannabis Sonderregeln gelten.

Ferner soll die Einnahme von Betäubungsmitteln (außer THC) immer zur Fahrungeeignetheit führen.

Je stringenter eine Regelung, desto klarer einerseits die Rechtslage, desto größer andererseits aber auch die Gefahr, beispielsweise den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu verletzen. Als Auffangtatbestand könnte man die Vorbemerkung 3 der Anlage 4 sehen. Diese Vorbemerkung stellt allgemein klar, dass die Annahme der Ungeeignetheit nur für den Regelfall gilt. *Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Ge-*

wöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen lassen Ausnahmen als möglich erscheinen. Bei Zweifeln könne im Einzelfall eine medizinisch-psychologische Begutachtung angezeigt sein.

Überwiegend wird in der Praxis der Verwaltungsbehörden und in der Rechtsprechung ohne intensive Prüfung unterstellt, dass die Einnahme einer der im BtMG aufgezählten Substanzen (mit Ausnahme von Cannabis) ohne weiteres zur Fahrungeeignetheit und damit zwingend zum Entzug der Fahrerlaubnis führen soll.

Es gibt allerdings gewichtige Stimmen, die sich gegen eine solch starre Handhabung aussprechen. Insbesondere BODE[14]) hat sich mehrfach mit guten Gründen kritisch mit der Gleichsetzung einer Betäubungsmittelabhängigkeit und dem gelegentlichen Konsum von Betäubungsmitteln auseinandergesetzt. Auch in der Rechtsprechung wurde mehrfach diskutiert, ob denn bereits die einmalige Einnahme eines Betäubungsmittels zur Fahrungeeignetheit führen könne[15]).

Der Hessische VGH[16]) kam in einer Entscheidung aus dem Jahr 2002 zu der Auffassung, ein einmaliger Kokainkonsum rechtfertige nicht ohne vorangegangenes Gutachten einen Entzug der Fahrerlaubnis. Das Urteil verwies dabei auf GEIGER[17]), der die Anlage 4 zur FeV als Leitlinie für den ärztlichen oder medizinisch psychologischen Gutachter angesehen hatte, ließ die Frage der Richtigkeit der Auffassung allerdings offen. *„Die Frage nach der Fahreignung ist eine prognostische Einschätzung des künftigen Verhaltens = im vorliegenden Zusammenhang eine Einschätzung des künftigen Konsumverhaltens des Kraftfahrers. Allein die Anknüpfung an einen früheren Kokaingenuss rechtfertigt einen derart schwerwiegenden Eingriff nur dann, wenn er einen hinreichend sicheren Schluss auf das künftige Konsumverhalten zulassen würde."*

Im Ergebnis erscheint mir das Urteil haltbar, in der Begründung weniger. Entweder, man erklärt die Anlage 4 nicht nur für Begutachtungsstellen für verbindlich, dann mag die Forderung einer MPU zwar nahe liegend sein, ergibt sich aber nicht aus dem Gesetz. Oder aber man beruft sich auf § 14 FeV, der aber gerade nicht eine MPU, sondern lediglich ein ärztliches Gutachten vorsieht. (Immerhin ist der VGH Kassel der Verführung nicht erlegen, die Anordnung einer MPU über § 11 FeV zu lösen. Das hätte einer Auseinandersetzung mit der Frage bedurft, inwieweit § 14 FeV im Drogenbereich nicht § 11 verdrängt.)

Leider führt dieser Lösungsansatz in der Praxis erst recht zu Schwierigkeiten. Immer wieder erleben wir, dass Führerscheinstellen Betroffenen zunächst die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens aufgeben. Der ärztliche Gutachter kann den Ist-Zustand einschätzen und allenfalls Aussagen über das Konsumverhalten in der Vergangenheit treffen. Wünscht die Führerscheinbehörde eine Zukunftsprognose, ist der Arzt überfordert und empfiehlt aus seiner Sicht folgerichtig die Anordnung einer MPU. Der Psychologe in der MPU wiederum kommt zu einem negativen Ergebnis, da die in FeV und Begutachtungsleitlinien geforderte einjährige Abstinenz noch nicht erfüllt ist. Es erscheint nachvollziehbar, dass Betroffene eine solche Vorgehensweise als befremdlich ansehen.

Praktische Umsetzung

Mangelndes Trennvermögen zwischen Konsum und dem Führen eines Fahrzeugs ist im Bereich des Fahrerlaubnisrechts nur eines der Kriterien, das zum Entzug der Fahrerlaubnis führen kann.

Kalus[18]) hatte bereits früher einen Vorschlag zur Abänderung des § 14 FeV unterbreitet, der geeignet wäre, viele Zweifelsfragen zu klären. Dieser Vorschlag wurde aufgegriffen und auf Grund eigener Erfahrungen etwas modifiziert. Die kursiv gesetzten Textteile zeigen die Abweichungen vom derzeitigen Text der Fahrerlaubnisverordnung. Ziffer 2 Nr. 2 greift die Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung heraus, um künftig Auslegungsprobleme zu vermeiden.

Neuformulierung zu § 14 FeV

(1) Zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder die Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3) beizubringen, wenn *zu klären* ist, ob

1. Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, oder von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen,
2. *regelmäßige Einnahme von Cannabis,*
3. *wiederholte* Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder
4. missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen

vorliegt.

Die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens *oder die Beibringung von Drogenscreenings über die Dauer eines Jahres* kann angeordnet werden, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes *außer Cannabis* widerrechtlich besitzt oder besessen hat *oder weitere Umstände auf regelmäßigen Cannabiskonsum hindeuten.*

(2) Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist für die Zwecke nach Absatz 1 anzuordnen, wenn

1. die Fahrerlaubnis aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe entzogen war oder
2. *wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt, und*
   a. *Konsum und Fahren nicht getrennt wird oder*
   b. *zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen vorliegt, oder*
   c. *bei Persönlichkeitsstörungen oder*
   d. *bei nachgewiesenem Kontrollverlust oder*
   e. *aus dem zugrunde liegenden Sachverhalt weitere Eignungszweifel resultieren;*
3. *die Fahrerlaubnis nach § 69 oder § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB im Zusammenhang mit dem Konsum von Betäubungsmitteln entzogen war;*
4. *wiederholte Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des BtMG, anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen oder Arzneimitteln vorliegt, es sei denn, dass die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.*

Auch dieser Formulierungsvorschlag klärt nicht, wann beispielsweise mangelndes Trennvermögen nach Genuss von THC vorliegt oder was unter regelmäßiger Einnahme zu verstehen ist.

Bei der Frage des Trennvermögens darf nicht übersehen werden, dass es sich bei der Gleichsetzung von Substanznachweis und der „Wirkung“ der jeweiligen psychotropen Substanz um eine – im Bereich des Bußgeldrechts vertretbare – Fiktion des Gesetzgebers handelt[19]). Diese Gleichsetzung ist im Fahrerlaubnisrecht nur mit äußerster Zurückhaltung möglich. Es besteht ein gravierender Unterschied darin, ob der Fahrer eines Fahrzeugs mit noch im Aschenbecher glimmendem Joint angetroffen wird oder ob sich ein Gelegenheitskonsument nach Abklingen sämtlicher subjektiv wahrnehmbaren Rauschsymptome 5 Stunden nach Konsum ans Steuer setzt.

Weitgehende Einigkeit scheint zwischen Gerichten, Verwaltungsbehörden und Sachverständigen darüber zu bestehen, dass Zweifel an der Fahreignung des Betroffenen um so eher gerechtfertigt sind, je zeitnäher der Konsum und das Führen eines Kraftfahrzeuges zusammenfallen.

Unter diesen Umständen erscheint es schwer erklärlich, dass bislang der Nachweis von Hydroxy-THC (THC-OH) sehr selten bei der Frage nach der Zeitnähe des Konsums und damit der mangelnden Fahreignung berücksichtigt wird.

Nach unseren empirisch gewonnenen Erfahrungen kann THC-OH meist nur über einen Zeitraum von 2–4 Stunden nach dem Konsum von Cannabis nachgewiesen werden. Ausnahmen betreffen ausschließlich gewohnheitsmäßige Konsumenten, hier scheint auch eine längere Nachweisdauer denkbar. Für die Frage der Fahreignung erscheint das eher von geringerem Interesse, da gewohnheitsmäßiger Konsum gleichfalls zum Ausschluss der Fahreignung führt.

Umgekehrt scheint der nicht geführte Nachweis von THC-OH auf einen länger als 4 Stunden zurückliegenden Konsum hinzudeuten. Das sind allerdings lediglich Erfahrungswerte. Meist korrespondiert der fehlende Nachweis von THC-OH jedenfalls mit einem im unteren Bereich liegenden THC-Wert.

Bereits heute differenziert der Bayerische VGH[20]) [21]) im Bereich von THC, ob der Betreffende zwischen 1 ng/ml und 2 ng/ml oder über 2 ng/ml im Blut hatte. Bei relativ geringen Cannabiskonzentrationen lässt das Gericht die Anordnung einer medizinischen Untersuchung mit Verweis auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen.

Die Beschlüsse, die inhaltlich mit einer weiteren Entscheidung[22]) aus dem Jahre 2005 fortgeführt wurden, zeigen in zwei weiteren Punkten Abweichungen von der Praxis vieler Führerscheinbehörden und von Urteilen anderer Verwaltungsgerichte. Einmal hält der Bayerische VGH in inzwischen wohl gefestigter Rechtsprechung nunmehr auch bei gelegentlichen Cannabiskonsumenten eine Wohlverhaltensperiode von 12 Monaten für erforderlich. Andererseits ist das Gericht der Auffassung, die Einhaltung einer völligen Abstinenz während dieser Wohlverhaltensperiode sei bei Gelegenheitskonsumenten nicht notwendig. Der Fahrzeugführer müsse ja nur (durch eine später anzuordnende MPU) beweisen, dass er nicht regelmäßig konsumiert und später willens und in der Lage sei, Konsum und Führen eines KFZ zu trennen. Man kann nur hoffen, dass sich diese rechtliche Überlegung auch bei den Gutachtenstellen niederschlägt. Überwiegend führt bereits ein positives Screening in der Wohlverhaltensperiode zu einem negativen Gutachten.

Damit ist die zweite Frage angesprochen, die bei Cannabiskonsum zu einer mangelnden Fahreignung führen soll, nämlich die Frage, wann die Fahrerlaubnisbehörde von einem regelmäßigen Konsum ausgehen soll.

DALDRUP[23]) hatte hierzu eine Tabelle entwickelt, die insbesondere in Nordrhein-Westfalen Anwendung findet. Besteht der Verdacht auf regelmäßigen Konsum, ordnet die Führerscheinbehörde an, dass sich der Betreffende in einer Frist von wenigen Tagen einem Screening zu unterziehen hat. Wird bei diesem Screening der Wert von 75 ng/ml THC-COOH überschritten oder wird gar aktives THC festgestellt, soll von einem regelmäßigen Konsum auszugehen sein.

Fälschlicherweise wurden kurz nach Veröffentlichung der Tabelle die Werte auf die Werte übertragen, die anlässlich einer Polizeikontrolle festgestellt wurden. Je nach dem von welcher Halbwertszeit man ausgeht, hat aber der Proband in NRW Gelegenheit, durch Abstinenz zwischen der Aufforderung, ein Drogenscreening beizubringen, und der tatsächlich durchgeführten Blutprobe seine Werte mindestens zu halbieren. Analog wären die Werte von DALDRUP zu verdoppeln, will man eine Vergleichbarkeit der Werte herbeiführen[24]).

Nicht genug damit geht beispielsweise das Regierungspräsidium Stuttgart in einem Rundschreiben an die Führerscheinbehörden davon aus, regelmäßiger Konsum sei bereits bei einem anlässlich der Polizeikontrolle festgestellten Wert von 35 ng/ml THC-COOH anzunehmen. Auf welchen wissenschaftlichen Erkenntnissen diese Anweisung beruht, ist mir nicht bekannt.

Ich stehe nicht an, nunmehr einen eigenen Carbonsäurewert als Maß aller Dinge zu verkünden, dazu gibt es Berufenere. Dringlich erforderlich wäre die Verabschiedung eines einheitlichen Werts, der eine vergleichbare Handhabung bei vergleichbaren Fällen wieder herstellt und wenigstens in diesem Bereich wieder zu mehr Rechtssicherheit führt.

In mehreren Bundesländern, beispielsweise in Schleswig-Holstein, wird eingewandt, eine Übermittlung über den bloßen vorgefundenen THC-Gehalt hinaus verstoße gegen datenschutzrechtliche Vorschriften. Dieser Einwand verkennt, dass die Übermittlung dieser Werte ja auch zur Entlastung vom Anfangsverdacht der Fahrerlaubnisbehörde beitragen kann. Wenn tatsächlich datenschutzrechtliche Einwände bestehen, sollte man den Betroffenen zumindest Gelegenheit geben, sich mit der Weitergabe dieser Werte einverstanden zu erklären.

Polizeiliches Eingreifen

Lassen Sie mich zum Abschluss noch auf ein nicht gerade gelungenes Beispiel der Drogenprävention eingehen.

So ist es beispielsweise in Teilen Baden-Württembergs schlechter Usus, bei positiver Reaktion eines Drogenschnelltests den Führerschein ohne richterlichen Beschluss polizeilich „sicherzustellen“ und bis zur Auswertung der Blutprobe der zuständigen Führerscheinbehörde zu übersenden. Unbestritten ist, dass die Polizei durchaus bei Gefahr im Verzug den Führerschein gemäß §§ 98 Abs. 1 Satz 1, 94 Abs. 3 StPO beschlagnahmen kann. Gefahr im Verzug bedeutet hier, dass zu besorgen ist, der Kraftfahrer werde ohne die Abnahme des Führerscheins weitere Trunkenheitsfahrten unternehmen oder sonstige Verkehrsvorschriften in schwerwiegender Weise verletzen.

Das weitere Führen eines KFZ wird durch die Sicherstellung gerade nicht verhindert. Auf Nachfrage bekommt der Betreffende auch meistens eine Bescheinigung ausgestellt, dass die Fahrerlaubnis nicht entzogen ist, er also vorläufig weiter ein Fahrzeug führen darf.

Das Eingreifen der Polizei erfolgt ja zu einem Zeitpunkt, zu dem für das Gericht oder für die Behörde noch keine verwertbaren Ergebnisse vorliegen. Dass durch eine solche Vorgehensweise indirekt Druck auf die Führerscheinstellen ausgeübt wird, die Fahrerlaubnis auch tatsächlich zu entziehen, erscheint unübersehbar.

Hierzu ein – zugegebenermaßen besonders krasses – Beispiel aus der Praxis:

Der Polizei fiel ein Fahrer auf, der in den frühen Morgenstunden mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs war und auch eine Kurve mit quietschenden Reifen genommen hatte. Ein Drogenschnelltest auf Ecstasy fiel positiv aus, daraufhin wurde der Führerschein „sichergestellt" und der Führerscheinstelle übersandt. Obwohl die zwischenzeitlich durchgeführte Blutprobe weder den Nachweis von Drogen noch den Nachweis von Alkohol ergab, ordnete die Führerscheinstelle die Beibringung einer MPU an.

Erst mit Hilfe des Verwaltungsgerichts und unter tatkräftiger Unterstützung von Herrn Professor MÖLLER gelang es uns, den Fall auf dem kurzen Dienstweg zu lösen.

Es scheint zwischenzeitlich weitgehend Einigkeit darüber zu bestehen, dass beispielsweise der sogenannte Drug-Wipe-Test für sich alleine nicht ausreichend ist, straf- bzw. führerscheinrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. So hatte das LG Bremen[25]) den Drug-Wipe-Test als extrem unzuverlässig eingestuft.

In einer Entscheidung aus dem Jahre 2005 hielt der Bayerische VGH[26]) dagegen das Ergebnis eines positiven Drogenschnelltests als Beweis des vorangegangenen Drogenkonsums zumindest dann für verwertbar, „wenn das auf diese Weise erzielte Ergebnis durch weitere Umstände (zum Beispiel ein Geständnis des Betroffenen, Besitz des nachgewiesenen Betäubungsmittels) bestätigt wird."

Das ist schon deswegen problematisch, weil beispielsweise beim Drug-Wipe-Test der Hautkontakt des Betroffenen mit einem Betäubungsmittel nachgewiesen werden kann, der Rückschluss auf einen vorangegangenen Drogenkonsum dadurch gerade nicht belegt wird.

Geständnisse des Betroffenen sind häufig deswegen obsolet, weil im Hinblick auf eine Strafmilderung häufig umfangreichere Angaben gemacht werden, als es der Wirklichkeit entspricht.

Thesen zum Vortrag „Drogen im Straßenverkehr – neue Entwicklungen"

1. Die Einführung schriftlich niedergelegter Grenzwerte bei Drogennachweis im Blut erscheint im Bereich des Fahrerlaubnisrechts als sinnvoll. Diese Grenzwerte könnten in eine weitere Anlage zur Fahrerlaubnisverordnung aufgenommen und zeitnah den neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst werden.
2. Es wird empfohlen, § 14 FeV klarer als bisher zu gestalten. Die Widersprüche zwischen § 14 FeV einerseits, der Vorbemerkungen zur Anlage 4 der FeV und den Ziff. 9 ff. andererseits, sollten aufgelöst werden. Insbesondere ist klarzustellen, ob Einnahme einer psychotropen Substanz bereits bei einmaligem Konsum vorliegt.
3. Zur Frage, ob zeitnaher Konsum vorliegt, sollte ergänzend der festgestellte THC-OH-Wert herangezogen werden.
4. Die Frage, ab welchem THC-COOH-Wert die Fahrerlaubnisbehörde von einem regelmäßigen Konsum ausgehen kann, sollte bundeseinheitlich geregelt werden.

Fußnoten

[1]) BVerfG 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378 ff. [= BA 2002, 362]; BVerfG 08. 07. 2002, NJW 2002, 2381 [= BA 2002, 370]; BVerfG 01. 08. 2002, BA 2004, 251f.; ferner BVerfG 30. 01. 2003, BA 2004, 459 f.
[2]) BVerfG 21. 12. 2004, NJW 2005, 349 ff. = BA 2005, 156 ff. [mit Anm. Scheffler/Halecker].
[3]) In diesem Heft.
[4]) Vgl. Beitrag von Wehowsky in diesem Heft.
[5]) BVerfG 21. 12. 2004, NJW 2005, 349 ff. = BA 2005, 156 ff.
[6]) NZV 2006, 24 ff.
[7]) OLG Hamm, VRS 2005, 196; OLG Koblenz 14. 07. 2005 AZ.: 1 Ss 189/05.
[8]) Berghaus, BA 2002, 321 <328 f.> und Krüger, BA 2002, 336 <344 ff.>.
[9]) BayVGH Beschluss vom 21. 02. 2005 AZ.: 11 CS 04.3526.
[10]) BVerfG 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378 ff.
[11]) BA 2005, 187.
[12]) 10 S 2143/05.
[13]) 7 K 55/06.
[14]) Bode, DAR 2002, 24 ff.; 2003, 15 f.
[15]) Vgl. etwa OVG Koblenz 21. 11. 2000, DAR 2001, 183; OVG Lüneburg 16. 06. 2003, BA 2003, 465; VGH Kassel 14. 01. 2002, BA 2003, 70; weitere umfangreiche Rechtsprechungsnachweise bei Kalus in Hettenbach/Kalus/Möller/Uhle „Drogen und Straßenverkehr" § 2 RN. 211 ff.
[16]) VGH Kassel 14. 01. 2002, BA 2003, 70.
[17]) DAR 2001, 488 <489>.
[18]) Kalus in Hettenbach/Kalus/Möller/Uhle „Drogen und Straßenverkehr" § 2 RN. 261.
[19]) Stein: Offensichtliche und versteckte Probleme im neuen § 24a II StVG – („Drogen im Straßenverkehr") NZV 1999, 441 ff.
[20]) BayVGH Beschluss vom 21. 02. 2005 AZ.: 11 CS 04.3526.
[21]) BayVGH Beschluss vom 09. 05. 2005 AZ.: 11 CS 04.2526, VRS 2005, 64–79.
[22]) BayVGH Beschluss vom 27. 07. 2005 AZ.: 11 CS 05.801.
[23]) Daldrup u. a. BA 2000, 39 ff.
[24]) So schon Daldrup selbst in BA 2000, 39 <44>; vgl. ferner OVG Lüneburg 11. 07. 2003, BA 2004, 141 ff. = DAR 2003, 480 f.
[25]) ZfSch 2004, 380–381 [= BA 2005, 498].
[26]) Beschluß vom 21. 03. 2005 AZ: 11 CS 04.2334, KommJur 2005, 159 (Leitsatz).

Anschrift des Verfassers

Rechtsanwalt
Michael Hettenbach
Rosenstraße 5
71640 Ludwigsburg
Email: hettenbach@jurathek.de

Literatur

HANS JÜRGEN BODE

Literaturbericht

JÜRGEN PEITZ UND HANNELORE HOFFMANN-BORN

Arzthaftung bei problematischer Fahreignung

Kirschbaum Verlag, Bonn, 2005, 176 Seiten, ISBN 3781216284, € 19,20

Dieses Buch eines Rechtsanwalts, der Ärzte und Patienten in versicherungs- und verkehrsrechtlichen Angelegenheiten berät, und der Leitenden Ärztin und stellvertretenden Leiterin der Medizinisch-Psychologischen Institute des TÜV Hessen bietet weit mehr, als der Titel vermuten lässt.

Geboten wird für Ärzte, aber auch ihre kraftfahrenden Patienten ein kompakter Überblick über die maßgeblichen Rechtsfragen, die im Zusammenhang mit dem Behandlungsvertrag stehen, unter Einschluss auch versicherungsrechtlicher Aspekte, die Arzt und Patient in gleichem Maße berühren. Beleuchtet werden zudem die verkehrsmedizinischen Aspekte der ärztlichen Tätigkeit, die trotz ihrer unfallpräventiven Bedeutung vielfach unterschätzt werden.

Erörtert werden nach einer Einführung (Kapitel 1)

- Versicherungsrecht (Kapitel 2), u. a. auch die Pflicht zur Überprüfung der Fahreignung zur Erhaltung des Versicherungsschutzes,
- rechtliche Grundlagen der Fahreignung (Kapitel 3), u. a. Straßenverkehrsgesetz, Fahrerlaubnis-Verordnung, Strafgesetzbuch,
- Arzthaftung und Fahreignung (Kapitel 4), u. a. Behandlungsvertrag, Begutachtung der Fahreignung, Ärztliches Gutachten/Medizinisch-Psychologisches Gutachten, Gegenstand der Begutachtung, behördliche Fragestellungen, Anordnung, Auftrag,
- Fahreignung im Praxis- und Klinikalltag (Kapitel 5), u. a. Fahrerlaubnis-Verordnung nebst Anlage 4, verkehrsmedizinisch relevante Erkrankungen,
- eine Auswahl typischer Krankheitsbilder im Spiegel der Rechtsprechung (Kapitel 6) sowie
- in einem Anhang (Kapitel 7) die bei den Medizinisch-Psychologischen Instituten des TÜV Hessen und der TÜV SÜD Gruppe eingeführte konsiliardiagnostische Beratung oder Begutachtung für erkrankte Kraftfahrer (KONDIAG), die auf dem Gedanken der Selbstverantwortung des Patienten ohne erzwungene behördliche Anordnung beruht und Ärzten und deren Patienten die Abklärung und individuelle gutachterliche Bewertung der Mobilitätsrisiken und -chancen von Menschen mit verkehrsrelevanten Erkrankungen ermöglicht.

Alle diese Themenfelder werden in leicht verständlicher Art und Weise behandelt. Am Rande angebrachte Stichworte erleichtern die Übersicht.

Die Autoren wenden sich – wie sie im Vorwort hervorheben – insbesondere an Ärzte, die nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ihrem Patienten und an einem Unfall be-

teiligten Dritten gegenüber haften, wenn sie bei erkennbarer Einschränkung oder Aufhebung der Fahreignung ihre Patienten hierüber nicht aufklären oder nach einer die Fahreignung tangierenden Behandlung nicht ausreichend überwachen. Das Studium dieses Buchs ist denn auch vor allem Ärzten dringend zu empfehlen.

WOLFGANG SCHUBERT, WALTER SCHNEIDER, WOLFGANG EISENMENGER UND EGON STEPHAN (HRSG.)

Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar

2. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn, 2005, 264 Seiten, ISBN 378121623, € 34,–

Die 2. Auflage des Kommentars ist gegenüber der 1. Auflage – von mir besprochen in Blutalkohol 40 (2003) Seite 220 ff. – in vielen Teilen überarbeitet und durch Aufnahme neuer Themenbereiche erweitert worden. Sein Umfang ist um 64 Seiten gewachsen und die Zahl der Autoren hat von 28 auf 37 zugenommen.

Vorangestellt ist nunmehr eine ausführliche Thematisierung des Qualitätsmanagements im Allgemeinen (Kapitel 1.5.1) und eine Erörterung daraus resultierender Erwartungen zum Qualitätsmanagement der fachärztlich-verkehrsmedizinischen Gutachtertätigkeit sowie der bereits bestehenden Regelungen für die Tätigkeit der (medizinisch-psychologischen) Begutachtungsstellen für Fahreignung (Kapitel 1.5.2).

Ergänzt ist das Kapitel 2.5.1 um die Beschreibung der verkehrspsychologischen Testverfahren, die in den einzelnen Bundesländern durch die Aufsichtsbehörden für die nach Anlage 5 Nr. 2 der FeV notwendige Untersuchung von Bewerbern um die Erteilung oder Verlängerung von Busfahrerlaubnissen und Fahrerlaubnissen zur Fahrgastbeförderung zugelassen sind.

Neu aufgenommen ist eine Beschreibung der psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung als normiertes verkehrspsychologisches Verfahren (Kapitel 2.5.2) sowie der technischen und medizinisch-technischen Kompensation von körperlichen Behinderungen (Kapitel 2.6.1).

Völlig neu gestaltet ist die Kommentierung zu Kapitel 3.9 „Krankheiten des Nervensystems".

In der Kommentierung zu Kapitel 3.11.1 „Alkoholmissbrauch" ist neu die besondere Berücksichtigung von Verkehrsteilnehmern, die mit nicht motorisierten Fahrzeugen, z. B. als Radfahrer, oder gar außerhalb des Verkehrs alkoholauffällig geworden sind (Abschnitte 2.3 und 2.4) sowie neu geordnet und erweitert der Abschnitt 3.2 „Voraussetzungen für die Konstatierung der wieder hergestellten Eignung", vor allem hinsichtlich „bedingter Eignung" mit der Möglichkeit, eine Fahrerlaubnis unter Auflagen und Beschränkungen zu erteilen (Abschnitt 3.2.4).

Schließlich wurde im Kapitel 3.12. „Betäubungsmittel und Arzneimittel" die Kommentierung zu Kapitel 3.12.1 „Sucht (Abhängigkeit) und Intoxikationszustände" unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse erheblich überarbeitet.

Allerdings wird den in meiner Besprechung der 1. Auflage ausgeführten Bedenken gegen den Satz, es werde „bei Drogenkonsumenten jegliche Einnahme von Drogen als Ausschlusskriterium für die Fahreignung gewählt", in der 2. Auflage nur teilweise Rech-

nung getragen durch den diesem Satz nun angefügten Klammerzusatz „Sonderstellung: ausschließlicher Cannabiskonsum“ (Seite 169). Auch in dieser Fassung ist der Satz aber falsch (siehe dazu näher meinen Beitrag „Einmaliger Konsum ‚harter‘ Drogen und Kraftfahreignung“ in diesem Heft).

Abgesehen davon hilft der Kommentar auch in seiner 2. Auflage zum einen bei der Feststellung, ob die gesetzlichen Eignungsvoraussetzungen zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr erfüllt sind, und verbessert zum anderen die Transparenz und verwaltungsrechtliche Nachprüfbarkeit bei Entscheidungsprozessen der Fahreignungsbegutachtung. Er ist inzwischen weithin als Vertiefungswerk zur Kraftfahrereignung verbreitet und anerkannt.

Anschrift des Verfassers
Dr. Hans Jürgen Bode
Bodeweg 26
31135 Hildesheim
Email: H.J.Bode@t-online.de

Zur Information

Entschließung des Europäischen Parlaments (2004/2162(INI)) vom 29. September 2005 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der EU bis 2010 – Auszug –

Das Europäische Parlament,

…

1. – 20. …

21. weist darauf hin, dass die Durchsetzung der bestehenden Straßenverkehrsregeln zu einer dramatischen Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit führen würde, da die meisten Unfälle auf die Nichteinhaltung der Verkehrsregeln zurückzuführen sind; betont insbesondere, wie wichtig die Einhaltung der Bestimmungen über Geschwindigkeitsbeschränkungen, die maximale Blutalkoholkonzentration und die Einnahme von Medikamenten und Arzneimitteln sowie der Bestimmungen über die Verwendung von Sicherheitsgurten und Sturzhelmen ist; stellt fest, dass es sich hierbei um Bereiche handelt, die in erster Linie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, bei denen jedoch eine Koordinierung und die Verbreitung bester Praktiken dringend notwendig ist; begrüßt insbesondere die Empfehlung der Kommission vom 17. Januar 2001 über die maximal zulässige Blutalkoholkonzentration (BAK) bei Kraftfahrern[5]), in der eine Obergrenze von 0,5 mg/ml und der entsprechende Atemalkoholgrenzwert vorgeschlagen ist, und fordert alle Mitgliedstaaten dringend auf, diese Höchstgrenze zu übernehmen; fordert die Mitgliedstaaten dringend auf, die Empfehlung der Kommission vom 6. April 2004 betreffend die Durchsetzung der Rechtsvorschriften[6]) rasch umzusetzen; fordert die Kommission auf, die Umsetzung der letztgenannten Empfehlung zu überwachen und erforderlichenfalls denjenigen Mitgliedstaaten Hilfe zukommen zu lassen, denen es nicht gelingt, sie umzusetzen; fordert die Kommission auf, in ihrer Halbzeitbewertung des Aktionsprogramms über den Grad der Umsetzung Bericht zu erstatten; fordert darüber hinaus die Kommission nachdrücklich auf, als Ergebnis dieser Bewertung die notwendigen legislativen Maßnahmen verbindlicher Art in den Bereichen Alkoholhöchstgrenzen (entsprechend der Empfehlung des EP: 0,5 mg/ml bei Erwachsenen und 0,2 mg/ml bei Führerscheinneulingen) sowie Gebrauch von Sicherheitsgurten vorzuschlagen;

22. ist sich dessen bewusst, dass die grenzübergreifende Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung weiterhin aufgrund des Fehlens eines einheitlichen Systems, das es den Behörden eines Mitgliedstaates erlaubt, Verkehrssünder aus einem anderen Mitgliedstaat zu

[5]) ABl. L 43 vom 14.12.2001, S. 31.

[6]) Die polizeiliche Durchsetzung der Vorschriften über Geschwindigkeitsübertretungen, Alkohol am Steuer und das Anlegen von Sicherheitsgurten allein kann nach Schätzungen der Kommission dazu beitragen, bis zum Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten um 6 000 und die Zahl der Verletzten um 14 000 zu verringern.

verfolgen, in höchstem Maße unzufriedenstellend ist[7]); fordert die Kommission dringend auf, einen Vorschlag für eine realisierbare, gemeinschaftsweite Kampagne vorzulegen, mit der sichergestellt werden soll, dass die Fahrzeugführer die Verkehrsregeln beachten, gleichgültig, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union sie unterwegs sind; fordert die Kommission dringend auf, einen Vorschlag für einen realisierbaren, gemeinschaftsweiten Ansatz vorzulegen, mit dem die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt werden, Verstöße zu ahnden und Sanktionen aufzuerlegen; stellt fest, dass – was Geldstrafen betrifft – die Grundlage für mögliche Rechtsvorschriften[8]) und der nötige Rahmen für ein System für den Informationsaustausch[9]) bereits geschaffen wurden;

23. – 39. …

40. vertritt die Auffassung, dass bei der riesigen Auswahl an Technologien folgende Lösungen besonderes Augenmerk verdienen und geprüft werden sollten:

...

– *Fahrsperren bei Alkoholisierung des Fahrers („Alcolocks"):* stellt fest, dass etwa 10 000 Verkehrsunfälle jährlich auf Alkohol am Steuer zurückzuführen sind; fordert die Kommission dringend auf, den Einsatz von zuverlässigen Fahrsperren bei Alkoholisierung des Fahrers in Fahrzeugen zu fördern; erachtet einen schrittweisen Ansatz als vorteilhaft, der von Maßnahmen zur Rehabilitation wiederholt straffälliger Fahrer, von freiwilligen Maßnahmen und dem gewerblichen Kraftverkehr ausgeht;

...

[7]) Folgendes Beispiel sei hier angeführt: Etwa 25 % der Verstöße, die in den ersten vier Monaten seines Betriebs durch das 2003 eingeführte französische nationale Geschwindigkeitskontrollsystem aufgezeichnet wurden, wurden von Fahrzeuglenkern begangen, deren Fahrzeuge außerhalb Frankreichs angemeldet waren (VERA 2 2004:1), während diese Fahrzeuge nur 10 % aller Fahrzeuge ausmachten.

[8]) Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABl. L 76 vom 22. 03. 2005, S. 16).

[9]) Das System EUCARIS basiert auf einem multilateralen Vertrag vom 29. Juni 2000. Es handelt sich um eine Infrastruktur, über die teilnehmende Länder die Datenbanken anderer Länder, in denen Informationen über Führerscheine und/oder Fahrzeuge gespeichert sind, konsultieren können (www.eucaris.com). RESPER ist das Führerscheinnetzwerk, das von der Kommission und dem Rat eingerichtet wird, um Informationen und Daten über alle europäischen Führerscheine auszutauschen.

(Aus BR-Drucksache 807/05 vom 31. Oktober 2005)

Anmerkung der Schriftleitung: Siehe hierzu auch die Dokumentation „43. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 26. bis 28. Januar 2005 in Goslar – AK IV: Verkehrsüberwachung in Deutschland und Europa" in BA 2005, 132 ff.

Italien: Neues Betäubungsmittelgesetz verabschiedet

Italiens Parlament hat am 08. Februar eines der härtesten Betäubungsmittelgesetze Europas verabschiedet, das nicht mehr zwischen sog. „weichen“ und „harten“ Drogen unterscheidet. Der Strafenkatalog sieht für den Besitz bedeutender Drogenmengen bis zu 20 Jahre Haft vor. Der Besitz einer „geringen Menge“ wird als Ordnungswidrigkeit eingestuft, die mit einer Geldstrafe oder dem Entzug des Führerscheins oder Reisepasses bis zu einem Jahr geahndet werden kann. Die entsprechenden Grenzwerte soll das Gesundheitsministerium festlegen. Für Ausländer, bei denen Drogenbesitz festgestellt wird, ist als Strafe der Entzug der Aufenthaltsgenehmigung bzw. des Touristenvisums vorgesehen.

(Aus einer Mitteilung von Tagesschau - online vom 08. Februar 2006)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2005, Vol. 1–42), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 42/2005
und ebenso Vol. 1–41 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2005

Deutschland

Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes wird die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2005 einen neuen Tiefststand erreichen. Mit voraussichtlich 5 400 werden 8 % weniger Getötete auf deutschen Straßen erwartet als im vergangenen Jahr. Dies wäre nur noch ein Viertel der Todesopfer, die 1970 zu beklagen waren, obwohl der Fahrzeugbestand im gleichen Zeitraum auf fast das Dreifache gestiegen ist. Weniger Unfälle als 2004 werden durch überhöhte Geschwindigkeit oder Nichtbeachten der Vorfahrt verursacht. Ebenso werden Unfälle unter Alkoholeinfluss weiter abnehmen.

(Aus einer Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 08. Dezember 2005)

Österreich

Das Bundesministerium für Inneres gibt für das Jahr 2005 bekannt, dass es auf den öffentlichen Straßen Österreichs zu 707 tödlichen Verkehrsunfällen mit 764 Verkehrstoten kam. Dieses vorläufige Ergebnis bedeutet nicht nur einen neuerlichen, starken Rückgang von 13,0 % oder 114 Getöteten gegenüber dem Vorjahr, sondern auch die bisher absolut niedrigste Zahl seit Beginn der Aufzeichnungen im BM.I vor 55 Jahren (1950). Die unfallkausale Alkoholisierung bei tödlichen Unfällen ging von 7,0 % auf 5,4 % deutlich zurück.

(Aus einer Mitteilung des Bundesministeriums für Inneres – Referat für Verkehrsdienst/Unfallanalyse vom 01. Januar 2006)

Schweiz

Im Jahr 2005 sank die Zahl der Getöteten auf Schweizer Straßen von 510 auf 409 (minus 20 %). Das erfreuliche Resultat beweist, dass sich Verkehrssicherheitsmaßnahmen – wie beispielsweise die tieferen Alkohollimite – auszahlen. Die genauen Ursachen der substanziellen Reduktion sind noch nicht bekannt. Hauptgrund dürfte aber der seit 01. 01. 2005 gültige Alkoholgrenzwert von nur noch 0,5 Promille und die damit verbundenen anlassfreien Atemalkoholkontrollen sein. Allein die Zahl der durch Alkoholeinfluss getöteten Menschen konnte letztes Jahr um 25 % gesenkt werden! Die Schweizer Autofahrer/innen akzeptieren die neuen Alkoholregeln und setzen sie in erfreulichem Ausmaß um. Neben der Einsicht der Verkehrsteilnehmer haben auch die effizientere und leicht gestiegene Kontrolltätigkeit der Polizei den positiven Trend verstärkt. Wenn Fahrzeuglenker häufiger mit Kontrollen rechnen, wirkt sich das generell positiv auf ihr Fahrverhalten aus. Dies dürfte mit ein Grund sein, weshalb auch die tödlichen Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit um 15 % zurückgegangen sind.

(Aus einer Pressemitteilung der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu vom 16. Februar 2006)

Rechtsprechung

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

20.*) Wird dem Beschuldigten vorgeworfen, zwei Alternativen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB durch ein grob verkehrswidriges Fahrverhalten verwirklicht zu haben, ist angesichts der Schwere des Tatvorwurfs die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis fast sieben Monate nach der Tat noch als verhältnismäßig anzusehen.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluß vom 15. März 2005 – 2 BvR 364/05 –

Aus den Gründen:

Die Verfassungsbeschwerde wird nicht zur Entscheidung angenommen, weil ein Annahmegrund nicht gegeben ist (§ 93a Abs. 2 BVerfGG). Grundsätzliche verfassungsrechtliche Bedeutung kommt der Verfassungsbeschwerde nicht zu, und sie dient auch nicht der Durchsetzung von Grundrechten oder grundrechtsgleichen Rechten des Beschwerdeführers, denn sie hat keine Aussicht auf Erfolg.

Die Nachprüfung der Anwendung des einfachen Rechts (§§ 315c, 142, 69 StGB und § 111a StPO), die sich auf die Feststellung objektiv sachfremder und damit willkürlicher Erwägungen beschränken muss (vgl. BVerfGE 18, 85 <92 f., 96>; 95, 96 <127 f.>), führt zu keinen verfassungsrechtlichen Beanstandungen.

1. Die Annahme eines Tatverdachts gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben a und f, Abs. 3 Nr. 2, § 142 Abs. 1 StGB durch die Fachgerichte lässt objektiv sachfremde und willkürliche Erwägungen nicht erkennen. Den Gerichten lagen die Aussagen dreier Zeugen vor, die das Verhalten des Beschwerdeführers als grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Nichtbeachten der Vorfahrt oder Rückwärtsfahren auf einer Autobahn im Sinne der genannten Vorschriften nahe legten. Weshalb sich die Gerichte der Version des Beschwerdeführers hätten zwingend anschließen müssen, legt der Beschwerdeführer nicht dar. Vielmehr ersetzt er lediglich die Beweiswürdigung der Gerichte durch seine eigenen Angaben.

2. a) Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO ist eine Präventivmaßnahme, die der Allgemeinheit Schutz vor weiteren Verkehrsstraftaten gewähren soll (vgl. Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, NJW 2001, S. 357). Strafprozessuale Grundrechtseingriffe wie die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis müssen auch im Einzelfall dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen. Dieser Grundsatz setzt staatlichen Eingriffen Grenzen, die insbesondere auch durch Abwägung der in Betracht kommenden Interessen zu ermitteln sind. Führt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass die dem Eingriff entgegenstehenden Interessen im konkreten Fall ersichtlich wesentlich schwerer wiegen als diejenigen Belange, deren Wahrung die staatliche Maßnahme dienen soll, so verletzt der gleichwohl erfolgte Eingriff den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (vgl. BVerfGE 44, 353 <373>; Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, a. a. O.).

Das Rechtsstaatsgebot des Grundgesetzes erfordert auch die angemessene Beschleunigung des Strafverfahrens. Eine von den Strafverfolgungsorganen zu verantwortende erhebliche Verzögerung des Strafverfahrens verletzt den Beschuldigten in seinem Recht auf ein faires rechtsstaatliches Verfahren (vgl. BVerfGE 63, 45 <69>; BVerfGK 1, 269 <278 ff.>; Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 22. Februar 2005 – 2 BvR 109/05 – <juris>).

b) Von einem Teil der Rechtsprechung wird mit Blick auf die gebotene Beschleunigung, das Vertrauen des Betroffenen und den Charakter als Eilmaßnahme (vgl. LG Trier, VRS 63, S. 210 f.) die Berechtigung des Staates zur vorläufigen Einziehung der Fahrerlaubnis bereits vier (vgl. LG Kiel, StV 2003, S. 325) bzw. fünf Monate (vgl. LG Darmstadt, StV 1990, S. 104; LG Hannover, StV 1988, S. 521) nach dem jeweiligen Tatzeitraum verneint (ähnlich LG Hagen, NZV 1994, S. 334 mit ablehnender Anmerkung von Molketin; für eine Sechsmonatsfrist im Regelfall: Kropp, NStZ 1997, S. 471). Nach anderer Ansicht lässt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auch noch in einem späteren Verfahrensabschnitt zu (vgl. OLG Hamm, NZV 2002, S. 380: vorläufige Entziehung nach zehn Monaten; OLG Düsseldorf, NStZ-RR 2002, S. 314; OLG München, NJW 1992, S. 2776 f.: nach drei Jahren; Hentschel, NJW 1995, S. 627 <636>; Meyer-Goßner, StPO, 47. Aufl., 2004, § 111a Rn. 3). Nach überwiegender Auffassung kann auch das Berufungsgericht erstmals die Anordnung gemäß § 111a StPO treffen (vgl. OLG Hamburg, VRS 44, S. 187 <189>; OLG Koblenz, VRS 65, S. 448 f. und VRS 73, S. 292 f.; OLG Frankfurt am Main, NJW 1981, S. 1680 <1681>; a. A. OLG Saarbrücken, VRS 46, S. 137 <138>).

Gemessen an dem eingeschränkten Prüfungsmaßstab des Bundesverfassungsgerichts begründet es keine verfassungsrechtlichen Bedenken, dass die Fachgerichte mit Blick auf die im Überfahren der mit Warnbaken gekennzeichneten Sperrfläche zutage tretende grobe Verkehrswidrigkeit des Fahrverhaltens und bei Annahme der Verwirklichung zweier Alternativen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB der Sicherheit des Straßenverkehrs den Vorrang gegenüber dem eingetretenen Zeitablauf und der bei der Staatsanwaltschaft zu beobachtenden Verfahrensverzögerung einräumen (vgl.

auch Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, a. a. O., der eine vorläufige Einziehung nach 15 Monaten betraf), zumal der Auszug aus dem Verkehrszentralregister für den Beschwerdeführer seit Ende 2002 die Begehung einer Verkehrsstraftat und vier Ordnungswidrigkeiten – in zwei Fällen mit einem Fahrverbot sanktioniert – ausweist. Die Bedeutung der Verfahrensdauer wird demgegenüber vorliegend im Vergleich zu anderen Fällen dadurch gemindert, dass die unterbliebene Verfahrensbeschleunigung nicht den Zeitraum der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis selbst betraf. Gesichtspunkte des Vertrauensschutzes wogen dabei nicht besonders schwer, weil der Beschwerdeführer die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptverfahren ernsthaft in Betracht ziehen musste.

21.*) Hat sich die Strafkammer die Überzeugung von der fehlenden charakterlichen Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen verschafft und die Maßregel nach den §§ 69, 69a StGB angeordnet, ergeben sich die dringenden Gründe für das Vorliegen der Voraussetzungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis aus diesem Urteil. Diese Wertung hat das Beschwerdegericht ebenso hinzunehmen wie die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen. Ihre Überprüfung ist allein dem Revisionsgericht vorbehalten. Andernfalls liefe die Beschwerde auf eine inzidente Vorabentscheidung über die gegen das Urteil eingelegte Revision hinaus. Das Beschwerdegericht kann daher nur prüfen, ob die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des § 69 StGB vorliegen und die Strafkammer von ihrem im Rahmen der Entscheidung nach § 111a StPO zustehenden Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht hat.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluß vom 18. März 2004 – 1 Ws 35/04 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte wurde durch Berufungsurteil des Landgerichts vom 16. Januar 2004 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in zwei Fällen zu einer Gesamtgeldstrafe von 55 Tagessätzen zu jeweils 55 € verurteilt. Darüber hinaus wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist von drei Monaten für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis festgesetzt. Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt.

Durch den als Verfügung bezeichneten Beschluss vom 29. Januar 2004 hat das mit der Sache befasste Landgericht den Antrag des Angeklagten auf Aufhebung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis abgelehnt. Durch Beschwerdeentscheidung vom 28. 04. 2003 hatte das Landgericht die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis des Angeklagten angeordnet. Gegen den Beschluss des Landgerichts vom 29. Januar 2004 richtet sich die Beschwerde des Angeklagten, welcher die Kammer nicht abgeholfen hat.

Aus den Gründen:

Nach § 304 Abs. 1 StPO ist die Beschwerde gegen den Beschluss des Landgerichts vom 29. Januar 2004 auch neben der Revision statthaft (vgl. OLG Karlsruhe B. v. 26. Oktober 1998, 2 Ws 247/98, NZV 1999, 345).

Die Beschwerde ist jedoch nicht begründet. Hat sich – wie im vorliegenden Fall – die Strafkammer die Überzeugung von der fehlenden charakterlichen Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen verschafft und die Maßregel nach den §§ 69, 69a StGB angeordnet, ergeben sich die dringenden Gründe für das Vorliegen der Voraussetzungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis aus diesem Urteil. Diese Wertung hat das Beschwerdegericht ebenso hinzunehmen wie die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen. Ihre Überprüfung ist allein dem Revisionsgericht vorbehalten. Andernfalls liefe die Beschwerde auf eine inzidente Vorabentscheidung über die gegen das Urteil eingelegte Revision hinaus. Das Beschwerdegericht kann daher nur prüfen, ob die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des § 69 StGB vorliegen und die Strafkammer von ihrem im Rahmen der Entscheidung nach § 111a StPO zustehenden Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht hat (OLG Karlsruhe, a. a. O; KG, B. v. 11. 04. 2001 – 3 Ws 198/01, VRS 100, 443 [= BA 2001, 378]).

Vorliegend ist nicht ersichtlich, dass die im Urteil ausgesprochene Entziehung der Fahrerlaubnis mit einem offensichtlichen Rechtsfehler behaftet ist. Die von der Beschwerde vorgebrachten, für den Angeklagten sprechenden Umstände (Zeitablauf, Teilnahme an einer Nachschulung) hat die Kammer berücksichtigt. Es ist rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Kammer insbesondere im Hinblick darauf, dass es sich bei der Trunkenheitsfahrt um einen Wiederholungsfall handelt, gleichwohl von einer fortbestehenden charakterlichen Uneignung ausgeht. Es sind auch keine Umstände ersichtlich, dass die Entscheidung des Landgerichts vom 29. Januar 2004, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufrecht zu erhalten, auf einem Ermessensfehlgebrauch beruht.

22. Zur vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung (wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr u. a.) bei unverhältnismäßig langer Verfahrensdauer.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluß vom 09. Februar 2005 – 2 Ws 15/05 –

Zum Sachverhalt:

Am 21. 05. 2004 erließ das Amtsgericht Z. gegen den Angeklagten, einen Polizeibeamten, einen Strafbefehl, in welchem ihm ein Vergehen der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (BAK 2,13 ‰) und drei Vergehen des Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte, in einem Fall in Tateinheit mit versuchtem gefährlichen Eingriff in

den Straßenverkehr (Tatzeit 08. 09. 2003) vorgeworfen wurden. Auf seinen – hinsichtlich des Trunkenheitsvorwurfs auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten – Einspruch verurteilte ihn das Amtsgericht Z. am 08. 07. 2004 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu der Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 40 €. Zugleich entzog es ihm die Fahrerlaubnis, zog den bereits am 19. 09. 2003 zu den Akten gegebenen Führerschein ein und wies die Verwaltungsbehörde an, vor Ablauf von drei Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Bezüglich der übrigen Vorwürfe war das Verfahren nach mehrstündiger Verhandlung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft gemäß § 154a StPO eingestellt worden.

Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft, die zugleich die Wiedereinbeziehung der ausgeschiedenen Teile der Tat gem. § 154a Abs. 3 Satz 2 StPO beantragte, hob das Landgericht U. mit Urteil vom 06. 10. 2004 das Urteil des Amtsgerichts im Rechtsfolgenausspruch auf und verwies die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung auch über die wieder einzubeziehenden Widerstandshandlungen zurück. Gegen dieses Urteil des Landgerichts hat der Angeklagte Revision eingelegt, über die noch nicht entschieden ist, und mit am 20. 11. 2004 eingekommenem Schriftsatz seines Verteidigers die Herausgabe des Führerscheins beantragt. Hierauf hat die Strafkammer mit dem angefochtenen Beschluss vom 06. 12. 2004 dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen.

Seine hiergegen gerichtete Beschwerde hat Erfolg.

Aus den Gründen:

Das gem. § 304 Abs. 1 StPO statthafte und zulässige Rechtsmittel ist begründet. Unbeschadet des fortbestehenden dringenden Tatverdachts hinsichtlich der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr und unabhängig von der Frage, ob angesichts der seit dem Vorfall vom 08. 09. 2003 verstrichenen Zeit noch ein Eignungsmangel i. S. von § 69 StGB und damit ein dringender Grund für die Maßnahme nach § 111a StPO besteht, ist die Aufhebung des Beschlusses vom 06. 12. 2004 veranlasst, weil die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen vermeidbarer, auf sachwidriger Behandlung beruhender Verzögerungen des Verfahrens unverhältnismäßig ist. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist wie alle strafprozessualen Zwangsmaßnahmen verfassungsrechtlichen Schranken unterworfen, die sich besonders im Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und in dem Beschleunigungsgebot konkretisieren. Die Belastung aus einem Eingriff in den grundrechtlich geschützten Bereich eines Beschuldigten muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den der Allgemeinheit erwachsenden Vorteilen stehen. Dieses Übermaßverbot setzt der Zulässigkeit eines Eingriffs nicht nur bei dessen Anordnung und Vollziehung, sondern auch bei dessen Fortdauer Grenzen. Darüber hinaus erfordern das Rechtsstaatsgebot und Art. 6 Abs. 1 EMRK eine angemessene Beschleunigung des Strafverfahrens. Andernfalls wird bei Versäumnissen im Jus-tizbereich und dadurch eintretenden erheblichen Verfahrensverzögerungen das Recht eines Beschuldigten auf ein rechtsstaatliches, faires Verfahren verletzt. Ermittlungsverfahren, in denen eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet wurde, sind daher mit besonderer Beschleunigung zu führen (OLG Hamm NZV 2002, 380; OLG Düsseldorf StV 1994, 233; OLG Köln NZV 1991, 243; Schäfer in Löwe-Rosenberg, StPO, 25. Aufl. § 111a Rdnr. 3, 14). Im vorliegenden Verfahren ist gegen das Beschleunigungsgebot in erheblicher Weise verstoßen worden und dadurch eine so gravierende Verfahrensverzögerung eingetreten, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis keinen weiteren Bestand haben kann.

1. Nach der Sicherstellung des Führerscheins am 19. 09. 2003 und der Erstellung des polizeilichen Schlussberichts am 13. 11. 2003 wurden die Akten der Staatsanwaltschaft U. vorgelegt, die dem Verteidiger am 01. 12. 2003 Akteneinsicht mit einer Frist zur Stellungnahme bis 15. 01. 2004 gewährte. Nachdem binnen dieser großzügig bemessenen Frist entgegen der Ankündigung des Verteidigers keine Stellungnahme eingegangen war, hätte die Sache unverzüglich gerichtlich anhängig gemacht werden müssen. Daran ändert nichts, dass der Verteidiger Ende Januar 2004 fernmündlich erklärte, eine Stellungnahme für den Beschuldigten „alsbald“ abzugeben; ohne einen konkreten, engen zeitlichen Rahmen für deren Eingang war hier ein weiteres Zuwarten wegen des Beschleunigungsgrundsatzes nicht sachgerecht. Tatsächlich ist erst nach nochmaliger Anforderung eine Stellungnahme des Verteidigers am 23. 03. 2003 eingegangen, mit der er die Widerstandsvorwürfe in Abrede stellte und eine Erledigung im Strafbefehlsverfahren, beschränkt auf den eingestandenen Vorwurf der Trunkenheit im Verkehr, anregte. Gleichwohl hat die Staatsanwaltschaft trotz dieser Verzögerung erst am 28. 04. 2004 den Abschluss der Ermittlungen verfügt und den Erlass eines Strafbefehls hinsichtlich aller Vorwürfe beantragt. Diesem Antrag entsprach das Amtsgericht Z. – nachdem es Einwendungen erhoben und hierzu eine Stellungnahme der Staatsanwaltschaft eingeholt hatte – am 21. 05. 2004. Zum Zeitpunkt des Erlasses des Strafbefehls war somit, ohne dass dies sachlich begründet gewesen wäre, ein im Vergleich zu ähnlichen Fällen übermäßig langer Zeitraum von acht Monaten seit der Sicherstellung des Führerscheins verstrichen, obwohl die Ermittlungen schon nach ca. 2 Monaten abgeschlossen gewesen waren. Nach der – absehbaren – Einlegung des Einspruchs gegen den Strafbefehl hat das Amtsgericht Z. zügig den Hauptverhandlungstermin auf den 08. 07. 2004 bestimmt. Nach eingehender Beweisaufnahme und der mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft vorgenommenen Verfahrensbeschränkung wurde die Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr ausgesprochen, die nur in der Tagessatzhöhe und um einen Monat bei der Sperrfristbemessung vom Antrag der Staatsanwaltschaft abwich.

2. Ohne Verzug hat das Landgericht den Termin zur Berufungshauptverhandlung auf den 06. 10. 2004 an-

beraumt. Jedoch ist seine Entscheidung, die Sache zu erneuter Verhandlung und Entscheidung auch über die wieder einbezogenen Tatteile an das Amtsgericht zurückzuverweisen, rechtsfehlerhaft [wird ausgeführt; vgl. hierzu Beschluß des OLG Karlsruhe im Parallelverfahren vom 22. 02. 2005 – 2 Ss 236/04 – , BA 2005, 322]. Die fehlerhafte Zurückverweisung der Sache durch das Landgericht hat zu einer weiteren gravierenden Verfahrensverzögerung mit der Folge geführt, dass eine Verfahrensbeendigung auch nach der inzwischen über 16 Monate andauernden amtlichen Verwahrung des Führerscheins nicht abzusehen ist. Auch im Falle einer erfolgreichen Revision des Angeklagten gegen das Urteil vom 06. 10. 2004 würde in jedem Fall eine neue Tatsachenverhandlung erforderlich, in der über die Berufung der Staatsanwaltschaft befunden werden müsste. Die im Ermittlungsverfahren bis zum Erlass des Strafbefehls und durch die Sachbehandlung des Berufungsgerichts eingetretenen jeweils erheblichen Verzögerungen stellen sich bei zusammenfassender Betrachtung als gravierender Verstoß gegen das Beschleunigungsgebot dar, überschreiten deutlich den Rahmen einer noch üblichen Verfahrensdauer vergleichbarer Fälle und stehen auch nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zu der Gesamtdauer eines Entzugs der Fahrerlaubnis, wie er nach sonstigen Erkenntnissen im Falle eines Ersttäters zu erwarten ist. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis war daher aufzuheben und der Beschwerde stattzugeben.

(Mitgeteilt von Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Joachim Schubart, Karlsruhe)

23.*) Nach Ablauf von sechs Monaten zwischen vorgeworfener Straftat und der Zustellung des Beschlusses über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist der als eilige Sicherungsmaßnahme dienende Entzug der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO nicht mehr gerechtfertigt.

Landgericht Frankfurt am Main,
Beschluß vom 28. September 2004 – 5/9a Qs 123/04 –

Aus den Gründen:

Der Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 07. 06. 2004 war aufzuheben, da nach Ablauf von sechs Monaten zwischen vorgeworfener Straftat und der Zustellung des Beschlusses über den Entzug der Fahrerlaubnis, der als eilige Sicherungsmaßnahme dienende Entzug der Fahrerlaubnis (§ 111a StPO) nicht mehr gerechtfertigt ist. Die hier zu beurteilende Tat war am 30. 11. 2003. In der Zwischenzeit ist die Beschuldigte auch nicht mehr verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten, so dass ein Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer nach Ablauf von sechs Monaten nicht mehr erforderlich erscheint und daher die Vermutung, die Beschuldigte sei zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet, als widerlegt gelten kann.

24.*) Die Fortdauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis wegen des Verdachts der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr ist bei einer vom Betroffenen nicht verschuldeten Verfahrensdauer von mehr als fünf Monaten seit der Tat nicht mehr als verhältnismäßig anzusehen.

Landgericht Würzburg,
Beschluß vom 02. Juni 2005 – 1 Qs 150/2005 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Würzburg entzog dem Beschuldigten mit Beschluss vom 01. 12. 2004 gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis mit der Begründung, der Beschuldigte sei dringend verdächtig, am 22. 11. 2004 um 1.50 Uhr auf der S.-Straße in W. ein Kraftfahrzeug gelenkt zu haben und hierbei alkoholbedingt fahruntüchtig gewesen zu sein. Die Untersuchung einer am 22. 11. 2004 um 2.58 Uhr entnommenen Blutprobe hatte eine BAK von 1,84 Promille im Mittelwert ergeben.

Hiergegen hat der Verteidiger des Beschuldigten, Rechtsanwalt J., mit Schriftsatz vom 07. 02. 2005 Beschwerde eingelegt. Ergänzend hat der Verteidiger des Beschuldigten, Rechtsanwalt B., mit Schriftsatz vom 11. 05. 2005 ebenfalls Beschwerde gegen o. g. Entscheidung eingelegt.

Am 23. 05. 2005 hat das Amtsgericht Würzburg der Beschwerde nicht abgeholfen.

Die Staatsanwaltschaft Würzburg hat beantragt, die Beschwerde als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist begründet.

Nach Überzeugung der Kammer ist die Fortdauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr verhältnismäßig.

Die Kammer ist zwar der Überzeugung, dass der dringende Tatverdacht besteht, dass der Beschuldigte die Straftat der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 und 2 StGB begangen hat.

Dies ergibt sich nach vorläufiger Bewertung des vorliegenden Ermittlungsergebnisses eindeutig aus den Angaben der Zeugen S., A. und H., die übereinstimmend dargelegt haben, dass zunächst der anderweitig Verfolgte W. A. aus der Beifahrerseite des Tatfahrzeugs ausgestiegen ist, anschließend erst der Beschuldigte. Hierdurch sind nach Überzeugung der Kammer auch eindeutig die Angaben des anderweitig Verfolgten W. A. im Rahmen seiner Beschuldigtenvernehmung am 23. 11. 2004, in der er seine Fahrereigenschaft eingeräumt hat, widerlegt. Zudem ergibt sich aus dem Gutachten des Bayerischen Landeskriminalamtes vom 25. 02. 2005, dass zwar aufgrund der Verteilung von losen Fasern auf den Airbags und den Gurten sich keine sichere Zuordnung der Sitzpositionen zum Unfallzeitpunkt ergibt, jedoch es eher dafür spricht, dass der anderweitig Verfolgte W. A. sich auf dem Beifahrersitz befand.

Zudem ist die erste Einlassung des Beschuldigten, eine dritte Person habe das Fahrzeug gesteuert, ein-

deutig dadurch widerlegt, dass es sich bei dem Tatfahrzeug um einen Zweisitzer gehandelt hat.

Nach vorläufiger Bewertung des vorliegenden Ermittlungsergebnisses bestehen daher für die Kammer keinerlei Zweifel an der Täterschaft des Beschuldigten.

Nach Überzeugung der Kammer ist die Fortdauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis jedoch nicht mehr verhältnismäßig.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine vorbeugende Maßnahme. Sie ermöglicht, die Allgemeinheit vor den Gefahren durch einen ungeeigneten Kraftfahrer schon vor dem Urteil zu schützen. Ein Verfahren, in dem die Maßnahme nach § 111a StPO angeordnet ist, muss daher ebenso beschleunigt erledigt werden wie eine Haftsache (vgl. Meyer-Goßner, Strafprozessordnung, § 111a, Rn. 1).

Dieses Beschleunigungsgebot wurde jedoch im vorliegenden Verfahren nicht beachtet.

Die Staatsanwaltschaft Würzburg hat zunächst ein Faserngutachten in Auftrag gegeben.

Eine Untersuchung der beiden sichergestellten Airbags auf DNA-haltiges Material unterblieb zunächst. Am 18. 04. 2005 wurde dagegen ein entsprechender Beschluss beim Amtsgericht Würzburg beantragt.

Mit Verfügung vom 02. 05. 2005 wurde das Institut für Rechtsmedizin der Universität W. mit der Erstellung des o. g. Gutachtens beauftragt.

Eine telefonische Auskunft bei dem Institut für Rechtsmedizin am 02. 06. 2005 ergab, dass eine Untersuchung jedoch noch nicht erfolgt ist, da entgegen der Verfügung vom 02. 05. 2005 das erforderliche Spurenmaterial (Abriebe vom Airbag) nicht eingegangen ist.

Dies wurde entgegen der Verfügung der Staatsanwaltschaft Würzburg vom 02. 05. 2005 auch nicht an das Institut für Rechtsmedizin der Universität W. übersandt, sondern befindet sich seit 01. 04. 2005 in der Asservatenkammer der Staatsanwaltschaft Würzburg.

In Hinblick auf oben dargelegte Verstöße gegen das Beschleunigungsgebot war die Aufhebung des Beschlusses des Amtsgerichts Würzburg vom 01. 12. 2004 angezeigt, da eine weitere Fortdauer der Maßnahme nicht verhältnismäßig ist.

25.*) Besteht kein Zweifel daran, daß beim Erlaß eines Strafbefehls wegen Trunkenheit im Verkehr das Tatgericht nicht etwa nur eine Führerscheineinziehung und (isolierte) Fahrerlaubnissperre, sondern vielmehr auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis anordnen wollte, kann die infolge eines Fassungsversehens verwendete Formulierung: „Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist geboten, §§ 69, 69a StGB." nachträglich berichtigt werden.

Landgericht Zweibrücken,
Beschluß vom 30. Januar 2006 – 1 Qs 11/06 –

Zum Sachverhalt:

Am 17. 11. 2005 erließ das Amtsgericht Pirmasens gegen die Verurteilte einen Strafbefehl wegen alkoholbedingter Straßenverkehrsgefährdung (1,72 ‰) und setzte eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 10,– Euro fest. In dem seit 23. 11. 2005 rechtskräftigen Strafbefehl heißt es weiter:

„Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist geboten, §§ 69, 69a StGB. Ihr Führerschein, ausgestellt von der Kreisverwaltung, wird eingezogen. Der Verwaltungsbehörde wird untersagt, Ihnen vor Ablauf von weiteren 7 Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen."

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft hat das Amtsgericht Pirmasens mit Beschluss vom 19. 12. 2005 den Tenor des Strafbefehls wegen eines offensichtlichen Schreibversehens dahingehend berichtigt, dass die Fahrerlaubnis entzogen wird.

Dagegen richtet sich die Beschwerde der anwaltlich vertretenen Verurteilten, die eine nachträgliche Änderung des Strafbefehls für nicht gerechtfertigt hält.

Die nach § 304 I StPO zulässige Beschwerde führt nicht zum Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Amtsgericht hat in nicht zu beanstandender Weise eine Berichtigung des Tenors des Strafbefehls vorgenommen.

Zwar ist es zutreffend, dass ein wirksam erlassener Strafbefehl sachlich nicht mehr geändert werden darf. Zulässig bleibt aber die Berichtigung einer offensichtlichen Unrichtigkeit oder eines offensichtlichen Schreibversehens (vgl. Meyer-Goßner, StPO 48. A. § 268 Rn. 10 m. w. N.). Die Abgrenzung zwischen Änderung und Berichtigung liegt darin, dass bei der Änderung oder Ergänzung eine auf einem neuen Denkvorgang beruhende Erkenntnis in das Urteil aufgenommen wird, während bei einer Berichtigung ein bloßes Fassungsversehen des Urteils korrigiert wird. Die Berichtigung setzt somit voraus, dass aus den Vorgängen bei der Urteilsverkündung für alle Verfahrensbeteiligten offensichtlich ist, dass ein bloßes Versehen vorliegt und erkennbar wird, was das Gericht tatsächlich gewollt hat (vgl. LR-Gollwitzer, StPO 25. A. § 268 Rn. 44–46).

Vorliegend kann kein Zweifel daran bestehen, dass bei dem Erlass des Strafbefehls am 17. 11. 2005 das Amtsgericht nicht etwa nur eine Führerscheineinziehung und (isolierte) Fahrerlaubnissperre, sondern vielmehr auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis anordnen wollte. Dafür spricht neben dem Hinweis auf die gebotene Entziehung der Fahrerlaubnis die Erwähnung von § 69 StGB. Diese Vorschrift regelt nämlich die Entziehung der Fahrerlaubnis. Die Entziehung ist zwingend, wenn deren Voraussetzungen vorliegen (Tröndle/Fischer, StGB 53. A. § 69 Rn. 51 m. w. N.). Das ist hier ohne weiteres der Fall. Infolge dessen hat das Amtsgericht konsequenterweise auch den Führerschein eingezogen und der Verwaltungsbehörde untersagt, der Verurteilten vor Ablauf von weiteren 7 Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Das war auch für die Verurteilte nachvollziehbar. Dies vor allem deshalb, weil ihr bereits mit Beschluss desselben Gerichts vom 28. 09. 2005 die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen

worden war. Dabei ist die vorläufige Fahrerlaubnisentziehung (§ 111a StPO) an die gleichen Voraussetzungen gebunden wie die endgültige Fahrerlaubnisentziehung (§ 69 StGB). Die Erwähnung, dass der Verurteilten vor Ablauf von weiteren 7 Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, macht deutlich, dass das Amtsgericht von einer beachtlichen Ungeeignetheit der Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen ist. Damit hat das Gericht § 69a Abs. 5 StGB Rechnung getragen und die Zeit der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung angerechnet, was bei einer isolierten Sperre nicht möglich ist (Tröndle/Fischer a. a. O. § 69a Rn. 37 m. w. N.). Nach alledem wird offensichtlich, dass das Amtsgericht keine isolierte Sperre, sondern eine Entziehung der Fahrerlaubnis, verbunden mit einer Sperre, anzuordnen beabsichtigte. Lediglich infolge eines Fassungsversehens ist die im Anklageverfahren übliche Formulierung gewählt worden. Dieses klar zutage getretene Versehen kann deshalb – wie geschehen – berichtigt werden (vgl. BGH VRS 16, 370; OLG Koblenz VRS 50, 34; Tröndle/Fischer a. a. O. § 69 Rn. 54; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. A. § 69 Rdn. 27; a. A. LK-Geppert, StGB 11. A. § 69 Rn. 248 und SK-Weßlau, StPO, Stand Juli 2000, Rn. 24 unter Hinweis auf LG Mannheim StV 1995, 460). Bei den von der Gegenmeinung angeführten Fällen (ähnlich LG München DAR 2000, 87 und LG Freiburg ZfS 2001, 332) geht es um die nachträgliche Entziehung der Fahrerlaubnis und Einziehung des Führerscheins durch den Strafbefehl, in dem lediglich eine Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis enthalten war. Das stellt sich auch nach Auffassung der Kammer als nicht zulässige Änderung des Strafbefehls dar, um die es vorliegend aber nicht geht.

(Mitgeteilt von Vorsitzenden Richter am Landgericht Norbert Michel, Zweibrücken)

26.*) 1. Bei der Prüfung einer Sperrfristverkürzung i. S. d. § 69a Abs. 7 StGB begründet die erfolgreiche Teilnahme des Betroffenen an einer mehrere Monate dauernden Verkehrstherapie regelmäßig die Annahme, dass der bei ihm festgestellte Eignungsmangel weggefallen ist.

2. Eine hohe BAK (hier: 2,00 Promille) spricht nicht gegen den Wegfall des Eignungsmangels vor Ablauf der nach § 69a StGB festgesetzten Sperrfrist, wenn nach den Umständen des Einzelfalls nicht davon auszugehen ist, dass der Betroffene in einem so erheblichen Maße alkoholgewöhnt war, dass auch eine Teilnahme an einer Verkehrstherapie eine Haltungsänderung nicht bewirken könnte.

Landgericht Potsdam,
Beschluß vom 02. November 2004 – 23 Qs 151/04 –

Aus den Gründen:

Die zulässige (§§ 463 Abs. 5, 462 Abs. 1, Abs. 3, 311, 304 ff. StPO) sofortige Beschwerde gegen den Beschluss des Amtsgerichts Königs Wusterhausen, durch den der Antrag des Beschwerdeführers auf vorzeitige Aufhebung der mit Strafbefehl des Amtsgerichts Königs Wusterhausen vom 05. April 2004 festgesetzten Fahrerlaubnissperre abgelehnt wurde, ist begründet.

Der Antrag des Beschwerdeführers auf Sperrfristverkürzung ist zulässig, da die Fahrerlaubnissperre mindestens drei Monate gedauert hat (§ 69a Abs. 7 S. 2 StGB). Der Antrag ist auch begründet. Aufgrund einer Gesamtwürdigung sämtlicher Umstände, namentlich der Person des Beschwerdeführers, seiner Taten und seines Nachtatverhaltens besteht hinreichender Grund zu der Annahme, dass der Beschwerdeführer zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist.

Der Beschwerdeführer hat erfolgreich an einer mehrere Monate dauernden Verkehrstherapie teilgenommen, was regelmäßig die Annahme begründet, dass der Eignungsmangel weggefallen ist (vgl. LG Dresden, DAR 2002, 280–281 [= BA 2003, 243]). Hierfür hat er in erheblichem Umfang Zeit und Kosten aufgewandt. Nach der Bescheinigung der IVT-Hö vom 20. September 2004 hat der Beschwerdeführer insgesamt 51 Therapiestunden (Einzeltherapie und Therapie in einer Klein- und Intensivgruppe) absolviert, wodurch ihm Kosten in Höhe von 1 825,00 € entstanden sind. Durchgreifende Bedenken gegen die Geeignetheit der Verkehrstherapie haben sich aus den vorliegenden Unterlagen nicht ergeben. Darüber hinaus hat der Beschwerdeführer 52 Stunden in einer Selbsthilfegruppe absolviert. Es handelt sich insoweit auch um neue Tatsachen, da der Beschwerdeführer zum Zeitpunkt des Erlasses des Strafbefehls am 05. April 2004 die Verkehrstherapie zwar begonnen, aber noch nicht in diesem erheblichen Umfang durchgeführt hatte. Auch die festgestellte hohe Blutalkoholkonzentration des Beschwerdeführers von über 2,00 mg/g spricht nicht gegen den Wegfall des Eignungsmangels. Insoweit war zu berücksichtigen, dass der Beschwerdeführer – der ausweislich der ärztlichen Untersuchungsberichte deutlich unter Alkoholeinfluss stand – im Fahrzeug schlafend angetroffen wurde und sich zuvor übergeben hatte, was jedenfalls dagegen spricht, dass der Beschwerdeführer in einem so erheblichen Maße alkoholgewöhnt war, dass auch die dargelegte umfangreiche Teilnahme an einer Verkehrstherapie eine Haltungsänderung nicht bewirken könnte. Schließlich war im Rahmen der Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen, dass der Beschwerdeführer mit 42 Jahren erstmals strafrechtlich in Erscheinung getreten ist, er seit November letzten Jahres seinen Führerschein entbehrt und rechtskräftig zu einer nicht unerheblichen Geldstrafe mit Fahrerlaubnisentzug verurteilt worden ist. Es ist davon auszugehen, dass bereits die erstmalige Durchführung eines Strafverfahrens den Beschwerdeführer derart beeindruckt hat, dass der Eignungsmangel jetzt nicht mehr besteht. Dass eine Haltungsänderung bei dem Beschwerdeführer eingetreten ist, zeigt sich auch in seinem überdurchschnittlichen Engagement bei der Durchführung der Verkehrstherapie

und wird durch die vorgelegten Blutuntersuchungsbefunde, die sich im Normalbereich bewegen, gestützt.

Nach alledem war der angefochtene Beschluss aufzuheben und dem Beschwerdeführer die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis durch die zuständigen Behörden zu gestatten.

27.*) 1. Bei Verkehrsteilnehmern, die mit einer BAK von bis zu 1,6 Promille Alkohol erstmals einschlägig auffällig geworden sind, kann die erfolgreiche Teilnahme an einem geeigneten Nachschulungskurs zu einer Verkürzung der Sperrfrist führen.

2. Ein Kraftfahrer, der mit einer BAK von mehr als 1,6 Promille im Straßenverkehr auffällig geworden ist, ist nach gesicherten verkehrsmedizinischen und -psychologischen Erkenntnissen ein Gewohnheitstrinker und nur dann – wieder – geeignet zum Führen von Kfz, wenn er zu einem glaubhaften Entschluss zu dauerhafter, vollständiger Alkoholabstinenz gekommen ist und in der Lage ist, diesen auch zu realisieren. Dazu gehört eine wenigstens 6-monatige Abstinenz sowie die Bereitschaft, eine psychosoziale Beratungsstelle bzw. Suchtberatungsstelle aufzusuchen und/oder regelmäßig an Sitzungen einer Selbsthilfegruppe teilzunehmen.

Landgericht Flensburg,
Beschluß vom 08. April 2005 – II Qs 36/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Verurteilte ist durch Strafbefehl des Amtsgerichts Niebüll vom 31. 08. 2004 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe verurteilt worden. Ihm ist die Fahrerlaubnis entzogen, der Führerschein eingezogen und es ist eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von noch acht Monaten verhängt worden. Die Entscheidung ist seit dem 16. 09. 2004 rechtskräftig.

Auf Antrag des Verurteilten hat das Amtsgericht durch Beschluss vom 07. 03. 2005 die Sperrfrist gem. § 69a Abs. 7 StGB aufgehoben.

Die dagegen gerichtete sofortige Beschwerde der Staatsanwaltschaft ist zulässig und begründet.

Aus den Gründen:

Im Strafbefehl wurde festgestellt, dass der Verurteilte 26 Minuten nach der Trunkenheitsfahrt eine Blutalkoholkonzentration von 1,76 ‰ aufwies. Weiter ist festgestellt worden, dass es sich um eine vorsätzliche Tat handelte. Nach § 69a Abs. 7 StGB kann die Sperre zwar vorzeitig aufgehoben werden. Dies setzt indes u. a. voraus, dass sich Grund zu der Annahme ergibt, dass eine Ungeeignetheit des Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr besteht. Erforderlich ist, dass erhebliche neue Tatsachen zu einer Gesamtwürdigung führen, die den Täter nicht mehr als ungeeignet erscheinen lassen. Grundsätzlich kann dabei Berücksichtigung finden, dass der Verurteilte durch eine Nachschulung eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr entwickelt hat. Eine derartige Nachschulung hat der Verurteilte nachgewiesen.

Bei Verkehrsteilnehmern, die mit einer BAK von bis zu 1,6 ‰ Alkohol erstmals einschlägig auffällig geworden sind, kann die erfolgreiche Teilnahme an einem geeigneten Nachschulungskurs, wie ihn der Verurteilte absolviert hat (sog. Modell „Leer-E“ bzw. „TÜV Nord“), zu einer Verkürzung der Sperrfrist führen, soweit nicht im Einzelfall besondere Umstände gegen eine solche Entscheidung sprechen.

Anders verhält es sich nach Auffassung der Kammer jedoch dann, wenn – wie hier – der Verurteilte mit einer BAK von mehr als 1,6 ‰ Alkohol – nämlich mit 1,76 ‰ – im Straßenverkehr auffällig geworden ist. In diesen Fällen ist nach der Rechtsprechung des OVG Schleswig ein Kraftfahrer, der mit einer solchen BAK ein Kfz führt, „nach gesicherten verkehrsmedizinischen und -psychologischen Erkenntnissen ein Gewohnheitstrinker. Seine individuelle Rückfallwahrscheinlichkeit liegt deutlich über der der noch nicht oder jedenfalls nicht mit so hohen Werten aufgefallenen Kraftfahrer. Ein in der Art zu charakterisierender Gewohnheitstrinker ist nur dann – wieder – geeignet zum Führen von Kfz, wenn er zu einem glaubhaften Entschluss zu dauerhafter, vollständiger Alkoholabstinenz gekommen und in der Lage ist, diesen auch zu realisieren. Dazu gehört eine glaubhafte wenigstens 6-monatige Abstinenz sowie zur Stabilisierung des Abstinenzentschlusses die Bereitschaft, eine psychosoziale Beratungsstelle bzw. Suchtberatungsstelle aufzusuchen und/oder regelmäßig an Sitzungen einer Selbsthilfegruppe teilzunehmen.“

Im vorliegenden Fall kommt eine Abkürzung der Sperrfrist nach dem Modell „Leer-E“ deshalb nicht in Betracht, weil der Verurteilte zur Tatzeit eine BAK von deutlich über 1,6 ‰ aufgewiesen hat und sich – wie der gutachterlichen Stellungnahme des Verkehrspsychologischen Beratungs- und Schulungszentrums H. vom 07. 12. 2004 zu entnehmen ist – gerade nicht zur vollständigen Abstinenz entschlossen, geschweige denn diese auch glaubhaft realisiert hat. Die als erfolgreich attestierte Nachschulung des Verurteilten entsprechend dem Modell „Leer-E“ und das im Gutachten dargestellte, in Zukunft beabsichtigte Verhalten des Verurteilten im Umgang mit Alkohol ergibt nach Auffassung der Kammer noch keinen Grund für die Annahme, dass er nunmehr deshalb schon zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Eine vorzeitige Aufhebung der Sperre kommt deshalb nicht in Betracht.

28.*) l. Die Verkürzung einer Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB kommt auch dann in Betracht, wenn der Betroffene erfolgreich an einer inhaltlich mit deutschen Modellen vergleichbaren Nachschulung des österreichischen „Institut für Verkehrskultur Gute Fahrt“ teilgenommen hat.

2. Eine BAK von 1,43 Promille bei Begehung der Tat (hier: § 316 StGB) liegt nicht in einem Bereich, der die erfolgreiche Nachschulung des Betroffenen für eine Sperrfristverkürzung nach § 69a Abs. 7 StGB als unzureichend erscheinen läßt.

Amtsgericht Eggenfelden,
Beschluß vom 10. Februar 2005 – 2 Cs 18 Js 19645/04 –

Zum Sachverhalt:

Durch Strafbefehl vom 10.09.2004, rechtskräftig seit 28.09.2004, verhängte das Amtsgericht Eggenfelden gegen den Antragsteller, einen österreichischen Staatsangehörigen, wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu je 60.– EUR, entzog ihm die Fahrerlaubnis, zog seinen deutschen und seinen österreichischen Führerschein ein und verhängte eine Sperrfrist von 8 Monaten für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis. Mit Schreiben vom 04.01.2005 beantragte der Verurteilte eine Abkürzung der Sperrfrist unter Verweis auf die erfolgreiche Teilnahme an einer Nachschulung in Österreich und seine beruflichen Verpflichtungen. Die Staatsanwaltschaft hat mit Verfügung vom 13.01.2005 den Antrag mit der Maßgabe befürwortet, dass die Sperrfrist um einen Monat verkürzt werden solle.

Dem Antrag war in dem von der Staatsanwaltschaft befürworteten Umfang zu entsprechen.

Aus den Gründen:

Voraussetzung für eine Abkürzung der Sperrfrist ist gemäß § 69a Abs. 7 Satz 1 StGB, dass sich Grund zu der Annahme ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Worauf sich diese Annahme zu stützen hat, ist im Gesetz nicht näher geregelt. In der Praxis werden diverse Kurse, beispielsweise das Modell „Mainz 77“ akzeptiert, die überwiegend amtlich anerkannt oder wissenschaftlich evaluiert sind, daneben aber auch Einzelmaßnahmen, die nach Inhalt und Umfang den gängigen Nachschulungskursen entsprechen. Vor diesem Hintergrund bestehen auch keine grundsätzlichen Bedenken gegen Nachschulungskurse österreichischer Anbieter. Nach den vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen verfügt das von ihm besuchte „Institut für Verkehrskultur Gute Fahrt“ über eine ministerielle Ermächtigung, Nachschulungen gemäß § 2 FSG-NV bzw. § 3 FSG-NV für alkoholauffällige Lenker durchzuführen. Die Kurse werden durch Psychologen mit spezieller Zusatzausbildung für Nachschulungen in Gruppenform abgehalten. Inhaltlich sind diese Maßnahmen folglich mit deutschen Modellen vergleichbar. Der Zeitumfang liegt mit 4 x 3¼ Stunden innerhalb von ca. 3 Wochen in der Größenordnung deutscher Modelle und sogar über dem des Modells „Mainz 77“ (vgl. Himmelreich, DAR 2004, 8, 10). Ausweislich der vorgelegten Bestätigung hat der Antragsteller an dieser Nachschulung erfolgreich teilgenommen. Die Blutalkoholkonzentration von 1,43 Promille bei Begehung der Tat liegt nicht in einem Bereich, der die durchgeführte Maßnahme als nicht ausreichend erscheinen ließe. Ausweislich der aktuellen Auskunft aus dem Bundeszentralregister ist der Antragsteller auch weder vor noch nach der Tat strafrechtlich in Erscheinung getreten. Nachdem auch die Mindestsperrfrist des § 69a Abs. 7 Satz 2 StGB mittlerweile abgelaufen ist, konnte dem Antrag entsprochen werden.

29.*) 1. Eine Ausnahme vom Regelfall des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB kann gegeben sein, wenn der Beschuldigte das Kraftfahrzeug im Zustand relativer Fahruntüchtigkeit (BAK 0,63 ‰) geführt hat, wobei die Wirkung des Alkohols durch den Konsum ärztlich verordneter Medikamente verstärkt wurde und der Beschuldigte seit der Tat beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat.

2. Unter diesen Umständen scheidet eine ca. 4 Monate nach der Tat beantragte vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis mangels Vorliegen der Voraussetzungen des § 111a StGB aus, soweit die verzögerte Antragstellung nicht auf das Verhalten des Beschuldigten zurückzuführen ist.

Amtsgericht Bernkastel-Kues,
Beschluß vom 29. November 2005 – 8 Gs 241/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Beschuldigte befuhr am 22.07.2005 gegen 15.25 Uhr die B 50 aus Richtung W. kommend in Richtung Z.-R. In Höhe der Ortslage P. geriet der Beschuldigte mit dem von ihm geführten Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn und kollidierte dort mit dem entgegenkommenden Fahrzeug des Zeugen H. im Bereich der Außenspiegel. Eine Frontalkollision wurde nur durch die geistesgegenwärtige Reaktion des Zeugen H., welcher sein Fahrzeug nach rechts auf den unbefestigten Randstreifen lenkte, vermieden. Zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens betrug die bei dem Beschuldigten später festgestellte Blutalkoholkonzentration gemäß dem Gutachten der Untersuchungsstelle für Blutalkohol am Institut für Rechtsmedizin an der Universität M. vom 28.07.2005 0,63 ‰. Ferner hatte der Beschuldigte nach eigenen Angaben gegenüber der die Blutprobe entnehmenden Ärztin K. H. gemäß dem ärztlichen Untersuchungsbericht vom 22.07.2005 am Tattag 3 Tabletten Diazepam à l0 g – zur Beruhigung wegen eines Todesfalles – genommen.

Nachdem die Beamten der PI W. den Führerschein des Beschuldigten zunächst sichergestellt hatten, wurde dieser auf Verfügung der StA Trier vom 26.07.2005 dem Beschuldigten wieder ausgehändigt, die Sicherstellung wurde aufgehoben.

Nachdem der Verteidiger in seiner Einlassung vom 01.09.2005 Ausführungen zum Konsum der Diazepam-Tabletten machte, wurde durch die StA Trier mit Verfügung vom 21.09.2005 das Institut für Rechtsmedizin an der Universität M. mit einem ergänzenden Gutachten zur Frage der Auswirkungen der konsumierten Diazepam-Tabletten auf die Fahrtüchtigkeit beauftragt, ferner wurde am 09.11.2005 der Zeuge H.

polizeilich vernommen. Nachdem das Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin am 03. 11. 2005 bei der StA Trier einging, hat diese nunmehr am 16. 11. 2005 beantragt, dem Beschuldigten gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Der Antrag der StA Trier ist unbegründet.

Aus den Gründen:

Zwar ist nach dem bisherigen Ergebnis der Ermittlungen davon auszugehen, dass der Beschuldigte dringend verdächtig ist, am 22. 07. 2005 in P. eine Straftat – zumindest – der fahrlässigen Straßenverkehrsgefährdung begangen zu haben. Hierfür spricht der Umstand, dass der Beschuldigte am helllichten Tag bei einwandfreien Straßen- und Witterungsverhältnissen in den Gegenverkehr gefahren ist. Zwar sind als Ursache hierfür grundsätzlich auch andere Umstände denkbar; in Anbetracht der vorhandenen Alkoholisierung sowie des vorangegangenen Tablettenkonsums erscheinen diese Faktoren jedoch als überaus wahrscheinliche Ursache für das Verhalten des Beschuldigten. Im Falle einer nicht unwahrscheinlich erscheinenden Verurteilung gemäß § 315c StGB wäre vorliegend daher das Regelbeispiel gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB erfüllt, so dass dem Beschuldigten gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen wäre. Somit lägen vorliegend grundsätzlich auch die Voraussetzungen für eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vor.

Vorliegend sind jedoch Anhaltspunkte dafür gegeben, dass ein Ausnahmefall von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB vorliegen könnte. Das – mögliche – Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles beruht auf zwei Gesichtspunkten.

Zum einen war bei dem Beschuldigten die Grenze der absoluten Fahruntauglichkeit infolge Alkoholisierung nicht erreicht, vielmehr handelt es sich um einen Fall relativer Fahruntauglichkeit, wobei die Wirkung des Alkohols freilich durch den Konsum anderer berauschender Mittel im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. la) StGB verstärkt wurde. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass es sich bei den Diazepam-Tabletten offensichtlich um ärztlich verordnete Medikamente und nicht um Betäubungsmittel oder dergleichen handelte. Auch erfolgte der Konsum der Tabletten nach der Einlassung des Beschuldigten aufgrund eines einmaligen Ereignisses in seinem persönlichen Lebensumfeld, nämlich dem Tod seines Vaters. Sowohl hinsichtlich der objektiven als auch hinsichtlich der subjektiven Tatumstände liegen somit Umstände vor, welche das Bejahen eines Ausnahmefalls somit als möglich erscheinen lassen.

Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte infolge der Rückgabe seines Führerscheins seit nunmehr ca. 4 Monaten offenbar ohne jede Beanstandung am Straßenverkehr teilnimmt. Zwar kommt auch noch nach einer solchen Zeitspanne eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO grundsätzlich in Betracht, es sind in einem solchen Fall jedoch strengere Maßstäbe bei der Prüfung der Frage der Ungeeignetheit anzulegen. Diese muss sich zwar aus der Tat ergeben – was vorliegend nicht unwahrscheinlich erscheint –, muss aber zur Zeit der letzten tatrichterlichen Verurteilung noch immer gegeben sein (vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 52. Auflage, 2004, § 69 Rn. 46). Bei der Beurteilung sind daher auch die Vorgänge aus der Zeit zwischen der Tatbegehung und der Aburteilung zu berücksichtigen, z. B. auch der Umstand einer längerfristigen beanstandungsfreien Teilnahme am Verkehr zwischen der Tat und dem Urteil.

Vorliegend nimmt der Beschuldigte wie bereits ausgeführt seit ca. 4 Monaten seit dem Tattag offenbar beanstandungsfrei am Straßenverkehr teil. Es erscheint daher nicht ausgeschlossen, dass das Gericht der Hauptsache auch unter diesem Gesichtspunkt zu dem Ergebnis kommt, dass ein Ausnahmefall von dem Regelbeispiel des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB zu bejahen ist, so dass eine endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis in der Hauptverhandlung nicht erfolgen würde.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Umstand, dass der Beschuldigte seit ca. 4 Monaten seit dem Tattag am Straßenverkehr teilnimmt, nicht etwa allein auf sein Verhalten – etwa durch Bestreiten der Fahrereigenschaft oder Geltendmachung eines Nachtrunks etc. – zurückzuführen ist. Der Beschuldigte hat vielmehr von Anfang an den Konsum der Diazepam-Tabletten eingeräumt, wenn auch seine Einlassung betreffend den Zeitpunkt des Konsums des Alkohols nicht glaubhaft ist. Soweit die StA Trier geltend macht, die Anordnung der Herausgabe des Führerscheins sei wegen einer nicht-richtigen Einordnung der Angaben des Beschuldigten im Rahmen der ärztlichen Blutentnahme erfolgt, vielmehr sei diese Bedeutung erst durch die Einlassung des Verteidigers vom 01. 09. 2005 klar geworden, so hätte spätestens zu diesem Zeitpunkt – in Kenntnis der vorhandenen relativen Fahrtüchtigkeit wegen Alkoholkonsums – ausreichend Zeit und Anlaß bestanden, einen Antrag gemäß § 111a StPO zu stellen. Die Dauer von ca. 4 Monaten der Teilnahme am Straßenverkehr ist somit allein auf das Verhalten der StA Trier und nicht auf das Verhalten des Beschuldigten zurückzuführen.

Insgesamt erscheint somit eine endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptverfahren gemäß § 69 StGB nicht in hohem Maße wahrscheinlich, so dass der Antrag der StA Trier gemäß § 111a StPO zurückzuweisen war.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht
Oliver Emmer, Bernkastel-Kues)

30.*) Das strafrechtliche Fahrverbot ist nicht nach, sondern neben den bußgeldrechtlichen Fahrverboten zu vollstrecken.

Amtsgericht Passau,
Beschluß vom 06. April 2005 – 7 Cs 312 Js 17738/04 –

Zum Sachverhalt:

Der Verurteilte wurde mit Strafbefehl des Amtsgerichts Passau vom 11. 02. 2005, rechtskräftig seit 25. 02. 2005, wegen fahrlässiger Körperverletzung zu

einer Geldstrafe verurteilt, ferner wurde ein Fahrverbot von 1 Monat angeordnet.

Mit Bußgeldentscheidung vom 13. 09. 2004, bestandskräftig seit 30. 09. 2004, wurde gegen den Verurteilten ein Fahrverbot von 2 Monaten, mit Bußgeldentscheidung vom 27. 09. 2004, bestandskräftig seit 14. 10. 2004, wurde gegen den Verurteilten ein Fahrverbot von 1 Monat festgesetzt.

Der Verurteilte hat hinsichtlich der Bußgeldentscheidungen am 09. 01. 2005 seinen Führerschein in amtliche Verwahrung gegeben, so dass die beiden bußgeldrechtlichen Fahrverbote mit Ablauf des 08. 04. 2005 enden.

Während die Verteidigung die Rechtsansicht vertritt, dass das strafrechtliche Fahrverbot neben den bußgeldrechtlichen Fahrverboten zu vollstrecken ist, vertritt die Staatsanwaltschaft P. die Rechtsauffassung, dass das strafrechtliche Fahrverbot nach den bußgeldrechtlichen Fahrverboten zu vollstrecken ist und deswegen die Fahrverbotsfrist nicht am 09. 04. 2005, sondern erst mit Ablauf des 08. 05. 2005 endet.

Nachdem der Erinnerung des Verurteilten vom 22. 03. 2005 durch die Rechtspflegerin nicht abgeholfen wurde, hat die Staatsanwaltschaft P. mit Verfügung vom 04. 04. 2005 beantragt, die Vollstreckung des aufgrund des Strafbefehls vom 11. 02. 2005 verhängten rechtskräftigen Fahrverbots im Anschluss an das derzeit auf Veranlassung der ZBS vollstreckte Fahrverbot ab dem 09. 04. 2005 für zulässig zu erklären.

Aus den Gründen:

Dem Antrag der Staatsanwaltschaft konnte nicht entsprochen werden, da nach Rechtsauffassung des Gerichts das strafrechtliche Fahrverbot vorliegend nicht nach den bußgeldrechtlichen Fahrverboten, sondern neben den bußgeldrechtlichen Fahrverboten zu vollstrecken ist und deswegen, da der Strafbefehl seit 25. 02. 2005 rechtskräftig ist, bereits vollstreckt ist.

Die Frage, ob Fahrverbote nebeneinander oder nacheinander zu vollstrecken sind, ist allgemein streitig.

Das Gericht schließt sich für den vorliegend zu entscheidenden Fall der Vollstreckung eines strafrechtlichen Fahrverbotes neben der Vollstreckung bußgeldrechtlicher Fahrverbote der Rechtsauffassung des Bayerischen Obersten Landesgerichts (NZV 1993, 157), der Rechtsauffassung von Tröndle/Fischer (StGB, 51. Aufl., § 44, RdNr. 18) sowie der Rechtsauffassung von Göhler (OWiG, 13. Aufl., § 90, RdNr. 31b) an, wonach das strafrechtliche Fahrverbot nicht nach, sondern neben den bußgeldrechtlichen Fahrverboten zu vollstrecken ist. Diese Rechtsauffassung wird zunächst auf eine grammatikalische Auslegung des § 25 Abs. 2a S. 2 StVG gestützt, da diese Norm expressis verbis nur bußgeldrechtliche, nicht aber strafrechtliche Fahrverbote erfasst. Neben der grammatikalischen Auslegung kann die Rechtsauffassung auch auf eine historische Auslegung gestützt werden, da ein im Gesetzgebungsverfahren eingebrachter Antrag, aus verkehrserzieherischen Gründen und solchen der Verkehrssicherheit Fahrverbotsfristen mehrerer Verbote nicht gleichzeitig zu berechnen, sondern nacheinander wirken und gegebenenfalls vollstrecken zu lassen, für das Fahrverbot gemäß § 44 StGB gerade nicht verwirklicht wurde, um die Funktion der Denkzettelmaßnahme zu erhalten (vgl. hierzu: Tröndle/Fischer, a. a. O., m. w. N.).

Die von der Staatsanwaltschaft ins Feld geführte teleologische Auslegung, es mache keinen Unterschied, ob es sich um ein bußgeldrechtliches oder ein strafrechtliches Fahrverbot handle, kommt deswegen nach Auffassung des Gerichts nicht zum Tragen, da die grammatikalische und historische Auslegung dem entgegensteht, mithin der Gesetzgeber die Vollstreckung bußgeldrechtlicher Fahrverbote eindeutig in § 22 Abs. 2a StVG geregelt hat und auf eine entsprechende Regelung für strafrechtliche Fahrverbote bewusst verzichtet hat. Folglich wurde das strafrechtliche Fahrverbot gem. § 44 Abs. 2 S. 1 StGB mit Rechtskraft des Strafbefehls wirksam, für eine entsprechende oder analoge Anwendung des § 22 Abs. 2a S. 2 StVG ist hinsichtlich des strafrechtlichen Fahrverbots kein Raum.

Da nach Rechtsauffassung des Gerichts das strafrechtliche Fahrverbot bereits vollstreckt ist, war Aufschub bzw. Unterbrechung der Vollstreckung anzuordnen (§ 458 III 1 StPO).

31. Bei der Prüfung der Beschränkbarkeit des Fahrverbotes auf einzelne Fahrzeugarten ist einzig auf die hierdurch entfaltete erzieherische Wirkung abzustellen.

Amtsgericht Lüdinghausen,
Urteil vom 14. Juni 2005 – 16 Cs 81 Js 583/05-67/05 –

Aus den Gründen:

Der Angeklagte ist straßenverkehrsrechtlich und auch sonst strafrechtlich bislang nicht in Erscheinung getreten. Von Beruf ist er Geldtransportfahrer. Er fährt hier für ein Sicherheitsunternehmen mit speziellen Transportwagen Geldtransporte und zwar sowohl als Fahrer als auch als Beifahrer.

Am 18. 01. 2005 befuhr der Angeklagte gegen 08:10 Uhr in L. mit seinem Pkw unter anderem die B 235. Im Abschnitt 37 bei Kilometer 1,600 überholte er trotz Gegenverkehrs um des eigenen schnelleren Fortkommens willen vor einer Linkskurve einen vor ihm fahrenden Lkw. Der Angeklagte hatte zuvor erkannt, dass die von ihm zu dieser Zeit befahrene Kurve unübersichtlich war, so dass er nicht ausreichende Einsichtsmöglichkeiten hatte, um entgegenkommenden Fahrzeugverkehr rechtzeitig erkennen zu können. Der Angeklagte erkannte während des Überholens den ihm entgegenkommenden Gegenverkehr, schaffte es jedoch weder durch weiteres Gas geben noch durch ein Abbremsen und beherztes Wiedereinscheren hinter dem zu überholenden Lkw, dem Gegenverkehr auszuweichen, sondern wich ruckartig nach links auf den Randstreifen aus, wo er mit seinem Fahrzeug verunfallte. Ein Zusammenstoß hierbei mit den ihm ent-

gegenkommenden Fahrzeugen konnten nur deshalb vermieden werden, weil die Fahrzeugführer jeweils Vollbremsungen durchführten und ruckartig nach links auswichen. Der Angeklagte war umfassend geständig und dementsprechend wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs gem. §§ 315c I Nr. 2 b, Abs. 3 Nr. 2 StGB zu bestrafen.

Eine Fahrerlaubnisentziehung war zum Zeitpunkt der Entscheidung nicht mehr möglich. Es lag insoweit nicht mehr der Regelfall des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB vor. Vielmehr war einerseits aufgrund der verstrichenen Zeit zwischen der Tatbegehung und der Urteilsfindung, in der der Angeklagte weiter beanstandungslos am Straßenverkehr teilgenommen hat, und andererseits wegen der bloß leicht fahrlässigen Begehungsweise des § 315c StGB eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr feststellbar für das Gericht. Es war jedoch gem. § 44 Abs. 1 StGB ein Fahrverbot festzusetzen von insoweit angemessenen drei Monaten, da der Angeklagte wegen einer Straftat verurteilt wurde, die er im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges und unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat. Auf diese Warnungs- und Besinnungsstrafe für nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer konnte das Gericht nicht verzichten. Dabei reichte es für die volle Entfaltung der Warnungs- und Besinnungsstrafenfunktion aus, dem Angeklagten das Führen sämtlicher Kraftfahrzeuge zu untersagen mit Ausnahme der von ihm beruflich zu führenden Geldtransportfahrzeuge. Diese Fahrzeuge stellen nach Ansicht des Gerichts eine Fahrzeugart im Sinne des § 44 Abs. 1 S. 1 StGB dar. Mit der Fahrzeugart im Sinne dieser Vorschrift ist gemeint die Fahrzeugart im Sinne der FeV (ausführlich zu dem Verhältnis der FeV zu den strafrechtlichen Ausnahmeregelungen: Dencker, DAR 2004, 54). Maßgeblich als Kriterium für die Beschreibung einer Fahrzeugart i. S. d. §§ 44, 69a Abs. 2 StGB ist folgerichtig der Verwendungszweck. So wurden in der Vergangenheit beispielsweise als eigene Fahrzeugarten angesehen: Rettungswagen der Feuerwehr (LG Hamburg DAR 1992, 191 f.), als Pannenhilfsfahrzeuge abgenommene Straßenwachtfahrzeuge des ADAC (LG Hamburg NZV 1992, 422) und Feuerlöschfahrzeuge der ehemaligen Klasse 3 (BayObLG NZV 1991, 397; DAR 1991, 388 ff. m. w. N) und dienstlich genutzte Kraftfahrzeuge der Bundeswehr (AG Lüdinghausen DAR 2003, 328 = NStZ-RR 2003, 248 = BA 2004, 361). In diese Reihe lassen sich auch ohne weiteres Geldtransportfahrzeuge einreihen, die nicht nur baulich, sondern eben auch vom Verwendungszweck her nur für den ihnen eigenen Zweck zu nutzen sind.

Im Gegensatz zum Ausnehmen einzelner Fahrzeugarten nach § 69a Abs. 2 StGB bzw. § 111a Abs. 1 S. 2 StPO von der Sperre (hierzu ausführlich: Krumm, DAR 2004, 56; Burhoff/Möller, VA 2003, 136) sind für § 44 StGB weitere Voraussetzungen nicht normiert. Insbesondere bedarf es keiner Feststellung von Umständen, aus denen sich ergibt, dass trotz Ausnahme der Zweck des § 44 StGB nicht gefährdet wird. Vielmehr ist ausschließlich auf die erzieherische „Denkzettelfunktion“ des § 44 abzustellen. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Fahrt des Angeklagten ausschließlich in privatem Kontext stattfand. Zudem sind die vom Fahrverbot ausgenommenen Fahrzeuge ohne jede persönliche Funktion und Nutzbarkeit für den Angeklagten, so dass allenfalls die Berufstätigkeit des Angeklagten durch ein Fahrverbot auf dem Spiel steht, nicht jedoch eine weitere erzieherische Wirkung von einem umfassenden Fahrverbot ausgehen würde, die über die Denkzettelwirkung der vorgenommenen beschränkten Fahrverbotsanordnung hinausreicht.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht Carsten Krumm, Lüdinghausen)

32. *) 1. Die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV kommt nur dann in Betracht, wenn der Betroffene gelegentlich Cannabis konsumiert. Ein erstmaliger und einmaliger Konsum von Cannabis erfüllt diese Voraussetzungen nicht.

2. Aus dem Nachweis einer THC-Carbonsäure (THC-COOH) im Rahmen einer Blutuntersuchung nach § 81a Abs. 1 StPO von 44,5 ng/ml kann nicht geschlossen werden, daß der Betroffene bereits mehrfach Cannabis konsumiert hat.

Brandenburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluß vom 13. Dezember 2004 – 4 B 206/04 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig [und] auch begründet.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die mit Bescheid des Antragsgegners vom 26. Mai 2004 verfügte Entziehung der Fahrerlaubnis zu Unrecht abgelehnt.

Allerdings greift die Rüge des Antragstellers, das Verwaltungsgericht sei zu Unrecht von einer formell ordnungsgemäßen, insbesondere ausreichend begründeten Vollziehungsanordnung des Antragsgegners in dem angegriffenen Bescheid ausgegangen, nicht durch. [wird ausgeführt]

Jedoch ist die Anordnung der sofortigen Vollziehung in materieller Hinsicht nicht tragfähig.

Im Rahmen der nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO anzustellenden Interessenabwägung zwischen dem Interesse des Antragstellers, vorläufig von der Vollziehung verschont zu werden, und dem Interesse der Allgemeinheit an einer sofortigen Vollziehung der Fahrerlaubnisentziehung überwiegt Ersteres. Denn auf der Grundlage der bisher vorliegenden Erkenntnisse bestehen ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der angegriffenen Fahrerlaubnisentziehung. Bei der vorliegenden Sach- und Rechtslage kann dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der angeordneten Entziehungsmaßnahme kein Vorrang

gegenüber seinem Aussetzungsinteresse eingeräumt werden.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs abgelehnt, weil die zugrunde liegende Entziehung der Fahrerlaubnis offensichtlich rechtmäßig sei. Rechtsgrundlage sei § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Danach sei demjenigen die Fahrerlaubnis zu entziehen, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe. Als ungeeignet gelte nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), wer sich weigere, ein von der Behörde zu Recht gefordertes Gutachten beizubringen. Die Aufforderung des Antragsgegners, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, sei rechtmäßig gewesen. Die Voraussetzungen von § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV, wonach die Beibringung eines solchen Gutachtens angeordnet werden könne, wenn gelegentliche Einnahe von Cannabis vorliege und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründeten, hätten vorgelegen. Denn der Antragsteller habe am 06. August 2003 ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis geführt. Feststellungen dazu, ob beim Antragsteller ein einmaliger oder gelegentlicher Konsum vorliegt, hat das Verwaltungsgericht nicht getroffen.

Der Antragsteller wendet zu Recht ein, die Anordnung der medizinisch-psychologischen Untersuchung sei rechtswidrig, so dass die Schlussfolgerung seiner Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen mit Blick auf die Regelung von § 11 Abs. 8 FeV nicht gerechtfertigt sei.

Der eindeutige Wortlaut von § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV setzt voraus, dass eine auf diese Vorschrift gestützte Anordnung der Beibringung eines solchen Gutachtens nur in Betracht kommt, wenn beide tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, also einerseits der „gelegentliche“ Konsum von Cannabis, andererseits weitere Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der Kraftfahreignung begründen. Eine „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis im Sinne dieser Norm ist gekennzeichnet durch einen zumindest mehrmaligen Konsum; bleibt es bei einem einmaligen Vorkommnis dieser Art, kann nach allgemeinem Sprachgebrauch nicht von einer gelegentlichen Einnahme die Rede sein (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 29. September 2003 – 10 S 1294/03 –, NZV 2004, 215 f. mit ausführlicher Begründung [= BA 2004, 185]).

Das bedeutet für die Fahrerlaubnisbehörde, dass in Fällen, in denen die ihr vorliegenden Erkenntnisse (bisher) lediglich den Schluss auf einen einmaligen Konsum – und zwar ausschließlich von Cannabis – zulassen, eine auf § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV gestützte Anordnung der Beibringung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nicht in Betracht kommt. Dies gilt nach den oben gemachten Ausführungen selbst dann, wenn die weitere tatbestandliche Voraussetzung dieser Norm gegeben wäre, etwa weil im Hinblick auf eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss der darin enthaltenen Stoffe Anlass zu der Annahme besteht, der Fahrerlaubnisinhaber sei in diesem Fall nicht in der Lage gewesen, zwischen seinem Betäubungsmittelkonsum und seiner Teilnahme am Straßenverkehr zu trennen.

Ist in einem solchen Fall unklar, ob tatsächlich nur eine einmalige Einnahme von Cannabis vorlag oder ob es sich um einen zumindest gelegentlichen Konsum handelt, darf mithin eine medizinisch-psychologische Untersuchung nicht angeordnet werden, da die gelegentliche Einnahme tatbestandliche Voraussetzung, nicht jedoch zulässiger Gegenstand einer solchen Untersuchung ist. Vielmehr kann in solchen Fällen nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV eine ärztliche Untersuchung angeordnet werden (VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 29. September 2003, a. a. O., S. 216), ebenso wie in jenen Fällen, in denen weitergehende Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde von der Klärung der noch offenen Frage abhängen, ob ein Konsum „regelmäßig“ oder „gelegentlich“ ist (vgl. hierzu Beschluss des Senats vom 10. Juli 2002 – 4 B 96/02 –; OVG Bremen, Beschluss vom 08. März 2000 – 1 B 61/00 –, NZV 2000, 477 [= BA 2001, 65]; OVG Saarland, Beschluss vom 22. November 2000 – 9 W 6/00 –, zfs 2001, 188 f. [= BA 2001, 479]). Stellt sich der Betroffene einer solchen ärztlichen Untersuchung nicht, so kann nach § 11 Abs. 8 FeV auf das Fehlen seiner Kraftfahreignung geschlossen werden. Ergeben sich bei einer solchen Untersuchung im Falle ihrer Durchführung keine Hinweise darauf, dass der Betroffene das genannte Betäubungsmittel (zumindest) gelegentlich konsumiert, ist mithin tatsächlich von einer lediglich einmaligen Einnahme auszugehen, so werden – falls sich eine dahin gehende Berechtigung nicht aus anderen Gründen ergibt – weitere Maßnahmen entweder zur Aufklärung des Sachverhalts (wie eine neuerliche Begutachtung) oder zur Gefahrenabwehr (wie die Entziehung der Fahrerlaubnis) nicht in Betracht kommen. Bestätigt sich dagegen ein Verdacht auf einen gelegentlichen Konsum, ist weiter zu unterscheiden: Steht aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse bereits fest, dass auf den Betroffenen eines der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 der Fahrerlaubnisverordnung beschriebenen eignungsausschließenden Verhaltens- bzw. Persönlichkeitsmerkmale zutrifft, so ist seine Fahrerlaubnis zu entziehen, ohne dass es einer weiteren Aufklärung, etwa in Form einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, bedarf (Bayerischer VGH, Beschluss vom 03. Februar 2004 – 11 CS 04.157 –, zitiert nach Juris; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 07. März 2003 – 10 S 323/03 –, zfs 2003, 266, 267 [= BA 2003, 335]). Steht umgekehrt fest, dass es an jeglichen diesbezüglichen Anhaltspunkten fehlt, kommt trotz eines gelegentlichen Konsums mangels weiterer Tatsachen, welche Zweifel an der Eignung begründen, weder die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung in Betracht (§ 14 Abs. 1 Satz 4 FeV) noch eine auf § 46 Abs. 1 i. V. m. § 11 FeV und Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV beruhende Entziehung der Fahrerlaubnis. Liegen schließlich über den mit der ärztlichen Untersuchung nunmehr festgestellten gelegentlichen Konsum von

Cannabis hinaus weitere Tatsachen vor, die Zweifel an der Eignung begründen, ohne dass ein diesbezügliches Ergebnis bereits feststeht, kann sodann gestützt auf § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet werden, von deren Ausgang die weitere Vorgehensweise der Behörde abhängt.

Dies zu Grunde gelegt, war die im vorliegenden Verfahren angeordnete Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtswidrig, weil ein gelegentlicher Cannabiskonsum des Antragstellers im Sinne der Vorschrift nicht feststand, sondern dem Verdacht auf gelegentlichen Cannabiskonsum nachzugehen war. Nach Aktenlage wurde am 06. August 2003 zum bisher ersten und einzigen Mal festgestellt, dass der Antragsteller unter dem Einfluss von Cannabis am Straßenverkehr teilgenommen hatte. Hinweise auf einen Konsum dieses Betäubungsmittels außerhalb des Straßenverkehrs waren und sind ebenfalls nicht vorhanden. Seit seiner ersten inhaltlichen Äußerung hat er im Verlauf des Verwaltungsverfahrens behauptet, in der Nacht des 05. August 2003 habe er sich auf einer „lebhaften" Geburtstagsfeier eines Bekannten befunden, die bis in die Vormittagsstunden des 06. August gedauert habe. Dort seien ihm Zigaretten zur Verfügung gestellt worden, die offensichtlich Betäubungsmittel enthalten hätten. Hierüber sei er aber nicht informiert worden. Ferner hat er ausdrücklich angegeben, es habe sich um einen einmaligen Vorfall gehandelt. Soweit er an anderer Stelle ausführt, die im Rahmen einer Blutuntersuchung erhobenen Werte könnten allenfalls den Verdacht auf einen gelegentlichen Konsum rechtfertigen, soll damit ersichtlich ein solcher gerade nicht eingeräumt werden. Das ergibt sich auch aus seinen weiteren Ausführungen, mit denen er dargelegt hat, der angenommene Verdacht eines gelegentlichen Konsums könne bereits durch eine erneute Blutuntersuchung im Rahmen einer medizinischen Untersuchung vollständig ausgeräumt werden. Hiernach handelte es sich – jedenfalls nach den Angaben des Antragstellers – bei den Geschehnissen des 05./06. Augusts 2003 um eine einmalige Einnahme von Cannabis. Dies gilt selbst dann, wenn er seinerzeit mehrere Haschisch-Zigaretten geraucht haben sollte, weil sich das ganze Geschehen als ein einheitlicher Vorgang darstellt.

Seine diesbezüglichen Angaben sind entgegen der Auffassung des Antragsgegners durch die bei der erwähnten Blutuntersuchung ermittelten Werte nicht widerlegt. Hierbei handelt es sich um Werte, die eine eindeutige Zuordnung zu einer einmaligen oder einer gelegentlichen Einnahme von Cannabis nicht zulassen, und zwar auch dann nicht, wenn zu ihrer Beurteilung die vom Antragsgegner verwendete und im vorliegenden Verfahren eingereichte Tabelle herangezogen wird.

Die genannte Tabelle (abgedruckt in vollständiger Form in Daldrup/Käferstein/Köhler/Maier/Musshoff, Blutalkohol Vol. 37/2000, 39, 41), die es u. a. ermöglichen soll, aus den bei einer Blutuntersuchung ermittelten Daten auf das Maß eines Cannabiskonsums des Probanden zu schließen, basiert auf rechtsmedizinischen Erkenntnissen (vgl. hierzu Daldrup a. a. O., S. 41; Aderjan, Vortrag auf der 32. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, in: Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Berichte der BASt, Heft M 152, S. 189 ff., hier zitiert nach www.gtfch.org/tk/tk70_3/Aderjan.pdf). Sie findet entweder in tabellarischer Form oder der Sache nach Anwendung in der Rechtsprechung (vgl. etwa VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 29. September 2003, a. a. O., S. 216; OVG Saarland, Beschluss vom 30. September 2002 – 9 W 25/02 –, zfs 2003, 44, 45 f. [= BA 2003, 166]), bei den Fahrerlaubnisbehörden (vgl. den Hinweis bei Himmelreich, DAR 2002, 26, 28 auf einen entsprechenden Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand des Landes Nordrhein-Westfalen vom 06. Juni 1999) und in der einschlägigen Literatur (Himmelreich, a. a. O., S. 29; vgl. auch Gehrmann, NZV 2002, 201, 205 f.).

Auch der Senat hat – soweit eine Beurteilung im vorliegenden Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes möglich erscheint – keine grundsätzlichen Bedenken, sich dem anzuschließen und geht dabei von Folgendem aus: Der in Cannabisprodukten enthaltene Wirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC) ist selbst nur für kurze Zeit im Blut des Probanden nachweisbar. So soll bei normalem Konsum – insoweit eine Einzeldosis von 15 mg THC als so genannte Konsumeinheit zu Grunde gelegt – der THC-Wert bereits nach ca. sechs Stunden im Blut soweit abgebaut sein, dass er unter die Nachweisgrenze gefallen ist (OVG Lüneburg, Beschluss vom 11. Juli 2003 – 12 ME 287/03 –, NVwZ-RR 2003, 899 f. [= BA 2004, 183]). Da das im Rahmen des Stoffwechsels anfallende Abbauprodukt des THC, die selbst wirkungsfreie THC-Carbonsäure (THC-COOH), demgegenüber wesentlich länger im Blut nachweisbar ist, wird vornehmlich auf den diesbezüglichen Wert bei der Abgrenzung abgestellt, ob ein Betroffener einmalig, gelegentlich oder regelmäßig Cannabis konsumiert hat (Daldrup u. a., a. a. O., Erläuterung zu Tabelle 1).

Nach den zitierten Erkenntnissen soll – soweit für das vorliegende Verfahren von Belang – ein Wert von THC-COOH von weniger als 0,5 ng/ml und ein zugleich vorliegender positiver THC-Wert den Schluss auf eine gelegentliche Einnahme von Cannabis zulassen, weil damit ein mindestens zweimaliger Konsum nachgewiesen sei. Bei einem THC-COOH-Wert von mindestens 5,0 und weniger als 75 ng/ml soll ein mindestens gelegentlicher Konsum mit dem Verdacht auf einen regelmäßigen Konsum vorliegen.

Auch auf der Grundlage dieser Maßgaben sprechen die für den Antragsteller erhobenen Werte jedoch nicht notwendig für die Annahe der hier fraglichen Tatbestandsvoraussetzung eines gelegentlichen Cannabiskonsums. Bei einer am 06. August 2003 um 16.28 Uhr entnommenen Probe wurde eine Konzentration von 2,8 ng/ml THC und von 44,5 ng/ml THC-COOH in seinem Blut nachgewiesen. Entgegen der Auffassung des Antragsgegners ergibt sich daraus aber auch unter Anwendung der genannten Tabellenwerte nicht ohne

Weiteres, dass für den Antragsteller ein gelegentlicher, mindestens zweimaliger, Cannabiskonsum belegt ist, entweder im Hinblick auf die – erhebliche – Überschreitung des Schwellenwerts von 5,0 ng/ml THC-COOH bei gleichzeitigem Nachweis von THC oder sogar im Hinblick auf den im mittleren Bereich zwischen 5,0 und 75 ng/ml befindlichen THC-COOH-Wert von 44,5 ng/ml bei einem gleichzeitigen Verdacht auf einen regelmäßigen Konsum.

Denn den in den Tabellenwerten zusammengefassten Einschätzungen liegt die Annahme zu Grunde, dass die jeweilige Blutuntersuchung nicht – wie hier – innerhalb weniger Stunden nach dem Konsum, sondern in einem größeren zeitlichen Abstand von bis zu acht Tagen vorgenommen wurde (so auch OVG Lüneburg, Beschluss vom 11. Juli 2003, a. a. O.; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 07. Januar 2003 – 19 B 1249/02 –, DAR 2003, 187, 188 [= BA 2003, 332]; vgl. auch Gehrmann, a. a. O., S. 206). Das belegt jedenfalls der Teil der rechtsmedizinischen Fachliteratur, der vom Senat im Rahmen des vorliegenden vorläufigen Rechtsschutzverfahrens zur Würdigung der entsprechenden Werte herangezogen worden ist. So wird bei Daldrup u. a. (a. a. O., S. 44) in Würdigung der in Tabellenform dargestellten Werte ausgeführt: „Somit kann bei Blutproben, die nur wenige Stunden nach dem letzten Konsum abgenommen wurden, ab einer THC-COOH-Konzentration von 150 ng/ml ein regelmäßiger Konsum als gesichert angesehen werden. Wird die Blutprobe dagegen aufgrund der Aufforderung durch die Straßenverkehrsbehörde entnommen, so ist von regelmäßigem Konsum auszugehen, sobald eine Konzentration von mindestens 75 ng/ml THC-COOH im Blut nachgewiesen wird. Bei der Feststellung des Grenzwertes von 75 ng/ml wurde die Halbwertszeit dieses Metaboliten berücksichtigt und die Tatsache, dass die Betroffenen bis zu 8 Tage nach Aufforderung durch die Straßenverkehrsbehörde Zeit haben, sich einer Blutentnahme zu unterziehen. Während dieser Zeit hätten sie die Möglichkeit, ganz auf den Konsum von Cannabis zu verzichten. Legt man die Halbwertszeit von rund 6 Tagen von THC-COOH zugrunde, so reichen bereits weniger als 3 Tage aus, bis die Konzentration von beispielsweise 100 ng/ml auf 75 ng/ml abfällt.“ Ferner wird dies bestätigt durch die bei Daldrup u. a. (a. a. O., S. 43) dargestellten Untersuchungen anderer Wissenschaftler, bei denen die THC-COOH-Konzentrationen unmittelbar nach der Aufnahme von TCH betrachtet wurden. Nach den von Daldrup u. a. zitierten Forschungsergebnissen von Huestis, Henningfield, Cone wurde in deren Proben nach einem Konsum von 33,8 mg THC nach 2,21 Stunden im Mittel 48 ng/ml THC-COOH (bei einem Bereich zwischen 19 und 101 ng/ml) aufgefunden; nach 24 Stunden lag der höchste gemessene Wert immer noch bei 27 ng/ml. Selbst der Genuss (lediglich) einer Zigarette mit einem Wirkstoffgehalt von 3,5 % THC soll nach den Erkenntnissen von Huestis u. a. innerhalb eines Zeitraums von ca. sechs Stunden einen THC-COOH-Wert von etwas unter 40 ng/ml auslösen können (vgl. hierzu das Diagramm von Aderjan bei dem Vortrag „Cannabis im Straßenverkehr“ am 19. November 2003 anlässlich des Symposiums des Arbeitskreises Suchtmedizin der Landesärztekammer Baden-Württemberg zum Thema „Biogene Drogen auf dem Vormarsch?“, hier zitiert nach www.aerztekammer-bw_de_25_08laek_droge_5.pdf, S. 10).

Vor diesem Hintergrund erscheinen die oben ausgeführten Annahmen auch insoweit als nachvollziehbar, als trotz eines geringen THC-COOH-Wertes von weniger als 5,0 ng/ml auf einen gelegentlichen, nämlich mindestens zweimaligen Konsum geschlossen werden können soll. Denn bei einem gleichzeitig positiven THC-Wert wird eine Einnahme bereits dadurch belegt, dass der Betroffene unmittelbar vor der Untersuchung, nämlich innerhalb des nur wenige Stunden betragenden Zeitraums, innerhalb dessen dieser Wirkstoff vollständig abgebaut wird, Cannabis konsumiert haben muss. Der Hinweis auf (mindestens) eine weitere Einnahme ergibt sich aus dem vorausgegangenen Anlass für die Blutuntersuchung; nicht selten sind dies – ohne dass es hier darauf ankäme – eigene Angaben des Betroffenen in einem anderen Zusammenhang.

Hieran gemessen kann zwar auf der Grundlage der beim Antragsteller festgestellten THC-COOH-Werte nicht ausgeschlossen werden, dass er gelegentlicher Konsument von Cannabisprodukten ist. So kann ein bei ihm etwa schon vorhanden gewesener THC-COOH-Spiegel zusammen mit dem in der Nacht vor bzw. den Morgenstunden des Begutachtungstages aufgenommenen THC zu Werten wie dem sodann ermittelten Wert von 44,5 ng/ml THC-COOH geführt haben. Ebenso ist aber auch denkbar, dass ein einmaliger Konsum in dem genannten Zeitraum, der nur wenige Stunden vor der Blutentnahme endete, diesen Wert herbeigeführt hat, sofern auf den Antragsteller bezogen ein Abbauverhalten wie das von Huestis u. a. beschriebene zu Grunde gelegt wird. Maßgeblich hängt dies insbesondere von der Menge des aufgenommenen THCs am 05./06. August 2003, dem genauen zeitlichen Abstand zwischen dem Konsum und der Blutuntersuchung sowie seiner persönlichen Konstitution ab. Für eine diesbezügliche Aufklärung ist indessen nach den oben gemachten Ausführungen gerade eine ärztliche Untersuchung vorgesehen; ein gelegentlicher Konsum steht nicht bereits im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV fest.

Entgegen der Auffassung des Antragsgegners lässt sich eine „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis auch nicht aus einem THC-Wert von mehr als 1,0 ng/ml folgern. Die von ihm insoweit in Bezug genommene Entscheidung des OVG Lüneburg (vgl. den bereits zitierten Beschluss vom 07. Januar 2003, a. a. O. = Verkehrsblatt 2003, 660) nimmt eine solche THC-Konzentration nicht zum Beleg einer gelegentlichen Einnahme, sondern folgert daraus ein mangelndes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr.

(Mitgeteilt von Jur. Mitarb. Martin Krause, Burghausen)

33. 1. Schon die einmalige Einnahme von Cannabis genügt für eine „gelegentliche Einnahme" im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV. Mit „gelegentlich" ist jede Einnahme bezeichnet, die hinter regelmäßiger Einnahme zurückbleibt.

2. Die Fahrerlaubnisbehörde darf nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einschließlich eines Drogenscreenings anordnen, wenn der Betroffene unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, selbst wenn zunächst nur dieser eine Drogenkonsum feststeht.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluß vom 23. Juni 2005 – 3 Bs 87/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die Entziehung der nach altem Recht erteilten Fahrerlaubnis der Klasse 3.

Er wurde am 29. Juni 2004 um 7.25 Uhr als Führer eines PKW anlässlich einer Alkohol- und Drogenkontrolle angehalten und überprüft. Der Antragsteller gab an, noch nie in seinem Leben Betäubungsmittel konsumiert zu haben. Da aber der Verdacht entstanden war, der Antragsteller habe Drogen konsumiert, wurde zunächst ein Urintest durchgeführt, der auf Tetrahydrocannabinol (THC) positiv verlief. Das Ergebnis einer chemisch-toxikologischen Untersuchung der um 8.25 Uhr des Tattages entnommenen Blutprobe des Antragstellers durch das Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums H. ergab eine THC-Konzentration von 4,1 ng/ml sowie eine Konzentration des THC-Metaboliten THC-COOH von 19,8 ng/ml.

Die Antragsgegnerin ordnete die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einschließlich Drogenscreenings an. Durch die Untersuchung solle geklärt werden, ob der Antragsteller THC-haltige Betäubungsmittel einnehme und zwischen einem entsprechenden Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr trennen könne. Die Antragsgegnerin verwies weiter darauf, dass auf die Nichteignung des Antragstellers geschlossen werden dürfe, wenn eine Untersuchung nicht zustande komme. Nachdem der Antragsteller kein Gutachten beigebracht hatte, entzog die Antragsgegnerin ihm unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis auf Grund von § 3 StVG i.V.m. § 46 Abs. 1 FeV mit der Begründung, dass sich die bisherigen Zweifel an der Eignung des Antragstellers wegen der Verweigerung seiner Mitwirkung zur Annahme einer Gefährdung verdichtet hätten und der Gefahr nur durch die Entziehung der Fahrerlaubnis begegnet werden könne.

Das Verwaltungsgericht hat die aufschiebende Wirkung des dagegen erhobenen Widerspruchs des Antragstellers wiederhergestellt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragsgegnerin hat Erfolg.

Sie ist zulässig, insbesondere nach §§ 147 Abs. 1 Satz 1, 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO fristgerecht eingelegt und begründet worden. Auch die Erfordernisse des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO sind gewahrt.

Die Beschwerde ist auch begründet. Das Verwaltungsgericht hat die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid vom 29. Dezember 2004 zu Unrecht gemäß § 80 Abs. 5 VwGO wiederhergestellt.

Die Prüfung der mit der Beschwerde dargelegten Gründe ergibt, dass die angefochtene Entscheidung mit der vom Verwaltungsgericht gegebenen Begründung keinen Bestand haben kann.

Das Verwaltungsgericht ist im Rahmen der Interessenabwägung zu Unrecht davon ausgegangen, dass der Widerspruch des Antragstellers voraussichtlich Erfolg haben werde. Bei einer im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung erweist sich die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Bescheid der Antragsgegnerin vom 29. Dezember 2004 als rechtmäßig.

1. Gemäß §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV musste die Antragsgegnerin dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entziehen, weil er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Nach den genannten Vorschriften darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn dieser sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder wenn er das von der Behörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Anforderung des Gutachtens rechtmäßig war (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 29. 07. 2004, – 3 Bs 228/04 –). Das ist hier zu bejahen.

Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung der Antragsgegnerin, ein medizinisch-psychologisches Gutachten einschließlich Drogenscreening beizubringen, ist § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV. Danach kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen.

a) Tatsachen, die Zweifel an der Eignung des Antragstellers begründen, liegen im vorliegenden Fall darin, dass er am 29. Juni 2004 unter Cannabiseinfluss einen Personenkraftwagen im Straßenverkehr geführt hat.

Die Konzentration von 4,1 ng THC pro ml Blut eine Stunde nach Beendigung der Fahrt am 29. Juni 2004 rechtfertigt die Annahme eines zeitnahen Cannabiskonsums mit entsprechender Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Antragstellers während der von ihm unternommenen Fahrt. Die Behauptung des Antragstellers, er habe nie Betäubungsmittel konsumiert, ist damit widerlegt.

Die gegenwärtigen Erkenntnisse ergeben, dass die Fahrtüchtigkeit einer Person im akuten Haschischrausch und während der Dauer einer mehrstündigen Abklingphase aufgehoben ist. Dies gilt jedenfalls, wenn relevante Mengen THC in den Körper des Betroffenen gelangen (BVerfG, Beschl. v. 20. 06. 2002, NJW 2002, S. 2378 [= BA 2002, 362], in juris Rdnr. 44). Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit treten in erster Linie in

Gestalt gestörter Aufmerksamkeit sowie verzögerter und unangemessener Reaktionen auf unvorhersehbare Ereignisse auf; ungünstig auf die Fahrtüchtigkeit wirkt sich weiter die inadäquate Weitstellung der Pupillen mit einer Herabsetzung der allgemeinen Sehschärfe aus (vgl. BVerfG, a. a. O., Rdnrn. 27 und 30).

Allein der Umstand, dass THC im Blut eines Kraftfahrzeugführers nachgewiesen werden kann, rechtfertigt allerdings nicht die Annahme, dass die Leistungsfähigkeit des Betroffenen in relevantem Maße beeinträchtigt ist. Denn auf Grund technischen Fortschritts hat sich die Dauer, während derer THC im Blut nachgewiesen werden kann, wesentlich erhöht. Spuren der Substanz lassen sich nunmehr weit länger als bis zu sechs Stunden (so noch OVG Lüneburg, Beschl. v. 11. 07. 2003, NVwZ-RR 2003, S. 899 [= BA 2004, 183]) nach dem Konsum nachweisen, nämlich über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21. 12. 2004, NJW 2005, S. 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker], in juris Rdnr. 27).

Eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit in einem relevanten Maße wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen (vgl. Krüger, zitiert nach BVerfG, Beschl. v. 20. 06. 2000, a. a. O., Rdnr. 34 [siehe hierzu BA 2002, 336 ff.], demzufolge der alleinige Konsum von Cannabis jedenfalls dann zu keiner Risikoerhöhung für den Verkehr führe, wenn die aufgenommene Menge THC eine Konzentration von 2 ng/ml nicht übersteige). Andere Gutachten gehen dagegen davon aus, dass schon, aber auch erst ab dem Grenzwert von 1 ng/ml eine Wirkung auf die Fahrtüchtigkeit nicht mehr auszuschließen sei, während im Bereich darunter eine solche Wirkung nicht belegt werden könne (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21. 12. 2004, a. a. O., Rdnr. 29, m. w. N.). Einige Verwaltungsgerichte verwenden dementsprechend den Wert von 1 ng/ml als Grenzwert, bei dessen Vorliegen die Annahme eines zeitnahen Cannabiskonsums mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit gerechtfertigt sei (OVG Koblenz, Urt. v. 13. 01. 2004, VRS 106 (2004), 313 [= BA 2004, 293], in juris Rdnr. 25; OVG Lüneburg, Beschl. v. 11. 07. 2003, a. a. O.). Im vorliegenden Fall kann dahinstehen, ob der Grenzwert mit 1 ng/ml zu niedrig angesetzt ist, da die im Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf vom 08. Juli 2004 festgestellte THC-Konzentration mit 4,1 ng/ml im Serum des Antragstellers jedenfalls wesentlich darüber liegt.

b) Ferner liegt die weitere Voraussetzung für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV – die gelegentliche Einnahme – vor.

Im Falle des Antragstellers hat bisher lediglich festgestellt werden können, dass er einmal, nämlich vor der Fahrt am 29. Juni 2004, Cannabis zu sich genommen hat. Die Behauptung des Antragstellers, noch nie in seinem Leben Betäubungsmittel genommen zu haben, ist nur insoweit widerlegt, als hier zweifelsfrei die einmalige Einnahme hat festgestellt werden können.

Die THC-COOH-Konzentration von 19,8 ng/ml im Serum des Antragstellers dürfte noch nicht belegen, dass er mehr als einmal Cannabis konsumiert hat. Denn der Verlauf der Konzentration von THC-COOH nach dem Rauchen einer Zigarette mit 3,55 % THC kann nach M. Huestis et. al. (1992) (zitiert nach Aderjan, Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin an der Universität Heidelberg, Cannabis im Straßenverkehr, 2003, www.aerztekammer-bw.de/25/08laek/drogen/5.pdf, S. 10) noch nach 12 Stunden mehr als 20 ng/ml ergeben. Der bei dem Antragsteller festgestellte Wert liegt darunter, und da die THC-Konzentration immer noch 4,1 ng/ml betrug, kann wegen des schnellen Abbaus von THC auch nicht angenommen werden, dass die Einnahme von Cannabis wesentlich länger als 12 Stunden zurückgelegen hat.

Die Frage jedoch, ob und – wenn ja – ab welcher Konzentration von THC-COOH im Blut mit genügender Sicherheit Rückschlüsse auf mehrmaligen Konsum von Cannabis gezogen werden können, braucht in diesem Fall nicht weiter vertieft zu werden. Denn schon die hier sicher festgestellte einmalige Einnahme von Cannabis genügt, um von einer gelegentlichen Einnahme im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV ausgehen zu können (so auch Bouska, Fahrerlaubnisrecht, 2. Aufl. 2000, § 14 FeV Anm. 5). Der Beschwerdesenat hält an seiner bereits im Beschluss vom 19. August 2004 geäußerten Auffassung fest (3 Bs 319/04).

Dem Verwaltungsgericht und den anderen Vertretern der gegnerischen Ansicht (OVG Saarlouis, Beschl. v. 22. 11. 2000, NVwZ-RR 2001, S. 606 [= BA 2001, 479]; OVG Bautzen, Beschl. v. 08. 11. 2001, DÖV 2002, S. 577 [= BA 2002, 372]; VGH Mannheim, Beschl. v. 29. 09. 2003, DÖV 2004, S. 129 [= BA 2004, 185]; OVG Frankfurt/Oder, Beschl. v. 13. 12. 2004 – 4 B 206/04 – [in diesem Heft], zitiert nach juris; vgl. auch Dietz, Cannabismissbrauch und Kraftfahreignung, in NVwZ 2005, S. 410 ff.; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 14 Rdnr. 4) ist zuzugestehen, dass das Wort „gelegentlich" im allgemeinen Sprachgebrauch meist der Umschreibung eines mehr als einmal auftretenden Ereignisses dient. Es liegen jedoch deutliche Anhaltspunkte für die Annahme vor, dass der Verordnungsgeber die in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV verwendete Formulierung „gelegentliche" Einnahme von Cannabis in einem anderen Sinne verstanden wissen will. Nach der Auffassung des Beschwerdegerichts beschreibt die Formulierung „gelegentliche" Einnahme in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV jede Einnahme von Cannabis, die hinter der regelmäßigen Einnahme zurückbleibt (ebenso Geiger, Neue Rechtsprechung zur Fahreignung bei Alkohol- und Drogenauffälligen, in DAR 2003, S. 97, 99). Bei diesem Verständnis der Norm ist die einmalige Einnahme von der „gelegentlichen" umfasst.

Ausschlaggebend für diese Auslegung ist die Erwägung, dass § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV im Lichte der Nrn. 9.2.1 und 9.2.2 der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung zu lesen ist, die regeln, unter welchen Voraussetzungen die Einnahme von Cannabis grundsätzlich zur Annahme der Nichteignung führt. Dort werden lediglich zwei Kategorien gebildet: Die gelegentliche

Einnahme von Cannabis (Nr. 9.2.2 der Anlage 4) und die regelmäßige (Nr. 9.2.1 der Anlage 4). Eine Kategorie „einmalige“ Einnahme ist dort nicht angeführt.

Die in dieser Anlage getroffene Unterscheidung lediglich zwischen gelegentlicher und regelmäßiger Einnahme beruht darauf, dass bei derzeitigem Kenntnisstand keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der einmalige oder gelegentliche Cannabiskonsument im Regelfall Drogenkonsum bedingt außerstande sein könnte, die seine Fahrtüchtigkeit ausschließenden Wirkungen des Cannabiskonsums als solche zu erkennen oder besserer Erkenntnis zuwider eine Teilnahme am Straßenverkehr zu unterlassen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 20. 06. 2002, a. a. O., Rdnr. 45). Zur Annahme eines die Fahreignung ausschließenden Eignungsmangels braucht es deshalb nach dem Willen des Verordnungsgebers weiterer Umstände, so etwa der fehlenden Bereitschaft, zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr zu trennen, oder der Feststellung des zusätzlichen Gebrauchs von Alkohol oder anderer psychoaktiv wirkender Stoffe, einer Störung der Persönlichkeit oder eines Kontrollverlustes (Nr. 9.2.2 der Anlage 4). Bei festgestelltem regelmäßigem Konsum geht der Verordnungsgeber auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse davon aus, dass die Konsumenten grundsätzlich nicht mehr in der Lage sind, ihre Konsum bedingten Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit sicher zu beurteilen, und dass ihre Bereitschaft zur Fahrt unter Drogeneinfluss wider besserer Erkenntnis deutlich steigt. In diesen Fällen steht nach dem Willen des Verordnungsgebers die fehlende Fahreignung bereits mit der bloßen Feststellung des regelmäßigen Konsums fest (Nr. 9.2.1 der Anlage 4).

Wenn es in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV also heißt, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten angeordnet werden kann, wenn „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen, hat der Verordnungsgeber das Vorgehen für den Fall geregelt, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum feststeht, hinsichtlich etwa des Trennungsvermögens aber noch Zweifel bestehen, die durch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens geklärt werden können. Mit der Bezeichnung „gelegentlich“ soll in diesem Zusammenhang allein klargestellt werden, dass die Anordnungsbefugnis nicht auch den Fall feststehender regelmäßiger Einnahme von Cannabis umfasst, weil dann ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung von Eignungszweifeln nicht mehr erforderlich ist; bei regelmäßiger Einnahme von Cannabis steht – wie bereits ausgeführt – die mangelnde Fahreignung bereits ohne Hinzutreten anderer Umstände fest.

Die amtliche Begründung zu § 14 FeV erfordert keine andere Sichtweise. Auch darin wird bei Cannabis nur zwischen regelmäßiger und gelegentlicher Einnahme unterschieden und nicht etwa eine besondere Vorgehensweise für den Fall der nur einmaligen Einnahme in Betracht gezogen (BR-Drucks. 443/98 S. 261).

Dafür, dass auch die – nur – einmalige Einnahme unter die in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV genannte „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis zu fassen ist, spricht weiter der Sinn und Zweck dieser Vorschrift. Denn Ziel des § 14 FeV ist es, das Spannungsverhältnis zu regeln, das zwischen dem hoch zu bewertenden Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem ebenfalls stark zu gewichtenden Interesse des Einzelnen besteht, vor unverhältnismäßigen Eingriffen in seine Persönlichkeitsrechte geschützt zu werden. Ließe man die allein feststellbare einmalige Einnahme von Cannabis in einem Fall des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV, in dem – wie hier – weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen, nicht für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens genügen, würde der Gefahr, dass ein ungeeigneter Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnimmt, nicht wirksam begegnet werden können. Der Fahrerlaubnisinhaber nämlich, der ungeachtet seiner Drogenkonsum bedingten Fahruntüchtigkeit auch nur einmal nicht bereit gewesen ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen, hat schwerwiegende Zweifel an seiner Fahreignung geweckt. Diese Zweifel lassen sich nicht mit dem bloßen Hinweis darauf ausräumen, der Betroffene habe nur einmal Cannabis konsumiert. Die Tatsache einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begründet ein dringendes Bedürfnis, zu klären, ob mit einer erneuten Einnahme von Cannabis zu rechnen ist und wie es mit der Bereitschaft des Betroffenen stehen wird, im Falle eines erneuten Drogenkonsums das Führen eines Kraftfahrzeugs von der Cannabiseinnahme zu trennen. Es liegen nämlich keine wissenschaftlichen Erkenntnisse darüber vor, dass es die überwiegende Mehrzahl der Cannabiskonsumenten bei dem einmaligen Genuss von Cannabis belässt. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss vom 24. Juni 1993 (BVerfGE Bd. 89 S. 69 [= BA 1993, 358], in juris Rdnr. 67) eine Repräsentativerhebung des Bundesgesundheitsministeriums wiedergegeben, wonach die Mehrzahl der Cannabiskonsumenten zwar nicht über das Probierstadium hinaus gehe, die Droge von 57,3 % der Konsumenten aber immerhin ein- bis fünfmal genommen worden sei. Die damit notwendig gewordene Klärung der Frage der Wiederholungsgefahr erfordert die aktive Mitwirkung des Betroffenen und im Wesentlichen eine psychologische Bewertung, so dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten auf Grundlage eines Drogenscreenings das am besten geeignete Mittel ist, um die von dem Betroffenen ausgehende Gefahr besser beurteilen zu können. Besonders vor dem Hintergrund der erheblichen Gefahren für Leib und Leben der anderen Verkehrsteilnehmer bestehen keine Bedenken, dass in einem solchen Fall der mit der Anordnung des Gutachtens verbundene Eingriff in die Persönlichkeitsrechte des Betroffenen unverhältnismäßig sein könnte; unbedenklich ist es in dem beschriebenen Fall weiter, bei einer Verweigerung des Betroffenen die dadurch bewirkte Vereitelung der abschließenden Aufklärung zu seinem Nachteil zu würdigen.

Einschränkungen für die Auslegung der Anordnungsbefugnis in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV im Sinne des Erfordernisses einer wiederholten Einnahme von Cannabis lassen sich aus einer vergleichenden Betrachtung des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV mit § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV nicht ableiten. Die in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV für den Fall der „Einnahme von Betäubungsmitteln" geregelte Anordnung eines ärztlichen Gutachtens dient dazu, zu klären, ob und in welchem Umfang die durch Tatsachen begründete Annahme zutrifft, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln vorliegt, und in dieser Hinsicht durch eine ärztliche Untersuchung einschließlich Drogenscreenings Gewissheit zu schaffen. Beide Regelungen haben auch im Falle der Einnahme von Cannabis von den Voraussetzungen her einen unterschiedlichen Anwendungsbereich. So kann es nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV für die Anordnung eines – ärztlichen – Gutachtens genügen, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass eine Einnahme von Cannabis vorliegt, während § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV für die Anordnung des – medizinisch-psychologischen – Gutachtens das „Vorliegen" der Einnahme verlangt. Für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens tritt die besondere Voraussetzung hinzu, dass weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. Diese Zweifel müssen so beschaffen sein, dass sie nur durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten geklärt werden können. In dieser Hinsicht bleiben Unterschiede zur Anordnung eines ärztlichen Gutachtens auch dann bestehen, wenn § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV nach der Rechtsprechung des Beschwerdesenats verfassungskonform einschränkend dahin anzuwenden sein dürfte, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Cannabis ohne Bezug zum Straßenverkehr keinen hinreichenden Anlass zur Anforderung eines ärztlichen Gutachtens einschließlich Drogenscreenings darstellt (Beschl. v. 18. 06. 2003 – 3 Bs 86/03 –).

Ferner kann der Antragsteller aus dem Umstand, dass in dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 05. Juli 2001 (NJW 2002 S. 78) die Rede von einmaligem oder gelegentlichem Cannabiskonsum ist, nichts für sich herleiten. Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht in dieser Entscheidung sprachlich zwischen diesen beiden Fällen des Konsums unterschieden, jedoch rechtlich keine unterschiedlichen Folgen daran geknüpft. Wenn das Bundesverwaltungsgericht die Begriffe „einmalig" und „gelegentlich" nebeneinander anführt und damit – dem allgemeinen Sprachgebrauch entsprechend – diesen Begriffen wohl unterschiedliche Bedeutungen zumisst, ist damit kein Präjudiz für die Auslegung des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV gegeben, die nach Auffassung des Beschwerdegerichts allein in der Abgrenzung zu einer regelmäßigen Einnahme vorzunehmen ist.

Mit dem vom Beschwerdesenat für richtig gehaltenen Verständnis des Wortes „gelegentlich" geht einher, dass die Frage, ab welcher Anzahl von Einnahmen ein die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigender gelegentlicher Konsum vorliegt, nicht mehr geklärt zu werden braucht. Fraglich wäre ansonsten, ob schon die zweimalige Einnahme genügt oder ob etwa mehr als fünf „Probierversuche" gegeben sein müssen (vgl. zur Anzahl von Probierversuchen BVerfG, Beschl. v. 24. 06. 1993, a. a. O.) Wo die Grenze zur Annahme einer gelegentlichen Einnahme zu ziehen ist, wenn eine einmalige Einnahme nicht ausreichen sollte, würde sich im Übrigen anhand wissenschaftlicher Erkenntnisse kaum sicher bestimmen lassen.

c) Die Aufforderung der Antragsgegnerin, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ist im zur Entscheidung stehenden Fall ein geeignetes und verhältnismäßiges Mittel, um die entstandenen Eignungszweifel aufzuklären. Mit Hilfe eines solchen Gutachtens kann am ehesten geklärt werden, wie groß die Gefahr einzuschätzen ist, dass der Antragsteller auch in Zukunft Cannabis konsumieren und unter Einfluss dieser Droge am Straßenverkehr teilnehmen wird.

Die Notwendigkeit, zunächst ein weniger stark in die Persönlichkeitsrechte des Antragstellers eingreifendes ärztliches Gutachten nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV anzufordern, bestand hier nicht. Zwar lag im konkreten Fall wegen der nachgewiesenen Fahrt unter Cannabiseinfluss eine Tatsache vor, die erhebliche Zweifel an der Eignung des Antragstellers begründete, und hätte die Frage der Trennungsbereitschaft unter Umständen dann nicht weiter aufgeklärt werden müssen, wenn häufiger Konsum von Cannabis nachzuweisen wäre (vgl. etwa VGH Mannheim, Beschl. v. 07. 03. 2003, VBlBW 2003 S. 358 [= BA 2003, 335]). Die vorgeschaltete Anordnung eines ärztlichen Gutachtens war hier aber keine das Aufklärungsziel fördernde Maßnahme. Es bestanden keine Anhaltspunkte für die Annahme, der Antragsteller habe öfter als einmal Cannabis konsumiert. Er selbst bestreitet, je in seinem Leben Betäubungsmittel eingenommen zu haben; diese Behauptung ist zwar, was den einmal nachgewiesenen Konsum angeht, widerlegt; es kann aber nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass der Antragsteller auch in Bezug auf seine vor dem Tattag liegenden Konsumgewohnheiten die Unwahrheit gesagt hat. Auch weil sonstige Hinweise auf häufigeren Cannabiskonsum fehlten, hat die Antragsgegnerin zu Recht davon abgesehen, mit Hilfe eines ärztlichen Gutachtens zunächst insoweit eine Aufklärung zu erzielen, und statt dessen mit der Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage eines durchzuführenden Drogenscreenings versucht zu klären, ob der Antragsteller erneut Cannabis zu sich nehmen und unter Einfluss dieser Droge wieder am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen wird.

(Mitgeteilt von Jur. Mitarb. Martin Krause, Burghausen)

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Magdeburg
(DIREKTOR: PROF. DR. D. KRAUSE)

KATJA JACHAU, DIETER KRAUSE

Zum Einfluss ethanolhaltiger Medikamente auf die Atemalkoholkonzentration, gemessen mit dem Alcotest 7110 Evidential MK III

Influence of Ethanol-Containing Medical Drugs on Breath Alcohol Concentration as Measured by Using the Alcotest 7110 Evidential MK III

1. Einleitung

Im Gegensatz zu früheren Untersuchungen zur Verfälschung von Atemalkoholmessergebnissen steht mit dem Dräger-Alcotest 7110 Evidential MK III ein Messgerät zur Verfügung, das gerichtsverwertbare Atemalkoholkonzentrationen misst. Im Ordnungswidrigkeitsrecht ist für mit derartigen Messgeräten erzielte Atemalkoholkonzentrationen bereits ein Grenzwert von 0,25 mg/L festgeschrieben, für das Strafrecht werden mögliche Grenzwerte diskutiert. Seit der Einführung derartiger Atemalkoholkonzentrationen werden an den Sachverständigen zunehmend Fragen zur Ordnungsgemäßheit einer Atemalkoholmessung gestellt [4]. Untersuchungen zur Beeinflussbarkeit der Messungen durch Außentemperaturen [6, 9], Atemvarianten [5, 8] und alkoholhaltige Inhalationssprays, Mundspüllösungen und Mundgele [1] liegen vor. Häufig wird ein Alkoholkonsum vom zu Untersuchenden nicht bestritten, inwieweit die genannten beeinflussenden Faktoren jedoch insbesondere im Grenzwertbereich additiv wirken, war in mehreren einschlägigen Fällen zu klären.

Zahlreiche kommerzielle Hustenmittel, Magen- und Herz-Kreislaufmedikamente enthalten Ethanol. Häufig ist der Alkoholgehalt auf der Arzneimittelflasche und/oder dem Beipackzettel vermerkt, jedoch nicht in allen Fällen. Das bezieht sich auch auf Extrakte, Tinkturen und andere galenische Zubereitungen. Basierend auf der Kontrolle bei der Herstellung ist von einem annähernd gleichbleibenden Alkoholgehalt der Produkte auszugehen. Aufgrund von Patentabläufen ist jedoch von ständigen Neueinführungen mit ggf. veränderten Rezepturen auszugehen. Dosieraerosole zur Asthmatherapie enthalten zunehmend als Lösungsmittel Ethanol, einerseits um Fluorkohlenwasserstoffe zu vermeiden, andererseits wegen der guten Löslichkeit der Wirkstoffe in Ethanol. Inwieweit durch Applikation dieser Medikamente eine Beeinflussung der AAK erfolgen kann, sollte durch experimentelle Untersuchungen geprüft werden. In foro wird häufig als Schutzbehauptung eine Aufnahme ethanolhaltiger Medikamente und/oder Getränke in jenem Zeitraum von 20 Minuten vor Abgabe der 1. Atemalkoholprobe angegeben, wobei sich diese Einlassungen auch auf den Bereich der Wartezeit von 10 Minuten erstrecken. Eine solche Vorgehensweise steht nicht im Einklang mit der Bedienungsanleitung des Alcotest 7110 Evidential.

Die Durchführungsbestimmungen für Messungen mit dem Alcotest 7110 Evidential differieren zwischen dem Gutachten des Bundesgesundheitsamtes, das eine Wartezeit von 20 Minuten vorschreibt (in der die Kontrollzeit von 10 Minuten enthalten sein kann), und

der DIN-VDE 0405, Teil 3, nach der die Kontrollzeit nicht kürzer als 10 Minuten sein darf. Diese Kontrollzeit ist nach DIN VDE 0405, Teil 3, definiert als „die Zeit vor einer Atemalkoholmessung, während der vom Probanden nachweislich keine Substanzen aufgenommen werden dürfen." Die DIN trifft keine Aussage zur erforderlichen Wartezeit. Dieser Begriff ist jedoch im gemeinsamen Runderlass der Länder zur beweissicheren Atemalkoholanalyse [11] enthalten.

2. Material und Methoden

Ein Votum der zuständigen Ethikkommission lag vor. Die zu untersuchenden Medikamente/Dosieraerosole wurden entsprechend den häufigsten Gutachtenfragen ausgewählt (Tab. 1).

Ethanolhaltige Tropfen	**Hersteller**	**Ethanolgehalt**	**Applizierte Menge**
Bromhexin-Tropfen	Krewel Meuselbach	96 Vol%	46 Tropfen
Dreierlei-Tropfen	Hofmann & Sommer	62 Vol%	30 Tropfen
Tonsillitis-Tropfen	Plantamed Arzneimittel	55 Vol%	20 Tropfen
Uvalysat S-Tropfen	Bürger Ysatfabrik	22 Vol%	90 Tropfen
Ethanolhaltige Dosieraerosole			
Berodual N	Boehringer Ingelheim	13 mg Ethanol pro Sprühstoß	2 Sprühstöße
Berotec N 100 µg	Boehringer Ingelheim	15,5 mg Ethanol pro Sprühstoß	2 Sprühstöße
Aarane	Aventis	0,7 mg Ethanol pro Sprühstoß	2 Sprühstöße
Ventolair 100 µg	3M Medica	11,8 Vol%	2 Sprühstöße

Tab. 1: Geprüfte ethanolhaltige Medikamente, Ethanolgehalt und Angabe der applizierten Menge.

Jeweils 6 Versuchspersonen (18–63 Jahre, 3 Frauen, 3 Männer, Körpergewicht 50–73 kg) erhielten die auf dem Beipackzettel empfohlene Höchstdosis des Medikamentes/Dosieraerosols unverdünnt. Vor der Applikation erfolgte eine Atemalkoholmessung. Die Versuchspersonen wurden angehalten, die Tropfen ohne längeren Kontakt in der Mundhöhle zu schlucken. Ein Nachtrinken von Wasser erfolgte nicht.

Die nüchternen Versuchspersonen gaben 2, 5, 10, und 15 Minuten nach Schlucken des ethanolhaltigen Medikamentes/Applikation des Dosieraerosols Atemproben in ein geeichtes Alcotest 7110 Evidential ab. Um Überschneidungen wegen fehlender Messbereitschaft des Alcotestgerätes zu vermeiden, standen zwei geeichte Geräte zur Verfügung. Zwischen den einzelnen Messvorgängen erfolgten keine Spülungen des Mundes, es wurde nicht gesprochen und nicht getrunken.

In einer zweiten Versuchsreihe wurden 30 Minuten nach Aufnahme von 0,4 l Sekt innerhalb einer halben Stunde den Versuchspersonen 2 Minuten vor Abgabe der 1. Atemprobe in das Alcotestgerät 2 Sprühstöße Berdual N Dosieraerosol® verabreicht. Durch 3 hintereinander erfolgte Messungen wurde zuvor geprüft, ob sich die Probanden in der Eliminationsphase befanden.

3. Ergebnisse

Die nach Geschlecht und Alter von der Software des Messgerätes vorgegebenen Atemvolumina wurden von allen Probanden bei allen Messungen erreicht. Die Versuchsperso-

nen der ersten Untersuchungsreihe wiesen vor Einnahme der Medikamente ausnahmslos eine Atemalkoholkonzentration von 0,00 mg/L auf. Die Probanden der zweiten Untersuchungsserie zeigten vor der Applikation des Dosieraerosols Berodual N® Atemalkoholkonzentrationen zwischen 0,20 und 0,40 mg/L.

1. Untersuchungsserie – 2 Minuten nach Medikamenteneinnahme

Bis auf eine Ausnahme wurde bei allen 2 Minuten nach dem Schlucken der ethanolhaltigen Tropfen abgegebenen Atemalkoholproben durch das Gerät die Fehlermeldung „Mundrestalkohol" angezeigt. Einmal trat die Fehlermeldung „Differenz der Einzelmesswerte" auf, die hierbei erzielte Atemalkoholkonzentration betrug bei der 1. Messung 0,644 mg/L, bei der zweiten 0,187 mg/L nach Gabe von 20 Dreierlei-Tropfen®. Bei den Dosieraerosolen (Asthmasprays) erfolgte in der Hälfte der Fälle wegen der Fehlermeldung „Mundrestalkohol" bereits nach der 1. Atemprobe ein Messabbruch. Die anderen Untersuchungen wurden mit den Fehlermeldungen „Interferenz" oder „Differenz der Einzelmesswerte" und keinem gültigen Endergebnis beendet. Die Einzelmesswerte wurden ausgedruckt.

1. Untersuchungsserie – 5 Minuten nach Medikamenteneinnahme

Sowohl bei den ethanolhaltigen Tropfen als auch bei den Dosieraerosolen waren 5 Minuten nach Applikation keine gültigen Endergebnisse zu erzielen. Die am häufigsten auftretende Fehlermeldung lautete „Differenz der Einzelmesswerte". Der höchste Messwert bei den Einzelmessungen betrug 0,23 mg/L.

1. Untersuchungsserie – 10 Minuten nach Medikamenteneinnahme

Alle 10 Minuten nach der Applikation der Tropfen und Dosieraerosole abgegebenen Atemalkoholproben wiesen keine Fehlermeldungen auf. In allen Fällen war der angegebene Atemalkoholendwert 0,00 mg/l. Bei mehreren Probanden wurden bei der 1. Messung Atemalkoholwerte gemessen, diese betrugen bis zu maximal 0,033 mg/L. Bei dem ethanolhaltigen Dosieraerosol Aarane N® zeigten bei allen Versuchspersonen die AAK-Einzelmessungen 0,000 mg/L, bei den Sprays Berotec N Dosieraerosol®, Berodual® und Ventolair® waren bei der 1. Einzelmessung Konzentrationen bis maximal 0,020 mg/L feststellbar.

1. Untersuchungsserie – 15 Minuten nach Medikamenteneinnahme

15 Minuten nach Medikamenteneinnahme betrug die Atemalkoholkonzentration sowohl bei den Einzelmessungen als auch beim Endwert stets 0,00 mg/L.

2. Untersuchungsserie – Applikation eines Dosieraerosols nach der Aufnahme alkoholischer Getränke

Alle 6 Probanden wiesen bei 3 unmittelbar vor dem Versuch durchgeführten Messungen keinen Anstieg der Atemalkoholkonzentration auf. Nach Applikation des Asthmasprays Berdual N Dosieraerosol® 2 Minuten vor der nächsten AAK-Messung trat bei 2 von 6 Versuchspersonen die Fehlermeldung „Mundrestalkohol" auf. Die anderen 4 Probanden wiesen Atemalkoholkonzentrationen auf, die deutlich über den vorher gemessenen lagen. Stets war bei diesen 4 Personen ein gültiger Endwert ohne Fehlermeldung zu erzielen. Die additiv gemessene AAK betrug im Vergleich zum Vorwert maximal + 0,307 mg/L. Die

additiv gemessenen AAK's bei den anderen 3 Probanden ohne Fehlermeldung lag bei + 0,190 mg/L, + 0,073 mg/L und + 0,031 mg/L. Ein Aufstoßen von Mageninhalt erfolgte nicht.

4. Diskussion

Die Ergebnisse in der 1. Untersuchungsserie mit nüchternen Probanden scheinen zunächst im Widerspruch zu den Ergebnissen von DETTLING et al. [1] zu stehen, die bis 12,5 Minuten nach Applikation ethanolhaltiger Therapeutika Atemalkoholkonzentrationen bis 0,05 ‰ mit einem Siemens Alcomat feststellten. Wird allerdings berücksichtigt, dass bei unseren Messungen nach 2, insbesondere nach 5, aber auch nach 10 Minuten bei den Einzelmessungen Werte bis 0,644 mg/L bzw. 0,033 mg/L messbar waren, scheint dieser Widerspruch nicht mehr gegeben. Vielmehr wird durch die Messung mit dem Atemalkoholtestgerät Evidential 7110 MK III diesem Problem durch Ermittlung eines Endwertes aus 2 Einzelmesswerten, bei dem die Differenz zwischen beiden Einzelmesswerten kleiner als 10 % des Mittelwertes sein muss, wirkungsvoll begegnet. Die Applikation ethanolhaltiger Tropfen in therapeutischen Dosen als alleinige Ursache einer mit dem Evidential 7110 gemessenen AAK ist bei einer eingehaltenen Wartezeit von 20 Minuten, wie im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes vorgeschrieben, somit auszuschließen. Da in der DIN VDE 0405, Teil 2, nur eine Kontrollzeit von 10 Minuten angegeben ist, kann für diesen Zeitraum eine derartige Aussage nicht mit der notwendigen Sicherheit getroffen werden. Fälle, bei denen nach 10 Minuten die Fehlermeldung „Differenz der Einzelmesswerte" nicht auftritt, weil beide Werte um weniger als 0,04 mg/L bzw. um weniger als 10 % des Mittelwertes differieren [12], erscheinen durchaus möglich.

In Übereinstimmung mit den Ergebnissen von HEIDE et al. [2] und LOGAN et al. [7] ist nach Applikation von Asthma-Dosieraerosolen in therapeutischen Dosen, die üblicherweise 2–3 Hübe betragen, bei Einhaltung einer Wartezeit von 20 Minuten das Asthmaspray als alleinige Erklärung einer gemessenen AAK auszuschließen. Hinsichtlich einer Kontrollzeit von nur 10 Minuten wird auf die Ausführungen zu den ethanolhaltigen Tropfen verwiesen. IGNACIO GARCIA et al. [3] stellten bei Untersuchungen mit einem Alcotest 7110 E bereits 10 Minuten nach Applikation der Asthmasprays keine messbaren Atemalkoholwerte mehr fest, die Werte hätten stets Null betragen. Diese Ergebnisse konnten wir hinsichtlich der Einzelmessungen nicht bestätigen. Eine Übertragbarkeit dieser Ergebnisse auf Untersuchungen mit dem Evidential 7110 MK III erscheint ohnehin nicht gegeben. Nach persönlicher Mitteilung der Firma Boehringer Ingelheim (K. WOLF) [10] wurde bei Untersuchungen mit dem Medikament Berotec® N Ethanol in der Atemluft bis 13,5 Minuten nach der Applikation von 1–4 Sprühstößen des Medikaments gemessen.

Bedenklich erscheint der Anstieg der AAK bei bestehender Alkoholisierung um maximal + 0,307 mg/L ohne Fehlermeldung. Bei unseren Untersuchungen erfolgten die Applikationen 2 Minuten vor Abgabe der ersten Atemprobe, die erwartete Fehlermeldung „Mundrestalkohol" blieb in 4 von 6 Fällen aus. Aus sachverständiger Sicht dürfte es schwierig sein, bei grenzwertnaher Atemalkoholkonzentration, eingeräumter geringer Alkoholisierung und einer Kontrollzeit von nur 10 Minuten mit unmittelbar vorher erfolgter Applikation eines ethanolhaltigen Asthmasprays eine additive Wirkung dieses Sprays sicher auszuschließen. Dem Zweifelsgrundsatz folgend ist dann u. U. eine Vorfallszeitkonzentration unterhalb des Grenzwertes anzunehmen.

Basierend auf den Untersuchungsergebnissen ist eine Ausweitung des Zeitraumes, in dem der zu Untersuchende nichts essen, trinken und keine Medikamente zu sich nehmen darf, von 10 auf 20 Minuten anzuregen, von einer generellen Reduktion der Wartefrist auf die Kontrollzeit von 10 Minuten entsprechend der DIN VDE 0405 ist abzuraten.

Zusammenfassung

Bei 6 nüchternen Versuchspersonen war 10 Minuten nach der Applikation ethanolhaltiger Tropfen bzw. ethanolhaltiger Asthmasprays bei Messungen mit dem Atemalkoholtestgerät Alcotst 7110 MK III Evidential kein Endwert über 0,00 mg/L zu erzielen. Es fanden sich jedoch Einzelmesswerte bis zu 0,033 mg/L feststellbar. Bei Applikation ethanolhaltiger Asthmasprays an alkoholisierte Probanden, die sich in der Alkoholeliminationsphase befanden, 2 Minuten vor Abgabe der Atemprobe, war bei 4 von 6 Probanden ein Anstieg der AAK festzustellen, der maximal + 0,307 mg/L betrug. Eine Fehlermeldung erfolgte bei diesen Messungen nicht. Von einer Reduktion der Wartezeit von 20 auf eine Kontrollzeit von nur 10 Minuten, wie in der DIN VDE 0405 angegeben, ist deshalb aus sachverständiger Sicht abzuraten.

Schlüsselwörter

Ethanolhaltige Tropfen – Asthmasprays – Wartezeit – Alcotest 7110 MK III Evidential

Summary

Measurements using the Alcotest 7110 MK III Evidential breathalyzer in six sober subjects after ten minutes following the application of ethanol-containing drops or ethanol-containing asthma sprays did not reveal final values exceeding 0.00 mg/L. However, measurements yielded several individual values up to 0.033 mg/L. When ethanol-containing asthma sprays were given to subjects, who had consumed alcohol before and were then in the alcohol elimination phase, an increase in the breath alcohol concentration not exceeding + 0.307 mg/L was found in four of six subjects. Error messages did not occur during these measurements. Hence, a reduction of the waiting time from 20 to a controlling time of 10 minutes only, as provided by DIN VDE 0405, is not recommended from an expert view.

Keywords

drops containing ethanol – asthma sprays – waiting time – Alcotest 7110 MK III Evidential

Literatur

[1] Dettling A, Schuff A, Skopp G, Strohbeck-Kühner P, Lutz R, Haffner H (2003) Verfälschungen der Atemalkoholmessung durch ethanolhaltige Inhalationssprays, Mundspüllösungen und Mundgele. Blutalkohol 40: 343–353

[2] Heide S, Stiller D, Klintschar M, Kleiber M (2003) Alkoholhaltige Sprays – eine ideale Schutzbehauptung? Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 152: 83–85, Herausgeber BAST

[3] Ignacio Garcia J M, Almenara Barrios J, Hita Iglesias C (2002) Influence of asthma inhalers on a breath alcohol test. Med Clin 118(9): 332–334

[4] Jachau K, Krause D, Schöning R, Römhild W, Wittig H (2003) Fragliche Owi-Relevanz einer AAK von 0,27 mg/L bei vorausgegangenem Fehlversuch mit „Differenz der Einzelmesswerte". Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 152: 154–156, Herausgeber BAST

[5] Jachau K, Römhild W, Wittig H, Bartels H, Schmidt U, Krause D (2001) Der Einfluss von Hypo- und Hyperventilation auf die AAK, gemessen mit dem Alcotest 7110 Evidential MK III. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 133: 60–61, Herausgeber BAST

[6] Jeske A, Graw M, Haffner H (2001) Effekt der temperaturabhängigen Messwertkorrektur auf die atemtechnische Beeinflussbarkeit des Dräger Alcotest 7110 Evidential. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 133: 54–56, Herausgeber BAST

[7] Logan B K, Distefano S, Case G A (1998) Evaluation of the effect of asthma inhalers and nasal decongestant sprays on a breath alcohol test. J Forensic Sci 43: 197–199
[8] Schuff A, Dettling A, Jeske A, Zappe H A, Graw M, Haffner H T (2002) Atemtemperatur und alveoläre Kontaktzeit durch Hypo- und Hyperventilation beeinflussbare Faktoren der Atemalkoholkonzentration. Blutalkohol 39: 244–251
[9] Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D (2000) Beeinflussung des BAK/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. Blutalkohol 37: 30–38
[10] Wolf K, Boehringer Ingelheim, persönliche Mitteilung, 24. 06. 2003
[11] Innenministerkonferenz (2001) Atemtest zur Alkoholanalyse im strafrechtlichen Bereich. Blutalkohol 38: 276
[12] DIN VDE 0405, Teil 3, S. 6 (1995). VDE-Verlag GMBH, 10625 Berlin

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Katja Jachau
Institut für Rechtsmedizin
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg

Lehrstuhl für Entwicklungspsychologie & Pädagogische Psychologie, Institut für Psychologie, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

SIMONE KLIPP

Primär- und sekundärpräventive Initiativen gegen Trunkenheitsfahrer – eine Übersicht über die weltweiten Interlockprogramme

Initiatives for primary and secondary prevention of Drunk Driving – a summary of interlock programs throughout the world

1. Vorbemerkung

Seit nunmehr fast sechs Jahren organisiert die TIRF (Traffic Injury Research Foundation) jährliche Interlocksymposien, um durch den internationalen Erfahrungsaustausch den Fortschritt in der Entwicklung und die Verbesserung der Interlockprogramme zu fördern. Was einst im Jahre 2000 in Montreal/Kanada als relativ intime Veranstaltung mit 30 Beteiligten begann, hat sich zu einer festen Größe im Terminkalender der Interlockinteressierten entwickelt. Im September 2005 nun erstmalig in Europa abgehalten, trafen sich die Wissenschaftler in Annecy/Frankreich, wo 1997 bereits die 14. ICADTS (International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety) stattfand, und derzeit das einzige französische Interlockprojekt unter der Leitung von MERCIER-GUYON läuft.

Über 90 Delegierte aus zwölf Ländern waren angereist, um dem 6. jährlichen Ignition Interlock Symposium, das unter dem Motto „A Global Perspective" stattfand, beizuwohnen und den Überblick über die weltweit laufenden, aber auch neu geplanten Interlockprojekte zu erhalten. Neben den langjährig erfahrenen Interlockforschern BEIRNESS (TIRF, Ottawa/Ontario/Kanada), MARQUES & VOAS (PIRE, Calverton/Maryland/USA) und BJERRE (VV, Bolänge/Schweden), die entsprechend zum wissenschaftlichen Programm beitrugen, konnte man unter den Zuhörern erstaunlich viele niederländische Sachverständige entdecken: VAN BEEKUM & VAN PERNIS (CBR, Rijswijk), VAN MEERBEKE (Ministerie van Verkeer en Waterstraat, Den Haag), MERELLE (GGZ Nederland, Amersfoort) und nicht zuletzt MATHIJSSEN (SWOV, BB Leidschendam) waren erschienen, da in den Niederlanden intensiv an der Entwicklung eines spezialpräventiven Interlockprogramms gearbeitet wird, das sobald wie möglich gestartet werden soll [11]. Im Gegensatz dazu stand das Desinteresse der Deutschen, die zwar aufgrund der hochwertigen und zuverlässigen Technik des Dräger Interlock XT der Firma Dräger Safety AG, auf der Konferenz vertreten durch LAGOIS & REINHART (Lübeck), zu den Marktführern der Geräteproduzenten gehören, jedoch im Bereich der Einführung entsprechender sekundärpräventiver Programme[1]) immer noch mit den juristischen Unmöglichkeiten und Stagnationen des Systems hadern.

In der Folge des Kongresses entstand eine Übersicht aller Interlockprogramme: das International Inventory of Interlock Programs, welches nun einen gesammelten Überblick über die formalen, juristischen und rehabilitativen Details aller laufenden und geplanten Programme bietet (http://www.trafficinjuryresearch.com/interlock/interlock_programs.cfm).

Der vorliegende Artikel fasst die wissenschaftlichen Beiträge und diskutierten Inhalte zusammen.

2. Die schwedische Erfolgsgeschichte

Nicht allein aufgrund des großen Erfolges der Interlocktechnologie in Schweden hatten die Veranstalter BJERVER vom MHF (Swedish Abstaining Motorists' Association, Stockholm) eingeladen, die Eröffnungsansprache zu halten. Es ging wohl auch um eine objektive, von den Geräteproduzenten unabhängige Einschätzung der Vor- und Nachteile der Interlocksysteme. BJERVER, der unter anderem auch in das EU-Komitee CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization, Brüssel/Belgien) zur Festlegung der elektrotechnischen Standards von Interlocks berufen wurde, stellte in seinem ersten Beitrag die Entwicklung der schwedischen Alcolockideologie dar. „Vision Zero" wurde bereits im Oktober 1997 durch die schwedische Regierung beschlossen und bezeichnet das Bestreben, die Anzahl der Verkehrsunfallopfer in Zukunft auf Null zu reduzieren. Für das Jahr 2007 haben sich die Schweden als kurzfristiges Ziel die Reduktion der Verkehrstoten auf maximal 270 Fälle vorgenommen. Der Alkoholkonsum sei in Schweden seit dem EU-Beitritt um 30 % gestiegen und die Kosten, die durch Trunkenheitsfahrten entstünden, belaufen sich derzeit auf jährlich 890 Millionen Euro. Die geschätzte Anzahl von 14 000 Trunkenheitsfahrten täglich mit weiterhin steigender Tendenz begründet den politischen Konsens, der die Sicherung aller Straßenverkehrsteilnehmer durch Interlocksysteme favorisiert. Hierzu wurde eine Interlockkommission gegründet, die Maßnahmen zur Erhöhung der Interlocknutzung entwickelt. So sollen in Schweden ab dem Jahr 2012 alle Neuwagen mit Interlocks ausgestattet sein, Schulbusse und Lastkraftwagen bereits ab dem Jahr 2010. In diesem Zusammenhang verglich der Referent die Einführung der Interlocksysteme im Privatgebrauch mit der Einführung der Sicherheitsgurtpflicht. Damals habe es auch etliche Gegenstimmen gegeben. Heute sei der Gurt ein fester Bestandteil zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr. Weiter schlägt die schwedische Kommission die verstärkte Erforschung und Entwicklung neuer Techniken zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit vor. Den endgültigen Bericht des Gremiums erwarte man am 01. Juni 2006.

Die Verkehrssicherheitsexperten hätten die Verantwortung, Gesetze bzw. Standards für die technischen Anforderungen und Testverfahren von Interlocksystemen zu entwerfen. Dabei werden Alcolocks nicht nur als Werkzeug für einen spezialpräventiven Schutz, sondern generell zum Einsatz als primärpräventive Maßnahmen gesehen. Steuerliche Vorteile und zusätzliche Sozialleistungen soll es zukünftig nur für die Straßenverkehrsteilnehmer geben, die ihr Fahrzeug mit einem Interlockgerät ausgestattet haben. Dazu beitragen könnte u. a. die Tatsache, dass zukünftig Trunkenheitsfahrer die Kosten für eigene Unfallverletzungen zu einem größeren Anteil selber tragen sollen.

Die Strategie der Swedish Road Administration Vägverket (VV) sei zukünftig, eine Interlockbeschränkung zur Bedingung des Rückerhalts der Fahrerlaubnis zu machen bzw. eine Interlockverpflichtung für alle bereits auffällig gewordenen Trunkenheitsfahrer einzuführen. Einer schwedischen Umfrage zufolge seien 79 % der Bevölkerung für eine restriktivere, Interlock favorisierende Gesetzgebung und 80 % der Befragten zeigten die Bereitschaft, bis zu 200 Euro mehr für ein neues Fahrzeug zu bezahlen, wenn dieses über ein Interlocksystem verfüge.

Die Entwicklung des Interlockmarktes in Schweden sei allerdings zunächst problematisch gewesen. Eine wesentliche Hürde der Markteinführung sei die Tatsache gewesen, dass nur ein Gerätetyp für die Verbraucher zur Verfügung gestanden habe. Dadurch sei es zu einer Monopolstellung des Herstellers gekommen, was sich im hohen Anschaffungspreis widergespiegelt habe. Das führte zur Zurückhaltung der potentiellen Käufer und habe den Fortschritt in der Entwicklung verzögert. Heute existieren über 20 verschiedene Interlockgerätetypen auf dem Weltmarkt, 15 weitere befinden sich in der Testphase und warten auf den Einsatz. Das führe zu einer günstigeren Wettbewerbssituation, die sich deutlich in der Reduktion der Preise bemerkbar mache. Als bedrohlich bezeichnete BJERVER jedoch die geringe Qualität einiger Produkte, die durch technische Defizite gekennzeichnet sei und somit zu Fehlfunktionen neige oder aber zu Schwierigkeiten in der Handhabung führe. In diesem Zusammenhang erwähnte er auch das mangelhafte Design einiger Geräte. Zum Schutz der Verbraucher prüfe die MHF die auf dem Markt verfügbaren Geräte im eigenen Testlabor und lege großen Wert auf die Formulierung technischer Standards. Dabei seien zwei qualitative Niveaus zu unterscheiden: einerseits für den spezialpräventiven Einsatz bei Trunkenheitsfahrern und andererseits zur Gewährleistung der Sicherheit beim Transport von Personen und Gütern. Im Moment seien schon 6 000 Transportfahrzeuge in Schweden mit Interlocks ausgerüstet und die Zahl steige weiter an. Auch zukünftig habe das Thema Interlock aufgrund der „Vision Zero" oberste Priorität. Die Zustimmung der Gewerkschaften werde demnächst erwartet, sodass alle für die Öffentlichkeit im Einsatz befindlichen Fahrzeuge und auch alle Mietwagen mit Interlocksystemen ausgestattet werden können[2]). Das Engagement der schwedischen Autohersteller (s. unter 5.) führe absehbar zu einer Ausdehnung des privaten Gebrauchs der Systeme und unterstütze die Einführung besserer und preiswerterer Produkte. In der experimentellen Forschung arbeite man weiter an der Infrarottechnik und der Entwicklung interlockähnlicher Verfahren zur Erkennung anderer Substanzen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können. Zum Abschluss nutzte BJERVER noch die Gelegenheit, der Öffentlichkeit den neuen Newsletter des MHF „alcolock news" vorzustellen. Dieser kann von jedem Interessierten per E-mail an alcolocknews@mhf.se angefordert und auf elektronischem Weg bezogen werden.

BJERVE (VV, Bolänge/Schweden) ging in seinem Vortrag genauer auf die schwedischen Interlock-Programme zur Primär- und Sekundärprävention ein und präsentierte die dazugehörigen beeindruckenden Zahlen. Von den über 6 000 zur Primärprävention im Einsatz befindlichen Interlocks in Bussen, Taxis und Lkws sei eine Stichprobe von 538 verschiedenen Fahrzeugen über einen Zwei-Jahreszeitraum kontrolliert und ausgewertet worden. Im Jahr 2003 seien 848 von 251 580 Startversuchen aufgrund einer höheren AAK als 0,2 ‰ verhindert worden, im Jahr 2004 seien es sogar 1 602 Starts von 371 757 gewesen. Das bedeute, dass 3,4 bzw. 4,3 von 1 000 versuchter Fahrten potenzielle Trunkenheitsfahrten gewesen wären. Hochgerechnet entspräche das einer Anzahl von 9 500 bis 12 000 aufgezeichneter und verhinderter Trunkenheitsfahrten in den 6 000 Fahrzeugen. Schlussfolgern könne man daraus, dass zwar einerseits 996 Atemalkoholmessungen von 1 000 nicht notwendig gewesen seien (AAK<0,2 ‰), aber andererseits hätten die vier erfolgreich verhinderten Starversuche von den 1 000 insgesamt 34 000 Trunkenheitsfahrten pro Tag entsprochen. Von 10 000 Startversuchen seien vier mit einer AAK von über 1,0 ‰ gewesen. Diese Fakten rechtfertigen schließlich das Ziel, ab 2012 alle Neuwagen mit Alcolocks auszurüsten.

Nicht weniger beeindruckend war die Präsentation der Ergebnisse der sekundärpräventiven Studie, die 1999 als Pilotprojekt in drei von 21 schwedischen Provinzen gestartet

wurde. Erst im Jahr 2003 waren die Programme auf alle Provinzen ausgeweitet worden. Allerdings partizipierten bis heute nur 13 % der möglichen Teilnehmer am freiwilligen Interlockprogramm.

Im Fokus der Untersuchung stand neben der Legalbewährung vor allem die Umstellung der Trinkgewohnheiten der Teilnehmer. Dazu seien die Interlockdaten der teilnehmenden Trunkenheitsfahrer zweimal im Monat überprüft worden und zusätzlich seien alle drei Monate medizinische Untersuchungen, d. h. biologische Alkoholmarker (GGT, GOT, GPT, CDT & MCV), toxikologische Analysen des Urins und das AUDIT [9] durchgeführt worden. Anhand der Blutmarker habe man die „nüchterne" Lebensweise der Probanden überprüft, die nach zwölf Monaten notwendige Voraussetzung für eine vollständige, 24 Monate dauernde Teilnahme im Interlockprojekt gewesen sei, ansonsten seien die Teilnehmer aus dem Programm ausgeschlossen worden. Nach erfolgreichem Abschluss des Zwei-Jahresprogramms, was allerdings nur bei 52 % der Probanden der Fall war, wurden die Fahrer als vom Missbrauch bzw. der Abhängigkeit rehabilitiert angesehen und erhielten eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis. Die anfallenden Kosten für die Partizipation im Programm seien vollständig von den Teilnehmern übernommen worden.

Über eine parallelisierte Kontrollgruppe K1, die aus Trunkenheitsfahrern der nicht teilnehmenden Provinzen gebildet wurde, sollte ein typischer Selektionsfehler („self-selection bias", s. unter 4.) ausgeschaltet werden. Hierfür wurden Trunkenheitsfahrer rekrutiert, die geeignet und motiviert gewesen wären an einem Interlockprogramm teilzunehmen, denen aber nicht die Möglichkeit dazu gegeben wurde. Eine weitere Kontrollgruppe K2 bildeten Trunkenheitsfahrer, die nicht am Programm teilnehmen wollten und den üblichen, vollen Fahrerlaubnisentzug vorzogen.

Die Auswertung der medizinischen Daten würde deutliche Rückschlüsse auf eine Reduktion des Alkoholkonsums bei einem großen Anteil der Interlockgruppe zulassen. Innerhalb der ersten drei Monate sank die Anzahl der Personen, die erhöhte Blutmarker zu Beginn des Programms aufgewiesen hatten rapide von 49 % auf 34 %. Dennoch wiesen nach zwölf Monaten immerhin noch 35 % der Probanden mindestens die Erhöhung eines der Werte auf. Laut Ergebnissen der AUDITs sank der Anteil der Personen, deren Testwerte zu Beginn auf einen schädlichen Gebrauch von Alkohol hinwiesen, von 68 % auf 14 % nach zwölf Monaten Programmdauer. Eine Reduktion der durchschnittlichen AUDIT-Scores zeigte sich sowohl in der Experimentalgruppe als auch in der Kontrollgruppe K1 nach einem Jahr und nach drei Jahren. Während jedoch der Wert in der Interlockgruppe von 12 auf 4 nach einem Jahr bzw. 3 nach drei Jahren sank, reduzierte er sich in der Gruppe K1 nur auf 7 nach einem Jahr und stieg nach drei Jahren sogar wieder auf 9 an[3]).

Die Wirksamkeit des Interlockprogramms lässt sich darüber hinaus anhand der Daten zur Legalbewährung schließen, die BJERRE präsentierte. Die jährliche Häufigkeit erneuter Trunkenheitsfahrten sank während der Teilnahme im Programm auf null im Gegensatz zu 4,4 % in der Gruppe K1 und 3,7 % in der Gruppe K2 in der Zeit des Fahrerlaubnisentzugs[4]). Auch nach erfolgreicher Beendigung des Programms stieg die Häufigkeit erneuter Auffälligkeiten nur auf 1,8 % an, bei Teilnehmern die vom Programm ausgeschlossen worden seien, stieg sie auf 4,3 %. In diesem Zusammenhang bemängelte BJERRE, dass gerade diese Personengruppe, die möglicherweise ein schwerwiegenderes Alkoholproblem habe, zur Zielgruppe der Interlockkandidaten gehöre, da hier die größte Notwendigkeit bestehe, die alkoholfreie Verkehrsteilnahme zu kontrollieren und somit zu gewährleisten. Ähnliche Häufigkeiten der Wiederauffälligkeit zeigte die Gruppe K1 (4,0 %), während die

Häufigkeit in der Gruppe K2 nur bei 2,5 % lag. Allerdings lag in dieser Gruppe die Anzahl vorheriger Alkoholfahrten (2,9 %) auch deutlich und statistisch signifikant unter denen der Interlockgruppen (6,1 % in der Gruppe derer, die erfolgreich am Programm teilnahmen und 4,9 % in der Gruppe derer, die vom Programm ausgeschlossen werden mussten). Keinen signifikanten Unterschied bezüglich der Häufigkeit früherer Trunkenheitsfahrten gab es zwischen den Interlockgruppen und der parallelisierten Gruppe K1. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sank aber in der Gruppe der erfolgreichen Interlockteilnehmer während der Dauer der Installation sogar auf null, während es in den anderen Gruppen trotz des Entzugs der Fahrerlaubnis durchaus zu Unfällen mit Personenschaden kam. Nach Neuerteilung der (uneingeschränkten) Fahrerlaubnis sind die Unfallraten in drei Gruppen ähnlich niedrig (0,6–0,9 %), nur die vom Programm ausgeschlossenen Teilnehmer waren deutlich häufiger (1,8 %) in Unfälle mit Personenschaden involviert.

In einem weiteren Vortrag präsentierte BJERRE eine weitere interessante Analyse zur Gesundheit der Probanden der gleichen Stichproben, die er mit seinem Kollegen THORSSON (Statistics Sweden, Stockholm/Schweden) durchgeführt hatte. Hierzu wurden die Frequenzen der Krankenhausaufenthalte in Tagen und die Tage krankheitsbedingter Arbeitsabwesenheit der unterschiedlichen Untersuchungsgruppen miteinander und zusätzlich mit dem schwedischen Durchschnitt[5]) verglichen. Bei 59 % der untersuchten Trunkenheitsfahrer seien die Diagnosen Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit zu stellen gewesen. Die Ergebnisse der weiteren Analysen zeigten, dass sich Trunkenheitsfahrer deutlich und statistisch signifikant bereits fünf Jahre vor der Alkoholfahrt mehr Tage pro Jahr im Krankenhaus aufhalten als der durchschnittliche Schwede. Die Fehltage von der Arbeit seien sogar zwischen 50 und 100 % mehr. Während der zwei Jahre dauernden Partizipation im Interlockprogramm sinkt die Anzahl der Krankenhausaufenthalte in der Interlockgruppe signifikant, während sie in der Kontrollgruppe in der Zeit des Fahrerlaubnisentzugs um 58 % ansteigt. Der Anteil der Behandlungstage aufgrund alkoholbezogener Diagnosen habe sich in der Gruppe der Interlockteilnehmer sogar auf 13 % halbiert, während er in den Kontrollgruppen von 23 % auf 38 % angestiegen sei. Ähnlich ist das Ergebnis der Analyse der krankheitsbedingten Fehltage während der Zeit der Interlockinstallation bzw. des Fahrerlaubnisentzugs. Hier zeigt sich eine deutlich negative Auswirkung des Entzugs der Fahrerlaubnis: der Anteil der Abwesenheitstage stieg um 50 bis 70 %. Die Zunahme bei den Programmteilnehmern war mit 33 % signifikant niedriger. Daraus ließe sich schlussfolgern, dass ein Interlockprogramm sich auf das Gesundheitsverhalten aller Teilnehmer durchweg günstig auswirkt. Für die nahe Zukunft kündigte BJERRE an die Kosteneinsparungen zu berechnen, die durch die Reduktion der Krankenhausaufenthalte und Fehltage entstünden. Ein weiteres Ziel sei die Überprüfung langfristiger rehabilitativer Effekte des Programms.

3. Ergebnisse der nordamerikanischen Interlockprojekte

VOAS (PIRE, Calverton/Maryland/USA) ging in seinem ersten Beitrag auf die Unterschiede in den Ergebnissen in den nordamerikanischen Studien zur Effektivität der Interlocks ein. So habe seine Forschergruppe eine Reduktion der Rückfallraten von 75 % während der Zeit der Installation bei Ersttätern in Alberta/Kanada festgestellt [13]. In einer kalifornischen Studie von DEYOUNG [2] wurden dagegen keine signifikanten Unterschiede der Rückfallraten zwischen erstmalig auffälligen Trunkenheitsfahrern, die eine richterliche Anordnung des Interlocks bekommen hatten, und Ersttätern, die diese nicht erhalten

hatten und den normalen Fahrerlaubnisentzug durchliefen, festgestellt. Problematisch sei die Vergleichbarkeit der Studien aufgrund der Tatsache, dass die Kollegen in Kalifornien keine Informationen darüber gehabt hätten, wie viele der Täter in der Untersuchung die richterliche Anordnung im Endeffekt befolgt hätten (s. „offender bias", Kap. 4), während man selber Zugang zu den Interlockdaten gehabt habe und nur die Trunkenheitsfahrer, die das Gerät auch de facto installiert hatten, mit in die Berechnungen einbezog. Zum Zweck der erneuten Überprüfung des tatsächlichen Einflusses von Interlocks auf die Legalbewährung wurden somit anhand einer Stichprobe von 12 835 erstmalig auffälligen Trunkenheitsfahrern im U.S. Bundesstaat New Mexico die Rezidivraten von VOAS und Kollegen nochmals kontrolliert. Die Ergebnisse der Überlebensanalyse nach der Cox-Regressionsmethode zeigen einen statistisch signifikanten Unterschied der jährlichen Rezidivraten (Interlockgruppe, N=862, 3,5 % vs. Non-Interlockgruppe, N=11 973, 7,09 %) während der Dauer der Installation (odds ratio .48, $p<.01$). Die Gruppen unterschieden sich zwar nach Deinstallation nicht mehr signifikant, für den gesamten Beobachtungszeitraum ergaben sich dennoch signifikant niedrige Wiederauffälligkeitsraten der Interlockgruppe (5,14 % vs 7.09 %, odds ratio .72, $p<.05$).

RAUCH (Center for Studies on Alcohol, Substance Abuse Research Group, Westat, Rockville/Maryland/USA) präsentierte Ergebnisse der Marylandstudie, in denen es gelungen war, die Stichprobe randomisiert auf eine Interlock- (N=1 009) und eine Kontrollgruppe (N=1 002) zu verteilen. Ziel der Untersuchung war es, den Effekt eines zweijährigen Interlockprogramms bei Wiederholungstätern zu evaluieren und zu bestimmen, ob sich die Effekte auch für den Zeitraum nach Beendigung des Programms nachweisen lassen. Den Teilnehmern beider Gruppen wurde zunächst die Fahrerlaubnis entzogen, und alle durchliefen das gleiche rehabilitative Pflichtprogramm. In Verbindung mit der Bewerbung für den Rückerhalt der Fahrerlaubnis mussten die Fahrer sich einer medizinischen Untersuchung unterziehen, wonach sie bei vorhandener Eignung eine Empfehlung zur Neuerteilung erhielten. Von der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde wurden die Fahrerlaubnisbewerber dann zufällig der Interlock- bzw. der Kontrollgruppe zugeordnet. Die weitere Teilnahme an zusätzlichen Interventionen erfolgte in allen Fällen. Die Auswertung der Studie ergab, dass alle Teilnehmer der Interlockgruppe während des zweijährigen Interventionszeitraums niedrigere Rezidivraten aufwiesen als die Probanden der Kontrollgruppe. Bei Fahrern, die bereits dreimal oder häufiger unter Alkohol aufgefallen waren, zeigte sich ein besonders starker Effekt. Eine langfristige Wirkung der Teilnahme am Interlockprogramm nach der Beendigung ließ sich allerdings nur für die Gruppe der Fahrer feststellen, die vormals höchstens zweimal alkoholauffällig waren, d. h. der bekannte Wiederanstieg der Rezidivrate nach Deinstallation bzw. Programmende zeigte sich nur für die Probanden, die im Vorfeld bereits vier oder mehr Trunkenheitsfahrten hatten. Bei der Auswertung des kombinierten Zeitraums, d. h. während und nach dem Programm, zeigt sich für alle Gruppen ein deutlich positiver Interlockeffekt, also ein geringeres Rezidivrisiko der Interlockteilnehmer.

VOAS ging in einem weiteren Beitrag auf die Effektivität der Interlockinstallation unter genauerer Beachtung des Aspekts der freiwilligen Teilnahme im Gegensatz zur Pflicht ein, d. h. die Installation wurde durch das Gericht zusätzlich zur üblichen Sperrfrist angeordnet. In diesen Fällen muss der Täter ein Interlock installieren und darf aber trotzdem nicht fahren, da die Fahrerlaubnis voll entzogen ist. Zur Überprüfung der Wirksamkeit der tatsächlichen Installation wurden wiederholt auffällige Trunkenheitsfahrer in New Mexico,

die mit einer Sperrfrist und einer Interlockpflicht belegt worden waren und dieser auch nachkamen, mit wiederholt auffälligen Trunkenheitsfahrern, die „nur" die Sperrfrist durchliefen, zu drei Zeitpunkten verglichen: während der Interlockinstallation, der Drei-Jahreszeitraum nach Deinstallation und beide Zeiträume kombiniert. Die Ergebnisse zeigen deutlich niedrigere Wiederauffallensraten in der Interlockgruppe (Interlock: 2,5 % vs. Non-Interlock: 8,1 %). Das bedeutet eine Reduktion der Rezidivrate um 65 % während der Zeit der Installation. Über den kombinierten Vier-Jahreszeitraum ergibt sich immerhin die Reduktion der Rezidivrate von 22 % durch die Interlockinstallation. Aus diesen Ergebnissen kann geschlossen werden, dass eine verpflichtende Interlockinstallation ähnlich wirksam ist wie eine freiwillige.

ROTH (Impact DWI, Santa Fe/New Mexico/USA) erläuterte die Unterschiede zwischen freiwilligen und verpflichtenden Programmen anhand der Veränderungen der Gesetzgebung in New Mexico genauer und betonte nochmals, dass nicht allein die Rechtsvorschrift an sich zu einer Installation eines Alcolocks führe. Das liege daran, dass sich viele Fahrer des niedrigen Entdeckungsrisikos des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bewusst sind und darüber hinaus wissen, dass es einerseits finanziell weniger belastend aber auch weitaus weniger umständlich ist, ohne Interlock zu fahren. Außerdem würden Richter selten von der Möglichkeit das Interlock anzuordnen Gebrauch machen. Häufig kennen die Täter auch bestehende Gesetzeslücken und wissen diese auszunutzen. Mit dem Ziel möglichst viele Trunkenheitsfahrer frühzeitig zur Installation zu bewegen, schlug er mehrere, relativ radikale Punkte, die bei der Programmplanung berücksichtigt werden sollten, vor. Zum einen wäre die vollständige Immobilisierung der Täter oder eine Interlockrestriktion zwischen Tat und Verurteilung, andererseits die Interlockbeschränkung als Alternative zum vollen Fahrerlaubnisentzug denkbar. Eine einjährige Interlockpflicht müsse es für alle Trunkenheitsfahrer geben, eine Alternative bestünde lediglich in der Stilllegung des Fahrzeugs. Außerdem forderte er eine kriterienbasierte Deinstallation des Alcolocks, d. h. diese solle nur beim Nachweis einer einjährigen alkoholfreien Verkehrsteilnahme erlaubt sein. Über finanzielle Unterstützung der Fahrer anhand objektiver Entscheidungskriterien müsse zusätzlich nachgedacht werden.

Auf das hohe Risiko für die Sicherheit des Straßenverkehrs, das von Ersttätern ausgeht, ging zunächst RAUCH ein. Immerhin sei bekannt, dass der typische Ersttäter bereits zwischen 200–3 000 Mal unter Alkohol gefahren sei, bevor er zum ersten Mal durch die Polizei gestellt werde. Dies bedeute, dass Ersttäter in der Regel eine extensive Lerngeschichte durch nicht entdeckte Trunkenheitsfahrten durchlaufen haben und sich nur wenig von Wiederholungstätern unterscheiden. Außerdem führe die Löschung von Alkoholfahrten aus den Registern dazu, dass diese Personengruppe bei Wiederauffälligkeit weiter als Ersttäter gilt. Eine Klassifikation als Ersttäter führe somit zu einer Unterschätzung des Risikos, welches von dieser Personengruppe ausgehe.

Welche objektiven Kriterien zur Unterscheidung zwischen Erst- und Wiederholungstäter existieren und wie sich diese auf das Rückfallrisiko auswirken, veranschaulichte MARQUES (PIRE, Calverton/Maryland/USA) in seinen Vorträgen. Er betonte, dass es zu einfach sei, das Risiko erneuter Alkoholauffälligkeiten auf die Höhe der erreichten BAK und die Anzahl vorheriger Trunkenheitsfahrten zu reduzieren. Durch die neuen Technologien zur Überwachung von Trunkenheitsfahrern sei es möglich, bessere Aussagen über Subtypen und deren Risiko zu treffen. So würden die Daten des Interlockspeichers eine durchschnittliche Anzahl von sieben bis acht Startversuchen pro Tag aufzeichnen. Zusätz-

liche Informationen würden durch die Analyse der biologischen Marker in Blut, Urin und Haaren, die selbst berichteten Angaben zum Alkoholkonsum und die Ergebnisse der standardisierten, diagnostischen Tests zur Verfügung stehen. Im Rahmen einer Studie in Alberta konnten diese Maße genutzt werden, um objektivere Kriterien zur Bestimmung des zukünftigen Verkehrsrisikos bereits auffällig gewordener Trunkenheitsfahrer festzulegen. Dazu wurden erstmalig Auffällige und wiederholt Auffällige verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Werte von GGT, CDT und PEth der Gruppe der Wiederholungstäter zwar über den Werten der Gruppe der Ersttäter liegen, die Unterschiede aber keinesfalls statistisch signifikant sind. Der selbst berichtete Alkoholkonsum ist in der Gruppe der Wiederholungstäter deutlich höher und offensichtliche Unterschiede bestehen auch bezüglich der Frequenzen erhöhter Atemalkoholkontrollen in den Aufzeichnungen des Datenspeichers. Die Ergebnisse würden zwar andeuten, dass Wiederholungstäter ein höheres Risiko für die Sicherheit des Straßenverkehrs als Ersttäter darstellen, dieses statistisch jedoch nicht signifikant nachweisbar sei und Ersttäter dementsprechend nicht unterschätzt werden sollten. Unabhängig von der Anzahl der vorherigen Verstöße ergibt sich aus der Anzahl erhöhter AAK, ablesbar aus dem Datenspeicher, ein guter Prädiktor für das zukünftige Risiko erneuter Trunkenheitsfahrten, wie sich auch in den Studien aus Quebec und Texas gezeigt habe. Alles in allem ergebe sich die bestmögliche Vorhersage aus der Kombination der Interlockdaten und den objektiven, biologischen Werten aus Blut-, Urin- und Haaranalysen. Die Notwendigkeit die biologischen Marker zur Prognose heranzuziehen ergibt sich allein aus der Tatsache, da die Interlockdaten keine Möglichkeit bieten, sie einer bestimmten Person zuzuordnen (s. unter 4.).

Auffällig bei der Auswertung aller Daten seien die starken Korrelationen der PEth-Werte mit allen anderen biologischen Markern sowie mit den Angaben zum Alkoholkonsum, der Anzahl der AAK>0.4 ‰ und der absoluten Häufigkeit erhöhter AAK-Messungen (r=.53 bzw. r=.54). Ein weiterer viel versprechender Marker sei der FAEE-Wert (Fettsäureethylester), der sich aus den Haaranalysen ergebe. MARQUES kündigte an, innerhalb der nächsten drei Jahre anhand der Ergebnisse dieses Forschungsgebietes ein umfassendes Profil der Beziehung zwischen Verhaltensmerkmalen (Interlockdaten) und den biologischen Markern vorlegen zu können und somit ein Selektionsprofil für Trunkenheitsfahrer zu erstellen, das von Gerichten und Programmverwaltern effektiv zur Auswahl geeigneter Teilnehmer eingesetzt werden könnte.

4. Probleme der Interlockforschung

In allen Präsentationen der Studien zur Wirksamkeit der spezialpräventiven Interlockprogramme werden immer wieder bestimmte Verzerrungen, die durch unterschiedliche Designs und durch die Methoden der Rekrutierung der Stichproben entstehen, als Problem angeführt. Diese führen zu Schwierigkeiten bei der Evaluation der Programme. Zusammengefasst ergeben sich drei hauptsächliche Fehlerquellen, die wie folgt klassifiziert werden können:

1. Court Bias

Dieser Fehler entsteht, weil die zuständigen Richter oftmals nach hoch willkürlich erscheinenden Kriterien die Delinquenten heraussuchen, die aus ihrer Sicht für ein Interlockprogramm in Frage kommen. Transparente, einheitliche Kriterien für die Auswahl der

Teilnehmer existieren nicht, sodass letztlich in Abhängigkeit von Täter oder Richter der Selektionsprozess vorgenommen wird, der vom Wissenschaftler im Nachhinein nicht kontrolliert werden kann.

2. Offender Bias

Dieser bezeichnet das Problem, dass trotz richterlicher Anordnung viele Personen die Aufforderung einer Interlockinstallation nicht nachkommen, und die Forscher oftmals nicht nachvollziehen oder erheben können, wie viele Personen die Anordnung tatsächlich befolgt haben. So entstehen oftmals Stichprobenfehler bei der Überprüfung der Legalbewährung (s. unter 3.). Als Gründe für die Nichtteilnahme trotz potenzieller Eignung werden in der Literatur verschiedene benannt. Geschätzt wird, dass nur etwa 10 bis 20 % einer richterlichen Aufforderung nachkommen [12]. Wahrscheinlich resultiert das Problem in erster Linie aus der Tatsache, dass durch den Einbau der Geräte erhebliche Kosten für den Teilnehmer entstehen können. Ferner entsteht den Teilnehmern der Programme ein erheblicher Zeit- und Koordinationsaufwand. Darüber hinaus sind sich etliche Fahrer möglicherweise auch des geringen Entdeckungsrisikos bei Nichteinhaltung der richterlichen Auflagen bewusst.

3. Self-Selection Bias

Eine mögliche Verzerrung der Evaluationsergebnisse kann auftreten, da nur motivierte Personen an den Programmen teilnehmen und somit keine randomisierten Stichproben entstehen. In Abgrenzung zum Offender Bias stehen hier intrinsische Motive der Selbstselektion im Vordergrund, d. h. dass sich die Teilnehmer von der Motivationslage her wesentlich von denen die nicht teilnehmen unterscheiden, sodass der Erfolg des Programms maßgeblich durch die hohe Motivation der Teilnehmer beeinflusst sein könnte. VOAS und Kollegen [13] argumentieren jedoch, dass der erneute Anstieg der Rückfallquote nach Deinstallation ein Hinweis darauf ist, dass der Selbstselektionsprozess keinen Einfluss auf die Effektivität hat.

Insbesondere die beiden letztbenannten Fehlerquellen resultieren in einem weiteren schwerwiegendem Mangel der Interlockprogramme: Die Selektion durch finanzielle und motivationale Aspekte führt dazu, dass besonders problematische Fälle, d. h. unmotivierte Trunkenheitsfahrer ohne finanzielle Ressourcen nicht erreicht werden. Auf ein ähnliches Problem, das im Verlauf des schwedischen Programms aufgetaucht ist, aber möglicherweise auch in anderen Studien vorkomme, wies BJERRE hin. Er bezeichnet es als unbefriedigend, dass Personen mit schweren Alkoholproblemen aus dem Programm ausgeschlossen werden bzw. oftmals gar nicht teilnehmen dürfen. Gerade bei dieser Personengruppe sei Vorsicht geboten, d. h. das Durchlaufen des normalen Fahrerlaubnisentzugs mit anschließender Neuerteilung ohne weitere Maßnahmen führe zu einem hohen Rezidivrisiko der Täter.

Noch ein Punkt, der die Evaluation der Interlockprogramme erschwert, ist, dass die Trunkenheitsfahrer häufig mit einer Reihe von Auflagen oder Sanktionen belegt werden, die sich im Nachhinein nicht standardisieren lassen, diese aber möglicherweise Einfluss auf die Legalbewährung der Teilnehmer haben. So variieren nicht nur die Geldstrafen oder die Dauer des Totalentzugs interindividuell, sondern auch die weiteren Auflagen, z. B. an

zusätzlichen Rehabilitationsmaßnahmen teilzunehmen. Darüber hinaus sind die Interventionsangebote so vielfältig und unterschiedlich, dass auch die nicht standardisierten Maßnahmen selbst zu Verzerrungen in den Ergebnissen der Wirksamkeitsstudien führen können.

Bei der Auswertung der Datenspeicher der Geräte tauchen weitere Schwierigkeiten auf, die in erster Linie auf die fehlenden Möglichkeiten der Identifizierung der Atemalkoholabgaben zurückzuführen sind. So lässt sich anhand der Daten nicht ablesen, welche Person die Atemprobe tatsächlich abgegeben hat, sodass hier Einschränkungen der Interpretierbarkeit der Daten entstehen.

5. Neue Technologien

Die Entwicklung der ersten Interlocks begann bereits in den 70er Jahren und vor nunmehr 20 Jahren wurden in den USA die ersten Interlockgeräte als spezialpräventive Maßnahmen zum Schutz vor Trunkenheitsfahrern eingeführt. Diese sehr spezielle Funktion ist zwar immer noch der häufigste Anlass für die Nutzung von Interlocks, allerdings werden in den letzten Jahren verstärkt die Möglichkeiten des primärpräventiven Einsatzes diskutiert und erprobt.

BJERVER (MHF, Stockholm/Schweden) schlug im Rahmen seines Einführungsvortrags die Einteilung der Interlockprodukte in zwei qualitative Niveaus (1. Sekundärpräventiver Einsatz und 2. Primärpräventiver Einsatz) und drei Typen vor, die gemäß ihrem differentiellen Zweck Unterschiede im technischen Standard und der Handhabung aufweisen:

1. Rehabilitation – Alcolock Type RP (Rehabilitation Program)
– Benutzung durch Trunkenheitsfahrer oder in anderen rehabilitativen Programmen
– kein Start des Fahrzeugs beim Nachweis geringer Mengen Alkohols in der Atemluft
– Manipulationsschutz unbedingt notwendig
– exakte, reliable und spezifische Messung des AAKs
– Aufzeichnung/Protokollierung aller relevanten Daten und besonderer Vorkommnisse
– Wiederholungsmessungen in zufällig gewählten Zeitintervallen

2a. Commercial Transport – Alcolock Type TQ (Transport Quality)
– Benutzung durch Berufskraftfahrer
– Einsatz in Firmen-, Dienst- oder Transportfahrzeugen
– kein Start des Fahrzeugs bei Überschreitung der zulässigen AAK
– weniger aufwendige Technik, d.h. ohne Datenspeicher

2b. Private Use – Alcolock Type PV (Private Vehicles)
– freiwilliger Gebrauch durch jedermann
– Einsatz in privaten Fahrzeugen
– kein Start des Fahrzeugs bei Überschreitung der zulässigen AAK

BJERVER präsentierte in einem weiteren Vortrag eine detaillierte Übersicht aller auf dem Markt befindlichen Produkte, wies auf die Stärken und Schwächen der einzelnen Geräte hin und verglich den Fortschritt in der Interlocktechnik mit der technischen

Weiterentwicklung der Mobiltelefone oder Computer. Insbesondere die Qualität der Hardware, das Aussehen der Geräte und die Displays variieren stark. Wichtig sei, dass die Produkte über nur kurze Aufwärmzeiten verfügten und auch in kalten Regionen, wie Kanada und Schweden, wo die Interlocks gehäuft eingesetzt werden, gut funktionieren. Eindeutig unterstrich er die Vorteile der elektrochemischen Sensoren der Brennstoffzellentechnik, die vor allem in der hoch selektiven Analyse des Atems auf Ethanol liegen und die Wahrscheinlichkeit für ein falsch positives Ergebnis minimiert wird, was die Geräte mit dieser Technologie besonders geeignet für den spezialpräventiven Einsatz machen. Auch die größeren Zeitintervalle zwischen den Kalibrierungen seien vorteilhaft und benutzerfreundlicher im Gegensatz zu Geräten mit Halbleitertechnologie.

Praktische Interlocks für den alltäglichen, primärpräventiven Einsatz wurden von PETRE (Saab, Schweden), von GOTTBERG (i-KEY Inc., Hong Kong) und FORSGREN (Volvo, Schweden) präsentiert. Beim Alcokey des Autoproduzenten Saab und beim i-key handelt es sich um Geräte, die nicht mehr fest im Fahrzeug installiert sind, sondern um eine im Zündschlüssel integrierte Technik. Der Vorteil dieser Produkte ist, dass keine Veränderung am Fahrzeug oder spezielle Installation eines Gerätes vorgenommen werden muss, d. h. die Geräte sind extrem klein und für Mitfahrer kaum noch bemerkbar. PETRE berichtete, dass der Saab Alcokey bislang nur als Prototyp existiert und sich in der Testphase befindet. Er funktioniere auf Basis der Halbleitertechnologie, was ihn besonders preisgünstig in der Herstellung bzw. Anschaffung (ca. 250 Euro) mache. Besonderer Wert würde neben der Funktionalität auf ein ansprechendes Design gelegt. Der bereits auf dem Markt befindliche i-key verfüge über einen kleinen Sensor im Kopf des Zündschlüssels und funktioniere ohne Mundstück, wie VON GOTTBERG darstellte. Der Startversuch selbst wird bei einer positiven AAK-Messung manuell durch einen kleinen Riegel am Schlüsselbart, der sich nur bei einem negativen Testergebnis zurückschiebt, verhindert. Eine Manipulation bzw. Umgehung der Testung sei aufgrund der hoch entwickelten Technik nicht möglich. Wie allerdings genau diese Technik funktioniert und warum beispielsweise der Luftstrom eines Föns nicht zu einem Lösen der Sperre führt, blieb auch auf intensive Nachfrage des Publikums das Fabrikationsgeheimnis des Herstellers. Gleichzeitig wurde eingeräumt, dass die Benutzung des i-keys eine hohe Compliance erfordert und somit die Zielgruppe des Produkts eindeutig auf Personen eingeschränkt ist, die ein großes Interesse an der eigenen Verkehrssicherheit haben, vergleichbar mit der freiwilligen Benutzung des Sicherheitsgurtes vor Einführung der Pflicht.

Das Multi Lock des Autorherstellers Volvo wurde von FORSGREN vorgestellt und ist nicht nur als Interlockgerät anzusehen, sondern basiert auf einem umfassenden Konzept mit mehreren Komponenten zur Erhöhung der Sicherheit des Fahrers und anderer Straßenverkehrsteilnehmer. Das AAK-Messgerät ist im Sicherheitsgurt integriert und bietet neben dem Alkoholinterlock eine zusätzliche Sperrfunktion, die den Start des Motors auch verhindert, solange der Fahrer nicht angeschnallt ist. Darüber hinaus kann vom Autobesitzer ein besonderer Zündschlüssel beim Hersteller bestellt werden. Dieser verfügt über programmierbare Zusatzfunktionen, wie Tempolimits oder Kraftstoffverbrauch. Dadurch kann ein spezieller Schutz für bestimmte Zielgruppen gewährleistet werden, z. B. für Fahranfänger. Ein interessantes Konzept, das möglicherweise vor allem bei Eltern von jungen Fahrern Anklang finden wird.

6. Interlockprogramme in der Entwicklung

6.1 Gestartete Projekte

Neben der Präsentation der neuesten Ergebnisse der langjährig laufenden Interlockprojekte bot das Symposium auch die Möglichkeit, einen Einblick in geplante bzw. anlaufende Projekte zu erhalten.

Aufgrund der Tatsache, dass in Finnland bei fast 25 % der tödlichen Unfälle Alkohol im Spiel ist und Trunkenheitsfahrten dort somit zu den größten Verkehrssicherheitsproblemen gehören, startete im Juli 2005 das erste finnische Interlockprogramm, das MÄNTTÄRI (Ministry of Transport and Communication, Helsinki/Finnland) vorstellte. Das Projekt ist zunächst auf einen Zeitraum von drei Jahren angelegt und bietet Trunkenheitsfahrern eine Alternative zum Entzug der Fahrerlaubnis, wenn diese freiwillig am Interlockprogramm partizipieren, als Ausschlusskriterium gilt allerdings der Nachweis anderer Drogen beim betreffenden Fahrer. Die Programmdauer ist auf zwölf Monate festgelegt und beinhaltet eine parallel laufende Rehabilitationsmaßnahme über den gesamten Zeitraum, welche auf die Reduktion des Alkoholkonsums abzielt. In Finnland wird derzeit überlegt, eine Interlockpflicht für Wiederholungstäter einzuführen und langfristig sollen ähnlich wie in Schweden alle Neuwagen mit atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperren ausgestattet werden. Auch der Einsatz dieser Technologie in Transportfahrzeugen soll gefördert werden; bereits jetzt sind Fahrzeuge einiger Fahrschulen und Taxiunternehmen damit ausgestattet. Eine politische Initiative für den Interlockeinsatz beim Transport von Schulkindern und gefährlichen Gütern existiert bereits. In den nächsten fünf Jahren wird eine weitere Ausdehnung der Implementationen erwartet.

Auch in Großbritannien läuft das erste Interlockprojekt, wie CLAYTON (RSN Associates, Birmingham/UK) berichtete. Seit Januar 2005 werden Trunkenheitsfahrer rekrutiert, um die Anwendbarkeit und die sozialen Aspekte, d. h. die Akzeptanz und den Einfluss auf den Lebensstil der Benutzer und deren Familienmitglieder zu untersuchen. Sollte sich der Einsatz beweisen, ist vorgesehen, Wiederholungstätern, die mit einer Sperrfrist von mindestens zwei Jahren belegt sind, die Teilnahme an einem mindestens zwölfmonatigen Interlockprogramm bei gleichzeitiger Partizipation an edukativen und therapeutischen Maßnahmen anzubieten. Bei erfolgreicher Mitwirkung besteht die Möglichkeit der Sperrfristverkürzung, bei Verstößen gegen die vereinbarten Bedingungen bleibt die volle Sperrfrist aufrechterhalten. CLAYTON präsentierte die ersten Effekte des Programms: Einige Probanden, die zu keinen Verhaltensänderungen bereit gewesen seien, sind aus dem Programm ausgeschieden. Die meisten Teilnehmer allerdings versuchten tatsächlich ihre Gewohnheiten umzustellen. Zur Nachvollziehbarkeit der Veränderungen würden die Probanden zweimal pro Monat interviewt. Die Ergebnisse der Interviews zeigen, dass die größte Sorge darin besteht, morgens das Auto aufgrund von Restalkohol nicht starten zu können. Das führe zu verschiedenen Veränderungen, einerseits der Trinkgewohnheiten (z. B. Beendigung des Alkoholkonsums zu einer früheren Tageszeit oder verstärkter Konsum antialkoholischer Getränke) und andererseits der Fahrgewohnheiten (z. B. Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel). Alles in allem ließe sich aus den bisherigen Ergebnissen schließen, dass die Interlocks ihre technische Aufgabe, d. h. die Verhinderung von Trunkenheitsfahrten voll erfüllen. Dennoch seien nicht alle Teilnehmer gleichermaßen zufrieden. Als besonders behindernd werden die Re-Tests während der Fahrt und die Notwendigkeit der Atemalkoholabgabe an überfüllten Tankstellen erlebt. Auch die Reaktionen der Familienmitglieder, die bei Benutzung des Autos natürlich

ebenfalls Atemproben abgeben müssen, seien vielfältig. Besonders Kinder und deren Freunde seien erstaunt, wie Eltern berichten. Der Erklärungsbedarf sei in diesen Fällen besonders groß und die Atemprobe vor den Kindern wird häufig als peinlich empfunden. Oftmals überwiege aber die Neugier, sodass jeder einmal „pusten" möchte.

MERCIER-GUYON (Prévention Routière Association, Annecy/Frankreich) berichtete über durchweg positive Erfahrungen der Teilnehmer des französischen Programms, das für Trunkenheitsfahrer in der Stadt Annecy als Alternative zu strafrechtlichen Sanktionen angeboten wird. Bei bestehender Bereitschaft zur freiwilligen Teilnahme entscheidet die Staatsanwaltschaft, ob dem Kandidaten die Partizipation ermöglicht werden sollte oder ob eine andere Strafe für den Täter angemessener wäre. Teilnehmen können Ersttäter mit einer BAK zwischen 0,8 ‰ und 1,8 ‰, die mindestens seit drei Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis und nicht älter als 65 Jahre sind, keine starken Trinker oder Konsumenten anderer Drogen sind. Nach einer medizinischen Eingangsuntersuchung erfolgt ein zweitägiges, edukatives Training, welches MERCIER-GUYON als Herzstück des Programms bezeichnete. Die Programmdauer beträgt sechs Monate, und die Daten werden alle ein bis zwei Monate ausgelesen. Die Kosten von 1 260 Euro trägt der Teilnehmer selbst. Am Ende erfolgt eine Meldung an die Staatsanwaltschaft, die über weitere eventuelle Sanktionen entscheidet. Schwerwiegende Verstöße habe es bis jetzt nicht gegeben und die Mehrzahl der fehlgeschlagenen Startversuche passiere in den ersten zwei Monaten. Bis Dezember 2006 soll die Anzahl von 33 Teilnehmer bislang auf 200 ansteigen, weitere Distrikte sollen hinzukommen und ein neues Gesetz sei bereits vorgesehen.

Einen rasanten Anstieg der Interlockinstallationen auf 2 800 habe es im australischen Victoria (im Gegensatz zu 280 in New South Wales und 100 in South Australia) seit der Einführung der Interlockpflicht für Wiederholungstäter im Mai 2002 gegeben, berichtete SWANN (Vic Roads, Victoria/Australien). Bei Ersttätern mit einer BAK >1,5 ‰ oder auch bei Verweigerung der Atem- oder Blutalkoholmessung[6]) liege die Anordnung der Pflicht im Ermessen des Gerichts. Die Verpflichtung sei allerdings kein Ersatz sondern ein Zusatz zu anderen Sanktionen, d. h. zusätzlich zur Sperrfrist oder zur Teilnahmepflicht an rehabilitativen oder edukativen Maßnahmen. Die Dauer der verhängten Interlockbeschränkung variiere zwischen mindestens sechs Monaten und drei Jahren, abhängig von der Schwere der Tat. Das Besondere an diesem Programm ist, dass die Beschränkung nur nach entsprechendem Antrag durch das Gericht wieder aufgehoben werden kann (ICRO, Interlock Condition Removal Order). Eine Initiative zur Einführung einer sechsmonatigen Interlockpflicht bei Alkoholverstößen junger Fahrer (unter 25) sei vorgesehen. Derzeit werde die Effektivität des bestehenden Programms überprüft und ein positives Ergebnis der Evaluation werde erwartet, sodass mit der Implementation groß angelegter Programme in den weiteren sechs Territorien gerechnet werden könne.

Einen Zwischenstand des EU-Projekts ALCOLOCKS präsentierte SILVERANS (IBSR, Brüssel/Belgien) und betonte, dass der Fokus des Projekts nicht auf der Überprüfung der Wirksamkeit, sondern auf der Realisierbarkeit der Einführung von Interlocks im europäischen Kontext läge. Dazu würden der primärpräventive Einsatz in Spanien und Norwegen in Bussen sowie in Deutschland in Speditionen und der sekundärpräventive Einsatz bei Trunkenheitsfahrern und Alkoholabhängigen in Belgien untersucht. Technische und organisatorische Schwierigkeiten hätten den geplanten Beginn in vielen Ländern verzögert. Beispielsweise habe man in Belgien Schwierigkeiten, die Stichprobengröße von 30 Alkoholabhängigen zu erreichen. Bislang haben sich erst sieben Personen bereit erklärt, frei-

willig an der Untersuchung teilzunehmen. Mit der Veröffentlichung der endgültigen Ergebnisse sei im Juli 2006 zu rechnen.

Ein weiteres, kürzlich gestartetes Projekt präsentierte MARPLES (ACS Inc., Mississauga/Canada). Es soll die langjährigen Erfahrungen der Nordamerikaner mit spezialpräventiven Interlockprogrammen um eine Studie zum primärpräventiven Einsatz bei Berufskraftfahrern erweitern. Ziel der Untersuchung ist, den Einfluss der Technologie auf die Einstellung und das Verhalten zu erforschen, und die Wirksamkeit des Einsatzes in kommerziellen Fahrzeugen zu überprüfen. Im Vordergrund stehen hierbei die Berichte und Erfahrungen der Fahrer der teilnehmenden Firma, eine Datenspeicherung über einen Interlockrekorder erfolgt nicht. Dementsprechend werden verhinderte Startversuche aufgrund einer zu hohen AAK weder aufgezeichnet noch geahndet, allerdings trägt der Fahrer immerhin das Risiko bei positiver Testung seinem Dienst nicht nachgehen zu können. Die endgültigen Ergebnisse des Projekts sollen auf dem 7th Annual Ignition Interlock Symposium, das vom 22.–25. Oktober 2007 in Beaver Creek, Colorado/USA stattfinden wird, präsentiert werden.

6.2 Programme in Planung

Zur Klärung der Möglichkeiten einer Interlockeinführung in Deutschland erläuterte KLIPP (Greifswald) die rechtspolitische Ausgangslage im Bereich des deutschen Straßenverkehrsrechts und das deutsche Sanktionssystem, welches derzeit im Rahmen der üblichen Sanktion „Geldstrafe zusätzlich Führerscheinentzug“ keine Möglichkeit bietet, durch Weisungen, wie sie etwa bei einer Freiheitsstrafe zur Bewährung über § 56c StGB möglich wären, rehabilitative und kontrollbezogene Maßnahmen aufzuerlegen. Eine Fahrerlaubniserteilung mit Beschränkungen in Verbindung mit technischen Kontrollmechanismen wie einer atemalkoholsensitiven Zündsperre ist dem deutschen Strafrecht fremd [5, 10], und die Einbindung des Delinquenten in die bestehenden Angebote des Gesundheitssystems ist derzeit dort ebenfalls nicht vorgesehen. Mit etwas Flexibilität böten sich allerdings auf der Basis des Verwaltungsrechts durchaus Möglichkeiten, Alkoholfahrern eine beschränkte Fahrerlaubnis zu erteilen, z. B. auf der Basis einer entsprechenden medizinisch-psychologischen Expertise. Wie das en detail aussehen könnte, wurde anhand einer Gegenüberstellung von zwei geplanten Projekten [3, 4] dargelegt.

Wie entscheidend die politische Meinung und die Rolle des Gesetzgebers bei der Implementation solcher Projekte ist, wurde im Vortrag von HANDS (Office of Road Safety, Perth/Australien) noch deutlicher. So hatte eine Expertengruppe einen gut durchdachten Vorschlag für ein Interlockprojekt in West Australien entworfen, der die bis dato vorliegenden Forschungserkenntnisse aller Projekte mit einbezog und sich streng an die Empfehlungen zur „Best Practice“ für Interlockprogramme [1] hielt. In erster Linie hatte man die Probleme, die für die suboptimalen Prozessabläufe und damit unvollkommenen Ergebnisse der bisherigen Projekte potenziell verantwortlich waren, aufgegriffen und ein optimiertes Programm vorgelegt, das all diesen Faktoren Rechnung tragen sollte: Zur Erhöhung der in der Regel sehr niedrigen Partizipationsraten hatte man vorgesehen, die freiwillige Teilnahme am mindestens sechsmonatigen Programm mit einer massiven Reduktion der Sperrfrist bis auf einen Monat nach dem Delikt zu belohnen. Darüber hinaus sollten Bußgelder und Geldstrafen auf die Kosten für die Teilnahme umgelegt werden. Um eine langfristige Wirksamkeit der Programme zu gewährleisten, war eine frühzeitige Diagnostik des Alkoholfahrers mit Zuweisung zu einer anschließenden, problemspezifischen

Interventionsmaßnahme vorgesehen. Zusätzlich, um eine bessere Kontrolle der Interlockfahrer zu ermöglichen, sollte die Pflicht, bei der Verkehrsteilnahme ständig den Führerschein bei sich zu tragen, eingeführt werden bei gleichzeitiger Erhöhung der Kontrolldichte. Beschränkungen der Fahrerlaubnis sollten deutlich im Dokument kenntlich gemacht werden, sodass bei Zuwiderhandlungen die Möglichkeit der sofortigen Intervention (z. B. Beschlagnahmung des Fahrzeugs) bestünde. Außerdem waren aufklärende Werbekampagnen geplant.

Dieses Konzept der Arbeitsgruppe war bereits von unabhängigen Verkehrssicherheitsexperten als positiv eingeschätzt und somit befürwortet worden. Kurz vor Verabschiedung des Gesetzentwurfs kam es aufgrund der Landtagswahl in Westaustralien zu starker personeller Fluktuation, sodass der Entwurf und der dazugehörige Kostenplan neu bewertet wurden. Dies führte zu Uneinigkeiten und Konflikten der Interessenvertreter, die schließlich in den Massenmedien ausgetragen wurden. Die Erlaubnis, Trunkenheitsfahrer wieder am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen, wurde als eine Gefährdung für die Bevölkerung dargestellt und schließlich wurde der Plan in der vorgelegten Form abgelehnt und musste erneut überarbeitet werden. Die neue Form ist eine Verlagerung der politischen Richtung, die den ursprünglichen Interessen der Arbeitsgruppe konträr läuft. Eingeführt wurde die Interlockpflicht für Wiederholungstäter und Trunkenheitsfahrer mit einer BAK >1,5 ‰ als Bedingung für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis mit vorhergehender voller Sperrfrist und einer mindestens sechsmonatigen Interlockbeschränkung. Eine frühzeitige Teilnahme, d. h. einen Monat nach dem Delikt, kann nur für diejenigen eingeräumt werden, die die Notwendigkeit zur Arbeit zu fahren demonstrieren. Eine Diagnostik mit anschließender Intervention gibt es nur für Fahrer, die die Teilnahme verweigern und alle anfallenden Kosten müssen vom Delinquenten selbst getragen werden. Diese Veränderungen des ursprünglichen Entwurfs führen dazu, dass die eigentliche Anzahl von 16 000 potenziellen Teilnehmern pro Jahr sich auf 5 500 reduziert und die alten Probleme der Interlockprogramme, die überwunden werden sollten, aufrechterhalten bleiben.

Zusammenfassung

Der Artikel fasst die Beiträge des 6. Ignition Interlock Symposiums, das im September 2005 in Annecy/Frankreich stattfand, zusammen. Neben neuen Erkenntnissen der wissenschaftlichen Forschung zum Thema Erst- und Wiederholungstäter sowie Evaluationen der langjährig erprobten sekundärpräventiven Programme werden neu gestartete und geplante Projekte beschrieben. Darüber hinaus werden Möglichkeiten des primärpräventiven Einsatzes und Probleme der Interlockforschung diskutiert. Es werden neue Technologien vorgestellt und auf die technischen Anforderungsprofile eingegangen.

Schlüsselwörter

Ignition Interlock – Alcolock – Trunkenheitsfahrer – alkoholauffällige Fahrer – Primärprävention – Sekundärprävention

Summary

The article sums up the proceedings of the sixth annual ignition interlock symposium which was held in September 2005 in Annecy/France. In addition to new findings from research on first and multiple offenders and evaluation of longlasting studies on secondary prevention, programs currently in progress and in preparation are described. Furthermore the use of interlocks for primary prevention is discussed. Further issues concerning emerging technologies and technical standards are presented.

Keywords
ignition interlock – alcolock – drink driver – DUI – primary prevention – secondary prevention

Fußnoten

[1]) An dieser Stelle sollte erwähnt werden, dass Deutschland durch EVERS (BASt, Bergisch Gladbach) im Rahmen des EU-Projekt ALCOLOCKS den möglichen primärpräventiven Einsatz von Interlocks in Speditionsfirmen überprüft (s. Kap. 6.1).

[2]) Das Uppsala Taxiunternehmen war weltweit das erste Unternehmen, das damit begann seine Autos mit Interlocks auszurüsten. Inzwischen fahren alle 122 Taxis der Firma mit Alcolocks. Neuerdings werden sogar schwedische Schienenfahrzeuge mit atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperren ausgestattet.

[3]) Bei Männern gilt ein AUDIT-Wert > 8, bei Frauen > 6 als erhöht und ist laut WHO ein deutlicher Hinweis auf einen schädlichen Gebrauch von Alkohol.

[4]) In Flächenländern wie den USA, Kanada, Australien und auch Schweden spielt das Problem des Fahrens ohne Fahrerlaubnis eine sehr große Rolle. Aus einer Studie des U.S. Departments of Transportation [6] geht hervor, dass in weniger dicht besiedelten U.S. Bundesstaaten bis zu 88 % der wegen einer ersten Trunkenheitsfahrt Verurteilten auch ohne Fahrerlaubnis fahren. Selbst in dichter besiedelten Staaten wurde festgestellt, dass 36 % der verurteilten Ersttäter ohne Fahrerlaubnis fahren. Auch ältere Studien [8, 15] oder Studien aus Australien [14] berichten über Raten des Fahrens ohne Fahrerlaubnis zwischen 30 und 70 %.

[5]) Die Vergleichsstichprobe wurde hinsichtlich des Alters standardisiert.

[6]) Da die Blutprobe in den meisten Staaten nicht, wie in Deutschland durch § 81a StPO geregelt, erzwungen werden kann, wird die Verweigerung häufig schwer sanktioniert. In den USA fordert die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) alle Bundesstaaten bis heute dazu auf, die Möglichkeiten der Administrative License Revocation (ALR) bzw. Administrative License Suspension (ALS) anzuwenden [7]. Diese Maßnahmen betreffen die Möglichkeiten des sofortigen verwaltungsrechtlichen Entzugs der Fahrerlaubnis. Das Gesetz der ALR/ALS erlaubt den zuständigen Fahrerlaubnisbehörden (z. B. Department of Motor Vehicles, DMV oder Department of Public Safety, DPS) die Entziehung der Fahrerlaubnis unmittelbar nach Begehen des Delikts. Ein sofortiger Entzug der Fahrerlaubnis ist dabei nicht nur bei Überschreitung der auf bundesstaatlicher Ebene zulässigen BAK möglich, sondern eben auch bei Verweigerung der Abgabe einer Blutprobe.

Literatur

[1] Beirness D J (2001) Best practices for alcohol interlock programs. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario/Canada

[2] DeYoung D J (2002) An evaluation of the implementation of ignition interlock in California. Journal of Safety Research 33: 473–482

[3] Dünkel F, Bornewasser M, Glitsch E, Klipp S (2006) Mobilitäts- und Gesundheitsförderung durch frühe Intervention bei Straßenverkehrsdelinquenz in Verbindung mit einem Alkohol-Interlock-Gerät. Programmimplementation in der Modellregion Mecklenburg-Vorpommern. Unveröffentlichter Forschungsantrag, Greifswald

[4] Koselleck R (2005) Projektbeschreibung für ein Forschungspilotprojekt „Verkehrspsychologische Einzelintervention in Verbindung mit einem Alkohol-Interlock-Gerät (Fahrerlaubnis mit Beschränkung) als Maßnahme zur Wiederherstellung der Fahreignung". Blutalkohol 42: 218–222

[5] Lohkamp L (2003) Gibt es rechtliche Möglichkeiten für den Einsatz von Interlock-Geräten in Deutschland? Blutalkohol 40: 208–219

[6] McCartt A T, Geary L L, Nissen W J (2002) Observational study of the extent of driving while suspended for alcohol-impaired driving (DOT HS 809 491). U.S. Department of Transportation, National Highway Safety Administration, Washington, DC

[7] National Highway Traffic Safety Administration (2005) Traffic Safety Facts-Laws. Quelle: http://www.nhtsa.dot.gov/staticfiles/DOT/NHTSA/Traffic%20Injury%20Control/Articles/Associated%20Files/AdminisLicenseRev2005.pdf

[8] Ross H L, Gonzales P (1988) Effects of license revocations on drunk-driving offenders. Accident Analysis & Prevention 20: 379–391

[9] Saunders J B, Aasland O G, Babor T F, De La Fuente J R, Grant M (1993) Development of the Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT): WHO Collaborative Project on Early Detection of Persons with Harmful Alcohol Consumption II. Addiction 88: 791–804

[10] Schöch H (2005) Juristische Aspekte atemalkoholsensitiver Zündsperren. Blutalkohol 42: Supplement I, 20–24

[11] Van Pernis E (2005) Persönliche Mitteilung an die Verfasserin im September 2005
[12] Voas R B, Blackmann K O, Tippetts A S, Marques P R (2002) Evaluation of a program to motivate impaired driving offenders to install ignition interlocks. Accident Analysis & Prevention 34: 449–455
[13] Voas R B, Marques P R, Tippetts A S, Beirness D J (1999) The Alberta interlock program: The evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. Addiction 94: 1849–1859
[14] Watson B (2003) The road safety implications of unlicensed driving: A survey of unlicensed drivers. Australian Transport Safety Bureau, Canberra
[15] Williams R, Hagen R, McConnell E (1984) A survey of suspension and revocation effects on the drinking-driver offender. Accident Analysis & Prevention 16: 339–350

Anschrift der Verfasserin
Dipl.-Psych. Simone Klipp
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Institut für Psychologie
Lehrstuhl für Entwicklungspsychologie & Pädagogische Psychologie
Franz-Mehring-Str. 47
17487 Greifswald
Email: klipp@uni-greifswald.de

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

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

1974:
Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US $ 20,–

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Dokumentation

44. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2006 in Goslar (im Anschluss an BA 2006, 93)

Arbeitskreis VIII: Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt

HANS-JÜRGEN KAATSCH, MARK THOME, NORBERT BILZER, GEERTJE GRÜTTERS, MARTIN GRÜTTERS, JAN A. REICHELT, DIETER LEMBURG, STEFANIE RITZ-TIMME*)

Alkohol und Sicherheit im Schiffsverkehr**)

Rechtsmedizinische Untersuchungen zur Begründung eines Grenzwertes für die absolute Fahruntüchtigkeit

I. Einleitung

Das Problem Alkohol in der Schifffahrt wurde bereits häufig erörtert. Den traurigen Beweis für die Aktualität dieses Themas liefern immer wieder Schiffs- und Tankerunglücke mit verheerenden Folgen für die Umwelt und den Menschen.

Die Inzidenz des Alkoholkonsums an Bord ist wegen verschiedener Faktoren hoch. Während es früher hauptsächlich schlechte Lebensverhältnisse auf den Schiffen, niedrige Temperaturen und fehlendes gutes Trinkwasser waren, sind heute meist die schlechten sozialen Bedingungen der Seefahrt mit langen Abwesenheiten von der Heimat, das gesteigerte Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Termindruck und Stress Grund für den Alkoholkonsum. CHOCHINOV (1998), GLOVER et al. (1995), LOGAN et al. (1999), SEIFERT (1997) und SMITH et al. (2001) berichteten, dass Alkoholkonsum in einer signifikant hohen Zahl von bis zu 30–40 % für Unfälle auf See verantwortlich zu sein scheint.

Erstmals untersuchten NAEVE und KLAGES (1974) – erweitert durch JANSSEN und NAEVE (1975) – eine größere Gruppe von möglichen Trunkenheitsfällen im Schiffsverkehr des Hamburger Raums in den Jahren 1961 bis 1973. In dieser Untersuchung beschrieben die Autoren die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit durch Alkoholkonsum. Demzufolge seien schon nach geringem Alkoholgenuss Fähigkeiten wie Aufmerksamkeit, Konzentration, Umstellungsfähigkeit, Geschicklichkeit und Reaktionszeit betroffen. Sie forderten vom Gesetzgeber die möglichst baldige Einführung eines Blutalkohol-Grenzwertes von damals 1,3 ‰, erwähnten aber auch, dass dies ein Kompromiss sei. Aus medizinischer Sicht dürfe das Steuern eines Schiffes nur im alkoholfreien Zustand erfolgen.

*) Institut für Rechtsmedizin im Universitätsklinikum Schleswig-Holstein
DIREKTOR: PROF. DR. MED. DR. JUR. HANS-JÜRGEN KAATSCH.

**) Langfassung des vom Mitverfasser KAATSCH auf dem 44. Deutschen Verkehrsgerichtstag gehaltenen Referates.

Es folgten weitere Arbeiten von HELMER und PETERS (1976), NAEVE (1976), JANSSEN (1981), PENTTILÄ et al. (1983) und JANSSEN, MÄTZSCH et al. (1987), die sich dieser Problematik annahmen.

Die bislang vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen mündeten aber nicht in der juristischen Festlegung eines Grenzwertes für die absolute Fahruntüchtigkeit am Ruder.

Wann ist ein solcher Grenzwert im Schiffsverkehr erreicht?

Bisher wurden die Fälle von Gericht zu Gericht unterschiedlich beurteilt. Während nach höchstrichterlicher Rechtsprechung die absolute Fahruntüchtigkeit für alle Kraftfahrer im Straßenverkehr ab 1,1 ‰ vorliegt, ist für den Schiffsverkehr ein Grenzwert bis heute noch nicht anerkannt. So wurde ein solcher jedenfalls dann angenommen, wenn ein Schiffsführer zur Tatzeit mindestens 2,5 ‰ (KG Berlin, VRS 72, 111), 1,92 ‰ (OLG Schleswig, SchlHA 87, 107) oder 1,7 ‰ (OLG Köln, NJW 90, 847) Alkohol im Blut hatte. Das Hanseatische Oberlandesgericht nahm noch 1995 immerhin einen Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit für einen Mitsegler von 1,6 bis 2,0 ‰ an (Urteil OLG Hamburg vom 21.11.95).

Gegen die Übertragbarkeit des 1,1 ‰-Grenzwertes aus dem Straßenverkehr wurde angeführt, dass das Anforderungsniveau und das Gefährdungspotenzial auf dem Wasser geringer seien als im Straßenverkehr. Zunächst ist kein Grund erkennbar, weshalb ein alkoholisierter Schiffsführer aus medizinischer Sicht anders zu beurteilen wäre als ein in gleicher Weise betroffener Kraftfahrer. Beide müssen, wenn auch in einem anderen Umfeld, ihre Fahrweise den Verkehrsbedingungen anpassen, um so für sich und andere gefahrlos zu manövrieren.

Insbesondere bei den heutigen Bedingungen des Schiffsverkehrs ist dies sehr anspruchsvoll. Durch immer höhere Geschwindigkeiten, kürzere Hafenliegezeiten mit vermehrter Arbeitsbelastung, Stress und dem zunehmenden Aufkommen von Freizeitskippern und Schiffstransporten sind die Ansprüche an Navigation, Reaktionsfähigkeit und richtige Einschätzung der gegenwärtigen Situation durch den Schiffsführer massiv gestiegen. Auch wenn im Schiffsverkehr deutlich geringere Geschwindigkeiten als im Straßenverkehr vorherrschen, so ist jedoch aufgrund größerer Aufstoppwege und eingeschränkter Manövrierfähigkeit höchste Aufmerksamkeit gefordert, die vorausschauendes und oft rasches Handeln fordert. Es wird ein erhebliches Maß an Voraussicht, Flexibilität, Konzentration und Verantwortungsbewusstsein verlangt. Hinzu kommen die immer umfangreicher werdende Menge von gesetzlichen Sonderregelungen und, anders als im Straßenverkehr, die unterschiedlichen Witterungs- und Strömungsverhältnisse. Letztlich müssen auch die Größe und Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser eingeschätzt werden.

Somit erschienen Fahrversuche auf einer Simulationsanlage geeignet, die deutsche Grenzwertdiskussion weiterzubringen, zumal von juristischer Seite immer wieder ein Mangel an experimentellen Untersuchungen beklagt wurde.

II. Methodik

Um den Einfluss von Alkohol auf die Sicherheit im Schiffsverkehr untersuchen zu können, wurde ein Trinkversuch in einem Schiffssimulator durchgeführt und die nautische Leistung der teilnehmenden Kapitäne vor und nach Alkoholaufnahme miteinander ver-

glichen. Zusätzlich wurden ophthalmologische und psychomotorische Tests sowie die kontinuierliche Aufzeichnung der Herzfrequenz vorgenommen, um Auswirkungen des Alkohols auf das visuelle System, auf die Vigilanz und das vegetative Nervensystem zu dokumentieren.

Die Ethik-Kommission der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel hat der Durchführung dieses Versuches zugestimmt. Alle Versuchsteilnehmer erhielten bereits im Vorlauf schriftliche Informationen zum Studiendesign und gaben vor Beginn der Testreihen eine Einverständniserklärung ab.

II.1. Die Probanden

An dem Versuch nahmen n = 21 (1 w; 20 m) Kapitäne auf großer Fahrt (AG) mit einem Durchschnittsalter von 38,6 (27–62) Jahren teil. 17 Probanden waren zwischen 27 und 39 Jahre, vier Kapitäne zwischen 40 und 62 Jahre alt.

Sie wurden vorab durch ein Merkblatt, sowie in einem persönlichen Gespräch unmittelbar vor Versuchsbeginn über die Untersuchungen aufgeklärt.

Alle Kapitäne verfügten über Erfahrung in der Seeschifffahrt. Diese betrug durchschnittlich 11,8 (3–35) Jahre. Im Rahmen der Aus- oder Weiterbildung zum nautischen Offizier oder Kapitän hatten alle Versuchsteilnehmer bereits Erfahrungen mit dem eingesetzten Schiffssimulator machen können.

Es wurden anamnestische Daten zur körperlichen Verfassung erfragt sowie nichtinvasive ärztliche, augenärztliche und testpsychologische Untersuchungen durchgeführt, wonach alle Probanden gesund waren. Ebenfalls wurden die Trinkgewohnheiten dokumentiert. Keiner der Kapitäne lebte abstinent, sieben Probanden gaben an, nur selten Alkohol zu trinken, zehn Teilnehmer schätzten ihren Alkoholkonsum als moderat ein, und vier Kapitäne tranken nahezu täglich alkoholische Getränke.

Ausschlusskriterien waren jegliche Form von Alkoholproblematik (wie z. B. Alkoholmissbrauch oder Alkoholunverträglichkeit), Erkrankungen an Leber, Magen, Darm oder Herzkreislaufsystem; Probanden mit einer völligen Alkoholabstinenz wurden ebenfalls nicht zugelassen.

Während des Versuches wurden pro Proband drei Blutproben zur Blutalkoholbestimmung entnommen.

Alle Probanden mussten eine 20-stündige Alkoholkarenz vor dem Versuch einhalten. Eine Atemalkoholprüfung wurde zu Versuchsbeginn durchgeführt. Bis zehn Stunden nach Versuchsende durften die Versuchsteilnehmer nicht am Straßenverkehr teilnehmen.

Alle erhobenen Daten wurden anonymisiert ausgewertet.

II.2. Der Simulator

Die Versuche fanden in einem 1982 für die Fachhochschule Hamburg, Bereich Nautik, erbauten Schiffssimulator (SUSAN) statt. Dieser besteht aus einem in allen drei Ebenen hydraulisch bewegbaren, voll ausgestatteten Brückenhaus mit 360°-Projektion und wird für die Ausbildung der Nautik-Studenten benutzt.

Außer dem Eigenschiff können viele andere Schiffe mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Kursen, verschiedene Tageszeiten mit Sichtbehinderungen wie z. B. Nebel sowie Wind und Wellengang simuliert werden. Das nautische Bedienerpersonal des Simulators ist in der Lage, verschiedene maritime Szenarien zu entwickeln.

II.3. Die simulierten Szenarien

Die in diesem Versuch verwendeten Szenarien beziehen sich auf ein Containerschiff (Länge 210 m, Breite 32,2 m, Verdrängung 32 000 t) auf Fahrt durch die Deutsche Bucht bei normalem Verkehrsaufkommen (Berufs- und Freizeitschifffahrt).

Es wurden zwei unterschiedliche Fahrten (Hin- und Rückfahrt) so erstellt, dass zunächst eher gewöhnliche Routinemanöver, im weiteren Verlauf der jeweils 45 Minuten dauernden Fahrt immer schwierigere Aufgaben auf den Probanden zukamen. Die nautischen Anforderungen an den Schiffslenker waren bei beiden Fahrten vergleichbar hoch.

Der zu steuernde Kurs der ersten Fahrt (Nüchternfahrt (NF)) führte nach Osten, der Kurs der alkoholbelasteten Fahrt (AF) nach Westen.

Jeder Proband war im Rahmen seiner nautischen Ausbildung bereits einige Stunden, im Durchschnitt 16,6 (5–40) in dem Schiffssimulator gefahren und konnte sich zu Versuchsbeginn erneut mit der Brücke vertraut machen, um einen späteren Lerneffekt auszuschließen.

II.4. Die Versuchsteile

Der Versuch begann mit der Nüchternfahrt. Nach einer kurzen Pause folgte die Alkoholaufnahme und Alkoholresorption. Anschließend fuhr der Proband den alkoholbelasteten Versuchsteil.

II.4.1. Nüchternfahrt

Zu Fahrtbeginn wurden dem Schiffsführer seine Position und Ziel mitgeteilt. Ein daraufhin ideal gewählter Kurs bedeutete mehrere Kontakte mit anderen Schiffen (Massengutfrachter, Containerschiff, Fähre, Fischer, Segler etc.). Je nach Verkehrsregel musste ausgewichen oder der Kurs gehalten werden.

Standardisiert waren der Ausfall des Navigationsgerätes (GPS), Ruderversager, Maschinenreduktion, Nebelbänke und ein durchgeführtes Mann-über-Bord-Manöver. Um möglichst realitätsnahe Anforderungen zu erreichen, wurden dem Kapitän noch Zusatzaufgaben (Second Tasks) abverlangt. Diese waren z. B. die Berechnung der verbleibenden Zeit bis zum Einlaufen (ETA), Überwachung des Funkverkehrs extern und intern, Proviantbestellungen.

Nach 45 Minuten Fahrtdauer wurde die Übung vom Personal des Simulators, dem ein Fachhochschulprofessor mit Kapitänspatent angehörte, beendet.

II.4.2. Alkoholaufnahme und alkoholbelastete Fahrt

Nach der Widmark-Formel wurde für jeden Probanden unter Berücksichtigung von Körperlänge und Körpergewicht die nötige Alkoholmenge in g bestimmt, so dass eine Zielalkoholkonzentration von etwa 1,0 ‰ im Blut während der AF nachweisbar sein sollte.

Bei dem Getränk handelte es sich um Ethylalkohol (96 % Ethanol), der mit Orangensaft auf 40 Vol. % Alkohol verdünnt und gekühlt angeboten wurde.

Getrunken wurde gleichmäßig über einen Zeitraum von 45 Minuten.

Die erste Blutentnahme (BE) fand unmittelbar nach Trinkende statt. Daran schloss sich eine 30 Minuten dauernde Pause an. Nach der Pause begann die zweite Fahrt auf dem Schiffssimulator. Unmittelbar vor und nach der AF wurde ein zweites und drittes Mal Blut abgenommen.

Die weitere Durchführung sowie die nautischen Anforderungen dieses Versuchsteils entsprachen im Wesentlichen denen der NF.

III. Erfassung und Auswertung der gewonnenen Daten, bzw. der erbrachten Leistungen

Es wurden die nautischen Leistungen, weiterhin Herzfrequenz, Blutdruck, Sehschärfe, räumliches Tiefensehen, Scharfstellungsvermögen, Pupillenreaktion, Nystagmus und Vigilanz gemessen. Ebenfalls wurden „Ausfallerscheinungen" dokumentiert.

III.1. Seemännische Leistung

Die Beurteilung der seemännischen Leistung erfolgte anhand festgelegter Protokolle, die zu Ausbildungszwecken von der Fachhochschule Hamburg, Bereich Nautik, verwendet werden. Darin sind neun Kategorien (Vorbereitung, Kommunikation, Kartenarbeit, Navigation, Situationsanalyse, Risikobereitschaft, Konzentration, Sorgfalt und Vorausschau) enthalten, um die Leistungen eines Kapitäns auf der Brücke einschätzen zu können. Veränderungen in der Gesamtleistung, nautische Fehler und Verkehrsregelverstöße wurden dokumentiert. Nach Fahrtende erfolgte zusätzlich eine zusammenfassende Beurteilung sämtlicher Einzelleistungen unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit im Schiffsverkehr (Gesamteindruck des Kapitäns).

Während jeder Fahrt gab es eine Reihenfolge von Ereignissen, die der Kapitän zu beachten hatte. Die Art und Weise, wie der Schiffslenker auf das jeweilige Ereignis reagierte, wurde von erfahrenen Nautikern (Dozenten der Fachhochschule Hamburg) eingeschätzt, auf einer Skala von sehr gut (Note 1) bis mangelhaft (Note 5) bewertet und jeder Kategorie zugeordnet. Die Benotung der nautischen Leistungen erfolgte zweimal pro Versuchsteilnehmer (nüchtern und alkoholisiert).

Der Einfluss des Alkohols wurde durch den intraindividuellen Vergleich der erzielten Noten der Nüchtern- und der Alkoholfahrt analysiert.

III.2. Ophthalmologische und psychomotorische Tests

Es wurden die Sehschärfe, räumliches Tiefensehen, Farbsehvermögen, Scharfstellungsvermögen, Pupillenreaktion, Nystagmus, Sakkaden und optokinetischer Nystagmus – wie bei GRÜTTERS et al. (2003) und REICHELT et al. (2003) beschrieben – getestet.

Zur Erfassung der zentralnervösen Funktionsbereitschaft oder Vigilanz wurde eine Untersuchung mit dem Flimmerfrequenz-Analysator des Wiener Testsystems der Firma Schuhfried (Mödling, Österreich) durchgeführt. Im absteigenden Verfahren (automatische Methode) wurde die Frequenz eines höherfrequenten Lichtes, welches durch den Probanden als Gleichlicht erkannt wurde, so lange verringert, bis es subjektiv als ein Flimmerlicht wahrgenommen wurde. Diese subjektive Wahrnehmungsänderung des Lichtes, kritische Flimmerfrequenz (CFF in Hz) genannt, quittierte der Proband durch Tastendruck am Flimmerfrequenz-Analysator. Die CFF wurde bei jedem Kapitän jeweils zu Versuchsbeginn als Basiswert (CFF 1), nach der Nüchternfahrt (CFF 2) und nach der alkoholbelasteten Fahrt (CFF 3) gemessen. Die intraindividuellen Effekte der Belastung auf der Brücke und des Alkohols auf das Wahrnehmungsvermögen und die Vigilanz wurden durch relative Veränderungen der Messwerte nach der Nüchternfahrt (CFF 2) und nach der Alkoholfahrt (CFF 3) zum Ausgangswert (CFF 1) dargestellt. Die Signifikanz der Ergebnisse wurde mit dem T-Test bei gepaarten Beobachtungen untersucht (Software: SPSS 10.0).

Die Herzfrequenz und der Blutdruck wurden kontinuierlich mit einem Langzeit-EKG aufgezeichnet, welches den Probanden vor jedem Versuchslauf auf der Brücke angelegt wurde.

IV. Ergebnisse

IV.1. Blutalkoholkonzentrationen und Symptome nach Alkoholaufnahme

Alle Teilnehmer erfüllten die zuvor gestellten Kriterien und konnten am Versuch teilnehmen. Die zu Versuchsbeginn durchgeführte Atemalkoholmessung fiel ausnahmslos negativ aus. Bei der unmittelbar vor dem alkoholbelasteten Versuchsteil durchgeführten Blutentnahme (BE 2) hatten die Probanden im Durchschnitt eine BAK von 1,00 ‰ (Standardabweichung: 0,024). Sofort nach Fahrtende ergab die BE 3 eine durchschnittliche BAK von 1,00 ‰ (Standardabweichung: 0,017). Während der Alkoholfahrt hatten zehn Probanden sinkende und elf Kapitäne steigende BAKs (Tab. 1).

Proband	Trinkgewohnheiten	BAK ‰		Kommunikation	Vorbereitung	Kartenarbeit	Navigation	Sorgfalt	Risikobereitschaft	Konzentration	Vorausschau	Situationseinschätzung	Gesamteindruck / Frage: „fahrtüchtig“?
		BE 2 (zu Beginn der AF)	BE 3 (zum Ende der AF)										
P 1	I	0,75	0,93	0	–	–	0	–	–	–	–	–	Nein
P 2	II	0,99	0,93	–	+	–	0	–	–	–	–	–	Nein
P 3	II	1,12	1,17	–	0	–	0	–	–	–	–	–	Nein
P 4	I	0,59	0,88	–	–	0	–	–	0	–	–	–	Nein
P 5	II	0,58	0,78	0	–	0	–	0	0	–	–	–	Nein
P 6	II	0,75	0,87	0	0	–	–	–	–	–	–	–	Nein
P 7	I	0,51	0,71	0	0	–	0	–	–	–	–	–	Nein
P 8	II	0,87	1,18	+	0	+	+	0	0	–	–	+	Nein
P 9	III	0,92	0,98	0	–	0	–	–	–	–	–	–	Nein
P 10	II	1,01	0,94	–	–	–	–	0	–	0	–	–	Nein
P 11	II	0,88	0,63	+	+	–	+	+	+	0	0	0	Nein
P 12	II	1,23	0,96	–	+	–	–	0	0	0	–	–	Nein
P 13	III	1,15	1,01	0	0	+	–	–	–	–	–	–	Nein
P 14	III	1,09	1,19	–	0	–	–	–	–	–	–	–	Nein
P 15	II	1,16	0,99	0	+	0	–	–	–	0	–	–	Nein
P 16	I	1,22	1,13	–	–	+	–	–	–	–	–	–	Nein
P 17	I	1,36	1,13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Nein
P 18	III	1,13	0,96	0	–	+	–	+	–	+	0	0	Nein
P 19	II	1,11	1,14	–	–	–	–	–	0	–	+	–	Nein
P 20	I	1,07	1,24	0	–	0	–	–	–	–	–	–	Nein
P 21	I	1,41	1,25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Nein

Tab. 1: Detaillierte Ergebnisse für alle 21 Versuchsteilnehmer: Trinkgewohnheiten (Alkoholkonsum: „I“ = gelegentlich, „II“ = regelmäßig, „III“ = fast täglich), Blutalkoholkonzentrationen (BAK) zu Beginn (BE 2) und zum Ende der Alkoholfahrt (BE 3). Einfluss des Alkohols auf die neun untersuchten Kategorien („–“ = Verschlechterung, „0“ = kein feststellbarer Effekt, „+“ = Verbesserung der nautischen Leistung – in Relation zur Nüchternfahrt) sowie die Beurteilung des Gesamteindrucks bezüglich der Fahrtauglichkeit und der Sicherheit im Schiffsverkehr.

Zu Beginn der AF zeigten vier Kapitäne wenige oder leichte, die restlichen 17 Teilnehmer moderate bis deutliche Zeichen der Alkoholaufnahme wie z. B. Enthemmung sowie vegetative und motorische Beeinträchtigungen.

Nach der subjektiven Einschätzung befragt gab nur ein Proband an, eher geringere alkoholbeeinträchtigende Wirkung verspürt zu haben. Einige Kapitäne verspürten mittlere, die meisten allerdings sehr deutliche Behinderungen, bzw. vegetative und motorische Symptome. Einige Probanden klagten z. B. über Übelkeit, zwei erbrachen sich und weitere zwei Schiffslenker benötigten eine Sitzgelegenheit auf der Brücke. Außerdem wurde durchgehend über Probleme bei der Instrumentenbedienung berichtet. Ein Kapitän schlief nach absolviertem Versuch für etwa 45 Minuten ein.

Im täglichen Alltag hätte sich niemand mehr in diesem Zustand das Kommando auf einer Brücke zugetraut.

IV.2. Nautische Leistung

Der Vergleich zwischen Nüchtern- und Alkoholfahrt zeigt eine eindeutige Verschlechterung der beurteilten seemännischen Gesamtleistung aller 21 Probanden während der Alkoholfahrt.

Abbildung 1 zeigt, dass die Veränderungen der nautischen Leistung, bzw. die Leistungsminderungen innerhalb der neun Kategorien unterschiedlich stark ausfielen.

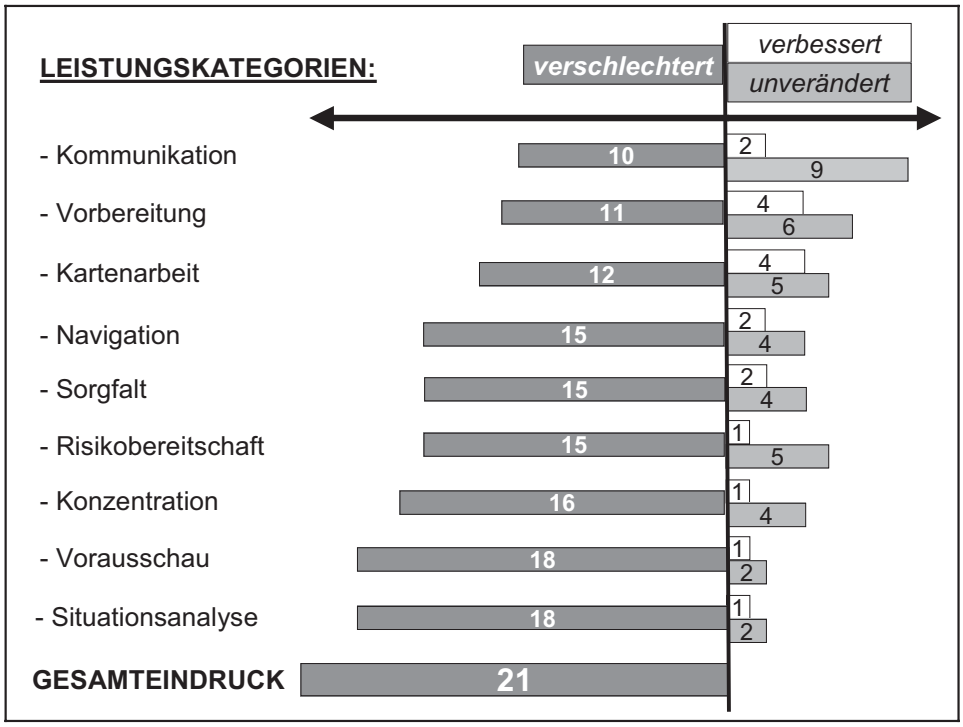


Abb. 1: Einfluss von Blutalkoholkonzentrationen um 1 ‰ auf die nautische Leistungsfähigkeit der 21 untersuchten Schiffsführer in den neun beurteilten Leistungskategorien sowie der nautische Gesamteindruck. Die Balken stellen jeweils die Anzahl der Probanden mit verschlechterten (dunkelgrau), verbesserten (weiß) oder unveränderten (hellgrau) Leistungen unter Alkoholeinfluss im Vergleich zum Nüchternversuch dar.

Besonders beeinträchtigt waren die Kategorien „Situationsanalyse“ und „Vorausschau“ (Verschlechterung bei 18 der 21 Kapitäne), gefolgt von „Konzentration“ (Verschlechterung bei 16 der 21 Kapitäne), „Navigation“, „Sorgfalt“ und „Risikobereitschaft“ (Verschlechterung bei 15 der 21 Kapitäne). Die übrigen Kategorien wie „Kommunikation“, „Präparation“ und „Kartenarbeit“ waren weniger stark durch Alkohol beeinflusst (in 10, 11 und 12 von 21 Fällen).

18 der 21 Probanden erhielten in der Mehrzahl der Kategorien (mindestens fünf von neun Kategorien) eine schlechtere Note nach Alkoholaufnahme, 13 der 21 Kapitäne verschlechterten sich sogar in besonderem Maße (mindestens sieben der neun untersuchten Kategorien). Drei Probanden (P 8, P 11 und P 18) bekamen aufgrund extrem vorsichtiger – fast schon unrealistischer Fahrweise – in nur ein bis höchstens drei Kategorien nach Alkoholaufnahme schlechtere Noten, siehe Tab. 1.

Während alle Kapitäne im nüchternen Versuchsteil bewiesen, dass sie ihr Schiff unter Kontrolle hatten und die meisten Aufgaben souverän beherrschten, so wurden nach Alkoholaufnahme viele Fehler mit unterschiedlich schweren Auswirkungen auf die Sicherheit im Schiffsverkehr beobachtet.

Ausweichmanöver wurden zu spät eingeleitet oder waren nicht entschieden genug eingeleitet worden, Überholvorgänge waren zu riskant, Passierabstände zu anderen Booten oder Schiffen fielen bei manchen Probanden erheblich zu gering aus. Die Ausweichpflicht wurde nicht eingehalten, Kursänderungen waren regelwidrig und behinderten andere Fahrzeuge, Verkehrstrennungsgebiete wurden durchfahren, Routinefunkverkehr wurde auf Kanal 16 gesendet (Regelverstöße nach KVR und SeeSchStrO). In der Realität des Schiffsverkehrs hätte eine Vielzahl von ahndungswürdigen Verstößen gegen einschlägige Vorschriften bestanden; nach Einschätzung unserer Nautiker wäre sogar mit Anzeigen anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen gewesen.

Es wurden Fehler bemerkt, die auf Störungen des visuellen Systems oder der Motorik beruhten: Kleinere Fahrzeuge (Segler, Fischer) wurden nicht rechtzeitig erkannt, Fehlereinspielungen (z. B. Radarausfall) wurden nicht oder erst sehr spät, damit zu spät bemerkt. In vielen Situationen kam es zur konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser, bis hin zu Beinahe-Zusammenstößen.

Manche Probanden hatten deutliche Schwierigkeiten mit der Feinmotorik (z. B. Tastenbedienung) oder der Artikulation (Behinderung beim Funkverkehr). Auch vegetative Belastungen in Form von Übelkeit und Erbrechen hinderten Kapitäne an der verantwortungsvollen Ausübung ihrer Pflichten als Schiffslenker.

Viele Probanden waren mit der Situation auf der Brücke schlicht überfordert. Dies ließ sich daran messen, dass Zusatzanforderungen, die im nüchternen Zustand nebenher durchgeführt wurden (wie z. B. ETA-Meldungen), nur noch in geringerem Umfang bewältigt werden konnten oder falsch waren. Die abschließende Gesamtbetrachtung der erbrachten nautischen Leistungen ergab, dass kein Kapitän nach Alkoholgenuss mehr in der Lage war, sein Schiff mit der im Schiffsverkehr nötigen Sicherheit zu führen.

Die Ergebnisse der ophthalmologischen Tests werden im Detail von GRÜTTERS et al. (2003) und REICHELT et al. (2003) beschrieben. Unter Alkoholeinfluss zeigten die Probanden eine Verschlechterung der Akkommodationsfähigkeit und des Farbsehvermögens. Veränderungen des optokinetischen Nystagmus stehen für eine Beeinträchtigung der Augenbewegungen.

Die Analyse der kritischen Flimmerfrequenz (CFF) erbrachte eine deutliche Minderung der Vigilanz nach Alkoholaufnahme (siehe Abb. 2).

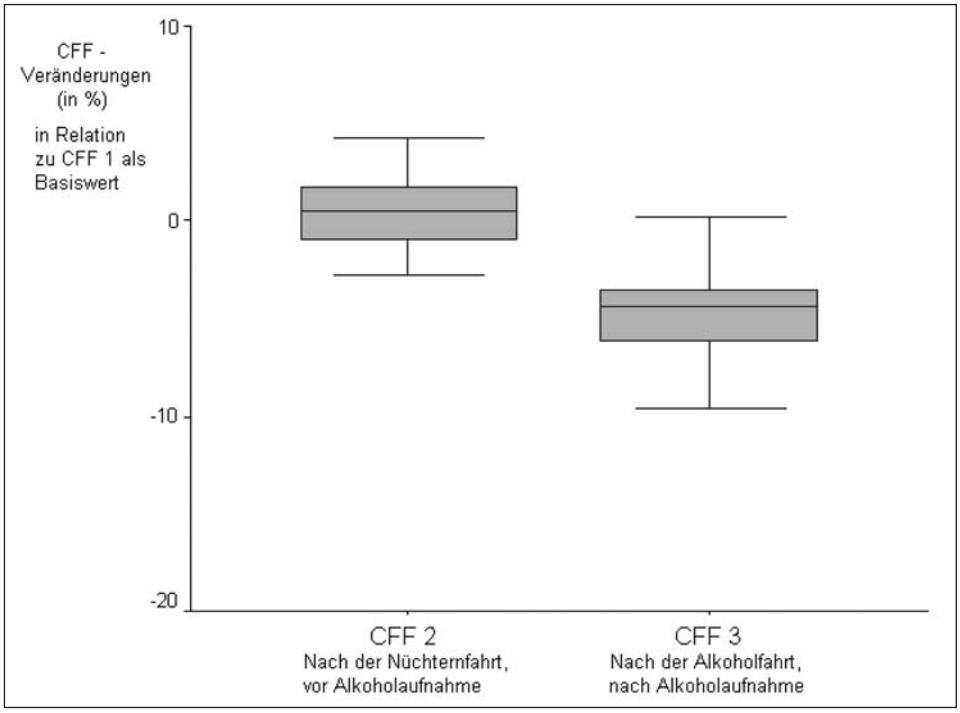


Abb. 2: Signifikante Verschlechterung der Leistungen des Flimmerfrequenztests unter Alkoholeinfluss. Dargestellt sind prozentuale Abweichungen vom individuellen Ausgangswert CFF 1 eines jeden Probanden. Die Messwerte der kritischen Flimmerfrequenz fallen nach der Nüchternfahrt geringfügig besser und nach der Alkoholfahrt signifikant schlechter aus.

Zehn der 21 Probanden lieferten nach der Nüchternfahrt geringfügig bessere CFF-Werte (kein signifikanter Unterschied), verschlechterten sich nach der alkoholisierten Fahrt aber signifikant. Weitere zehn Kapitäne zeigten einen kontinuierlichen Abfall der CFF-Werte während des gesamten Versuchs, ein Proband verbesserte sich in Bezug zu seinem individuellen Ausgangswert.

Die Auswertung der kontinuierlich aufgezeichneten Herzaktionen per Langzeit-EKG ergab Veränderungen vegetativer Reaktionen unter Alkoholeinfluss. Als Beispiel ist in Abbildung 3 die Herzfrequenz eines Teilnehmers während der Nüchtern- und der Alkoholfahrt dargestellt.

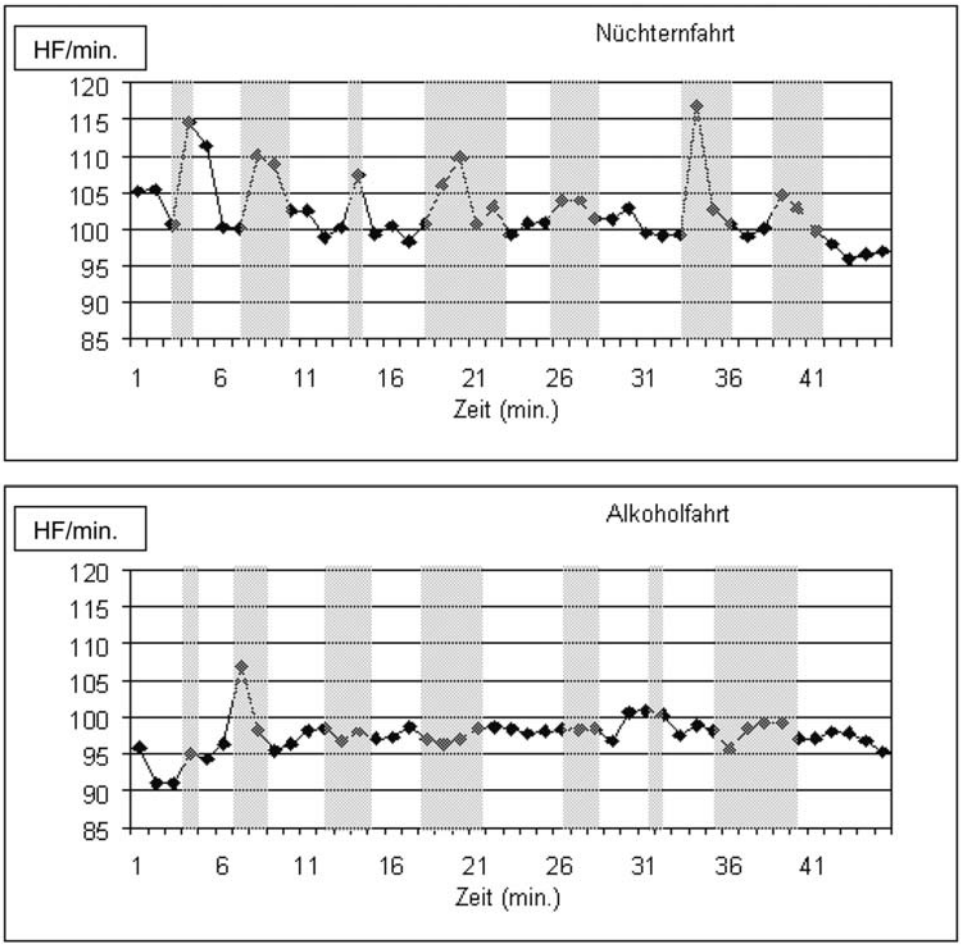


Abb. 3: Abbildung 3 stellt die Herzfrequenz (HF in Schlägen pro Minute) von P 7 während der Nüchtern- und der Alkoholfahrt dar. Im nüchternen Versuchsteil sind Frequenzanstiege als physiologische Reaktion auf Stresssituationen (z. B. Ausweichmanöver oder Ausfall des GPS) deutlich zu erkennen. Diese vegetative Reaktion des Körpers ist nach Alkoholkonsum nur noch sehr schwach ausgeprägt.

IV.3. Subjektive Eindrücke der Probanden

Die Probanden schilderten die zu fahrenden Szenarien vom Schwierigkeitsgrad als leicht bis mittelschwer. Nach Alkoholaufnahme fühlten sich alle Kapitäne in jedem Falle intoxikiert. Acht Probanden fühlten sich schwer, zwölf mäßig und ein Proband leicht betrunken. Alle Kapitäne betonten aber ausnahmslos, dass sie sich bei selbstkritischer Einschätzung nicht mehr in der Lage fühlten, unter dieser Alkoholisierung ihre Aufgaben auf der Brücke optimal erledigen zu können. Der Testsituation bewusst, versuchten viele Kapitäne auch während der Alkoholfahrt möglichst gute Ergebnisse zu erzielen und Fehler oder Beeinträchtigungen der Wahrnehmung möglichst zu kompensieren. Nach Beendigung der 45 Minuten dauernden Fahrt unter Alkohol fühlten sich alle Teilnehmer besonders erschöpft (RITZ-TIMME et al. 2006).

V. Diskussion

V.1. Vergleichbarkeit von Simulator und realem Schiffsführerstand

In welchem Ausmaß ist die auf dem Schiffssimulator erbrachte Leistung mit der auf richtigen Schiffen vergleichbar ?

Besonders aus ethischen Gründen konnte der Effekt von Alkohol auf die Leistung an Bord nicht unter realen Bedingungen untersucht werden. Das Risiko von Personenschäden und der Beschädigung von Material wäre unverantwortbar gewesen. Auch wäre die Vergleichbarkeit der einzelnen Fahrten nicht gegeben. Die Versuchsdurchführung in einem modernen Simulator bietet Bedingungen, die denen im täglichen Alltag an Bord sehr nah kommen. Dazu trugen die Ausstattung der Brücke, eine Rundumprojektion, Schiffsbewegungen in allen Ebenen, eingespielter Funkverkehr und sogar schiffsinterne Kommunikation bei.

Natürlich kann ein „Simulatoreffekt“ die Übertragung der gewonnen Erkenntnisse auf reale Bedingungen erschweren. Die Probanden wussten vor Versuchsbeginn, dass es sich um einen Versuch in einem Simulator handeln würde und dass seemännische Leistungen untersucht werden sollten. Dementsprechend versuchten die Kapitäne durch Alkohol beeinträchtigte Leistungen zu kompensieren, um noch möglichst gute Leistungen zu erzielen. Dies zeigt sich besonders darin, dass nach der lediglich 45 Minuten dauernden Fahrt unter Alkoholeinfluss die Probanden äußerst erschöpft waren. In unserem Versuch musste der Proband jeweils nur 45 Minuten lang eine Leistung erbringen und konnte sich anschließend erholen. An Bord hat der Brückenoffizier für viele Stunden die Verantwortung für sein Schiff. Daraus ergibt sich, dass unsere Ergebnisse die tatsächliche Beeinflussung durch Alkohol unter realen Bedingungen eher noch unterschätzen (Ritz-Timme et al. 2006). Diese Unterschätzung wurde auch in Flugsimulatortests festgestellt, die den Einfluss von Alkohol auf die Sicherheit untersuchten (Cook 1997).

V.2. Der Alkoholeinfluss auf die Leistung des Schiffsführers

In allen Fällen war eine Verschlechterung in zumindest einer der Kategorien nachzuweisen. 18 der 21 Probanden zeigten schlechtere Leistungen in den meisten (mindestens fünf von neun) Kategorien (s. Tab. 1 und Abb. 1). Die am stärksten betroffenen Kategorien waren „Situationsanalyse“, „Vorausschau“, „Konzentration“, „Risikobereitschaft“, „Sorgfalt“ und „Navigation“. Dort verschlechterten sich mindestens 15 bis 18 der 21 Kapitäne. Dies zeigt, dass negative Effekte des Alkohols insbesondere komplexere Leistungen der Informationsverarbeitung betreffen. Die übrigen Kategorien „Kommunikation“, „Präparation“ und „Kartenarbeit“, die eher routinierte, fest vorgeschriebene Abläufe darstellten, waren weniger schlecht beeinflusst. Hier verschlechterte sich die Hälfte aller Versuchsteilnehmer. Diese Ergebnisse stimmen mit einer Studie über alcohol and driving (Liguori et al. 1999) überein.

Die Komplexität in der Leistungsminderung und das hohe Risiko von Alkohol auf die sichere Schiffsführung spiegeln sich auch in den ophthalmologischen und psychomotorischen Testergebnissen sowie in den Veränderungen der aufgezeichneten Pulsfrequenzen wieder.

Die Reduktion des optokinetischen Nystagmus, die negative Beeinträchtigung der Pupillenreaktion, der Akkommodation und des Farbsehvermögens (Grütters et al. 2003, Reichelt et al. 2003) sind für Fehler oder Verzögerungen in der Bedienung der Brückengeräte oder beim Erkennen von Seezeichen verantwortlich zu machen.

Der Flimmerfrequenztest dient der Erfassung der zentralnervösen Funktionsbereitschaft im Sinne der Aktivierung oder Vigilanz („Arousals"). Physiologische Untersuchungen belegen, dass die Aktivierung des Organismus zentral gesteuert wird (s. die Übersicht bei BOBON et al. 1982). Die Flimmer-Verschmelzungsfrequenz gilt neben anderen Kriterien (z. B. EEG) als Indikator dieser zentralnervösen Funktionsbereitschaft. Da die Flimmerfrequenz von einer Reihe subjektiver Faktoren abhängt (s. LANGECKER et al. 2001), haben wir relative intraindividuelle Veränderungen zwischen einem Basiswert zu Versuchsbeginn, einer Messung nach dem nüchternen und nach dem alkoholisierten Versuchsteil gemessen (s. Abb. 2). Die Ergebnisse dieses Tests waren beweisend für eine alkoholbedingte Reduktion der Vigilanz. Bis auf einen Probanden erzielten alle Versuchsteilnehmer schlechtere Werte nach der Alkoholfahrt.

Die kontinuierlich gemessene Pulsfrequenz zeigte eine Veränderung vegetativer Reaktionen in Stresssituationen unter Alkoholeinfluss. Dies könnte an einem veränderten Wahrnehmungsvermögen für normale „Stress-Stimuli" liegen, die unter Alkoholeinfluss für inadäquate Reaktionen des Organismus sorgen.

All diese Beeinträchtigungen des Wahrnehmungsvermögens, der Vigilanz und der Reaktionen erklären zumindest teilweise die deutlichen Ausfälle der nautischen Leistungen.

Drei der 21 Kapitäne (P 8, P 11 und P 18, s. Tab. 1) zeigten eine Verschlechterung in nur einer (P 11) bis drei Kategorien. Dennoch war die Leistung dieser Kapitäne nicht mehr als realistisch einzuschätzen, da sie gekennzeichnet war durch übertrieben vorsichtige Fahrweisen und Manöver. Auf diese Weise wurde versucht, den negativen Einfluss des Alkohols in der Testsituation zu kompensieren. Obwohl diese kompensatorische Komponente nicht ausreichend differenziert in den Leistungskategorien erfasst werden konnte, zeigt dies doch, wie sehr sich die Kapitäne durch den Alkohol beeinträchtigt fühlten. In der Testsituation haben sich diese Kapitäne besonders auf die Erfüllung ihrer Hauptaufgabe, nämlich das sichere Fahren des Schiffes, konzentriert. Die erzielten Ergebnisse waren im Vergleich zur Nüchternfahrt entweder genauso gut oder im Einzelfall aus oben genannten Gründen sogar besser. Interessanterweise fielen diese Probanden durch besonders verschlechterte Werte bei der Flimmerfrequenzmessung nach der Alkoholfahrt auf. Ursache dafür könnte vielleicht die enorme Konzentration während der Alkoholfahrt und die nach Fahrtende einsetzende Erschöpfung mit Nachlassen der Vigilanz sein. Vermutlich wird die Leistungsfähigkeit dieser Kapitäne unter anderen oder realen Bedingungen mit ansteigender Arbeitsbelastung oder in einem Notfall ebenfalls massiv beeinträchtigt sein.

In unserer Studie wurden BAKs von 1,0 ‰ während des alkoholbelasteten Versuchsteils angestrebt. Die tatsächlich gemessenen Werte zeigen eine gewisse Streubreite (Tab. 1). Ein Grund dafür könnte das Lunchpaket sein. Dieses wurde zwei Stunden vor Alkoholaufnahme gereicht, um hypoglykämische Phasen mit Leistungsminderung zu vermeiden. Auch die Trinkgewohnheiten der Probanden – als Maß für die Alkoholtoleranz – variierten stark. Ein Zusammenhang zwischen BAK während der Alkoholfahrt, der gemessenen nautischen Leistung und den Trinkgewohnheiten ließ sich nicht ermitteln. Sowohl Kapitäne mit hoher Alkoholtoleranz als auch Probanden mit niedrigen BAKs verschlechterten sich bei ihren Leistungen. Neuere Untersuchungen bestätigen die Annahme, dass bereits niedrige BAKs von 0,4 ‰ die sichere Führung eines Schiffes signifikant beeinträchtigen (HOWLAND et al 2001).

VI. Schlussfolgerungen

Keiner der Teilnehmer war nach Alkoholaufnahme mehr in der Lage das simulierte Schiff in angemessener Weise zu steuern. Die Leistungsminderung in den Kategorien Situationseinschätzung, Vorausschau, Konzentration, Risikobereitschaft und Sorgfalt ist mit einer für Mensch, Material und Umwelt sicheren Führung eines Schiffes unvereinbar und stellt eine unverantwortbare Gefahr für andere Teilnehmer im Schiffsverkehr dar. Dies gilt nicht nur für Containerfrachter, sondern für jeglichen Berufs- und auch Freizeitverkehr auf dem Wasser. Bezüglich der Daten von HOWLAND et al. 2001 und unseren Ergebnissen ist festzuhalten, dass BAKs von wenigstens 0,4 ‰ ein hohes Risiko darstellen, BAKs um 1,0 ‰ jedoch eine ausreichend sichere Fahrweise im Schiffsverkehr ausschließen. (RITZ-TIMME et al. 2006)

Es kann geschlussfolgert werden, dass das Risiko einer durch Alkohol verschlechterten Fahrleistung im Schiffsverkehr mindestens genau so hoch ist wie im Straßenverkehr. Der Alkoholeinfluss wurde bisher von Seeleuten, Freizeitskippern und Juristen unterschätzt. Nach den Ergebnissen unseres Versuches stellt eine Blutalkoholkonzentration des Schiffsführers von 1,0 ‰ eine ganz erhebliche Gefährdung der Schifffahrt dar. Die Festlegung desselben Grenzwertes für die absolute Fahruntüchtigkeit am Ruder wie im Straßenverkehr erscheint somit aus wissenschaftlicher Sicht und im Sinne einer höheren Sicherheit auf dem Wasser zwingend geboten.

Zusammenfassung

Das Ziel dieser Studie war das Zusammenstellen eines umfangreichen Datenmaterials zur Frage der Beeinträchtigung von Teilnehmern am Schiffsverkehr durch Alkoholeinfluss bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von ca. 1,0 ‰ sowie die Erarbeitung von Vorschlägen für einen Grenzwert für die absolute Untüchtigkeit zum Führen eines Wasserfahrzeuges. Zur Klärung des konkreten Risikos auf den Schiffslenker wurde der Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit im Straßenverkehr (von 1,1 ‰) als Zielkonzentration für diesen Versuch definiert. In einem Schiffssimulator wurden Szenarien für ein Containerschiff auf dem Weg durch die Deutsche Bucht eingespielt. Die nautische Leistung von 21 Kapitänen wurde nüchtern und nach Alkoholaufnahme durch seemännisch erfahrenes Personal der Fachhochschule Hamburg, Bereich Nautik, mit Hilfe standardisierter Prüfprotokolle bewertet. Diese Protokolle bestanden aus insgesamt neun Kategorien. Zusätzlich wurden ophthalmologische und psychomotorische Tests und eine kontinuierliche Herzfrequenzmessung durchgeführt, um Alkoholeinflüsse auf das visuelle System, die Vigilanz und das vegetative System zu messen. Die Veränderung der nautischen Leistung unter Alkohol war eindeutig. Keiner der Probanden war nach Alkoholaufnahme mehr in der Lage, sein Schiff im Simulator in angemessen sicherer Art und Weise zu führen. 18 der 21 Kapitäne zeigten massive Leistungsausfälle in mindestens fünf von neun Kategorien. Besonders auffällig waren Beeinträchtigungen der Situationseinschätzung, des Konzentrationsvermögens und der seemännischen Sorgfalt sowie eine gesteigerte Risikobereitschaft. Die ophthalmologischen und psychomotorischen Ergebnisse sowie die Werte der Pulsfrequenz zeigen eine Minderung der Wahrnehmung, der Reaktionsfähigkeit, der Vigilanz sowie unverhältnismäßige vegetative Reaktionen auf Alkohol. Blutalkoholkonzentrationen von wenigstens 0,4 ‰ stellen ein hohes Risiko im Schiffsverkehr dar (Howland et. al. 2001), BAKs um 1,0 ‰ schließen jedoch nach den Ergebnissen dieses Versuchs eine ausreichend sichere Fahrweise gänzlich aus. Die Anwendung des für den Kraftfahrzeugverkehr entwickelten Grenzwertes von 1,1 ‰ erscheint somit auch für die absolute Fahruntüchtigkeit am Ruder aus rechtsmedizinischer Sicht zwingend geboten.

Schlüsselwörter

Alkohol – Schiffsführer – Fahrtüchtigkeit

Summary

The purpose of this study was to specify the effects of alcohol on the performance of ship operators as a contribution to the development of new strategies against the risks of alcohol in water traffic. The nautical performance of 21 captains before and after alcohol consumption was assessed on a ship piloting simulator. The simulated scenarios represented passages of a container vessel through the German Bight. Performance was examined by nautical instructors according to standardised protocols. The protocols consisted of 9 categories in total. Impairment was undeniable. 18 of the 21 ship operators showed massive impairment in at least 5 different categories. The categories most severely affected were foresight and analysis of situation, concentration and accuracy as well as risk disposition. None of the participants were able to navigate the simulated ship with adequate safety after ingestion of alcohol. These findings, as well as the results of the heart frequency showed a reduction in perception, reaction time, vigilance and disproportionately autonomic reactions to alcohol. It can therefore be concluded that even low BACs (0.4 ‰) bear high risks in water traffic. A concentration above 0.1 ‰ will impede the safe performance of ship operators. This should be considered in legislation and jurisdiction in Germany and a similar threshold value of 1.1 ‰ as in road traffic is advisable.

Keywords

alcohol – ship operators – performance

Danksagung

Die Durchführung der Studie wurde gefördert durch den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.

Literatur

Bobon D P, Lecoq A, von Frenckell R, Mormont I, Lavergne G, Lottin T Kritische Flimmerfrequenz in der Psychopathologie und Psychopharmakologie, Review. Acta Psychiatr. Belg. 82, 7–112 (1982)

Chochinov A Alcohol "on board", man overboard – boating fatalities in Canada. Can. Med. Assoc. J. 159, 259–260 (1998)

Cook C C H Alcohol and aviation. Addiction 92, 539–555 (1997)

Forster B, Joachim H Blutalkohol und Straftat. Nachweis und Begutachtung für Ärzte und Juristen. Stuttgart: Georg Thieme Verlag (1975)

Glover E D, Lane S and Wang M Q Relationship of alcohol consumption and recreational boating in Beaufort County, North Carolina. J. Drug Educat. 25, 149–157 (1995)

Grütters G, Reichelt J A, Ritz-Timme S, Thome M, Kaatsch H-J Beeinträchtigung der Sicherheit im Schiffsverkehr durch Alkohol: Einfluss auf das visuelle System. Ophthalmologe, 100, 391–395 (2003)

Helmer R, Peters K Zum Begriff der „sicheren Führung" von Wasserfahrzeugen und ihre „Behinderung durch Alkoholeinfluss". Blutalkohol 13, 39–44 (1976)

Howland J, Rohsenow D J, Cote J, Siegel M, Mangione T W Effects of low-dose alcohol exposure on simulated merchant ship handling power plant operation by maritime cadets. Addiction, 95(5), 719–726 (2000)

Howland J, Rohsenow D J, Cote J, Gomez B, Mangione T W, Laramie A K Effects of low-dose alcohol exposure on simulated merchant ship piloting by maritime cadets. Accid. Anal. Prev. 33, 257–265 (2001)

Janssen W Alkohol auf dem Wasser – Erfahrungen der letzten Jahre und Begründung der Notwendigkeit einer zukünftigen Grenzwertgestaltung für den Sicherheitsbereich an Bord von Schiffen. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin 1981. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 31, 44–49 (1981)

Janssen W, Mätzsch T et al. Alkoholeinfluss auf die Sicherheit im Schiffsverkehr – Begründung eines Promille-Grenzwertes, Gutachten für das OLG Schleswig. Hansa-Schifffahrt-Hafen 124, 659–662 (1987)

Janssen W, Naeve W Zur Einführung eines Promille-Grenzwertes in der See- und Binnenschifffahrt. Blutalkohol 12, 354–359 (1975)

Langecker M, Linzmayer L and Semlitsch H V Possible confounding variables on the flicker-fusion frequency: temperament, well-being, cognitive information processing speed. Z. Exp. Psycho. 48, 317–326 (2001)

Liguori A, D'Agostino R B, Dworkin S I, Edwards D, Robinson J H Alcohol effects in mood, equilibrium, and simulated driving. Alcohol Clin. Exp. Res. 23, 815–821 (1999)

Logan P, Sacks J J, Branche C M, Ryan G W, Bender P Alcohol influenced recreational boat operation in the United States. Am. J. Prev. Med. 16, 278–282 (1999)

Naeve W Bedeutung des Alkohols bei tödlichen Unfällen an Bord und im Hafen. Blutalkohol 13, 27–38 (1976)
Naeve W, Klages U Trunkenheit bei der Führung eines Schiffes. Blutalkohol 11, 357–385 (1974)
Penttilä A, Pikkarainen J Trunkenheit am Ruder im Motorbootverkehr in Finnland. Beiträge zur gerichtlichen Medizin XLII, 113–121 (1983)
Reichelt J A, Grütters G, Ritz-Timme S, Grütters M, Kaatsch H-J Beeinträchtigung der Sicherheit im Schiffsverkehr durch Alkohol: Pupillographie und Augenbewegungsmessungen. Ophthalmologe, 100, 396–401 (2003)
Ritz-Timme S, Thome M, Grütters G, Grütters M, Reichelt J A, Bilzer N, Kaatsch H-J What shall we do with the drunken sailor? Effects of alcohol on the performance of ship operators. Forensic Science International 156, 16–22 (2006)
Seifert B Zur strafrechtlichen Behandlung der Trunkenheit am Ruder. NZV 1997, 147–149 (1997)
Smith G S, Keyl P M, Hadley J A, Bartley C L, Foss R D, Tolbert W G, McKnight J Drinking and recreational boating fatalities: a population-based case-control study. J. Am. Med. Assoc. 286, 2974–2980 (2001)

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. Dr. Hans-Jürgen Kaatsch
Institut für Rechtsmedizin
im Universitätsklinikum Schleswig-Holstein
Arnold-Heller-Str. 12
24105 Kiel
Email: hj.kaatsch@rechtsmedizin.uni-kiel.de

PETER ESCHERICH*)

Das Präventions- und Sanktionskonzept der Bundesregierung gegenüber Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt

– Bestandsaufnahme und weiterer Regelungsbedarf –

1. Einleitung

Der 16. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1978 hatte sich bereits mit der Problematik der Trunkenheit auf dem Wasser befasst und seinerzeit wichtige medizinische und rechtliche Aspekte dieses Problemkreises behandelt. Damals hatte sich im Arbeitskreis zur Frage der Einführung eines allgemeingültigen Blutalkoholgrenzwertes zur Feststellung der absoluten Fahruntüchtigkeit im Schiffsverkehr allerdings keine einheitliche Meinung gebildet. Die knappe Mehrheit hatte das Bedürfnis für die Einführung eines derartigen Grenzwertes verneint[1]). Bis in die 80iger Jahre wurde von den Oberlandesgerichten bei Trunkenheitsfahrten am Ruder die absolute Fahruntüchtigkeit erst bei Grenzwerten ab etwa 2,0 Promille anerkannt[2]). Noch im Jahre 1989 hielt das OLG Köln für den Bereich der Binnenschifffahrt daran fest, dass „die Anforderungen, die an die Reaktionsfähigkeit eines Kraftfahrers gestellt werden müssen, strengere sind, als die, denen der Schiffsführer genügen muss“ und erkannte auf eine Grenze von „deutlich mehr als 1,7 Promille“[3]). Unter Berücksichtigung verkehrsmedizinischer Untersuchungen zur alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit dürfte sich aber inzwischen eine herrschende Meinung durchgesetzt haben, dass die Anforderungen, die an die Navigations- und Reaktionsfähigkeit eines Schiffsführers gestellt werden müssen, nicht anders zu bemessen sind als im Kfz-Verkehr. Anders als noch vom OLG Köln angenommen, kann es nicht allein auf die im Schiffsverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr niedrigeren Geschwindigkeiten ankommen. Vielmehr ist ausschlaggebend, dass an einen Schiffsführer und das sonstige Schiffspersonal durch sehr detaillierte Verhaltensvorschriften des maßgeblichen Verkehrsrechts hohe Anforderungen an die individuelle Reaktionsfähigkeit gestellt werden. Insbesondere der Schiffsführer und der Rudergänger müssen sich auf schwer voraussehbare Veränderungen von Witterung, Strömungs- und Gezeitenverhältnissen und auf besondere Gefahren durch unterschiedliche Größen und Geschwindigkeiten herannahender und dem Schiff begegnender Fahrzeuge einstellen[4]). Im Ergebnis ist aus meiner Sicht die von Teilen der Rechtsprechung eingeleitete Gleichstellung von Straßen- und Schiffsverkehr im Bezug auf die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit uneingeschränkt zu begrüßen.

2. Die Festsetzung von Alkoholgrenzwerten durch das Verkehrsrecht der Seeschifffahrt

Bis zum Inkrafttreten der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften[5]) galt auf den deutschen Seeschifffahrtsstraßen und für deutsche Schiffe in der weltweiten Fahrt eine Promillegrenze von 0,8 BAK, während auf den Binnenschifffahrtsstraßen auch aufgrund internationaler Vorgaben – mit Ausnahme der Mosel – eine Promillegrenze von 0,5 ‰ BAK festgelegt ist. Angesichts einer Zunahme von Trunkenheits-

*) Regierungsdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

fahrten und zwei Aufsehen erregenden Havarien unter Alkoholeinfluss der beteiligten Schiffsführer im Jahre 2004 sah sich die Bundesregierung veranlasst, die geltenden Alkoholgrenzwerte in der Seeschifffahrt einer kritischen Überprüfung zu unterziehen. Insbesondere die Havarie der „ENA 2“ am 28. Juni 2004, bei der 960 Tonnen Schwefelsäure in die Elbe ausliefen und die durch nautisches Fehlverhalten des stark alkoholisierten Steuermanns verursachte Kollision des Frachters „KAREN DANIELSEN“ mit der Brücke über den Großen Belt am 03. März 2005 machten deutlich, dass angesichts der potentiellen Gefahren für Menschen und die maritime Umwelt dem Alkoholmissbrauch am Ruder noch konsequenter begegnet werden musste. In einer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage stellte die Bundesregierung fest, dass in den Jahren 2001 bis 2003 mit 126 ermittelten erhöhten Alkoholwerten bei unfallunabhängigen Kontrollen in der Seeschifffahrt fast drei Mal so viele Fälle festgestellt wurden wie in den drei Jahren zuvor (48 Fälle)[6]).

Auch nach dem Jahresbericht 2004 der Deutschen Seeämter stehen immer wieder durch Alkoholkonsum verursachte Seeunfälle im Mittelpunkt der Seeamtsverfahren. Von 28 neu zu verzeichnenden Seeunfällen im Jahre 2004 ereigneten sich immerhin 13 Seeunfälle nach Alkoholkonsum, davon 8 in der Berufsschifffahrt und 5 in der Sportschifffahrt[7]).

Die Freie und Hansestadt Hamburg forderte im August 2004 gerade unter dem Eindruck der Havarie der „ENA 2“ in einem Gesetzesantrag an den Bundesrat die Einführung eines absoluten Alkoholverbots für die gesamte Seeschifffahrt auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen und unter deutscher Flagge[8]). Dem ist allerdings der Bundesrat aus Gründen mangelnder Verhältnismäßigkeit nicht gefolgt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dazu die Auffassung vertreten, dass auch die Zunahme der Trunkenheitsfahrten auf See stets in Relation zu den Schiffsbewegungen im deutschen Hoheitsbereich gesehen werden muss. Nach der Schiffsverkehrsstatistik der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest wurden allein in der Deutschen Bucht im Jahre 2004 mehr als 68 000 Schiffsbewegungen durch die Verkehrszentralen registriert. Ich möchte hier feststellen, dass die große Anzahl der Schiffe verantwortlich und sicher geführt wird und damit die Schlussfolgerung verfehlt wäre, der Verkehrsträger Seeschifffahrt habe eine besondere Affinität zur „Droge“ Alkohol.

2.1 Die Regelungen in der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06.08.2005

Die Bundesregierung hat die o. g. Havarien zum Anlass genommen, ein neues Sanktions- und Präventionskonzept gegenüber ungeeigneten Schiffsführern zu entwickeln und schrittweise umzusetzen. Dabei hat der Verordnungsgeber den Entschließungen des Bundesrates („Überprüfung der Grenze des zulässigen Alkoholgenusses in der Schifffahrt“) vom 17. 12. 2004[9]) sowie des Deutschen Bundestages („Verkehrssicherheit in der Seeschifffahrt verbessern – Alkoholmissbrauch konsequent bekämpfen“) vom 02. 06. 2005[10]) Rechnung getragen.

2.1.1 Der allgemeine Alkoholgrenzwert für Schiffsführer und Besatzung

Durch Änderung der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)[11]) und zweier ergänzender seeverkehrsrechtlicher Vorschriften[12]) wurde die allgemeine Promillegrenze in der Seeschifffahrt gesenkt. Erfasst wird die gesamte deutsche und ausländische Berufs- und Sportschifffahrt auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen; die Regelung gilt darüber hin-

aus für deutsche Schiffe weltweit, soweit in Hoheitsgewässern ausländischer Küstenstaaten keine abweichenden Vorschriften bestehen.

§ 3 Abs. 3 SeeSchStrO bestimmt:

> „Wer 0,25 Milligramm pro Liter oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, darf ein Fahrzeug nicht führen oder als Mitglied der Schiffsbesatzung eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes nicht ausüben".

Mit dieser Regelung wird zunächst vor allem eine Anpassung an den in der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehr bereits bestehenden Grenzwert von 0,5 Promille BAK vollzogen. Darüber hinaus wird für den Bereich der Seeschifffahrt erstmals ein Atemalkoholgrenzwert eingeführt. Ausgehend von einer BAK von 0,5 Promille war der Atemalkoholgrenzwert in Anlehnung an § 24a des Straßenverkehrsgesetzes bei 0,25 Milligramm/Liter festzulegen. Die Übernahme der Grenzwerte aus dem Straßenverkehrsbereich auf die Seeschifffahrt war unter Berücksichtigung der in der Einleitung dargestellten Rechtsprechung unter dem Gesichtspunkt möglich, dass aufgrund wissenschaftlicher, insbesondere verkehrsmedizinischer Untersuchungen die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Personals im Schiffsverkehr nicht geringer sind als an die Führer von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr. Wegen der Einzelheiten möchte ich insoweit auf die Darstellung im Eingangsreferat von Prof. Dr. Dr. Kaatsch [in diesem Heft] verweisen.

Hinsichtlich des neu eingeführten Atemalkoholgrenzwerts war zu berücksichtigen, dass die Atemalkoholanalyse mit einem eigenen Grenzwert für die Alkoholkonzentration in der Atemluft inzwischen als unzweifelhaft beweissicher angesehen werden kann[13]).

Neu und über die Regelung in der Binnenschifffahrt hinausgehend wird die gesamte Schiffsbesatzung in die genannte einheitliche Grenzwertregelung während der Dienstzeit einbezogen. Die Erweiterung des Kreises der Verantwortlichen an Bord ist sachgerecht. Jeder Bordarbeitsplatz an der Schnittstelle Mensch/Maschine ist für die Sicherheit des Gesamtsystems der Betriebsstätte Schiff von Bedeutung. Der sicherheitsrelevanten Bedeutung des Handelns eines jeden Besatzungsmitglieds wird dadurch Rechnung getragen. So muss sich der Kapitän darauf verlassen können, dass das Deckspersonal etwa beim Anlegemanöver die Anweisungen schnell und sicher ausführt und es eben nicht durch alkoholbedingtes Fehlverhalten zu kritischen Situationen für das Schiff kommen kann. Das gleiche gilt auch für das im Maschinendienst eingesetzte Schiffspersonal. Reederverbände und Gewerkschaften haben dieser Regelung zugestimmt, gerade auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Bedeutung jedes einzelnen Besatzungsmitglieds für die Sicherheit des Schiffs unter dem Eindruck auch der kontinuierlichen Personalreduzierung an Bord ständig zugenommen hat. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist ebenfalls gewahrt, da das Verhaltensgebot die Besatzung während des Wachdienstes, nicht aber während der Freizeit an Bord erfasst. Diese Regelung berücksichtigt dabei, dass ein Seeschiff für längere Reisezeiträume nicht nur Arbeitsstätte, sondern auch Wohnung und Freizeitstätte der Seeleute ist.

2.1.2 Besondere Restriktionen für die Fahrgastschifffahrt und bestimmte Gefahrguttransporte auf See

Eine weitere Änderung der bestehenden Rechtslage wurde durch § 3 Abs. 5 SeeSchStrO eingeführt. Danach darf der Schiffsführer eines Fahrgastschiffes oder eines Fahrzeugs, das

Fahrbeschränkungen und Fahrverboten nach § 30 Abs. 1 SeeSchStrO unterliegt, „in der Dienstzeit während der Fahrt keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen oder bei Dienstantritt nicht unter der Wirkung solcher Getränke stehen". Entsprechendes gilt für die im Brückendienst eingesetzten Mitglieder der Schiffsbesatzung. Die neue Vorschrift gilt durch Verweis auf § 30 Abs. 1 SeeSchStrO zunächst für bestimmte Tankschiffe, die insbesondere Flüssiggase, flüssige Chemikalien, flüssige Güter nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens als Massengut befördern sowie für den Transport von Kernbrennstoffen, Plutonium und hoch radioaktiven Abfällen mit Seeschiffen.

Der Bundesrat und der Deutsche Bundestag hatten die Bundesregierung in den genannten Entschließungen aufgefordert, im Hinblick auf die Tankerhavarie der „ENA 2" und der „EXXON VALDEZ" vor der Küste Alaskas insbesondere bei Tankschiffen, die besonders umweltschädliche Gefahrgüter befördern, ein Alkoholverbot einzuführen. Der Verordnungsgeber ist dieser Empfehlung gefolgt und hat die besondere Gefährlichkeit der transportierten Güter für den Schiffsverkehr, die Meeresumwelt sowie insbesondere für die an den Seeschifffahrtsstraßen wohnenden Menschen in den Vordergrund gestellt. Zugleich schließt er sich der Risikobewertung an, die auch der Verordnungsgeber in der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße[14]) insoweit vorgenommen hat. Der Bundesregierung war dabei bewusst, dass viele Tankschiffreedereien (und auch andere Reedereien) ein absolutes Alkoholverbot auf ihren Schiffen längst durch arbeitsvertragliche Regelungen und innerbetriebliche Anordnungen vollzogen haben. Gleichwohl hatte der Fall der „ENA 2" gezeigt, dass auch betriebliche Kontrollmechanismen nicht immer ausreichend sind und deshalb die besondere Verantwortung, die mit dem Transport von Gefahrgütern verbunden ist, eine staatliche Regelung im Verkehrsrecht rechtfertigt. Überlegungen, die gesamte Containerschifffahrt (jedes Containerschiff dürfte „Gefahrgutladung" im weiteren Sinne an Bord transportieren) dem Alkoholverbot für Schiffsführer zu unterwerfen, wurde allerdings nicht gefolgt. Nach der im politischen Raum vorgenommenen Güter- und Interessenabwägung wurde die Gefahr großflächiger Meeresverschmutzungen, die Explosionsgefahr in Häfen infolge einer Havarie z. B. eines Öl- oder Chemikalientankers als ein maximales Risiko eingestuft, das auch unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ein Alkoholverbot rechtfertigt.

Über die Forderungen vom Deutschen Bundestag und Bundesrat hinausgehend ist in § 3 Abs. 5 SeeSchStrO ein Alkoholverbot für die Schiffsführer von Fahrgastschiffen und die im Brückendienst eingesetzten Mitglieder der Schiffsbesatzung normiert worden. Dies war ebenfalls Ergebnis einer Risikobewertung, die berücksichtigt, dass dem Kapitän eines Fahrgastschiffs regelmäßig eine größere Anzahl von Menschen anvertraut ist und die möglichen Folgen eines durch Alkoholmissbrauch verursachten Schiffsunfalls deshalb einen verschärften Sicherheitsmaßstab erfordern. Leben und körperliche Unversehrtheit der Fahrgäste sind bei Vornahme der erforderlichen Güterabwägung die höchsten zu schützenden Rechtsgüter. Die neu eingeführte Vorschrift orientiert sich an einer vergleichbaren bzw. gleich lautenden Regelung für den gewerblichen Luftverkehr sowie für das im gewerblichen Personentransport mit Kraftfahrzeugen eingesetzte Personal[15]). Gerade diese Regelung hat große Zustimmung von Seiten der Küstenländer und von Verbraucherschutzverbänden erfahren, zugleich aber auch kritische Reaktionen in der Fachöffentlichkeit ausgelöst. Neben der Entschließung des Bundesrates vom 17. Dezember 2004[9]), durch die die Bundesregierung aufgefordert wurde, die Harmonisierung der Alkoholgrenzwerte für den gewerblichen Personentransport Verkehrsträger übergreifend zu prü-

fen, haben Reedereien der deutschen Fahrgastschifffahrt gefordert, die Regelungen noch weiter zu verschärfen und auf Fahrgastschiffen für alle Seeleute im Brücken-, Decks- und Maschinendienst während der Dienstzeit ein gänzliches Alkoholverbot und in der Freizeit eine Höchstgrenze von 0,5 ‰ vorzusehen. Dem gegenüber hatten Vertreter der Seeleutegewerkschaften dafür plädiert, ein Alkoholverbot nur für Gefahrguttransporte, nicht aber für die Fahrgastschifffahrt einzuführen. Die in der Verordnung jetzt enthaltene Regelung stellt eine Kompromisslösung dar, denn sie bringt diese gegenläufigen Interessen in eine Art praktischer Konkordanz. Die Entscheidung, bei Fahrgastschiffen das für den Schiffsführer geltende Alkoholverbot nicht auf den Decks- oder Maschinendienst wie bei der „allgemeinen Promillegrenze" von 0,5 ‰ BAK (§ 3 Abs. 4 SeeSchStrO) zu erstrecken, wurde unter besonderer Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes getroffen. Der Decks- und Maschinendienst ist im Hinblick auf die Reaktions- und Handlungsfähigkeit nicht in der gleichen Weise den Anforderungen ausgesetzt, wie das Schiffsführungspersonal, dem die Kommandogewalt auf der Brücke obliegt. Die „0,5 ‰-Grenze" für den Decks- und Maschinendienst wurde daher vom Verordnungsgeber auch auf den sog. „Risikoschiffen" als ausreichend angesehen.

Die in der Vorschrift des § 3 Abs. 5 SeeSchStrO normierte Verbot des Dienstantritts unter der Wirkung alkoholischer Getränke und des Alkoholkonsums während des Dienstes führt nicht dazu, dass der Führer eines Fahrgastschiffes permanent der Gefahr einer Strafe oder einer verwaltungsrechtlichen Sanktion schon bei der Einnahme geringster Alkoholmengen (Alkoholpralinen, Hustensaft) ausgesetzt ist. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass für das Vorliegen einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit eine Tatzeitblutalkoholblutkonzentration von mindestens 0,3 ‰ vorliegen muss[16]). Diese zum Straßenverkehr ergangene Rechtsprechung, die auf der Erkenntnis beruht, dass unterhalb der 0,3 ‰-Grenze die Nachweisbarkeit der Alkoholmenge im Blut mit Unsicherheiten belastet ist und der Beweis der Fahruntüchtigkeit bei solch niedrigen Werten in der Regel nicht sicher zu führen ist, muss wegen der identischen Problematik auch auf den Schiffsverkehr übertragen werden. Der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Verwaltungsvorschrift erlassene Bußgeldkatalog zur Regelung der Bußgeldhöhen in der Seeschifffahrt hat daher eine Sanktionierung des Verbots nach § 3 Abs. 5 SeeSchStrO ebenfalls erst ab der Nachweisgrenze von 0,3 ‰ festgelegt. Das BMVBS lehnt sich dabei an die entsprechenden Bußgeldhöhen beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße an. Die befürchtete Gefahr einer vorschnellen Kriminalisierung durch geringste Mengen Alkohol wird damit praktisch ausgeschlossen. Gleichwohl hatte der Verordnungsgeber die „0,3 ‰-Grenze" nicht ausdrücklich festgeschrieben, um die mit der Normierung eines Alkoholverbots beabsichtigte Wirkung „Null-Toleranz gegenüber Alkohol" nicht wieder zu relativieren und das Phänomen des „Sich-Heran-Trinkens" an den Grenzwert zu vermeiden.

Allerdings haben Stimmen der Praxis nach Erlass der Verordnung Bedenken gegen die 1. Tatbestandsalternative in § 3 Abs. 5 der jeweiligen Verkehrsverordnungen („der Schiffsführer darf keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen") vorgetragen: da der Kapitän während seines Aufenthalts an Bord wegen seiner uneingeschränkten Kommandogewalt „immer im Dienst" sei, könne er durch den Genuss geringster Mengen alkoholischer Getränke durch diese Tatbestandsalternative ungerechtfertigten straf-, zivil- und arbeitsrechtlichen Konsequenzen ausgesetzt sein. Diese Auslegung zum Nachteil der betroffenen Schiffsführer wäre vom Verordnungsgeber nicht gewollt. Aus der Begründung zum Ver-

ordnungsentwurf ergibt sich, dass gegen den Genuss geringster Mengen Alkohols durch Normen des Verkehrsverhaltensrechts unterhalb der Nachweisgrenze nicht eingeschritten werden soll. Es ist nunmehr nicht ausreichend, ohne weitere Konkretisierung lediglich das Verbot zu normieren, der Schiffsführer dürfe nicht „unter der Wirkung von Alkohol stehen". Zur Klarstellung des Gewollten sollten vielmehr für Schiffsführer Ausnahmetatbestände für Zeiträume an Bord formuliert werden, in denen das uneingeschränkte Alkoholverbot („der Schiffsführer darf keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen") gelockert wird. Dies könnte insbesondere für die vom Schiffsführer flexibel zu wählenden persönlichen Ruhezeiten sowie für Zeiträume gelten, in denen er nach pflichtgemäßem Ermessen auf Grund der Reiseplanung für das Schiff und der voraussehbaren Wetterverhältnisse auf See nicht damit rechnen muss, in den Bordbetrieb aktiv eingreifen d. h. die Brückenwache selbst übernehmen zu müssen.

2.2 Weiterer (verkehrsrechtlicher) Regelungsbedarf hinsichtlich der Alkoholgrenzwerte in der Seeschifffahrt?

1. Deutschland hat mit der durch die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vorgenommenen Neubestimmung der Alkoholgrenzwerte in der Seeschifffahrt im Interesse der Verkehrssicherheit und des Meeresumweltschutzes die in Europa strengsten Regelungen in Kraft gesetzt.

Diese verkehrsrechtlichen Verhaltensnormen gelten jedoch außerhalb des deutschen Küstenmeeres nicht für fremdflaggige Schiffe, die beispielsweise im Transit die Ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland befahren ohne deutsche Häfen anzulaufen. Sofern der jeweilige Flaggenstaat keine strengeren Regelungen erlassen hat, gilt hinsichtlich des Alkoholkonsums während des Wachdienstes ausschließlich das Internationale Übereinkommen der IMO über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW). Dieses enthält bisher lediglich eine rechtlich nicht verbindliche Empfehlung an die Vertragsstaaten des Übereinkommens, innerstaatliche Regelungen zu erlassen, in denen eine Höchstgrenze von 0,8 ‰ BAK während des Wachdienstes als Mindestnorm der Sicherheit festgesetzt und der Genuss von Alkohol im Brückenwachdienst 4 Stunden vor Dienstantritt untersagt wird[17]).

Hier sollte die Bundesregierung im Interesse der weltweiten Schiffssicherheit auch auf Hoher See und zur Herstellung gleicher Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute darauf hinwirken, dass die IMO verbindliche Alkoholgrenzwerte für den weltweiten Schiffsverkehr vorschreibt, die von den Flaggenstaaten in nationales Recht umzusetzen sind. Eine verbindliche Regelung sollte in Kapitel VIII des STCW-Übereinkommens (Vorschriften für den Wachdienst) aufgenommen werden. Diese Regelung könnte im Wege des vereinfachten (stillschweigenden) Änderungsverfahrens nach Artikel XII des STCW-Übereinkommens kurzfristig in Kraft gesetzt werden.

2. Im nationalen Recht sollte eine Klarstellung erfolgen, dass auch die Seelotsen eindeutig in den Anwendungsbereich der neuen Alkoholregelungen einbezogen werden. Der Seelotse ist zwar nach Maßgabe des Seeverkehrsrechts weder Schiffsführer noch Besatzungsmitglied. Er ist nach § 4 Abs. 2 SeeSchStrO für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung „verantwortlich". Die Verantwortung beschränkt sich jedoch auf die Beratung der Schiffsführung in der Weise, dass diese die Vorschriften der Verordnung befolgen müs-

sen[18]). Die Verhaltens- und Sanktionsnormen zur Einhaltung der Alkoholgrenzwerte erfassen nach dem Wortlaut der Verordnung jedoch lediglich das Schiffsführungspersonal sowie – im Hinblick auf den allgemeinen Grenzwert – die sonstige Besatzung.

Diese Rechtslage spiegelt die tatsächliche Praxis nicht ausreichend wieder, denn faktisch übt der Seelotse in vielen Fällen Aufgaben des Schiffsführers aus: gerade bei Schiffen unter fremder Flagge und Schiffsführungen, die die deutsche Sprache nicht beherrschen, ist es gängige Praxis, dem Seelotsen stillschweigend oder ausdrücklich mit Zustimmung des Fahrzeugführers die Schiffsführung, insbesondere die Kommunikation mit den Verkehrszentralen, zu überlassen. Auch nach dem Seehandelsrecht (§ 485 HGB) ist die Beratungstätigkeit des Seelotsen der Schiffsführung (haftungsrechtlich) gleichgestellt. Durch die enge Verzahnung von Lotsenberatung und eigentlicher Schiffsführung muss im Interesse größtmöglicher Sicherheit auf den Revieren sichergestellt werden, dass der Seelotse den gleichen persönlichen Sicherheitsanforderungen unterliegt wie die Schiffsführung, die er berät. Daher sollte im Seeverkehrsrecht die Verpflichtung aufgenommen werden, dass die Seelotsen während ihrer Beratungstätigkeit an Bord oder an Land den gleichen Alkoholgrenzwerten wie die Schiffsführer unterliegen.

3. An dieser Stelle möchte ich ergänzend auf die Verpflichtung der Reeder hinweisen, im Rahmen ihres betrieblichen Sicherheitsmanagements nach dem über Kapitel IX des Internationalen SOLAS-Übereinkommens verbindlichen ISM-Code (Internationaler Sicherheitsmanagement-Code für einen sicheren Schiffsbetrieb und zur Verhütung der Meeresverschmutzung)[19]) konkrete Anweisungen und Verfahren einzuführen oder aufrecht zu erhalten, die dem Risiko durch Alkoholmissbrauch an Bord wirksam begegnen. Eine rechtliche Verpflichtung dazu ist bereits jetzt begründet, da die Reedereien nach Maßgabe des ISM-Codes zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagements für die effektive Umsetzung der nationalen und internationalen Verkehrsvorschriften sowie zur Einführung von innerbetrieblichen Sicherheitsmaßnahmen gegen sämtliche erkannte Risiken verpflichtet sind. Dieses von den Reedereien zu entwickelnde Konzept für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen muss klare Anweisungen enthalten, wie die neuen deutschen verkehrsrechtlichen Regelungen zur Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs an Bord umgesetzt werden und wie insbesondere der Kapitän seiner Verantwortung zur Umsetzung des Sicherheitskonzepts im Rahmen eines effektiven Bordmanagements nachhaltig nachkommen kann.

Daher möchte ich die Sicherheitsempfehlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zur Kollision PUDONG Senator/ENA 2 vom 15. Juni 2005[20]) zum Anlass nehmen, die Reedereien aufzufordern, auch bei hohen innerbetrieblichen Sicherheitsstandards und des Verbotes von Tätigkeiten unter Alkoholeinfluss das Sicherheitsmanagement auf mögliche Schwachstellen zu überprüfen und Abhilfemaßnahmen durchzuführen. Die zur Auditierung der Schifffahrtsunternehmen und zur Erteilung der ISM-Zeugnisse zuständigen Stellen (in Deutschland die See-Berufsgenossenschaft) sollten in den Reedereien und an Bord das Vorhandensein betrieblicher effektiver Sicherheitskonzepte gegen Alkoholmissbrauch verstärkt überwachen.

3. Verschärfung der Eignungskriterien für die Erteilung von Fahrerlaubnissen und Patenten in der Berufs- und Sportschifffahrt

Im Rahmen eines neuen Präventions- und Sanktionskonzepts der Bundesregierung sind durch die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften nicht nur die

Alkoholgrenzwerte neu geregelt, sondern zunächst für den Bereich der Sportschifffahrt die Voraussetzungen für die Erteilung und für die Entziehung der Fahrerlaubnis neu gefasst worden. Zur eindeutigeren Abgrenzung der von der „Befähigung" zu differenzierenden „Eignung" hat der Verordnungsgeber zwischen der körperlichen und geistigen „Tauglichkeit" und der anhand des Verhaltens im Verkehr zu bewertenden „Zuverlässigkeit" unterschieden[21]). Diese neuen Begriffe werden durch enumerativ aufgeführte Fallgruppen eingehend definiert. Abweichend von der früheren Regelung werden nicht nur Verstöße im Bereich der Schifffahrt, sondern das Verhalten im Gesamtbereich des Verkehrs berücksichtigt. So ist als Hinderungsgrund für die Erteilung einer Fahrerlaubnis im Sportbootbereich wegen fehlender Zuverlässigkeit nunmehr nicht nur eine strafrechtliche Verurteilung wegen Gefährdung des Schiffsverkehrs, sondern eine Verurteilung wegen sonstiger Straftatbestände im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes vorgesehen. Als unzuverlässig kann der Bewerber ferner bei Verurteilung gegen Straftatbestände im Zusammenhang mit seiner Teilnahme insbesondere am Straßenverkehr angesehen werden. Damit etabliert der Verordnungsgeber die Vermutung, dass jemand, der schwerwiegende Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften begeht, auch Vorschriften anderer Verkehrsträger missachtet[22]).

Die maßgeblichen Regelungen für die Erteilung und Entziehung von Befähigungszeugnissen der Berufsschifffahrt in der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbVO)[23]) bleiben hinter der im Sportbootbereich vorgenommenen Differenzierung nach Eignung und Befähigung zurück. § 8 der genannten Verordnung knüpft die „persönliche Eignung" lediglich an die körperlich-geistige Tauglichkeit im Sinne der Seediensttauglichkeitsverordnung, nicht aber an die charakterliche Zuverlässigkeit. Auch der Entziehungstatbestand des § 23 dieser Verordnung räumt der Patentbehörde die Befugnis ein, das Patent zu entziehen, wenn die „Voraussetzungen für seine Ausstellung nicht mehr vorliegen". Dies bedeutet im Ergebnis, dass ein Patent in der Berufsschifffahrt bereits dann entzogen werden kann, wenn eine auch nur vorübergehende Seedienstuntauglichkeit vorliegt. Diese Regelung ist nicht sachgerecht und wegen des damit verbundenen Eingriffs in die Freiheit der Berufsausübung nach Artikel 12 des Grundgesetzes verfassungsrechtlich bedenklich.

Zum einen sollte daher im Falle einer vorübergehenden Seedienstuntauglichkeit von der auch im STCW-Übereinkommen vorgesehene Möglichkeit[24]) Gebrauch gemacht werden, das Ruhen des Patents für die Dauer der Seedienstuntauglichkeit anzuordnen anstatt dieses zu entziehen. Zum anderen sollte der Verordnungsgeber der SchOffzAusbVO die für die Sportschifffahrt und die Binnenschifffahrt entwickelten detaillierten Kriterien und Anforderungen an die Zuverlässigkeit auch auf die Berufsschifffahrt auf See übertragen.

4. Fahrverbot und sofort vollziehbare vorläufige Maßnahmen auch gegenüber Ausländern nach festgestellten Trunkenheitsfahrten auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen?

Im Zuge der Diskussion um die Einführung der Alkoholgrenzwerte in der Seeschifffahrt ist von der Politik und auch manchen Stimmen der Praxis die Forderung erhoben worden, ein generelles Fahrverbot für die Berufsschifffahrt außerhalb von Seeunfällen einzuführen sowie die zuständigen Behörden mit konkreten Rechtsgrundlagen zu ermächtigen, unmittelbar nach festgestellten Trunkenheitsfahrten sofort vollziehbare Sicherungsmaßnahmen – etwa Fahrverbote auch gegenüber ausländischen Schiffsführern – treffen zu können[25]).

Eine Bestandsaufnahme ergibt Folgendes:

1. Die Wasserschutzpolizeibehörden können im Rahmen des schifffahrtspolizeilichen Vollzuges auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen auch gegenüber alkoholisierten ausländischen Schiffsführern im Rahmen der polizeilichen Gefahrenabwehr nach § 56 SeeSchStrO i. V. m. § 3 des Seeaufgabengesetzes ein Weiterfahrverbot verhängen. Dieses kann jedoch nach Ausnüchterung des „Störers" nicht mehr aufrechterhalten werden.

2. Die Seeämter können bei konkreten schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen beim Vorliegen eines öffentlichen Untersuchungsinteresses nach Durchführung eines Untersuchungsverfahrens nach § 31 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG)[26]) Sanktionen, insbesondere Fahrverbote für höchstens 30 Monate auch gegenüber Ausländern, verhängen.

3. Im Bereich der Sportschifffahrt kommt vorbehaltlich der Anwendung des SUG ein Fahrverbot anstelle der Entziehung der Fahrerlaubnis als „milderes Mittel" in Betracht, wenn trotz der objektiven Verwirklichung der Regeltatbestände der Schluss auf eine vorliegende Unzuverlässigkeit noch nicht gezogen werden kann, gleichwohl aber wegen des Verhaltens des Inhabers eine „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" angezeigt ist (vgl. § 8 Abs. 3 Sportbootführerscheinverordnung-See – SportbootFüSchVO-See)[27]). Diese Maßnahme kann insbesondere beim mehrfachen folgenlosen Führen eines Sportbootes unter Alkoholeinwirkung von der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nordwest getroffen werden. Ein Fahrverbot für deutsche Hoheitsgewässer kann von der WSD Nordwest nach § 8 Abs. 3a SportbootFüSchVO-See auch gegenüber Ausländern und selbst dann verhängt werden, wenn diese von der sog. Gastregelung des § 1 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 Gebrauch machen und keiner Fahrerlaubnis bedürfen.

4. Im Bereich der Berufsschifffahrt gibt es keine rechtliche Möglichkeit, auch bei mehrfacher – allerdings folgenloser – Trunkenheitsfahrt ein Fahrverbot zu verhängen.

4.1 In Anbetracht dieser Rechtslage sehe ich folgenden Regelungsbedarf:

4.1.1 Fahrverbot für die Berufsschifffahrt

Anders als in der Sportschifffahrt ist in der Berufsschifffahrt ein Fahrverbot außerhalb konkreter Gefährdungen nicht vorgesehen. Mehrfache so genannte folgenlose Trunkenheitsfahrten auch oberhalb der Grenzwerte der absoluten Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB führen bisher nicht zur Möglichkeit, Fahrverbote zu verhängen. Der Bundesrat hat zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Rechtslücke zu schließen ist[28]). Ich teile die Auffassung, dass ein Fahrverbot die bisher möglichen strafrechtlichen Sanktionen wirksam ergänzen kann und auch auf den Bereich der folgenlosen Trunkenheitsfahrten, d. h. ohne konkrete Gefährdung ausgedehnt werden sollte. Dabei sollte dieses Fahrverbot als Nebenfolge einer Ordnungswidrigkeit oder einer gerichtlichen Verurteilung nicht nur im Zusammenhang mit einer Trunkenheitsfahrt, sondern auch bei groben oder beharrlichen sonstigen Verstößen gegen Verkehrsvorschriften oder Strafrechtsnormen – etwa nach § 315a StGB – von der Verwaltungsbehörde angeordnet werden können. Dabei muss jedoch stets berücksichtigt werden, dass es sich bei einem Fahrverbot um einen gravierenden staatlichen Eingriff in die individuelle Handlungsfreiheit handelt, der nur zur Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs und zur Verhinderung von Personen-, Vermögens- und Umweltschäden gerechtfertigt werden kann und bei weniger gewichtigen Verkehrsverstößen nicht in Betracht kommt.

4.1.2 Vorläufige Sicherungsmaßnahmen nach Trunkenheitsfahrten

Aus meiner Sicht sind sofort vollziehbare vorläufige Maßnahmen nach festgestellten Trunkenheitsfahrten erforderlich. Diese Maßnahmen müssen auch der zunehmenden Gefährdung durch alkoholisierte Schiffsführer unter ausländischer Flagge Rechnung tragen.

Gerade bei einer Trunkenheitsfahrt unter der Wirkung alkoholischer Getränke ab einem Promille-Grenzwert von 1,1 besteht ein erhöhtes Bedürfnis zum Schutz der allgemeinen Verkehrssicherheit vor dem z. B. wegen potentieller Alkoholabhängigkeit hochgradig untauglichen oder unzuverlässigen Schiffsführer gleich welcher Nationalität. Diese Gefährdung besteht auch nach „Ausnüchterung" des Schiffsführers weiter. Als Maßnahmen kämen de lege ferenda die Anordnung des Ruhens der Fahrerlaubnis wegen Eignungszweifeln gegenüber deutschen Patentinhabern und die Anordnung eines vorläufigen Fahrverbots gegenüber Ausländern in Betracht. Diese Instrumente sind bisher im geltenden Seeschifffahrtsrecht nicht vorhanden.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Regelungen zum Patententzug bzw. zur Anordnung von Fahrverboten ergeben sich folgende mögliche Regelungsansätze:

1. Strafrecht/Strafprozessrecht

Der Bundesrat hatte die Bundesregierung in seiner Entschließung vom 17. Dezember 2004 gebeten, die Schaffung einer strafrechtlichen Entziehung von Patenten und Befähigungsnachweisen bei alkoholbedingten Straftaten im Schiffsverkehr sowie für deren vorläufige Entziehung zu prüfen.

Die strafrechtlichen Grundlagen für die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB und § 111a StPO) und des Fahrverbots (§ 44 StGB) wurden speziell für den Bereich des Straßenverkehrs geschaffen und sind nicht ohne weiteres auf den Schiffsverkehr übertragbar. Die im Strafgesetzbuch enthaltene Vorschrift über die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) bezweckt speziell den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs und ist ebenso wie das Fahrverbot nach § 44 StGB eine typisch auf den Kraftfahrzeugführer und auf die Bedingungen des Straßenverkehrs zugeschnittene Sanktion. Ein Befähigungszeugnis der Schifffahrt ist mit einer Fahrerlaubnis des Straßenverkehrs jedoch nicht uneingeschränkt vergleichbar. Vor allem wird das Befähigungszeugnis der Berufsschifffahrt nicht wie die Fahrerlaubnis im Straßenverkehr allein aufgrund einer Fahrprüfung, sondern erst nach einer längeren beruflichen Aus- und Weiterbildung erteilt. Die Entziehung des nautischen Befähigungsnachweises würde daher einen schwerwiegenden Eingriff in die Rechte der Betroffenen darstellen und käme im Ergebnis einem Berufsverbot gleich. Vor diesem Hintergrund bin ich der Auffassung, dass wegen der genannten berufsspezifischen Besonderheiten die Entziehung von nautischen Befähigungszeugnissen nicht durch Strafgerichte erfolgen sollte, sondern den im Verhaltensrecht der Seeschifffahrt und in der nautischen Praxis erfahrenen Experten der Seeämter oder der Patentbehörden vorbehalten bleiben muss, die die erforderlichen Maßnahmen im Verwaltungsrechtswege treffen sollen[29]).

2. Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG)

Denkbar ist weiterhin eine Ergänzung des SUG. Allerdings erfasst das SUG nur die in dessen § 1 Abs. 2 aufgeführten schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnisse. Darüber hinaus können die Seeämter keine Eilmaßnahmen treffen; sie können nur dann tätig

werden, wenn die Vorprüfungsstelle bei der WSD Nordwest ein öffentliches Untersuchungsinteresse festgestellt hat und den Fall dem zuständigen Seeamt zur Untersuchung nach § 22 Abs. 3 SUG zuweist.

Für die sog. folgenlosen Trunkenheitsfahrten und ggf. auch für bestimmte Ordnungswidrigkeitstatbestände bietet das SUG somit kein geeignetes Regelwerk für Patententzug und Fahrverbot. Aus diesem Grunde scheidet auch das SUG als Grundlage für eine umfassende Problemlösung aus.

3. Die Anordnung des „Ruhens der Erlaubnis"

Die Fälle einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt müssen jedoch ebenfalls erfasst werden. Dabei erscheint die Anlehnung an die Regelungssystematik im Bereich der Binnenschifffahrt als ein geeigneter Weg. Anders als nach der SchOffzAusbVO kann nach § 24 Abs. 2, 3 der Binnenschifferpatentverordnung (BinSchPatentVO)[30]) das „Ruhen einer Erlaubnis" angeordnet werden, wenn Zweifel an der Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit des Erlaubnisinhabers bestehen. In § 24 Abs. 5 BinSchPatentVO werden verschiedene Tatbestände definiert, deren Verwirklichung Zweifel an der Zuverlässigkeit begründen können. Hierzu zählen neben dem Führen eines Fahrzeugs mit einer hohen Blutalkoholkonzentration auch die Verwirklichung verschiedener Ordnungswidrigkeiten. An die vorläufig wirkende Anordnung des Ruhens werden somit hinsichtlich der Anforderungen an den Nachweis der fehlenden Eignung deutlich geringere Anforderungen gestellt, als an den Entzug nach § 23 BinSchPatentVO, was eine schnelle Entscheidung ermöglicht. Bei dieser Regelung handelt es sich um eine patentrechtliche Regelung, die für den Seebereich in die SchOffzAusbVO übernommen werden könnte.

Eine hochgradige Alkoholisierung deutscher Patentinhaber begründet durchaus Eignungszweifel, die die das Patent ausstellende Behörde zur Anordnung des Ruhens des Patents bis zur Klärung der weiteren Seediensttauglichkeit berechtigte. Nach meiner Auffassung ergeben sich Eignungszweifel bei einer Trunkenheitsfahrt etwa im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit unabhängig davon, ob eine Beteiligung an einem Seeunfall festgestellt wird oder eine „rein abstrakte" Gefährdung vorliegt.

Als Zuständigkeitsregelung wäre bei *deutschen* Patentinhabern eine Anordnungsbefugnis hinsichtlich des Ruhens der Erlaubnis durch die das Patent ausstellenden Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, für Inhaber von Sportbootführerscheinen durch die Fahrerlaubnisbehörde, nahe liegend. Die endgültige Entscheidung über die Entziehung der Erlaubnis bei bestätigter Nichteignung etwa bei Alkoholabhängigkeit oder über die Anordnung des Fahrverbots sollte sich – fallabhängig – nach den jeweiligen Spezialnormen und den unterschiedlichen Verwaltungsverfahren richten.

In SUG-Fällen (schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse nach § 1 Abs. 2 SUG) ergibt sich allerdings das Problem, dass eine andere Behörde für die vorläufige Maßnahme der Anordnung des Ruhens zuständig wäre als die Behörde (Seeamt), die die endgültige Entscheidung über Entziehung oder Fahrverbot zu treffen hätte. Hier wäre eine Aufgabenwahrnehmung durch die Vorprüfungsstelle nach § 22 SUG sinnvoll, da diese zum Zeitpunkt einer gebotenen vorläufigen Regelung ohnehin mit der Sache befasst ist. Die Meldung über ein entsprechendes Ereignis läuft zuerst hier auf. Die Vorprüfungsstelle leitet die Ermittlungen und kann die Prognose hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit der Anordnung einer Maßnahme durch das Seeamt mit der Anordnung der vorläufigen Siche-

rungsmaßnahme verbinden. Dies entspricht auch der Regelung in § 8 Abs. 2 Nr. 3 SportbootführerscheinVO-See, wonach Fälle aus dem Anwendungsbereich des SUG aus dem erlaubnisrechtlichen Anwendungsbereich der SportbootführerscheinVO ausgenommen sind.

4.1.3 Maßnahmen gegenüber ausländischen Führerschein- und Patentinhabern

Gegenüber ausländischen Patentinhabern kommt eine Entziehung des Patents durch deutsche Behörden nicht in Betracht. Hier muss eine besondere Rechtsgrundlage für ein sofort vollziehbares vorläufiges Verbot ermöglicht werden, vom ausländischen Patent auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen Gebrauch machen zu können und zwar unter den gleichen Voraussetzungen, die de lege ferenda bei einem deutschen Patentinhaber die Anordnung des Ruhens ermöglichten. Bei dieser Regelung würde es sich materiellrechtlich nicht um eine patentrechtliche Regelung, sondern um ein Fahrverbot für den räumlichen Geltungsbereich der deutschen Hoheitsgewässer, namentlich der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung handeln. Da eine Zuständigkeitsanbindung an die deutsche Patentbehörde nicht in Betracht kommt, wäre eine Zuordnung zu einer Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Schifffahrtspolizeibehörde sinnvoll.

4.2 Sofortvollzug unmittelbar nach Trunkenheitsfahrten?

Auch muss dem praktischen Bedürfnis Rechnung getragen werden, dass es einer raschen Reaktion der zuständigen Behörden bedarf, um den Gefahren, die von alkoholisierten Schiffsführern ausgehen, wirksam entgegentreten zu können. Die im schifffahrtspolizeilichen Vollzug tätigen Beamten der Wasserschutzpolizeibehörden der Länder sollten ermächtigt werden, bei Vorliegen dringender Gründe für die Annahme, dass eine vorläufige Maßnahme von der zuständigen Patent- bzw. Schifffahrtspolizeibehörde (Ausländer) angeordnet werden wird, den Führerschein oder das ausländische Befähigungszeugnis vorläufig sicherzustellen. Diese vorläufige Sicherstellung stellte sich als eine geeignete und erforderliche Präventivmaßnahme dar, die die Allgemeinheit schon vor der Entscheidung über das Ruhen der Erlaubnis oder das vorläufige Fahrverbot vor weiterer Gefährdung durch unzuverlässige Schiffsführer schützen soll. Die zuständigen Vollzugskräfte müssen ferner die Möglichkeit haben, vorläufige, gegebenenfalls befristete Fahrverbote anzuordnen, bis die zuständige Behörde das Verfahren zur Durchführung der vorläufigen Maßnahme abgeschlossen hat. Dabei muss natürlich darauf geachtet werden, dass die Prognose der vor Ort tätigen Beamten über die Wahrscheinlichkeit der Entscheidung über die vorläufige Maßnahme auf klare Anordnungskriterien wie z. B. eine hohe Alkoholisierung gestützt werden kann.

Die vorläufige Sicherstellung von Patenten und Fahrerlaubnissen der Sportschifffahrt ist bereits im Bereich der Binnenschifffahrt möglich[31]).

Für den Bereich der Sportschifffahrt auf See erlaubt die Ermächtigungsnorm des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Seeaufgabengesetzes ausdrücklich dazu, Regelungen zur vorläufigen Sicherstellung von Urkunden über den Befähigungsnachweis durch das Verkehrsverwaltungsrecht zu treffen. Geeignete Rechtsgrundlagen für die Berufsschifffahrt auf See müssen durch den Gesetzgeber geschaffen werden. Dabei würde sich anbieten, das neu einzuführende Fahrverbot ebenso wie die vorläufigen Maßnahmen und deren Durchsetzung für Sport- und Berufsschifffahrt an zentraler Stelle im Seeaufgabengesetz zu regeln.

Fußnoten

[1]) Empfehlung des damaligen Arbeitskreises VII des 16. VGT 1978; OLG Oldenburg, OLG St 1 zu § 315a S. 7: 2,4 ‰.
[2]) OLG Schleswig, SchLHA 1970, 196: 2,2 ‰.
[3]) OLG Köln, NJW 1990, 847 [= BA 1990, 380].
[4]) im Ergebnis: OLG Schleswig, SchLHA 1987, 269; AG Rostock, NZV 1996, 124 mit Anm. Reichert.
[5]) BGBl. 2005 I S. 2288.
[6]) Antwort der Bundesregierung auf die schriftliche Frage des Abgeordneten Goldmann, MdB, Nr. 234/7 vom 30. Juli 2004.
[7]) Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest, Jahresbericht der Seeämter 2004, S. 10.
[8]) BR-Drs. 626/04 vom 12. August 2004.
[9]) BR-Drs. 940/04 vom 17. Dezember 2004.
[10]) BT-Drs. 15/5514 vom 13. Mai 2005.
[11]) Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung i.d.F. der Bek.vom 22.Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209, 1999 I S. 193).
[12]) Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813); Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 08. August 1989 (BGBl. I S. 1583).
[13]) Begr. zur Änderung des § 24a StVG, BT-Drs. 13/1439.
[14]) vgl. § 9 Abs. 11 Nr. 18 und § 10 Nr. 15o der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn i. d. F. der Bek. vom 03. Januar 2005 (BGBl. I S. 36).
[15]) vgl. § 8 Abs. 3 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573).
[16]) OLG Köln, Beschluss vom 02. Juni 1989, Blutalkohol 26, S. 427; OLG Hamm NJW 1967, 1332; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. Rdn.15 zu § 316 StGB.
[17]) STCW-Code Teil B, Abschnitt 5, Nr. 34 f („Guidance on prevention of drug and alcohol abuse"), BGBl. 1982 II S. 297.
[18]) Graf-Steinicke, Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, Kommentierte Textausgabe, 3. Aufl. 2004, Erl. zu § 4 Abs. 2.
[19]) Bundesanzeiger 1995, 2732.
[20]) Untersuchungsbericht der BSU Nr. 155/04 S. 67 f.
[21]) vgl. § 2 der Sportbootführerscheinverordnung-See i. d. F. der Bek. vom 19. März 2003 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 4 der VO vom 06. August 2005 (BGBl. I S. 2288).
[22]) so auch VGH BW, NZV 1989, 367, für den Bereich des Luftverkehrs.
[23]) BGBl. 1992 I S. 22, 227.
[24]) vgl. Regeln I/2 und I/9 des STCW-Übereinkommens, oben Fn. 16.
[25]) siehe Fn. 10.
[26]) BGBl. 2002 I S. 1815.
[27]) vgl. Fn. 20.
[28]) vgl. Fn. 9.
[29]) so im Ergebnis auch die Stellungnahme der Bundesregierung vom 29. September 2005 – BR-Drs. 724/05.
[30]) Binnenschifferpatentverordnung (BinSchPatVO) vom 05. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3066); siehe auch § 10a Sportbootführerscheinverordnung-Binnen vom 22. März 1989.
[31]) vgl. § 3 Abs. 6 Nr. 1c des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes i. d. F. der Bek. vom 05. Juli 2001 (BGBl I. S. 2026) und § 24a BinSchPatentVO.

Anschrift des Verfassers
Regierungsdirektor Peter Escherich
Referat LS 23
Maritime Sicherheit, Seeleute
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
53175 Bonn
Email: peter.escherich@bmvbs.bund.de

BERND SPÖNTJES*)

Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt

– Zusammenfassung –

Eine Auswertung der vorliegenden statistischen Erhebungen der in deutschen Gewässern bekannt gewordenen Trunkenheitsfahrten – ob mit oder ohne Seeunfall – zeigt, dass die Zahlen im Vergleich zum maritimen Verkehrsaufkommen relativ gering sind. Selbst wenn man ein vorhandenes Dunkelfeld unterstellt und berücksichtigt, dass es sich hier um klassische Kontrolldelikte handelt, dürfen wohl auch zukünftig keine dramatisch steigenden Zahlen zu erwarten sein. Trotzdem ist es außerordentlich zu begrüßen, dass der deutsche Gesetzgeber mit der zwölften Verordnung zur Änderung seeverkehrsgerichtlicher Vorschriften die geltenden Promillegrenzen harmonisiert und die Anwendbarkeit der Vorschriften auf einen größeren Personenkreis als bisher ausdehnt.

Die durch Alkoholmissbrauch in der Schifffahrt möglicherweise entstehenden Schäden für Menschen und Umwelt können sehr schnell katastrophale Auswirkungen erreichen. Die polizeiliche Praxis wird sich den neuen Normen anpassen. Der Kontrollschwerpunkt, gerade in der Berufsschifffahrt, wird weiterhin möglichst vor Antritt einer Seereise liegen. Wünschenswert ist hier ein klar normiertes polizeiliches Kontrollrecht, vergleichbar mit dem § 36 Abs. 5 der Straßenverkehrsordnung. Mögliche Ansätze im präventiven Bereich, z. B. über die regelmäßigen Tauglichkeitsuntersuchungen, sind zu prüfen; die Normen sollten internationalisiert werden, da Schifffahrt an Landesgrenzen nicht endet.

Betriebsinternen Kontrollmechanismen und der Ausgestaltung von Arbeitsverträgen kommt ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Die Fairness gebietet darauf hinzuweisen, dass es wohl auch im maritimen Bereich nur relativ wenige Hasardeure sind, die ganze Berufsstände in Misskredit bringen. Dies kann den Gesetzgeber und die vollziehende Gewalt allerdings nicht davon entbinden, gegen diese Tätergruppe entschieden vorzugehen.

*) Leitender Polizeidirektor der Wasserschutzpolizei Hamburg.

Knapp, aktuell und übersichtlich

stellt dieser Kommentar die zentralen Bereiche des Straßenverkehrsrechts dar. **Bearbeitungsstand ist Herbst 2005**.

Die 19. Auflage

dieses **Standardwerks** verarbeitet alle straßenverkehrsrechtlichen Novellierungen der vergangenen Jahre. Berücksichtigt sind u. a.

- Änderungen der Fahrerlaubnis-VO durch die Einführung der neuen **Fahrerlaubnisklasse S** für neue Fahrzeugarten wie z.B. Elektroskooter und sog. Quads
- Neuerungen in der **StVO** und im **Bußgeldkatalog** hinsichtlich der **Anschnallpflicht** der Fahrgäste in Bussen, der verschärften Ahndung unzulässiger **Handy-Benutzung** und der Einführung eines Regelfahrverbots für die Führer bestimmter Fahrzeuge schon ab 21 km/h Geschwindigkeitsüberschreitung
- die zum Teil erst am **1.10.2005** in Kraft getretenen Änderungen durch die 38. und 39. Straßenverkehrsrechts-Änderungsverordnung betreffend Zulassungsdokumente sowie Typgenehmigung
- das am 15. August 2005 in Kraft getretene 3. Straßenverkehrsrechts-ÄnderungsG über das **begleitete Fahren ab 17 Jahren**.

Neue Rechtsprechung wurde umfassend eingearbeitet, insbesondere zum neuen Haftungsrecht in Fällen des Totalschadens, zur Erstattungsfähigkeit der Mehrwertsteuer sowie zum Ausschluss der Haftung und des Mitverschuldens von Kindern unter 10 Jahren.

Stand Herbst 2005!

Zu den Autoren

Dr. Franz-Joachim Jagow kommentiert auf der Grundlage seiner langjährigen Tätigkeit im Bundesverkehrsministerium. Dr. Michael Burmann und Dr. Rainer Heß, beide Mitautoren eines umfassenden Handbuchs zum Straßenverkehrsrecht, sind als Rechtsanwälte intensiv mit straßenverkehrsrechtlichen Fällen befasst.

Fax-Coupon

___ Expl. 3-406-53175-X
Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht
19. Auflage. 2006. XXVII, 986 Seiten.
In Leinen € 56,–

Name

Straße

PLZ/Ort

Datum/Unterschrift 141460

Bei schriftlicher oder telefonischer Bestellung haben Sie das Recht, die Ware innerhalb von 2 Wochen nach Lieferung ohne Begründung an Ihren Lieferanten (Buchhändler oder Verlag C.H.Beck, c/o **Nördlinger Verlagsauslieferung, Augsburger Str. 67a, 86720 Nördlingen**) zurückzusenden, wobei die rechtzeitige Absendung genügt. Kosten und Gefahr der Rücksendung trägt der Lieferant.
Ihr Verlag C.H.Beck oHG, Wilhelmstr. 9, 80801 München.

Bestellen Sie bei Ihrem Buchhändler oder bei:
Verlag C.H.Beck · 80791 München · **beck.de**
E-Mail: bestellung@beck.de · **Fax: 089/38189-402**

C.H.BECK

Preis inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten € 3,05 in Deutschland bei Einzelbestellung beim Verlag.

Zur Information

EU-Mitgliedstaaten einigen sich auf den europäischen Führerschein

Der Rat hat eine politische Einigung über einen Vorschlag der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2003 über einen europäischen Führerschein erzielt (KOM (2003) 621 – IP/03/1435). Der neue Führerschein wird die Sicherheit im Straßenverkehr durch eine bessere Begriffsbestimmung des Anwendungsbereichs und der verschiedenen Führerscheinklassen erhöhen. Aus ihm geht klar hervor, wer zum Führen welchen Fahrzeugs berechtigt ist. Außerdem werden ein Führerschein für Mopeds und der Grundsatz des schrittweisen Zugangs zu größeren und leistungsstärkeren Krafträdern eingeführt. Die neuen Bestimmungen enthalten auch Mindestanforderungen für Fahrprüfer. Die neuen Rechtsvorschriften stellen ferner einen wichtigen Schritt zur Bekämpfung des Betrugs in Zusammenhang mit Führerscheinen sowie des sogenannten „Führerscheintourismus" dar. Die Mitgliedstaaten werden die Zusammenarbeit verstärken, um zu verhindern, dass Fahrer, denen vorübergehend der Führerschein entzogen wurde, in einem anderen Mitgliedstaat einen neuen Führerschein erwerben. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erklärte: „In den vergangenen anderthalb Jahren sind der Polizei bei zufälligen Kontrollen mehr als 2 100 Deutsche mit ausländischen Führerscheinen aufgefallen, denen in Deutschland der Führerschein wegen Alkohol- oder Drogendelikten entzogen worden war. Vermutlich handelt es sich bei dieser Zahl nur um die Spitze eines Eisbergs. Bislang hatten die deutschen Behörden kein effektives Instrumentarium, um diese im Ausland erschlichenen Führerscheine einziehen zu können. Dies hat sich zunehmend zu einem Problem der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen entwickelt. Mit der in Brüssel beschlossenen Regelung werden wir dieses Problem rasch in den Griff bekommen. Die EU-Richtlinie sieht nun auf deutschen Wunsch eine Bestimmung vor, in der es heißt: ‚Ein Mitgliedstaat lehnt die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein in seinem Hoheitsgebiet entzogen ist.' Damit können wir dem Führerscheintourismus jetzt endlich einen Riegel vorschieben." Auch ein EU-weites Netz für den Datenaustausch über Führerscheine muss zu diesem Zweck aufgebaut werden. Ein einheitliches neues Führerscheinmodell im Kreditkartenformat mit verstärkten Sicherheitsmerkmalen wird eingeführt, während die derzeit im Umlauf befindlichen 110 unterschiedlichen Modelle schrittweise auslaufen. Nach Inkrafttreten der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten 26 Jahre Zeit, um die derzeitigen Führerscheine zu ersetzen. Sonderbestimmungen wurden vereinbart um sicherzustellen, dass jede bestehende Erlaubnis zum Führen eines bestimmten Fahrzeugs auch weiterhin gegenseitig anerkannt wird. Die neue Richtlinie stellt den Mitgliedstaaten die Einführung eines Mikrochips auf dem neuen Führerscheinmodell frei. Unabhängig von der gewählten Option müssen die Mitgliedstaaten die Datenschutzbestimmungen der EU einhalten. In Zukunft werden Führerscheine eine begrenzte Gültigkeitsdauer haben. Nach der neuen Regelung ist eine Gültigkeitsdauer von 10 Jahren vorgesehen, die die Mitgliedstaaten auf 15 Jahre anheben können. Es steht den Mitgliedstaaten frei, vor der Erneuerung des Führerscheins durch die Verwaltung eine ärztliche Untersuchung durchführen zu lassen. Auf die politische Einigung folgt im Verlauf des Jahres die förmliche

Annahme der Richtlinie durch das Europäische Parlament in zweiter Lesung. Damit wird die Richtlinie Ende 2006 in Kraft treten und spätestens Ende 2012 anwendbar sein.

(Aus den Pressemitteilungen Nr. IP-06/381 der Europäischen Kommission und Nr. 102/2006 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27. März 2006)

Frankreich: „Zaubertrank" soll Alkoholspiegel senken

Ein harmloser Gemüsesaft soll Autofahrern nach dem Genuss von Alkohol zu einer schnellen Wiederherstellung ihrer Fahrtüchtigkeit verhelfen. Das von der Firma PPN aus der Normandie hergestellte Getränk mit dem Namen „Security Feel Better" soll den Abbau von Alkohol im Blut angeblich um das Drei- bis Sechsfache beschleunigen.

Ein Test unter notarieller Aufsicht habe gezeigt, dass ein Alkoholspiegel von 1,16 Gramm im Blut binnen 45 Minuten auf nur 0,48 Gramm gesenkt werden konnte. Damit hätten sich die Testpersonen nach geltenden französischen Bestimmungen ohne Angst vor Alkoholtests wieder ans Steuer setzen können. Basis des gelblichen Gebräus sind laut Hersteller-Website Artischocken-Extrakte, die direkt auf die Funktion der Leber wirken.

Das Getränk durfte jahrelang nicht in Frankreich eingeführt werden, weil die Behörden Betrug vermuteten und Gerichtsverfahren anstrengten. PPN wich deshalb zunächst auf den Markt in Südkorea aus. Auch in den USA wird der Trank inzwischen verkauft. In Frankreich darf das Getränk heute zwar angeboten werden, die Werbung mit der angeblich Alkohol abbauenden Wirkung ist aber untersagt.

(Aus einer Mitteilung von Spiegel-online vom 21. Februar 2006)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2005, Vol. 1–42), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 42/2005
und ebenso Vol. 1–41 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Stand der Normungsarbeiten zu Alkohol-Interlocks

Ein Alkohol-Interlock ist ein Gerät, das im blockierenden Zustand das Starten des Fahrzeugmotors verhindern soll und das in den nicht-blockierenden Zustand nur nach Abgabe und Analyse einer Atemprobe mit einer Alkoholkonzentration unterhalb eines Grenzwertes gebracht werden kann. Es besteht üblicherweise aus einem Handteil und einer Steuereinheit, die elektrisch mit dem Fahrzeug verbunden ist.

Breit angelegte, staatlich gestützte Programme zur Einführung von Alkohol-Interlocks, die zur Eindämmung von Verkehrsunfällen durch Trunkenheitsfahrer beitragen sollen, laufen derzeit in Schweden und Finnland. Die Marktführerschaft für entsprechend hochwertige und zuverlässige Geräte liegt in Deutschland.

Teil 1 der in Arbeit befindlichen Europäischen Normenreihe zu Alkohol-Interlocks legt Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten für atemalkoholgesteuerte Alkohol-Interlocks fest. Sie behandelt Geräte, die hauptsächlich für den Einsatz in Verkehrssicherheits-Programmen für Trunkenheitsfahrer vorgesehen sind. Die EN ist im November 2005 erschienen und wird mit Ausgabe April 2006 als DIN EN 50 436-1 (VDE 0406-1) in das nationale Normenwerk übernommen.

Zu einem Teil 2, der Alkohol-Interlocks behandelt, die hauptsächlich für den allgemeinpräventiven Einsatz (freiwillige kommerzielle und private Nutzung) vorgesehen sind und geringeren Anforderungen als Geräte nach Teil 1 entsprechen müssen, wurde im Februar d. J. das CENELEC-Umfrageverfahren gestartet (prEN 50436-2).

Diese künftige Europäische Norm definiert zwei verschiedene Klassen von Alkohol-Interlocks:

Klasse A: Alkohol-Interlocks mit den Standardeigenschaften für allgemein-präventiven Einsatz, einschließlich bestimmter Maßnahmen gegen Manipulation und Umgehung,

Klasse B: Alkohol-Interlocks mit Eigenschaften für allgemein-präventiven Einsatz, jedoch ohne bestimmte Maßnahmen gegen Manipulation und Umgehung.

Für einen Teil 3 „Alkohol-Interlocks – Anleitung für Auswahl, Installation, Benutzung und Wartung“ wurde bei CENELEC ein NWIP (New Work Item Proposal) vorgelegt. Dieser Teil soll Käufern und Anwendern Hilfestellung bei Kaufentscheidung und Umgang mit Alkohol-Interlocks geben.

Diese unter deutscher Federführung laufenden europäischen Normungsarbeiten liegen national im Zuständigkeitsbereich des UK 966.2 „Atemalkohol-Messung“ der DKE Deutsche Kommission Elektrotechnik, Elektronik, Informationstechnik im DIN und VDE.

Ansprechpartner
DKE Deutsche Kommission
Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik
im DIN und VDE
Referat UK 966.2
Wolfgang Fladerer
Stresemannallee 15
60596 Frankfurt am Main
Tel.: 069 6308-252
Fax: 069 6312925
E-Mail: wolfgang.fladerer@vde.com

Verkehrszentralregister (VZR) – Jahresbericht 2005*)
– Auszug –

Im Jahr 2005 wurden dem Verkehrszentralregister rund 5,41 Mio. *(Vorjahr: 5,05 Mio.)* registerpflichtige Entscheidungen über geahndete Verkehrsverstöße oder fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen von Gerichten, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden gemeldet (Tabelle 3). Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Zunahme um rund 7 Prozent. Bußgeldentscheidungen machen mit 78 Prozent die Mehrzahl der im VZR eingehenden Mitteilungen aus. Gerichtliche Entscheidungen zu Straftaten haben einen Anteil von rund 13 Prozent, Fahrerlaubnisentscheidungen der Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden von 9 Prozent.

Zugang an Mitteilungen von		**2004 (in 1000)**	**2005 (in 1000)**	**Veränderung in % gegenüber Vorjahr**
Gerichten:	Verurteilungen	328	318	– 3,0
	Bußgeldentscheidungen	55	59	+ 7,3
	vorläufige Entscheidungen und Aufhebungen	116	111	– 4,3
	Zusammen	499	488	– 2,2
Bußgeldbehörden:	Bußgeldentscheidungen	3 875	4 226	+ 9,1
Fahrerlaubnisbehörden:	Fahrerlaubnisentscheidungen und -maßnahmen	674	694	+ 3,0
	Insgesamt	5 048	5 408	+ 7,1

Tab. 3: Mitteilungen an das Verkehrszentralregister im Jahr 2005.

Nachdem am 01. 01. 2005 erstmalig in der Geschichte des VZR rund 7,6 Mio. Personen im VZR gespeichert waren, hat sich die Zahl im Laufe des Jahres 2005 noch einmal erhöht. Der Bestand im VZR eingetragener Personen nahm aufgrund des positiven Saldos aus Personenzugang und -abgang zu. Am 01. 01. 2006 sind rund 8,2 Mio. Personen registriert und damit 7,6 Prozent mehr als am Jahresanfang. Männer bilden mit 80,7 Prozent (6,585 Mio.) die Mehrheit der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen. Mehr als die Hälfte der Männer wie der Frauen ist mit Geschwindigkeitsübertretungen eingetragen. Während Männer wesentlich häufiger bei Fahrten unter Alkoholeinfluss auffällig werden, missachten Frauen eher die Vorfahrt.

Die meisten (74,4 Prozent) der im VZR registrierten Personen haben einen Punktestand von 1 bis 7 Punkten. Nur 6,1 Prozent (496 000) erreichen mehr als 7 Punkte und sogar nur 1,0 Prozent (78 000) 14 und mehr Punkte. Diese geringen Anteile hängen damit zusammen, dass infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße in dieser Gruppe häufig auch die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf Null gesetzt wird.

Etwa ein Fünftel (1,523 Mio.) der eingetragenen Personen hat *keine Punkte:* bei den Männern sind es 20,1 Prozent und bei den Frauen 12,4 Prozent. Zu dieser Gruppe gehören

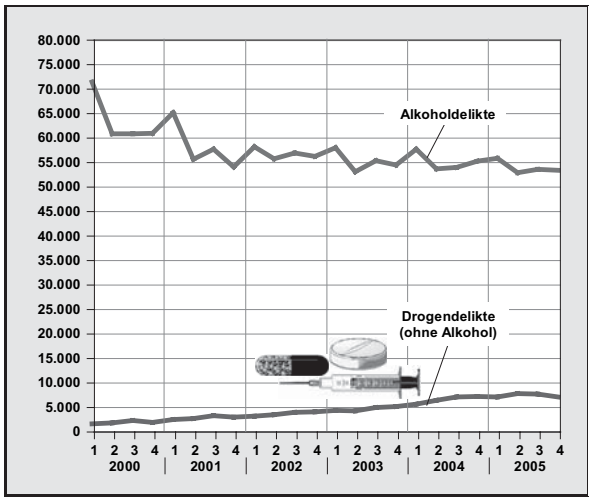
*) Herausgegeben am 27. März 2006 vom Kraftfahrzeug-Bundesamt (KFA) mit Sitz in Flensburg. Der vollständige Bericht kann unter http://www.kba.de eingesehen werden.

neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder aufgefallen sind. Ferner zählen auch die Personen dazu, die nie eine Fahrerlaubnis hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

Die Zahl der Drogendelikte einschließlich Alkohol war bis 2003 konstant rückläufig (Tabelle 7). Nach einem Anstieg im Jahr 2004 wurden im Jahre 2005 erneut weniger Delikte (241 900) im VZR eingetragen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Abnahme um 0,6 Prozent. Ein Blick in die Tabelle 7 zeigt aber auch, dass diesem Gesamtrückgang der Drogendelikte zwei unterschiedliche Entwicklungen der Alkoholverstöße und der anderen Drogendelikte zugrunde liegen (siehe auch Grafik 8). Während die Alkoholdelikte wie in den Vorjahren auch im Jahr 2005 rückläufig sind (– 2,1 %), stieg die Anzahl der anderen Drogendelikte im Vergleich zum Jahr 2004 um 13,0 Prozent wiederholt deutlich an. Somit machen die Delikte im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten im Jahr 2005 bereits rund 11,5 Prozent aller Drogendelikte aus *(2004: 10,1 %)*.

	2000	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Drogendelikte	258 300	240 500	238 100	236 100	243 400	241 900
Alkoholdelikte	252 300	230 800	225 300	219 100	218 700	214 000
Alkoholdelikte in %	97,7	96,0	94,6	92,8	89,9	88,5
Drogendelikte (ohne Alkohol)	6 000	9 700	12 800	17 000	24 700	27 900
Drogendelikte (ohne Alkohol) in %	2,3	4,0	5,4	7,2	10,1	11,5

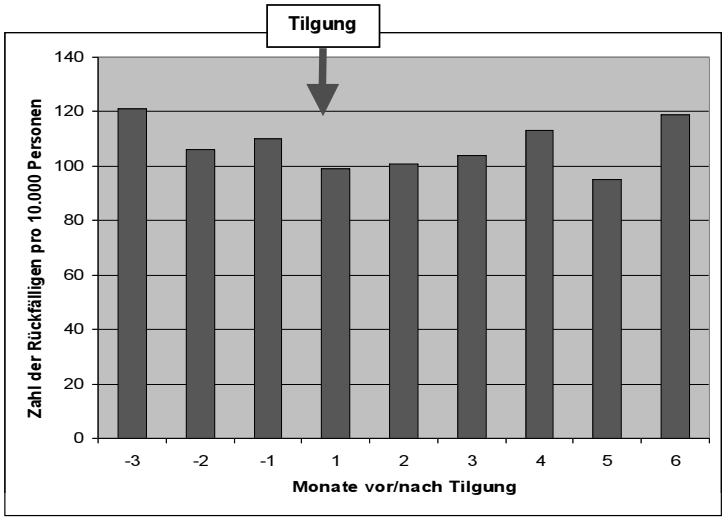
Tab. 7: Drogendelikte 2000 – 2005 (Deliktzahlen auf 100 gerundet).



Grafik 8: Drogendelikte 2000 bis 2005.

Dem Verkehrszentralregister (VZR) wird gelegentlich vorgehalten, es würde seine mäßigende Wirkung auf den eingetragenen Verkehrsteilnehmer bei Tilgung seiner Personenangaben wegen Ablaufs der gesetzlichen Tilgungsfrist schlagartig verlieren: „Kaum hat

der Verkehrsteilnehmer nach Tilgung seiner Sünden wieder eine weiße Weste, so legt er unbekümmert erneut los, ähnlich wie mancher Fahrer nur wenige hundert Meter nach einer Radarmessstelle fröhlich wieder aufs Gaspedal drückt.“ Die Befürchtung also ist, es könne mit Ablauf der Tilgungsfrist, womöglich noch im selben Monat, zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsverstöße kommen: „Enthemmung nach Tilgung“. Zu dieser Frage, die die Verkehrssicherheit berührt, liegen erstmalig aussagekräftige statistische Daten vor. Von über 50 000 Personen in dieser Stichprobe, die erstmalig mit einer Ordnungswidrigkeit auffällig und im VZR eingetragen wurden, liegen für diese Untersuchung lückenlose Daten über eine Beobachtungszeit von zweieinhalb Jahren vor, das heißt, über die zweijährige Tilgungsfrist ein halbes Jahr hinausgehend.



Grafik 9: Zahl der erstmals Rückfälligen pro 10 000 mit Ordnungswidrigkeit erstauffällige Verkehrsteilnehmer.

Dargestellt ist der Anteil der im betreffenden Monat erstmals rückfälligen Personen, bezogen auf jeweils 10 000 mit einer Ordnungswidrigkeit erstauffällige Verkehrsteilnehmer, die bis dahin noch keinen Rückfall zu verzeichnen hatten. Im Durchschnitt, so zeigt die Abbildung, werden von jeweils 10 000 betrachteten Verkehrsteilnehmern pro Monat etwa 100 bis 120 rückfällig. Daran ändert sich in den sechs Monaten nach dem Tilgungstermin im Vergleich zu den drei Monaten vor dem Tilgungstermin so gut wie gar nichts (die leichten Schwankungen von plus/minus 10 sind statistische Zufallsfluktuationen aufgrund geringer Stichprobengröße).

Die Hypothese von einer „Enthemmung nach Tilgung“ lässt sich aus den Daten also in keiner Weise bestätigen: Der Verkehrsteilnehmer nutzt die „erteilte Absolution“ nicht dazu aus, sich nunmehr in erhöhtem Maße über die Verkehrsregeln hinwegzusetzen. Dies gilt für die große Mehrheit der Verkehrsteilnehmer, eben für jene, die mit einer Ordnungswidrigkeit erstauffällig wurden und daher nur wenige Punkte besitzen. Bei Personengruppen, die aufgrund hoher Punktzahlen einschneidende Maßnahmen zu befürchten haben, kann es durchaus anders aussehen. Dies allerdings lässt sich mit den vorhandenen Daten nicht untersuchen.

Rechtsprechung

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

34.*) 1. Bei einer Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB muss den Urteilsgründen zu entnehmen sein, ob das Vorhandensein oder Fehlen von Trunkenheitssymptomen tatsächlich ein taugliches Beweisanzeichen für oder gegen einen vom Angeklagten behaupteten Nachtrunk sein kann.

2. Hat der Angeklagte zum Zeitpunkt der polizeilichen Kontrolle oder anlässlich der Blutentnahme von seinem Schweigerecht Gebrauch gemacht, darf ihm später nicht entgegen gehalten werden, dass er nicht schon zu diesem Zeitpunkt auf Nachtrunk hingewiesen habe.

3. Eine Verletzung des Gebots fairer Verfahrensführung wegen willkürlicher, auf sachfremden Erwägungen gestützter Anfechtung des Urteils durch die Staatsanwaltschaft kommt nicht in Betracht, wenn die Staatsanwaltschaft mit ihrer Berufung das Ziel verfolgt, eine – im Vergleich zu anderen Angeklagten – gleich spürbare und daher gerechte Bestrafung zu erreichen.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 11. November 2004 – 1 Ss 133/04 –
– 1 Ns 23 Js 5874/03 (LG Waldshut-Tiengen) –

Zum Sachverhalt:

Mit Urteil des Amtsgerichts St. Blasien vom 11. November 2003 wurde der Angeklagte wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu der Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je € 20 unter Bewilligung von Ratenzahlung verurteilt; zugleich wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von acht Monaten verhängt.

Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft änderte das Landgericht Waldshut-Tiengen mit Urteil vom 06. April 2004 das Urteil des Amtsgerichts im Strafausspruch ab, erhöhte den einzelnen Tagessatz auf € 30 und ermäßigte die Dauer der Fahrerlaubnissperre auf sechs Monate. Die als Berufung behandelte Revision des Angeklagten, mit der er seine Freisprechung erstrebte, verwarf das Landgericht als unbegründet.

Gegen dieses Urteil wendet sich die auf die Verletzung formellen und materiellen Rechts gestützte Revision des Angeklagten.

Aus den Gründen:

Der mit der Revision verbundene Antrag des Angeklagten, das Strafverfahren wegen angeblicher Verletzung seines Anspruchs auf ein faires und rechtsstaatliches Verfahren einzustellen, war abzulehnen. Zwar sind außergewöhnliche Fallkonstellationen denkbar, in denen ein Verstoß gegen das Gebot fairer Verfahrensführung dem Verfahren als Ganzem die Grundlage entziehen kann und zu seiner Einstellung zwingt (vgl. BGHSt 46, 159, 171; Urteil des 3. Strafsenats des Bundesgerichtshofs vom 04. März 2004 – 3 StR 218/03 –, NJW 2004, S. 1259, 1263). Ein Verstoß des Landgerichts gegen das Gebot fairer Verfahrensführung ist hier aber weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Die Revision meint, das Landgericht habe das Gebot der Verfahrensfairness verletzt, weil es die auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Berufung der Staatsanwaltschaft nicht als unzulässig verworfen habe, obwohl sie unter Verstoß gegen Nr. 147 RiStBV und ohne sachlichen Grund allein mit dem Ziel eingelegt worden sei, zu verhindern, dass das von ihm gewählte Rechtsmittel als Sprungrevision durchgeführt werde.

Anders als in der besonderen Verfahrenskonstellation, die der Entscheidung des Senats vom 14. April 2004 im Verfahren – 1 Ss 150/03 – (vgl. NZV 2004, S. 431 f.) zugrunde gelegen hat, bedurfte die Berufung der Staatsanwaltschaft hier freilich keiner Annahme durch das Berufungsgericht, um als zulässig angesehen zu werden (vgl. § 313 Abs. 1 StPO). Sie war ohne weiteres zulässig. Der Vorwurf der Revision, sie sei ohne sachlichen Grund erhoben worden, geht fehl. Die Staatsanwaltschaft erstrebte mit ihrer Berufung eine Erhöhung des auf € 20 bemessenen einzelnen Tagessatzes, weil sie – nachvollziehbar – zu der Auffassung gelangt ist, dass diese Tagessatzhöhe für den als selbstständigen Spediteur tätigen Angeklagten wesentlich zu gering bemessen worden sei. Sie verfolgte mit ihrer Berufung also das Ziel, eine – im Vergleich zu anderen Angeklagten – gleich spürbare und daher gerechte Bestrafung (vgl. BGHSt 28, 360, 363) zu erreichen. Von einer willkürlichen, auf sachfremde Erwägungen gestützten Anfechtung des Urteils durch die Staatsanwaltschaft kann daher keine Rede sein. Bei dieser Sachlage kommt es auf die Frage, ob das Rechtsmittel in Übereinstimmung mit den Richtlinien der Staatsanwaltschaft steht, wonach ein Rechtsmittel zur Nachprüfung des Strafmaßes nur eingelegt werden soll, wenn die Strafe in einem offensichtlichem Missverhältnis zu der Schwere der Tat steht (§ 147 RiStBV), nicht an.

Die Revision hat mit der Sachrüge Erfolg.

Das Landgericht hat im Wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

Der Angeklagte besuchte an seinem Wohnort in C. am Abend des 19. 07. 2003, einem Samstag, gemeinsam mit seiner „Geliebten“ ein Fest des Sportvereins. Im Verlaufe des Abends trank er eine nicht näher feststellbare größere Menge Alkohol und geriet mit seiner Geliebten in Streit, die das Fest schließlich verließ und alleine nach D. fuhr, wo sie wohnte. Möglicherweise trank der Angeklagte anschließend noch weiter Alkohol oder er hatte bereits zuvor soviel Alkohol konsumiert, dass er nicht mehr fahrtüchtig gewesen ist.

Gleichwohl setzte er sich am 20. 07. 2003 gegen zwei Uhr an das Steuer seines Kleinlasters und fuhr von seiner Wohnung in C. auf der B-Straße in Fahrtrichtung D., um seine Freundin aufzusuchen und sich mit ihr zu versöhnen. Dabei hätte der Angeklagte ohne weiteres erkennen können und müssen, dass er aufgrund des zuvor genossenen Alkohols nicht mehr fahrtüchtig gewesen ist. Er gab seinen ursprünglichen Plan, seine Geliebte aufzusuchen auf und stellte das Fahrzeug nach wenigen Kilometern an einem Waldparkplatz in der Nähe der Ortschaft F. ab. Wegen der ungewöhnlichen Stellung des Fahrzeugs auf einer Wiese außerhalb der asphaltierten Parkfläche und des eingeschalteten, bis auf die Straße leuchtenden Abblendlichts überprüften zwei Polizeibeamte gegen 03.45 Uhr das Fahrzeug und stellten fest, dass der Angeklagte auf dem Fahrersitz saß und über das Lenkrad gebeugt fest schlief. Die ihm am 20. 07. 2003 um 04.45 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,01 Promille.

Die Beweiswürdigung des Landgerichts, die diesen Feststellungen zugrunde liegt, hält rechtlicher Überprüfung nicht stand. Sie ist widersprüchlich und lücken-haft.

Der Angeklagte hat in der Berufungshauptverhandlung von seinem Schweigerecht Gebrauch gemacht. Seine in erster Instanz vor dem Amtsgericht St. Blasien abgegebene Einlassung, er habe vor Fahrtantritt nur drei bis vier Gläser Sekt getrunken und den wesentlichen Teil des von ihm genossenen Alkohols, den er auf knapp zwei Flaschen Sekt schätzte, erst im Anschluss an die Fahrt im Fahrzeug zu sich genommen, hält die Strafkammer für widerlegt.

Sie stützt diese Überzeugung jedenfalls auch auf den Umstand, dass der Angeklagte bei der Kontrolle durch die beiden Polizeibeamten gegen 03.45 Uhr zwar schlafend auf dem Fahrersitz seines Fahrzeugs angetroffen worden sei, aber keine deutlichen körperlichen Zeichen einer alkoholischen Beeinflussung gezeigt habe, wie sie angesichts des von ihm geschilderten Trinkverhaltens zu erwarten gewesen wären.

Diese Ausführungen stehen in tatsächlicher Hinsicht in einem unauflöslichen Widerspruch zu der von der Strafkammer an anderer Stelle getroffenen Feststellung, dass der Angeklagte auf die kontrollierenden Beamten „trotz einer gewissen Schlaftrunkenheit als deutlich unter Alkohol stehend" gewirkt habe. Darüber hinaus sind die Erwägungen der Strafkammer auch lückenhaft. Den Urteilsgründen lässt sich nicht entnehmen, ob das Vorhandensein oder das Fehlen von Trunkenheitssymptomen hier tatsächlich ein taugliches Beweisanzeichen für oder gegen den vom Angeklagten behaupteten Nachtrunk sein kann. Die Aussagekraft dieses Beweisanzeichens wird in der rechtsmedizinischen Literatur – soweit ersichtlich – kontrovers diskutiert (vgl. Reinhardt/Zink, Die forensische Beurteilung von Nachtrunkbehauptungen, NJW 1982, S. 2108, 2109; Iffland/Staak/Rieger, Experimentelle Untersuchungen zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen, BA 1982, S. 235, 243; Hentschel, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 9. Auflage 2003, Rn 75; Hoppe/Haffner, Doppelblutentnahme und Alkoholanflutungsgeschwindigkeit in der Bewertung von Nachtrunkeinlassungen, NZV 1998, S. 265, 267 f.). Ob die Erwägungen der Strafkammer in diesem Punkt auf den Ausführungen des rechtsmedizinischen Sachverständigen beruhen, lässt sich den Urteilsgründen nicht zweifelsfrei entnehmen. Nähere Ausführungen hierzu wären insbesondere deshalb unerlässlich gewesen, weil der Angeklagte keinen klassischen „Sturztrunk" geltend gemacht, sondern behauptet hatte, den nachgetrunkenen Sekt über einen Zeitraum von mehr als einer Stunde zu sich genommen zu haben und weil die Feststellungen der Strafkammer zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten Hinweise darauf geben, dass er trinkgewohnt sein könnte.

Auf diesen Fehlern kann der Schuldspruch beruhen. Zwar hat die Strafkammer ihre Überzeugung auf eine Reihe weiterer Indizien gestützt. Neben dem Umstand, dass sie die Schilderung der näheren Umstände des behaupteten Nachtrunks für sich genommen bereits für wenig plausibel hielt und angenommen hat, dass schon die ungewöhnliche Stellung des Fahrzeugs außerhalb der ausgewiesenen Parkfläche mit eingeschalteten Scheinwerfern auf eine alkoholische Beeinflussung schon zum Zeitpunkt der Fahrt hindeutete, hat sie in diesem Zusammenhang vor allem darauf abgehoben, dass objektive Spuren für den behaupteten und rein rechnerisch mit der festgestellten Blutalkoholkonzentration zu vereinbarenden Nachtrunk nicht festgestellt worden sind. Der Senat vermag gleichwohl nicht auszuschließen, dass die Strafkammer bei erschöpfender und widerspruchsfreier Würdigung aller Beweise zu einem anderen Ergebnis gekommen wäre.

Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

Hat der Angeklagte zum Zeitpunkt der polizeilichen Kontrolle oder anlässlich der Blutentnahme von seinem Schweigerecht Gebrauch gemacht, darf ihm später nicht entgegen gehalten werden, dass er nicht schon zu diesem Zeitpunkt auf Nachtrunk hingewiesen habe. Das Recht des Angeklagten, zu schweigen (§§ 136 Abs. 1 Satz 2, 163a Abs. 3 Satz 2, 243 Abs. 4 Satz 1 StPO) verbietet es nicht nur, aus seinem vollständigen Schweigen zum Tatvorwurf, sondern auch aus einer unterschiedlichen Ausübung seines Aussageverweigerungsrechts während verschiedener Verfahrensstadien oder Vernehmungen Schlüsse zum Nachteil des Angeklagten zu ziehen, weil andernfalls sein Recht, nicht zur Sache auszusagen, eingeschränkt würde. Daher darf anfängliches Schweigen bei einer späteren Einlassung zur Sache ebenso wenig als belastendes Beweisanzeichen verwertet werden wie eine Aussageverweigerung in einer späteren Vernehmung nach anfänglicher Äußerung zur Sache (BGHSt 20, 281; NStZ 1999, S. 47; stRspr.; vgl. auch Senat NZV 2004, 537 f. m. w. N.).

Will die Strafkammer aus den früheren Angaben des Angeklagten einen bestimmten Schluss ziehen, so ist sie gehalten, diese Angaben in den Urteilsgründen so wiederzugeben, dass die Berechtigung ihrer Folgerung für das Revisionsgericht nachvollziehbar ist (vgl. BGH NJW 2002, S. 2260, 2261).

35.*) 1. Eine Verurteilung wegen alkoholbedingter Straßenverkehrsgefährdung bedarf der Ermittlung eines konkreten Blutalkoholwertes für die Tatzeit nicht, falls die sonstigen Umstände der Unfallfahrt zweifelsfrei ergeben, dass der Angeklagte aufgrund alkoholischer Enthemmung und Leistungsminderung nicht in der Lage gewesen ist, sein Fahrzeug sicher zu führen.

2. Fehlt ein konkreter Blutalkoholwert, so erfordert die Feststellung des komplexen Tatbestandsmerkmals der alkoholbedingten Fahruntauglichkeit zunächst den Beweis, dass der Angeklagte zur Tatzeit unter alkoholischer Beeinflussung stand. Dies kommt dem Nachweis einer Blutalkoholkonzentration unterhalb von 1,1 ‰ gleich, so dass die Fahruntüchtigkeit nicht vermutet werden darf, sondern erst durch alkoholtypische Ausfallerscheinungen indiziert wird.

3. Wenn ein Zeuge den ihm vorher unbekannten Täter anlässlich der Tat nur kurze Zeit beobachten konnte, darf sich der Tatrichter nicht ohne weiteres auf die subjektive Gewissheit des Zeugen beim ersten Wiedererkennen verlassen, sondern muss anhand objektiver Kriterien nachprüfen, welche Beweisqualität dieses Wiedererkennen hat.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 25. Januar 2005 – 1 Ss 454/04 (215) –
– 4 Cs 171/04 (AG Kamen) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Kamen hat den Angeklagten am 21. 07. 2004 wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs und wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Gesamtgeldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 50 verurteilt. Zudem hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von einem Jahr und zwei Monaten verhängt.

Gegen dieses Urteil hatte der Angeklagte zunächst fristgerecht Berufung eingelegt; innerhalb der Revisionsbegründungsfrist ist er sodann vom Rechtsmittel der Berufung zum Rechtsmittel der (Sprung-)Revision übergegangen.

Das Amtsgericht hat zur Sache folgende Feststellungen getroffen:

„Am 18. 10. 2003 befuhr der Angeklagte gegen 05.00 Uhr mit dem Pkw die W.-Straße in B. Dabei war er aufgrund vorhergegangenen Alkoholkonsums nicht mehr fahrtüchtig. Er kam nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen den dort abgestellten Lkw der Firma …

Hierbei entstand Fremdschaden in Höhe von 899,45 inklusive Mehrwertsteuer. Obwohl der Angeklagte von dem kurz danach an der Unfallstelle haltenden Zeugen T. aufgefordert wurde, die Unfallstelle nicht zu verlassen, entfernte er sich zu Fuß von der Unfallstelle."

Zur Beweiswürdigung hat das Amtsgericht ausgeführt:

„Die Feststellungen beruhen auf der Aussage der Zeugen T. und G. sowie auf dem in der Hauptverhandlung verlesenen Schadensgutachten.

Der Angeklagte hat sich in der Hauptverhandlung nicht eingelassen.

Der Zeuge T. hat den Angeklagten als den damaligen Fahrer des Unfallfahrzeuges identifiziert. Er hat bekundet, der Angeklagte habe auf ihn alkoholisiert gewirkt. Dies führe er auf die lallende Aussprache und auf das Schwanken des Angeklagten zurück. Obwohl er ihn zum Verbleiben an der Unfallstelle aufgefordert habe, habe sich der Angeklagte zu Fuß entfernt.

Aufgrund der Angaben des Zeugen und aufgrund der Tatsache, dass der Angeklagte auf gerader Strecke nach rechts von der Fahrbahn abgekommen ist und gegen einen parkenden Lkw prallte, ist das Gericht davon überzeugt, dass er zur Unfallzeit alkoholbedingt fahruntüchtig war."

Gegen dieses Urteil richtet sich die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte sowie begründete Revision des Angeklagten, die er auf die allgemeine Sachrüge sowie eine Verfahrensrüge stützt.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, das Urteil mit den dazugehörigen Feststellungen aufzuheben und zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Kamen zurückzuverweisen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision des Angeklagten hat in der Sache einen zumindest vorläufigen Erfolg und führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils sowie zur Zurückverweisung der Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Kamen.

1. Das angefochtene Urteil hat schon deshalb keinen Bestand, weil das Amtsgericht im Rahmen seiner Beweiswürdigung nicht in dem erforderlichen Umfang dargelegt hat, auf welcher Grundlage es zur Feststellung der Täterschaft des Angeklagten – der in der Hauptverhandlung von seinem Schweigerecht Gebrauch gemacht hat – hinsichtlich der abgeurteilten Taten gelangt ist.

Die Ausführungen des Amtsgerichts, mit denen es seine Überzeugung begründet hat, der Angeklagte sei mit dem Täter identisch, halten rechtlicher Überprüfung nicht stand.

Das Amtsgericht stützt seine Überzeugung von der Täterschaft des Angeklagten allein auf die Aussage des Zeugen T., der den Angeklagten als Fahrer des Pkw wieder erkannt haben will. Es hat die Identifizierung des Angeklagten offensichtlich als erstes Wiedererkennen gewertet. Als rechtsfehlerhaft zu beanstanden ist, dass sich das Amtsgericht mit der subjektiven Einschätzung des Zeugen, den Angeklagten wieder erkannt zu haben, nicht hinreichend kritisch auseinandergesetzt hat.

Wenn ein Zeuge den ihm vorher unbekannten Täter anlässlich der Tat nur kurze Zeit beobachten konnte, darf sich der Tatrichter nicht ohne Weiteres auf die subjektive Gewissheit des Zeugen beim ersten Wiedererkennen verlassen, sondern muss anhand objektiver Kriterien nachprüfen, welche Beweisqualität dieses Wiedererkennen hat (OLG Köln StV 1994, 67, VRS

86, 126). Dazu gehört auch, dass das erkennende Gericht die näheren Umstände, unter denen der Zeuge den Täter bei der Tat gesehen hat, mitteilt und bei der Beweiswürdigung erörtert (BGH StV 1995, 452), insbesondere also Angaben dazu macht und sich mit ihnen auseinandersetzt, wie lange der Zeuge den Täter gesehen hat, wie die Lichtverhältnisse waren und ob der Zeuge individuelle Merkmale der beobachteten Person wahrgenommen und beschrieben hat. Ebenso ist zu untersuchen, inwieweit eine vom Zeugen unmittelbar nach der Tat angegebene Täterbeschreibung auf den später wieder erkannten Angeklagten zutrifft.

Diesen Grundsätzen entspricht die Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil nicht.

Daher ist zu besorgen, dass sich das Amtsgericht allein auf die subjektive Sicherheit des Zeugen beim Wiedererkennen gestützt hat. Dies ist rechtsfehlerhaft. Darüber hinaus kommt einem ersten persönlichen Wiedererkennen eines Täters durch einen Zeugen in der Hauptverhandlung ein wesentlich geringerer Beweiswert zu, wenn nicht sichergestellt ist, dass der Angeklagte nicht schon durch seine Platzierung im Gerichtssaal als Tatverdächtiger hervorgehoben wird (OLG Köln StV 1994, 67; KG, 5. Strafsenat, Beschluss vom 20. 11. 1997 – (5) 1 Ss 4/97 (3/97) –). Auch hierzu verhält sich das Urteil nicht; es teilt insbesondere die Umstände der visuellen Konfrontation des Zeugen und des Angeklagten in der Hauptverhandlung nicht mit.

2. Des Weiteren sind auch die Feststellungen des Amtsgerichts zu der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten im Sinne des § 315c StGB unzureichend und halten der rechtlichen Überprüfung ebenfalls nicht stand.

Zwar geht das Amtsgericht zu Recht davon aus, dass eine Verurteilung wegen alkoholbedingter Straßenverkehrsgefährdung der Ermittlung eines konkreten Blutalkoholwertes für die Tatzeit nicht bedarf, falls die sonstigen Umstände der Unfallfahrt zweifelsfrei ergeben, dass der Angeklagte auf Grund alkoholischer Enthemmung und Leistungsminderung nicht in der Lage gewesen ist, sein Fahrzeug sicher zu führen (vgl. OLG Hamm VRS 59, 40 f. [= BA 1980, 223]; OLG Koblenz VRS 50, 288 [= BA 1976, 284]; OLG Düsseldorf VM 1990, 14 und NZV 1992, 81 [= BA 1992, 159]). In einem solchen Fall erfordert die Feststellung des komplexen Tatbestandsmerkmales der alkoholbedingten Fahruntauglichkeit zunächst den Beweis, dass der Angeklagte zur Tatzeit unter alkoholischer Beeinflussung stand; dies kommt dem Nachweis einer Blutalkoholkonzentration unterhalb des Schwellenwertes von 1,1 Promille gleich, so dass die Fahruntüchtigkeit nicht vermutet werden darf (absolute Fahruntauglichkeit), sondern erst durch alkoholtypische Ausfallerscheinungen indiziert wird (so genannte „relative Fahruntauglichkeit", vgl. BGHSt 31, 42 <44 ff.> = BA 1982, 561 = NJW 1982, 2612). Bei dieser Beweisführung gelten die allgemeinen Grundsätze richterlicher Überzeugungsbildung.

Die Feststellungen des Amtsgerichts enthalten aufgrund der Bekundungen des Zeugen T., der bei dem Angeklagten Schwanken und Lallen beobachtet hat, lediglich Angaben zu einer möglichen alkoholischen Beeinflussung des Angeklagten.

Dagegen reichen die sonstigen Feststellungen zum Fahr- und Unfallverhalten des Angeklagten für die Annahme relativer Fahruntüchtigkeit nicht aus. Für die Annahme alkoholbedingter Ausfallerscheinungen hätte es einer Gesamtwürdigung sämtlicher Tatumstände unter Einbeziehung des Unfallhergangs, wie der Mitteilung des Straßenverlaufs, der Lichtverhältnisse, des Standortes des vom Angeklagten beschädigten Lkw und der Sichtverhältnisse, bedurft, sowie von Darlegungen zu der Kausalität zwischen der festgestellten Alkoholisierung und dem Unfallereignis. Diesen Erfordernissen wird die Beweiswürdigung des Amtsgerichts nicht gerecht.

3. Da bereits die auf die Sachrüge vorzunehmende rechtliche Nachprüfung ergeben hat, dass das angefochtene Urteil mit materiell-rechtlichen Fehlern behaftet ist und der Aufhebung unterliegt, bedurfte es der Auseinandersetzung mit der weiter erhobenen Verfahrensrüge nicht.

(Mitgeteilt von Dr. Rüdiger Molketin, Bochum)

36.*) Unkonzentriertheit, Gleichgewichtsstörungen und Pupillenveränderungen beim Betroffenen sind nicht genügend aussagekräftigte Beweisanzeichen, um die Annahme einer drogenbedingten Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB zu rechtfertigen.

Oberlandesgericht Koblenz,
Beschluss vom 28. April 2005 – 1 Ss 109/05 –
(AG Trier)

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 und 2 StGB zu einer Geldstrafe verurteilt. Außerdem hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine dreimonatige Sperrfrist angeordnet. Nach den Tatfeststellungen im Urteil befuhr der Angeklagte am 23. Juli 2004 mit einem PKW öffentliche Straßen im Stadtbereich von T., wobei er unter aktuellem Amphetamin- und Cannabiseinfluss stand. Eine ihm entnommene Blutprobe wies 0,231 mg/l Amphetamin und 7,7 ng/ml THC auf. Nach Auffassung der Strafrichterin war der Angeklagte aufgrund des Drogeneinflusses fahruntüchtig. Er war, so die weitere Urteilsdarstellung, unkonzentriert und wies Gleichgewichtsstörungen auf. Seine Pupillen konnten nicht mehr angemessen auf Lichteinwirkung reagieren. Seine drogenbedingte Unfähigkeit, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen, hätte er bei entsprechender Anstrengung erkennen können. Hiergegen richtet sich die Revision des Angeklagten. Er beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben und rügt die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das als Sprungrevision statthafte (§ 335 Abs. 1 StPO), form- und fristgerecht eingelegte Rechtsmittel des Angeklagten hat Erfolg. Das angefochtene Urteil ist aufzuheben, da die getroffenen Feststellungen den Schuldspruch nicht tragen.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat dazu wie folgt Stellung genommen:

„Die vom Amtsgericht festgestellten Beweisanzeichen sind nicht genügend aussagekräftig, um die Annahme der Fahruntüchtigkeit zu rechtfertigen.

Da anders als beim Alkoholkonsum eine ‚absolute' Fahruntüchtigkeit bei Drogenkonsum allein aufgrund des Wirkstoffspiegels im Blut nach dem Stand der Wissenschaft nicht zu begründen ist, bedarf es für den Nachweis der ‚relativen' Fahruntüchtigkeit außer dem positiven Blutwirkstoffbefund weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen (BGHSt 44, 219, 221, 225 [= BA 1999, 61]). Zwar können die Anforderungen an Art und Ausfallerscheinungen um so geringer sein, je höher die festgestellte Wirkstoffkonzentration im Blut ist; angesichts der erheblichen inter- als auch intraindividuellen Wirkungsunterschiede müssten dann aber die Urteilsgründe ergeben, dass die festgestellten Werte im Sinne einer konkreten Dosis-Konzentrations-Wirkungsbeziehung überhaupt als ‚hoch' anzusehen sind (BGH, a. a. O.).

Es ist nicht unbedingt erforderlich, dass sich die rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen in Fahrfehlern ausgewirkt haben; unter Umständen können auch Auffälligkeiten im Verhalten in der Anhaltesituation genügen, die konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben (BGH, a. a. O., S. 225, 226). So teilt der Bundesgerichtshof mit, er habe eine Verurteilung nach § 316 StGB in einem Fall ‚folgenloser' Fahrt unter dem Einfluss von Rauschdrogen (Haschisch, Heroin und Kodein) bestätigt, in dem der damalige Angeklagte der Polizei nicht durch Fahrfehler aufgefallen war, aber nach dem Anhalten erhebliche Auffälligkeiten (stark benommener, apathischer Eindruck, Mühe bei der Beantwortung von Fragen, lallende, verwaschene Aussprache, leicht unsicherer Gang) gezeigt hatte, die nach den Ausführungen des Sachverständigen auf dem erheblichen Rauschmittelkonsum beruhten (BGH, a. a. O., S. 226).

Auch die Feststellung einer bloßen Pupillenveränderung – ohne Feststellung einer konkreten Beeinträchtigung der Sehfähigkeit – ist nicht genügend (BHG, a. a. O., S. 227; OLG Frankfurt am Main, NStZ-RR 2002, 17, 18 [= BA 2002, 388]). Es bedarf der Prüfung, wie sich die Sehbehinderung konkret beim Angeklagten auf seine Fahrtüchtigkeit ausgewirkt und wie sie sich für ihn bemerkbar gemacht hat (BGH, a. a. O., S. 227). In diesem Zusammenhang ist auch zu erörtern, ob und inwieweit der Angeklagte unter Umständen aufgrund seiner Drogengewöhnung in der Lage war, die Sehbehinderung zu kompensieren. Ohne dahingehende Feststellungen kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass der Drogenkonsum zur Tatzeit etwa infolge erheblicher Toleranzbildung nicht zu psycho-physischen Beeinträchtigungen geführt hat, die seine Fahrtüchtigkeit zur Tatzeit im Sinne des § 316 StGB aufgehoben haben (BGH, a. a. O., S. 227, 228).

Der Befund, dass bei der polizeilichen Kontrolle dem Angeklagten ‚verzögertes Aufnahmevermögen' (OLG Frankfurt am Main, a. a. O.) oder ‚zögerliche Reaktion' (OLG Zweibrücken, StV 2003, 624) bescheinigt wurde, reicht nicht aus.

Im vorliegenden Fall hat das Amtsgericht lediglich – nicht aussagekräftige – geringere Ausfallerscheinungen (Unkonzentriertheit, Gleichgewichtsstörungen, Pupillenveränderung) festgestellt."

Diese Ausführungen sind zutreffend. Der Senat schließt sich ihnen an.

Der Rechtsfehler zwingt zur Aufhebung des Urteils mit den zugrunde liegenden Feststellungen (§ 353 Abs. 1 und 2 StPO). Die Sache ist gemäß § 354 Abs. 2 StPO zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurückzuverweisen. Es ist nicht auszuschließen, dass der neue Tatrichter, insbesondere zur Frage drogenbedingter Seh- und Gleichgewichtsstörungen, zu näheren Erkenntnissen gelangt. Allerdings sollte er zunächst unter Hinzuziehung eines rechtsmedizinischen Sachverständigen die Wirkstoffkonzentration im Blut des Angeklagten bewerten und sich über deren spezifische Auswirkungen vergewissern. Denn erst auf dieser Grundlage wird sich die Aussagekraft etwaiger Ausfallerscheinungen in Bezug auf eine drogenbedingte Beeinträchtigung der Fahreignung beurteilen lassen (vgl. auch OLG Zweibrücken NStZ-RR 2004, 149, 150 [= BA 2004, 469]).

Sollten auch die neu zu treffenden Feststellungen nicht ausreichen, eine Strafbarkeit des Angeklagten nach § 316 StGB zu begründen, wird die Tat unter dem Gesichtspunkt einer Ordnungswidrigkeit zu prüfen sein (§§ 82 Abs. 1, 45, 31 Abs. 2 Nr. 3 OWiG, 24a Abs. 2 StVG).

37.*) Nach Auffassung des Senats darf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – (BA 2005, 156) nicht dahin missverstanden werden, dass mit dem Nachweis einer Wirkstoffkonzentration von über 1 ng/ml THC im Blut in jedem Fall zugleich der Vorwurf der Fahrlässigkeit oder des Vorsatzes begründet sei. Im Rahmen des § 24a StVG führt erst die bestehende Rauschwirkung zur Strafbarkeit der Verkehrsteilnahme. Die fortbestehende Rauschwirkung zur Tatzeit ist daher Bestandteil des objektiven Tatbestandes und mithin notwendiger Gegenstand des Vorstellungsbildes des Täters. Muss der Täter ausnahmsweise nicht (mehr) damit rechnen, unter der Wirkung der genossenen illegalen Drogen zu stehen, entfallen der innere Tatbestand bzw. der Schuldvorwurf.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 03. Mai 2005 – 4 Ss OWi 215/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines berauschenden Mittels zu einer Geldbuße in Höhe von 125,– € und einem Fahrverbot von einem Monat Dauer verurteilt.

Das Amtsgericht hat zum Verkehrsverstoß folgende Feststellungen getroffen:

„Am 06. 05. 2004 um 11.00 Uhr befuhr der Betroffene mit dem Mokick unter anderem den S.-Weg in N.-H. Dabei stand er unter der Wirkung von Haschisch. Eine dem Betroffenen am Tattag um 11.35 Uhr entnommene Blutprobe ergab folgende Werte: THC: 6,9 ng/ml OH-THC: 2,8 ng/ml THC-COOH: 49,2 ng/ml.

Aufgrund des vorangegangenen Haschischkonsums hätte der Betroffene erkennen können und müssen, dass er noch unter dessen Wirkung stand und dementsprechend die Fahrt unterlassen können und müssen."

Zur Beweiswürdigung hat das Amtsgericht folgendes ausgeführt:

„Der Betroffene hat den Sachverhalt eingeräumt. Er hat sich dahin eingelassen, zwei oder drei Tage vor der Tat Haschisch – wie viel wisse er nicht mehr – konsumiert zu haben. Er habe früher häufiger mal Haschisch genommen.

Die vorstehenden Feststellungen beruhen auf der nach Maßgabe des Hauptverhandlungsprotokolls durchgeführten Beweisaufnahme. Zweifel an der Richtigkeit der Analyseergebnisse des chemisch-toxikologischen Gutachtens des Chemischen Untersuchungsamtes der Stadt H. vom 09. 06. 2004 bestehen nicht und sind von dem Betroffenen bzw. dem Verteidiger auch nicht vorgebracht worden. In Anbetracht dessen sowie des von dem Betroffenen eingeräumten Haschischkonsums kann dahingestellt bleiben, ob die in dem ärztlichen Bericht zur Blutentnahme festgestellten erweiterten Pupillen Anzeichen für den vorangegangenen Drogenkonsum waren oder aber, wie sich dem von dem Betroffenen vorgelegten augenärztlichen Bericht der Doktoren C. und T. vom 25. 01. 2005 entnehmen lässt, bedingt waren durch eine operative Linsenlosigkeit."

Zur rechtlichen Würdigung enthält das angefochtene Urteil folgende Ausführungen:

„Der Betroffene hat danach vorwerfbar und zumindest fahrlässig eine Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung eines berauschenden Mittels gemäß § 24a Abs. II, Abs. III StVG begangen. Allerdings ist die Vorschrift des § 24a StVG verfassungskonform dahin auszulegen, dass eine Konzentration einer in der Anlage genannten Substanz im Blut nachgewiesen wird, 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 (vgl. im Einzelnen BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. 12. 2004, NJW 2005, 349). Nicht jeder – aufgrund des technischen Fortschritts über einen langen Zeitraum zu führende – Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers nach vorangegangenem Haschischkonsum reicht danach für eine Verurteilung nach § 24a Abs. II StVG aus. In der Wissenschaft wird teilweise bei einer THC-Konzentration von unter oder gleich 1 ng/ml eine mög-liche Einschränkung der Fahrtüchtigkeit verneint (vgl. BVerfG a. a. O. m. w. N.). Bei der hier festgestellten Wirkstoffkonzentration von 6,9 ng/ml THC im Blut des Betroffenen ist allerdings die ‚Erheblichkeitsschwelle' bei weitem überschritten. Diese Konzentration war auf jeden Fall geeignet, das sichere Führen von Kraftfahrzeugen zu beeinträchtigen."

Gegen dieses Urteil richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen. Der Generalstaatsanwalt beantragt, die Rechtsbeschwerde zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die Entscheidung über die Rechtsbeschwerde ist auf den Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen worden, weil es gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG geboten ist, das Urteil zur Fortbildung des Rechts nachzuprüfen. Der vorliegende Einzelfall gibt Veranlassung, die Frage, welche Anforderungen in subjektiver Hinsicht an einen Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG zu stellen sind, näher zu klären.

Die Rechtsbeschwerde hat einen zumindest vorläufigen Erfolg.

Die Beweiswürdigung der angefochtenen Entscheidung ist lückenhaft. Die vom Amtsgericht nicht widerlegte Einlassung des Betroffenen, er habe zwei oder drei Tage vor der Tat Haschisch in nicht mehr bekannter Menge konsumiert, erlaubt auch in Verbindung mit den durch die Blutanalyse rechtsfehlerfrei ermittelten THC-Werten nicht ohne weiteres den Rückschluss auf die festgestellte Fahrlässigkeit des Betroffenen.

Fahrlässiges Handeln im Sinne von § 10 OWiG liegt vor, wenn der Täter die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist, außer acht lässt (also pflichtwidrig handelt), und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt bzw. nicht voraussieht – unbewusste Fahrlässigkeit – oder die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung zwar erkennt, aber mit ihr nicht einverstanden ist und ernsthaft darauf vertraut, diese werde nicht eintreten – bewusste Fahrlässigkeit – (Göhler, OWiG, 13. Aufl., § 10, Rdnr. 6).

Im Rahmen der Beweiswürdigung bedurfte es hier somit der tatrichterlichen Überzeugung, dass der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Haschisch-Konsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen.

Gemäß § 261 StPO entscheidet das Gericht über das Ergebnis der Beweisaufnahme nach seiner freien, aus dem Inbegriff der Hauptverhandlung geschöpften Überzeugung. Aus der gesetzlichen Vorgabe, dass die

Überzeugung des Tatrichters auf das Ergebnis der Beweisaufnahme, also auf objektive Tatsachen bezogen sein muss, folgt die revisionsgerichtliche Überprüfbarkeit daraufhin, ob die Beweiswürdigung vollständig, widerspruchsfrei und frei von Verstößen gegen Denk- und Erfahrungssätze ist. Die Ausführungen zur Beweiswürdigung müssen plausibel machen, das heißt aus rationalen Gründen den Schluss erlauben, dass das zur äußeren und inneren Tatseite festgestellte Geschehen mit hoher Wahrscheinlichkeit der Wirklichkeit entspricht. Diesen Anforderungen genügt die vorliegende Beweiswürdigung nicht.

Zwar wertet das Amtsgericht den ermittelten Messwert von 6,9 ng/ml THC im Lichte der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zutreffend dahingehend, dass eine Verkehrsteilnahme unter der Wirkung der Droge festgestellt werden kann. Weder dieser Messwert noch das Eingeständnis des Haschisch-Genusses in nicht mehr bekannter Menge zwei oder drei Tage vor der Tat begründen jedoch für sich genommen oder zusammenwirkend die hohe Wahrscheinlichkeit fahrlässiger Begehungsweise.

Insbesondere darf die in Bezug genommene verfassungsgerichtliche Rechtsprechung nach Auffassung des Senats nicht dahin missverstanden werden, dass mit dem Nachweis einer Wirkstoffkonzentration von über 1 ng/ml THC in jedem Fall zugleich der Vorwurf der Fahrlässigkeit (oder des Vorsatzes) gegen den Betroffenen begründet sei. Das Bundesverfassungsgericht hat lediglich festgestellt, dass Wirkstoffnachweise ab Werten von 1 ng/ml den Rückschluss erlauben, der Betroffene habe bei seiner Teilnahme am Straßenverkehr unter der tatbestandlich relevanten Wirkung des Rauschmittels gestanden. Damit klärt das Gericht die tatsächlichen Voraussetzungen für die Erfüllung des objektiven Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG. Da bereits diese objektiven Voraussetzungen in dem seinerzeit zugrunde liegenden Fall nicht erfüllt waren, bestand keine Veranlassung weiter zu prüfen, welche Auswirkungen die dort wiedergegebenen wissenschaftlichen Erkenntnisse für die innere Tatseite haben. Eben darauf kommt es aber vorliegend an.

Fahrlässigkeit oder Vorsatz beziehen sich im Rahmen des § 24a Abs. 2 StVG nicht allein auf den Konsum-Vorgang, sondern auch auf die Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt. Dem stehen die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts nicht entgegen. Soweit das Verfassungsgericht ausführt, die Sanktion des § 24a Abs. 2 StVG stütze sich allein auf die Tatsache des Konsums, hat das Gericht ersichtlich nur den Regelfall im Blick, wonach mit der Kenntnis der Einnahme eines Rauschmittels zumindest auch die Erkennbarkeit einer möglichen körperlichen Beeinflussung einhergeht. An dieser Erkennbarkeit im Tatzeitpunkt kann es aber ausnahmsweise fehlen, etwa dann, wenn zwischen Einnahme des Rauschmittels und Begehung der Tat längere Zeit vergeht. Auch die weiteren Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts dahingehend, dass vom Normadressaten eine Einschätzung der Wirkstoffmenge und/oder der Wirkungen des konsumierten Rauschmittels nicht verlangt werde, stehen der Voraussetzung einer Erkennbarkeit der Wirkung im Sinne einer möglichen körperlichen Beeinflussung des Konsumenten nicht entgegen. Diese Aussagen tragen vielmehr zutreffend dem Umstand Rechnung, dass sich Fahrlässigkeit oder Vorsatz in § 24a Abs. 2 StVG mangels Angabe konkreter Grenzwerte nicht auf eine quantifizierte Wirkstoffmenge und in Abgrenzung zur Strafbarkeit nach § 316 Abs. 2 StGB auch nicht auf eine qualifizierte Wirkung im Sinne einer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit beziehen müssen. Nichtsdestoweniger muss der subjektive Tatbestand hier wie generell sämtliche Merkmale des objektiven Tatbestandes in Bezug nehmen. Der Umstand, dass der Betroffene ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr „unter der Wirkung“ berauschender Mittel geführt hat, ist nicht etwa nur (kenntnisunabhängige) objektive Bedingung der Strafbarkeit. Objektive Strafbarkeitsbedingungen kennzeichnen nicht das Tatunrecht, sondern beschränken aus rechtsökonomischen Gründen den Anwendungsbereich eines für sich genommen bereits strafwürdigen Verhaltens und bedürfen daher nicht der Entsprechung in der Tätervorstellung. Im Rahmen des § 24a StVG begründet jedoch erst die bestehende Rauschwirkung die Strafbarkeit der Verkehrsteilnahme. Die fortbestehende Rauschwirkung zur Tatzeit ist daher Bestandteil des objektiven Tatbestandes und mithin notwendiger Gegenstand des Vorstellungsbildes des Täters. Muss der Täter ausnahmsweise nicht (mehr) damit rechnen, unter der Wirkung der genossenen illegalen Droge zu stehen, entfallen der innere Tatbestand bzw. der Schuldvorwurf (vgl. OLG Zweibrücken, NStZ 2002, 95–96 [= BA 2002, 129]).

Das Amtsgericht hat diesbezüglich festgestellt, der Betroffene habe aufgrund des vorangegangenen Haschischkonsums erkennen können und müssen, dass er noch unter der Wirkung der Droge stand. Zur plausiblen beweismäßigen Begründung dieser Feststellung reicht jedoch der Hinweis auf die Einlassung des Betroffenen, er habe zwei oder drei Tage vor der Tat Haschisch in nicht mehr bekannter Menge konsumiert, nicht aus. Legt man diese Einlassung gemäß dem Zweifelsgrundsatz dahin aus, dass der letzte Konsum drei Tage zurücklag und eine übliche Konsummenge („ein Joint“) genossen wurde, so musste der Betroffene nicht ohne weiteres erkennen, dass er noch drei Tage später unter der Wirkung des Betäubungsmittels stand. Zur Vermeidung von Missverständnissen sei gesagt, dass die Erinnerungslücke des Betroffenen hinsichtlich der genossenen Menge das Tatgericht nicht etwa insoweit vom Zweifelsgrundsatz freistellte, als dass eine den später gemessenen hohen Wert erklärende erhöhte Konsummenge ohne weiteres angenommen werden durfte. Dies hätte entsprechender Feststellungen bedurft. Allerdings liegen Indizien vor, die den Rückschluss rechtfertigen könnten, dass der Betroffene sich zur Tatzeit einer noch möglichen Wirkung des Betäubungsmittelgenusses bewusst war. So kommt in Betracht, ab Werten über 1 ng/ml, für die das Bundesverfassungsgericht eine noch vorhandene Wirkung des Haschischkonsums annimmt, auch davon auszugehen, dass der Betroffene ab diesem Grenzwert die Wirkung

noch verspürt – wenngleich die Spürbarkeit ansonsten zur Begründung der Fahrlässigkeit nicht erforderlich ist, sondern, wie dargelegt, das Bewusstsein möglicher körperlicher Beeinflussung ausreicht –. Ferner könnte in Anbetracht der vorliegenden deutlichen Überschreitung des Grenzwertes die Annahme nahe liegen, dass der Betroffene entweder zeitnäher oder aber in weit größerer Menge als angegeben Haschisch genossen hat. Beides könnte möglicherweise die Feststellung rechtfertigen, dass der Betroffene zur Tatzeit die fortdauernde Wirkung des Rauschmittels zumindest hätte erkennen können. Diese gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines Sachverständigen zu beantwortenden Fragen hat das Amtsgericht jedoch offen gelassen bzw. nicht weiter verfolgt. Nachvollziehbar und damit rechtsfehlerfrei hätte sich aber nur über die positive Beantwortung einer dieser Fragen und die daraus folgende Widerlegung der Einlassung des Betroffenen, er habe vor mehreren Tagen eine nur geringe Menge Haschisch genossen, die Feststellung der Fahrlässigkeit begründen lassen.

Die vom Beschwerdeführer aufgeworfene Frage der Verfassungsmäßigkeit der Rechtsgrundlage wird somit hier nicht entscheidungserheblich. Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat insoweit vorsorglich darauf hin, dass seiner Ansicht nach verfassungsrechtliche Bedenken gegen § 24a Abs. 2 StVG nicht begründet sind. Die vom Bundesverfassungsgericht übernommene wissenschaftliche Erkenntnis, dass ab einem Grenzwert von 1 ng/ml der Rückschluss vom Nachweis auf die fortbestehende Wirkung der Cannabis-Einnahme zulässig sei, besagt nichts für die Frage, ab welchem Wert verkehrserhebliche Wirkungen eintreten. Diese Frage ist nach wie vor empirisch ungeklärt und rechtfertigt die insoweit offene Fassung des Bußgeldtatbestandes.

38. Die verfassungskonforme Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG gebietet keine Feststellungen zur Wirkung einer Substanz im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung, sondern den qualifizierten Nachweis der erfassten Substanzen als einschränkende objektive Voraussetzung der Ahndbarkeit gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG, der erfordert, dass zumindest der jeweilige analytische Grenzwert erreicht ist (anknüpfend an BVerfG Beschluss vom 21. Dezember 2004 –1 BvR 2652/03 – abgedruckt in NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156]).

Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschluß vom 13. April 2005 – 1 Ss 50/05 –

Aus den Gründen:

Das Amtsgericht Kusel hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines berauschenden Mittels eine Geldbuße von 250.– € und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Mit seiner Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung sachlichen Rechts.

Das zulässige Rechtsmittel bleibt in der Sache ohne Erfolg. Das angefochtene Urteil hält sowohl im Schuldspruch als auch in der Rechtsfolgenbestimmung rechtlicher Nachprüfung stand.

Die getroffenen Feststellungen bieten eine ausreichende Grundlage für die erfolgte Verurteilung, insbesondere waren Feststellungen zu konkreten Auswirkungen des Betäubungsmittelkonsums nicht erforderlich. Das objektive Tatbestandsmerkmal des § 24a Abs. 2 StVG „unter der Wirkung“ erfordert keine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit. Es ist vielmehr dann gegeben, wenn eine der Substanzen der Anlage 2 im Blut nachgewiesen ist (BayOLG NZV 2004, 267, 268; Saarländisches OLG VRS 102, 120 [= BA 2004, 72]; Janiszewski/Jagow/Burmann StVR 18. Aufl. § 24a StVG Rn. 5; Hentschel StrVR 38. Aufl. § 24a StVG Rnrn. 21, 24 m. w. N.). Der Gesetzgeber hat mit § 24a Abs. 2 StVG einen Gefährdungstatbestand geschaffen, der ein generelles Verbot ausspricht und anders als § 24a Abs. 1 StVG nicht an einen qualifizierten Grenzwert anknüpft. Dem lag die Erkenntnis zugrunde, dass der Stand der Wissenschaft bei den einzelnen Betäubungsmitteln im Gegensatz zum Alkohol die Feststellung einer Beziehung zwischen Dosis und Wirkung nicht zulässt (BT-Dr 13/3764 S. 5; Stein NZV 1999, 441, 446). Dabei ging der Gesetzgeber davon aus, dass die Wirkungs- und Nachweisdauer der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten Mittel übereinstimmen, weil die entsprechenden Substanzen im Blut nur wenige Stunden nachgewiesen werden konnten und daher eine Aussage über den erforderlichen engen zeitlichen Zusammenhang zwischen Einnahme und Blutentnahme gestatteten (BT-Dr 13/3764 S. 5). Entsprechend dieser Vorgabe wurde die allgemein als verfassungsgemäß angesehene Vorschrift dahingehend ausgelegt, dass jeder zuverlässige blutanalytische Nachweis einer der erfassten Substanzen unabhängig von der Höhe der Blut-Wirkstoff-Konzentration ausreicht (BayOLG NZV 2004, 267, 268; Senat DAR 2002, 135 [= BA 2002, 129]). Durch verbesserte Messmethoden ist inzwischen aber der Nachweis von geringsten Spuren von Wirkstoffkonzentrationen im Blut möglich, die auf einen zeitlich länger zurückliegenden Konsum zurückgehen können (Bönke BA 2004 Supplement 1 S. 6). Danach kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass Nachweis- und Wirkungsdauer wie vom Gesetzgeber angenommen in jedem Fall identisch sind (Berghaus BA 2002 321, 327). Eine verfassungskonforme Anwendung erfordert daher, dass eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 S. 1 StVG nur angenommen werden kann, wenn die betreffende Substanz in einer Konzentration nachweisbar ist, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 S. 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt (BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; zum Ganzen Schreiber NJW 2005, 1026). Dies ist dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommision vom 20. November 2002 (abgedruckt in BA 2005, 160) empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist, der für THC (Cannabis) derzeit bei

1 ng/ml liegt (Hentschel NJW 2005, 641, 646). Auch wenn teilweise höhere THC-Konzentrationen gefordert werden (Krüger BA 2002, 337, 344), ist ab diesen wissenschaftlich gesicherten Analysewerten der enge zeitliche Nachweis-Wirkungszusammenhang gegeben, der die erforderliche Möglichkeit der Beeinträchtigung der Fahrsicherheit eröffnet und die Anknüpfung einer Sanktion an den Gefährdungstatbestand des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG rechtfertigt (BayOLG NJW 2003,1681; Janizewski/Jagow/ Burmann StVR § 24a StVG Rn. 5).

Dabei handelt es sich aber nicht um einen Gefahrengrenzwert oder einen feststehenden Wert, ab dem die Leistungsfähigkeit gemindert ist, sondern um einen vom wissenschaftlichen Fortschritt abhängigen, pharmakodynamischen und rein analytischen Grenzwert (Bönke a. a. O; zum Ganzen Maatz BA 2004 Supplement 1, S. 9 ff.; zu pharmakokinetischen Einflüssen und psychogenen Wirkungen Schreiber a. a. O.). Anknüpfungspunkt ist daher nicht § 24a Abs. 2 S. 1 StVG, der die abschließende Beschreibung des Bußgeldtatbestandes enthält, sondern die verfahrensrechtliche Vorschrift des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG, die die vom Vorsatz des Täters unabhängige einschränkende Voraussetzung der Ahndbarkeit festlegt (BT-Dr 13/3764 S. 6; Stein NZV 2003, 251 „objektive Bedingung der Ahndbarkeit"; Hentschel StrVR a. a. O. Rn. 26).

Auch die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 gebietet danach keine Feststellungen zur Wirkung einer Substanz im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung; vielmehr sind qualifizierte Anforderungen an den Nachweis der Substanz zu stellen, der erst ab Erreichen des analytischen Grenzwertes als geführt angesehen werden kann (BVerfG a. a. O.).

Auch wenn sich diese Entscheidung unmittelbar nur mit der Substanz THC auseinandersetzt, sind die gleichen Anforderungen an den Nachweis der übrigen von § 24a Abs. 2 StVG erfassten Substanzen zu stellen (Hentschel NJW 2005, 641, 646; a. A. wohl Bode zfs 2005, 153). Denn die Problematik des Nachweis-Wirkungszusammenhangs stellt sich bei diesen in gleichem Maße, wenngleich THC unter analytischen Gesichtspunkten als kritischste der erfassten Substanzen gilt (Möller BA 2004 Supplement 1, S. 16). Bei Amphetamin kann danach nicht mehr angenommen werden, dass es keiner Überprüfung der Wirkstoffkonzentration bedürfe (so noch BayOLG NZV 2004, 267). Vielmehr muss zumindest der von der Grenzwertkommission empfohlene Wert von derzeit 25 ng/ml erreicht sein (Möller a. a. O. S. 17).

Den Feststellungen des Amtsgerichtes zufolge wurden im Blut des Betroffenen 0,261 mg/l Amhetamin nachgewiesen. Der empfohlene Nachweisgrenzwert ist damit deutlich überschritten. Der Rechtsbeschwerde ist allerdings insoweit zuzustimmen, als das Amtsgericht unzutreffend angenommen hat, der Betroffene habe daneben auch unter der Wirkung von Cannabis gestanden. Insoweit wird verkannt, dass es sich dabei um das berauschende Mittel im Sinne der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG handelt, der Nachweis sich aber auf die entsprechende Substanz (THC) beziehen muss. Tatsächlich konnten indes nur 2 ng/ml der psychoinaktiven Substanz THC-Carbonsäure nachgewiesen werden, wodurch lediglich ein Schluss auf einen zeitlich länger zurückliegenden Konsum von Cannabis ermöglicht wird. Es kann jedoch ausgeschlossen werden, dass sich dieser Fehler zu Lasten des Betroffenen ausgewirkt hat, nachdem es das Amtsgericht bei der Festsetzung der in der laufenden Nummer 242 des Bußgeldkatalogs vorgesehene Regelgeldbuße und des Regelfahrverbots belassen hat.

Das Fahrverbot ist im Einklang mit der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes begründet (BGHSt 38, 125 und 231). Danach kann das Fahrverbot unter Geltung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und angesichts erheblich angewachsener Verkehrsdichte nicht mehr lediglich als „ultima ratio" angesehen werden, die in aller Regel erst dann angewendet werden dürfte, wenn auch durch verschärfte Geldbußen nicht auf den Betroffenen eingewirkt werden könnte (BVerfG DAR 1996, 196).

Nach den Feststellungen des Bußgeldrichters sind die Voraussetzungen eines Regelfalles gemäß § 25 Abs. 1 S. 2 StVG, Nummer 242 BKat erfüllt, so dass die Anordnung eines Fahrverbotes grundsätzlich angezeigt war. Hinreichenden Anlass dafür, ausnahmsweise von der Maßnahme abzusehen, hat das Amtsgericht nicht gesehen. Diese tatrichterliche Würdigung (vgl. BGH a. a. O., 237) lässt Rechtsfehler nicht erkennen und ist deshalb vom Beschwerdegericht hinzunehmen. Zutreffend ist insbesondere der Standpunkt des Amtsrichters, dass die nachgewiesene Wirkstoffkonzentration eine Ausnahme vom Fahrverbot nicht zu rechtfertigen vermag. Das Urteil ergibt nicht, dass dem Betroffenen ganz besondere Härten drohen würden. Derartiges wird auch in der Beschwerdebegründung nicht vorgetragen.

(Mitgeteilt vom Vizepräsident des Pfälzischen Oberlandesgerichts Dr. Wolfgang Ohler, Zweibrücken)

39.*) 1. Eine verfassungskonforme Anwendung des § 24a StVG erfordert, dass eine Wirkung i. S. d. § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG nur angenommen werden kann, wenn die betreffende Substanz in einer Konzentration nachweisbar ist, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt.

2. Die Verhängung eines Regel-Fahrverbotes nach §§ 24a, 25 StVG entfällt nicht schon bei beruflichen oder wirtschaftlichen Nachteilen, sondern nur dann, wenn das Fahrverbot eine ganz außergewöhnliche Härte bedeuten würde, insbesondere bei drohender Existenzvernichtung, wobei der Betroffene die Umstände konkret darlegen und stichhaltig begründen muss und der Richter sie nicht unkritisch übernehmen darf.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 30. Juni 2005 – 8 Ss-OWi 103/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG zu einer Geldbuße von 500,– € verurteilt. Mit der Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft wird die Verletzung materiellen Rechts gerügt und beantragt, das Urteil aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückzuverweisen. Die Staatsanwaltschaft rügt, das Amtsgericht habe rechtsfehlerhaft von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde hat in der Sache im Ergebnis (vorläufigen) Erfolg, indem sie gemäß §§ 353 StPO, 79 Abs. 3 S. 1 OWiG zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht (§ 79 Abs. 6 OWiG) führt.

Die Urteilsgründe halten schon im Schuldspruch einer sachlich-rechtlichen Überprüfung nicht stand. Sie sind unvollständig und deshalb materiell-rechtlich fehlerhaft.

Auch im Bußgeldverfahren muss der Tatrichter seine Überzeugungsbildung im Urteil so ausführlich darlegen, dass das Rechtsbeschwerdegericht in die Lage versetzt wird, das Urteil daraufhin zu überprüfen, ob er sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen gehalten hat und die tatsächliche Beurteilung auf rechtlich zutreffenden Erwägungen beruht (SenE v. 19. 04. 1994 – Ss 132/94 B –; SenE v. 10. 06. 1997 – Ss 303/97 –; SenE v. 05. 04. 2001 – Ss 95/01 B –; OLG Zweibrücken DAR 2002, 182; Göhler, OWiG, 13. Aufl., § 71 Rdnr. 43). Er muss bei seiner Überzeugungsbildung alles verwerten, was Gegenstand der Hauptverhandlung war (BGH NStZ 1992, 49 a. E.), namentlich die Einlassung des Betroffenen, die eingehend zu würdigen ist (OLG Zweibrücken a. a. O.; Kleinknecht/Meyer-Goßner, StPO, 45. Aufl., § 267 Rdnr. 12 m. w. Nachw.; Dahs/Dahs, Die Revision im Strafprozess, 6. Aufl., Rdnr 408 m. w. N.). Schlussfolgerungen des Tatrichters halten einer rechtlichen Überprüfung nur stand, wenn das Urteil bedenkenfrei ergibt, dass er bei seiner Prüfung keinen Gesichtspunkt außer acht gelassen hat, der geeignet sein könnte, das Beweisergebnis zu beeinflussen (SenE v. 19. 04. 1994 – Ss 132/94 B –; SenE v. 27. 05. 1994 – Ss 171/94 B – NVwZ-RR 1995, 386 = NuR 1994, 463; SenE v. 19. 06. 2002 – Ss 092/02 B –).

Stützt das Gericht seine Überzeugung auf das Gutachten eines Sachverständigen, so sind die wesentlichen Anknüpfungstatsachen und Schlussfolgerungen mitzuteilen (Senatsentscheidungen vom 01. 12. 89 – Ss 606/89 (Z); SenE v. 04. 12. 1998 – Ss 571/98 (B) –; SenE v. 05. 01. 1999 – Ss 599/98 B –; SenE v. 18. 06. 2002 – Ss 246/02 B –).

Diesen Anforderungen wird die angefochtene Entscheidung nicht gerecht. Das Amtsgericht hat zum Schuldvorwurf folgende Feststellungen getroffen:

> „Am 10. 01. 2004 gegen 23.55 Uhr fuhr der Betroffene mit einem PKW in Köln auf öffentlichen Straßen, obwohl er zuvor das berauschende Mittel Cannabis konsumiert hatte. Der Betroffene räumt dies ein. Im übrigen ergibt sich die Tat aus dem rechtsmedizinischen Gutachten vom 29. 01. 2004, wonach der Betroffene zum Vorfallszeitpunkt unter der Wirkung von Cannabis stand. Er hat sich mithin gemäß § 24a Abs. 2 und 3 StVG ordnungswidrig verhalten."

Das objektive Tatbestandsmerkmal des § 24a Abs. 2 StVG „unter der Wirkung" erfordert keine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit. Es ist vielmehr dann gegeben, wenn eine der Substanzen der Anlage 2 im Blut nachgewiesen ist (BayObLG NZV 2004, 267, 268 [= BA 2005, 318]; Saarländisches OLG VRS 102, 120 [= BA 2004, 72]; Janiszewski/Jagow/Burmann StVR 18. Aufl. § 24a StVG Rn.5; Hentschel StrVR 38. Aufl. § 24a StVG Rdnrn. 21, 24 m. w. N.).

Auch nach der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (NJW 2005, 349-351 = DAR 2005, 70-73 = StraFo 2005, 151-152 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) bestehen zwar gegen die Verfassungsmäßigkeit der Vorschrift des § 24a Abs. 2 StVG keine Bedenken. § 24a Abs. 2 S. 1 u. 2 StVG diene als abstraktes Gefährdungsdelikt der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und damit dem Schutz wichtiger Rechtsgüter wie insbesondere dem Leben, der Gesundheit und dem Eigentum der Verkehrsteilnehmer. Im Hinblick auf das Fehlen einer mit der erforderlichen naturwissenschaftlichen Genauigkeit zu ziehenden Grenze zwischen ungefährlichen und gefährlichen Wirkstoffmengen stünden dem Gesetzgeber derzeit exaktere und damit mildere Wege der Tatbestandsfixierung nicht zur Verfügung. Die Erforderlichkeit des Eingriffs könne deshalb nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen werden (vgl. BVerfG, 09. März 1994 – 2 BvL 43/92 – BVerfGE 90, 145). Weiter hat das Bundesverfassungsgericht aber ausgeführt:

> „Infolge des technischen Fortschritts hat sich inzwischen die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC wesentlich erhöht. Spuren der Substanz lassen sich nunmehr über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen nachweisen. Für Cannabis trifft daher die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit nicht mehr zu. Mit Rücksicht darauf kann nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen. Festgestellt werden muss 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 (vgl. Stellungnahmen von Berghaus, BA 2002, S. 321 <328 f.> und Krüger, BA 2002, S. 336 <344 ff.> in BVerfG, 20. Juni 2002, 1 BvR 2062/96, NJW 2002, 2378). ⟨Zu den in der Rspr. zugrunde gelegten Grenzwerten vgl. BayObLG, 20. Januar 2003 – 4 St RR 133/02 – NJW 2003, 1681; VG München, 26. Mai 2004 – M 6a S 04.2632 –; OVG Lüneburg, 11. Juli 2003 – 12 ME 287/03 –

NVwZ-RR 2003, 899 <900> [= BA 2004, 183]; VGH Mannheim, 10. Mai 2004 – 10 S 427/04 – VRS 107, 234 <236> [= BA 2005, 189]; OVG Koblenz, 13. Januar 2004 – 7 A 10206/03 – DAR 2004, 413 [= BA 2004, 293]⟩. Prüfen die Fachgerichte – wie vorliegend – nicht, ob die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit für Rauschmittel der hier in Rede stehenden Art weiterhin zutrifft, sondern stellen sie bei Auslegung und Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG allein darauf ab, dass im Blut des Beschwerdeführers THC im Spurenbereich von weniger als 0,5 ng/ml festgestellt worden war, so ist die hierauf ergehende Entscheidung mit dem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 GG nicht vereinbar."

Eine verfassungskonforme Anwendung erfordert daher, dass eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 S. 1 StVG nur angenommen werden kann, wenn die betreffende Substanz in einer Konzentration nachweisbar ist, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 S. 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt (BVerfG NJW 2005, 349; zum Ganzen Schreiber NJW 2005, 1026). Dies ist dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20. November 2002 (abgedruckt in BA 2005, 160) empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist, der für THC (Cannabis) derzeit bei 1 ng/ml liegt (vgl. OLG Zweibrücken, Beschluss vom 13. April 2005 – 1 Ss 50/05 – [in diesem Heft] mitgeteilt bei Juris; Hentschel NJW 2005, 641, 646).

Den danach zu stellenden Anforderungen wird die angefochtene Entscheidung nicht gerecht, da sie keinerlei Ausführungen zu den konkreten Anknüpfungstatsachen und Schlussfolgerungen des zum Beleg angeführten rechtsmedizinischen Gutachtens enthält, insbesondere auch nicht, welche Konzentration von THC im Blut des Betroffenen festgestellt worden ist, obwohl dies für die Frage, ob § 24a Abs. 2 StVG überhaupt Anwendung findet, von Bedeutung sein kann. Dass der Betroffene den Vorwurf eingeräumt hat – was sich ohnehin nicht auf die Konzentration beziehen kann –, entbindet das Tatgericht nicht von der Notwendigkeit dieser Darlegungen, zumal auch der nähere Inhalt dessen nicht mitgeteilt wird, was der Betroffene eingeräumt hat. Dem Senat ist daher auch nicht zugänglich, warum das Amtsgericht lediglich von fahrlässigem Handeln ausgegangen ist.

Unzureichend sind die Ausführungen des Amtsgerichts auch im Rechtsfolgenausspruch zu der Frage, ob von der Verhängung eines Fahrverbots entgegen der gesetzlichen Regel (§ 25 Abs. 1 S. 2 StVG) abgesehen werden kann. Das Amtsgericht hat bei seiner Entscheidung, vom Fahrverbot abzusehen, unter anderem darauf abgestellt, dass „die erweiterten Pupillen bei verzögerter Reaktion die einzige Ausfallerscheinung darstellten", ohne näher dazulegen worauf sich diese Feststellung gründet. Bedenken ergeben sich bei dieser Argumentation auch daraus, dass das Amtsgericht sich nicht mit der Frage befasst hat, ob die verzögerte Reaktion gerade bei Fahrten bei Dunkelheit (Tatzeit: 10. 01. 2004 gegen 23.55 Uhr) nicht ein erhöhtes Gefährdungspotential beinhaltet. Zutreffend hat die Generalstaatsanwaltschaft darüber hinaus auch darauf hingewiesen, dass dem Tatrichter in den Fällen des § 24a StVG bei der Entscheidung darüber, ob von einem Fahrverbot abgesehen werden kann, ein geringerer Ermessensspielraum eingeräumt ist (vgl. OLG Saarbrücken VRS 102, 458 <459> [= BA 2004, 173]; Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl., § 25 Rn 12). Ein Regelfall entfällt nicht schon bei beruflichen oder wirtschaftlichen Nachteilen, sondern nur dann, wenn das Fahrverbot eine ganz außergewöhnliche Härte bedeuten würde (vgl. Janiszewski/Jagow/Burmann, a. a. O. Rn 13 mit zahlr. Rechtsprechungsnachweisen), insbesondere bei drohender Existenzvernichtung, wobei der Betroffene die Umstände konkret darlegen und stichhaltig begründen muss und der Richter sie nicht unkritisch übernehmen darf (vgl. OLG Hamm NZV 1999, 214; Düsseldorf NZV 1999, 477).

40.*) 1. Für die Feststellung rauschmittelbedingter Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB reicht eine verlangsamte Pupillenreaktion nicht aus.

2. Eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG setzt den Nachweis einer THC-Konzentration im Blut des Betroffenen von 1,0 ng/ml voraus. Wird lediglich ein THC-Wert von 0,8 ng/ml festgestellt, scheidet eine Verurteilung auch bei Hinzutreten von Ausfallerscheinungen (hier: verlangsamte Pupillenreaktion) aus.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 08. August 2005 – 2 Ss OWi 551/05 –
(AG Kempten)

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Kempten verurteilte den Betroffenen am 13. 12. 2004 wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten berauschenden Mittels zu einer Geldbuße von 500,– € und einem Fahrverbot von 3 Monaten. Hiergegen wendet sich der Betroffene mit seiner auf die Sachrüge gestützten Rechtsbeschwerde. Er beantragt, das Urteil aufzuheben und den Betroffenen freizusprechen, hilfsweise an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurückzuverweisen. Die Staatsanwaltschaft beim Rechtsbeschwerdegericht hält die Revision für unbegründet.

Aus den Gründen:

Die statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde ist begründet.

Die Sachrüge führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zum Freispruch des Betroffenen.

Der Betroffene war aus Rechtsgründen freizusprechen, weil die ihm zur Last gelegte Tat nicht den Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 2 und 3 StVG erfüllt.

Nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig unter der Wir-

kung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt.

1. Das Amtsgericht hat festgestellt:

„Am … 2004 um 18.15 Uhr fuhr der Betroffene mit dem PKW auf der B 19 im Bereich von O. Zum Zeitpunkt dieser Fahrt stand der Betroffene unter der Wirkung des berauschenden Mittels THC – Tetrahydrocannabinol. Eine beim Betroffenen am Tattag um 18.36 Uhr entnommene Blutprobe ergab, dass sich im Blut des Betroffenen THC – Tetrahydrocannabinol in einer Konzentration von 0,8 ng/ml und THC – Carbonsäure in einer Konzentration von 8,4 ng/ml befunden hatte. Bei Anspannung der dem Betroffenen möglichen und zumutbaren Sorgfalt hätte dieser erkennen können und müssen, dass er das Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines berauschenden Mittels führte."

Zur rechtlichen Würdigung führt das Amtsgericht im Wesentlichen aus, die Verurteilung verstoße nicht gegen verfassungsrechtliche Grundsätze, weil vom „blutanalytischen Wirkstoffnachweis" nur Konzentrationen erfasst würden, die deutlich oberhalb des Nullwertes lägen. Die beim Betroffenen festgestellte Wirkstoffkonzentration sei zwar im untersten Bereich der Nachweisfähigkeit angesiedelt. Dies könne jedoch nicht dazu führen, der Intention des Gesetzgebers zuwider einen Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG zu verneinen, zumal von der Polizei beim Betroffenen eine verlangsamte Pupillenreaktion festgestellt worden sei.

2. Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen den Schuldspruch wegen einer Zuwiderhandlung gegen § 24a Abs. 2 und 3 StVG nicht.

Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgericht vom 21. 12. 2004 (BVerfG Beschluss vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03, NJW 2005, 349 f [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker], ergangen also erst nach Verkündung des angegriffenen Urteils) ist § 24a Abs. 2 StVG verfassungskonform dahingehend auszulegen, dass nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreicht. Festgestellt werden muss vielmehr eine Konzentration, die entsprechend dem Charakter der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Fahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Dies ist nach den neuen Erkenntnissen der Wissenschaft erst bei einer Konzentration ab 1,0 ng/ml THC der Fall (BVerfG a. a. O. S. 351).

Beim Betroffenen wurde nach den Ausführungen des Amtsgerichts eine THC-Konzentration von lediglich 0,8 ng/ml festgestellt, mithin eine Konzentration von weniger als 1,0 ng/ml.

Die vom Tatrichter angesprochene, von den Polizeibeamten beim Betroffenen festgestellte verlangsamte Pupillenreaktion kann weder zu einer Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG noch nach § 316 StGB führen.

Auch bei Hinzutreten von Ausfallerscheinungen käme vorliegend eine Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG nicht in Betracht, weil es bei diesem abstrakten Gefährdungsdelikt als Auffangtatbestand zu den §§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1 StGB gerade nicht darauf ankommt, ob beim Kraftfahrer verkehrsrelevante Beeinträchtigungen auftreten und nachgewiesen werden können (BVerfG a. a. O. S. 350; OLG Zweibrücken Beschluss vom 13. 04. 2005, DAR 2005, 408 [in diesem Heft]).

Für die Feststellung rauschmittelbedingter Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB reicht eine verlangsamte Pupillenreaktion nicht aus (OLG Frankfurt NStZ-RR 2002, 17 f. [= BA 2002, 388]; OLG Koblenz NStZ-RR 2005, 245 [in diesem Heft]).

(Mitgeteilt von Jur. Mitarbeiter Martin Krause, Burghausen)

41. 1. Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, wonach eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur dann in Betracht kommt, wenn eine Konzentration des Rauschmittels festgestellt wird, die es möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war, ist auch auf Amphetamin anzuwenden.

2. Eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG setzt auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nicht voraus, dass bestimmte Grenzwerte erreicht werden.

3. Der analytische Grenzwert, ab dem sicher mit dem Auftreten von Ausfallerscheinungen, also mit einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu rechnen ist, beträgt für Amphetamin 25 ng/ml.

4. Wird dieser Grenzwert nicht erreicht, kommt eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur in Betracht, wenn Umstände festgestellt werden, aus denen sich ergibt, dass die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten trotz der verhältnismäßig niedrigen Betäubungsmittelkonzentration zwar nicht aufgehoben, aber doch eingeschränkt war.

Oberlandesgericht München,
Beschluss vom 13. März 2006 – 4 St RR 199/05 –

Zum Sachverhalt:

Mit Strafbefehl verhängte das Amtsgericht gegen den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe. Dem Angeklagten wurde die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein wurde eingezogen. Die Verwaltungsbehörde wurde angewiesen, ihm vor Ablauf von neun Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Auf seinen Einspruch hin verurteilte das Amtsgericht den Angeklagten wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit des Fahrens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a StVG genannten Mittels zur Geldbuße von 250,– €; außerdem wurde ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet. Dem Urteil liegen u. a. folgende Feststellun-

gen zugrunde: Der Angeklagte führte am 23. 06. 2004 gegen 4.05 Uhr seinen Pkw auf öffentlichem Verkehrsgrund in M., obwohl er unter der Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittel stand, was er bei Anwendung der erforderlichen und zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können. Bei der Untersuchung einer dem Angeklagten am 23. 06. 2004 um 4.52 Uhr entnommenen Blutprobe wurden 5,0 µg/l THC-Carbonsäure und 0,01 mg/l Amphetamin festgestellt. Mit der Revision rügte der Verteidiger die Verletzung materiellen Rechts. Auf die im Blut nachgewiesene THC-Carbonsäure könne eine Verurteilung nicht gestützt werden, da dieser Stoff nicht in der Liste der berauschenden Substanzen gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG enthalten sei. Auch der festgestellte Amphetaminwert trage eine Verurteilung nicht. Er liege unterhalb des von der Grenzwertkommission bestimmten analytischen Grenzwerts und sei daher nicht geeignet, die Fahrtüchtigkeit zu beeinträchtigen. Das Rechtsmittel hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Revision des Angeklagten ist als Sprungrevision gemäß §§ 312, 335, 341 Abs. 1, §§ 344, 345 StPO zulässig.

Das Rechtsmittel des Angeklagten ist auch begründet, da die Feststellungen des Amtsgerichts die Annahme, der Angeklagte habe ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr geführt, jedenfalls derzeit nicht tragen.

Das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung eines berauschenden Mittels kann zum einen eine Straftat nach § 316 StGB und zum anderen eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG darstellen.

1. Die Strafbarkeit nach § 316 StGB setzt voraus, dass sich der Täter zum Tatzeitpunkt in einem Zustand befindet, in welchem er nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. § 316 StGB sanktioniert als abstraktes Gefährdungsdelikt die von fahruntüchtigen Fahrzeugführern ausgehende potentielle Gefahr für die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs (Tröndle/Fischer StGB 53. Aufl. § 316 Rn. 2, 3). Die Fahruntüchtigkeit muss beim Konsum von Betäubungsmitteln anhand konkreter Umstände durch eine umfassende Würdigung der Beweisanzeichen im Einzelfall nachgewiesen werden. Die so genannte absolute Fahruntüchtigkeit als Beweisregel, die keinen besonderen Nachweis verlangt, spielt ausschließlich im Zusammenhang mit der Wirkung von Alkohol (ab der Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰) eine Rolle. Für die Fahruntüchtigkeit infolge Betäubungsmittelkonsums ist in Rechtsprechung und Literatur nach wie vor die Meinung vorherrschend, dass sich derzeit keine „absoluten" Wirkstoffgrenzen festlegen lassen (Tröndle/Fischer § 316 Rn. 39 m. w. N.).

Eine Strafbarkeit nach § 316 StGB hat das Amtsgericht hier rechtsfehlerfrei verneint, da der Nachweis einer Fahruntüchtigkeit infolge Betäubungsmittelkonsums nicht zu führen war.

2. Demgegenüber setzt die Ahndung als Ordnungswidrigkeit entgegen der in der Revision vertretenen Auffassung keine Fahruntüchtigkeit voraus. Auch insoweit handelt es sich um einen abstrakten Gefährdungstatbestand, wobei die Gefahr für den Straßenverkehr darin zu sehen ist, dass der Täter unter der Einwirkung bestimmter Rauschmittel fährt, die im konkreten Fall zwar keine Fahruntüchtigkeit bewirkt haben, aber gleichwohl geeignet sind, die Verkehrs- und Fahrsicherheit zu beeinträchtigen (Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 24a StVG Rn. 5).

Auf die im Blut festgestellte Konzentration von THC-Carbonsäure kann die Verurteilung, wie die Revision zu Recht darlegt, nicht gestützt werden (OLG Zweibrücken NZV 2005, 430 [in diesem Heft]). In der Liste zu § 24a Abs. 2 StVG ist lediglich THC, nicht aber das inaktive Abbauprodukt THC-Carbonsäure aufgeführt. Die Wirkung von THC selbst konnte dem Angeklagten nicht nachgewiesen werden. Zwar führt das Amtsgericht die THC-Carbonsäure-Konzentration in den Sachverhaltsfeststellungen auf, die Ausführungen sprechen aber eher dafür, dass es der Verurteilung lediglich das Amphetamin zugrunde gelegt hat, das in einer Konzentration von 0,01 mg/l (= 10 ng/ml = 10 µg/l) nachgewiesen wurde. Dieser Befund reicht jedoch ohne weitere Feststellungen für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nicht aus.

a) Zwar spricht § 24a Abs. 2 StVG, der zum 01. 08. 1998 eingeführt wurde, ein generelles Verbot aus und knüpft anders als § 24a Abs. 1 StVG für das Fahren unter Alkoholeinwirkung nicht an einen Grenzwert an. Dem lag die Überlegung des Gesetzgebers zugrunde, dass es einerseits mangels feststellbarer Dosis-Wirkungs-Beziehungen anders als beim Alkohol nicht möglich war, Grenzwerte festzulegen, und dass andererseits die berauschenden Mittel mit den damaligen Messmethoden nur wenige Stunden im Blut nachgewiesen werden konnten, daher bei einem positiven Befund grundsätzlich von einem engen zeitlichen Zusammenhang zwischen Einnahme und Blutentnahme auszugehen war (BT-Drs. 13/3764 S. 4 f.). Da keine Diskrepanz zwischen Nachweis- und Wirkungsdauer erkennbar war, war jeder zuverlässige analytische Nachweis einer der in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Substanzen unabhängig von der Höhe der Konzentration geeignet, eine Wirkung im Sinn des § 24a Abs. 2 StVG zu belegen (BayObLGSt 2003, 1/3 f.). Zwischenzeitlich haben sich die Messmethoden jedoch infolge des technischen Fortschritts fortentwickelt, so dass auch dann noch ein positiver Drogenbefund bei der Blutuntersuchung festgestellt werden kann, wenn der Konsum des Rauschmittels schon längere Zeit vor der Fahrt erfolgte und dementsprechend die Leistungsfähigkeit möglicherweise gar nicht mehr reduziert war (Bönke BA 2004, 4/6).

aa) Nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts (Entscheidung vom 21. 12. 2004, NZV 2005, 270 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) ist daher § 24a Abs. 2 Sätze 1 und 2 StVG nur dann mit dem Grundrecht auf Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1

GG) vereinbar, wenn der Bußgeldtatbestand verfassungskonform ausgelegt wird. Mit Rücksicht auf die verbesserten Nachweismethoden kann danach nicht mehr jeder Nachweis einer Substanz im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen. Festgestellt werden muss vielmehr 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. Zwar betrifft die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts unmittelbar nur den Wirkstoff THC. Da die Messmethoden jedoch allgemein und nicht nur im Hinblick auf THC verfeinert wurden (vgl. Bönke BA 2004, 4/6), ist die verfassungsgerichtliche Rechtsprechung auch auf die hier zu beurteilende Substanz, das Amphetamin, anzuwenden (vgl. OLG Zweibrücken NZV 2005, 430; OLG Hamm NZV 2005, 428 [in diesem Heft]; OLG Köln NStZ-RR 2005, 385 [in diesem Heft]; Bönke NZV 2005, 272/273).

bb) Der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist nicht zu entnehmen, dass eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG nur noch dann in Betracht kommt, wenn bestimmte Grenzwerte erreicht sind. Weder setzt die genannte Entscheidung selbst solche Grenzwerte fest noch wird dem Normgeber ein entsprechender Gesetzgebungsauftrag erteilt. Aus ihr ergibt sich lediglich, dass nicht mehr jeder Nachweis eines berauschenden Mittels im Blut für eine Verurteilung ausreicht. Die in dem verfassungsgerichtlichen Verfahren zu überprüfenden fachgerichtlichen Entscheidungen werden beanstandet, weil sie bei der Auslegung und Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG „allein" darauf abstellen, dass ein THC-Wert von weniger als 0,5 ng/ml festgestellt worden war, und nicht überprüft wurde, ob die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweisgrenze für Rauschmittel der in Rede stehenden Art weiterhin zutrifft (BVerfG NZV 2005, 270/272).

Bei dem in der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts angesprochenen Grenzwert von 1 ng/ml für THC handelt es sich nicht um einen Wirkungsgrenzwert, sondern um einen analytischen Grenzwert, ab dem die untersuchenden medizinischen Labors einen sicheren Nachweis der Substanz im Blut gewährleisten können, also um einen Qualitätsstandard (Möller BA 2004, 16/17). Allerdings wird in der fachgerichtlichen Rechtsprechung teilweise davon ausgegangen, dass die von der Grenzwertkommission entwickelten analytischen Grenzwerte zugleich als Wirkungsgrenzwerte herangezogen werden können, dass also eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG nur angenommen werden kann, wenn der jeweilige analytische Grenzwert, der für Amphetamin 25 ng/ml beträgt, erreicht ist (vgl. OLG Zweibrücken NZV 2005, 430).

cc) Dieser Auffassung vermag sich der Senat nicht anzuschließen. Der Senat hat zu diesen Fragen ein Sachverständigengutachten eingeholt. Hieraus ergibt sich, dass ein unterer Gefahrenwert für Amphetamin derzeit nicht festgelegt werden kann. Der von der Grenzwertkommission empfohlene analytische Grenzwert von 25 ng/ml für Amphetamin ist nach den Darlegungen der Sachverständigen für die Feststellung einer Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG insoweit von Bedeutung, als ab diesem Wert sicher mit dem Auftreten von Ausfallerscheinungen, also mit einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit im Sinn der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu rechnen ist. Wird der analytische Grenzwert von 25 ng/ml erreicht, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass der Proband unter der Wirkung von Amphetamin steht; Sicherheitszuschläge sind dabei nicht erforderlich. Nach dem eingeholten Gutachten bedeutet dies jedoch nicht, dass bei niedrigeren Werten eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG ausgeschlossen ist. Auch dann können nach den Darlegungen der Sachverständigen psycho-physische Ausfälle auftreten, die nicht mit dem sicheren Lenken eines Fahrzeugs zu vereinbaren sind.

Der Senat schließt sich den überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen Prof. Dr. E. und Prof. Dr. von M. an. An der Sachkunde der Gutachter, die beide dem Institut für Rechtsmedizin der Universität M. angehören, bestehen keine Zweifel.

b) Für die Beurteilung der angegriffenen amtsgerichtlichen Entscheidung ergibt sich aus den obigen Ausführungen Folgendes:

Das Amtsgericht hat die Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG darauf gestützt, dass beim Angeklagten eine Amphetaminkonzentration von 0,01 mg/1 (=10 ng/ml) festgestellt wurde. Diese liegt unter dem analytischen Grenzwert von 25 ng/ml und kann daher allein die Verurteilung nicht tragen. Zwar ist Fahruntüchtigkeit, wie bereits ausgeführt, nicht Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 24a Abs. 2 StVG. Aufgrund der Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts hätte das Amtsgericht jedoch Umstände feststellen müssen, aus denen sich ergibt, dass die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten trotz der verhältnismäßig niedrigen Betäubungsmittelkonzentration zwar nicht aufgehoben, aber doch eingeschränkt war. Zwar werden in den Urteilsgründen bei der Wiedergabe der Aussage des Zeugen POM J. Auffälligkeiten erwähnt. So wird auf die glasigen, geröteten Augen, die Notwendigkeit, Anordnungen mehrfach zu wiederholen, und die Unsicherheit des Finger-Finger-Tests hingewiesen. Diese Umstände werden jedoch nur insoweit bewertet, als sie für die Annahme einer Fahruntüchtigkeit nicht als ausreichend angesehen werden. Ob sich hieraus oder aus sonstigen noch feststellbaren Auffälligkeiten trotz einer möglicherweise lange zurückliegenden Betäubungsmitteleinnahme Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit im Sinn der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu § 24a Abs. 2 StVG ergeben, hat das Amtsgericht nicht geprüft. Es wird dies im Rahmen der neuen Hauptverhandlung mit sachverständiger Hilfe zu beurteilen haben.

Eine Vorlage an den Bundesgerichtshof gemäß § 121 Abs. 2 GVG im Hinblick auf die Entscheidung des Oberlandesgerichts Zweibrücken vom 13. 04. 2005 (NZV 2005, 430) ist nicht veranlasst. Zwar wird in den Entscheidungsgründen ausgeführt, dass für eine Ahn-

dung gemäß § 24a Abs. 2 StVG im Hinblick auf Amphetamin zumindest der von der Grenzwertkommission empfohlene Wert von derzeit 25 ng/ml erreicht sein müsse. Diese Bewertung ist jedoch nicht entscheidungstragend, da im konkreten, vom Oberlandesgericht Zweibrücken zu beurteilenden Fall ein Amphetaminwert von mehr als 25 ng/ml nachgewiesen wurde.

(Mitgeteilt von Jur. Mitarb. Martin Krause, Burghausen)

42.*) 1. Wird ein vom Angeklagten begangenes Vergehen nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1, 3 StVG als typische Jugendverfehlung gewertet, so ist zur erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten die Verhängung einer Arbeitsauflage erforderlich, aber auch ausreichend, wenn insbesondere freiheitsentziehende Maßnahmen aufgrund der offensichtlichen und glaubhaften Unrechtseinsicht und Reue des Angeklagten entbehrlich sind.

2. Zur Anordnung eines dreimonatigen Fahrverbotes gemäß § 44 StGB wegen nicht (mehr) feststellbarer Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 StGB.

Landgericht Stade,
Urteil vom 17. September 2004 – 11 Ns 121 Js 399/04 –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Amtsgericht – Jugendrichterin – dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten nicht vor Ablauf einer Sperre von einem Monat eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Dagegen richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte Berufung der Staatsanwaltschaft, mit der diese eine Verletzung des § 69a Abs. 4 StGB rügt.

Aus den Gründen:

Die Berufung führt zu einer Änderung des Urteils im Strafausspruch.

Die Kammer bewertet die Tat in Übereinstimmung mit dem Amtsgericht als fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 3 StGB. Zur Ahndung dieser Tat hat sie ebenfalls Jugendrecht angewendet. Zur erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten erscheint auch bei erneuter Überprüfung die Verhängung einer Arbeitsauflage erforderlich, aber auch ausreichend. Insbesondere freiheitsentziehende Maßnahmen sind angesichts der offensichtlichen und glaubhaften Unrechtseinsicht und Reue des Angeklagten entbehrlich. Die vom Amtsgericht verhängte Auflage ist auch ihrem Umfang nach nicht zu beanstanden. Die Kammer hat jedoch in der erneuten Hauptverhandlung nicht (mehr) feststellen können, dass der Angeklagte noch ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 StGB ist. Sie geht vielmehr davon aus, dass der Angeklagte aus dem Verfahren sowie aus der daraus bisher schon für ihn erwachsenen Folge, dass er für die Dauer von mehr als acht Monaten den Führerschein entbehren musste, und aus dem durch den Unfall verursachten Sachschaden die nachhaltige Erkenntnis gewonnen hat, dass sein Tatverhalten nicht entschuldigt und akzeptiert werden kann. Auch das persönliche Auftreten des Angeklagten in der Hauptverhandlung hat die Kammer in ihrer Einschätzung bestärkt, dass der Angeklagte zukünftig konsequent die Teilnahme am Straßenverkehr unterlassen wird, wenn er Alkohol getrunken hat. Eine erzieherische Einwirkung zur Behebung eines charakterlichen Mangels durch Entziehung der Fahrerlaubnis erscheint deshalb nicht geboten. Es reicht vielmehr aus, den Angeklagten mit einem dreimonatigen Fahrverbot gemäß § 44 StGB zu belegen.

43. 1. Jugendverfehlungen sind nicht nur Taten, die schon nach ihrem äußeren Erscheinungsbild die Merkmale jugendlicher Unreife aufweisen. Eine Tat [hier: vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis] kann vielmehr auch allein durch ihre Veranlassung und ihre Beweggründe als Jugendverfehlung gekennzeichnet werden.

2. Ein Regelfall im Sinne des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB, der grundsätzlich die Entziehung der Fahrerlaubnis gebietet, liegt nicht vor, wenn der Täter das Fahrzeug zu nachtschlafender Zeit innerhalb eines öffentlichen Parkplatzes lediglich ein kurzes Stück mit geringer Geschwindigkeit bewegt.

Amtsgericht Saalfeld,
Urteil vom 15. Februar 2005
– 635 Js 31395/04 2 Ds jug. –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte trank am Abend des 27. 09. 2004 in der Zeit von 20.00 bis 23.00 Uhr bei einer Feier in der Wohnung eines Freundes in U. soviel Bier und Schnaps, daß er eine Alkoholmenge im Blut hatte, die ausweislich der ihm am 28. 09. 2004 um 01.10 Uhr entnommenen Blutprobe zu einem sicher erreichten Wert der Blutalkoholkonzentration von 1,5 ‰ führte. Gemeinsam mit seinem Freund S. brach der Angeklagte gegen 24.00 Uhr von dort auf, um zu Fuß den Heimweg anzutreten. Dabei kamen die jungen Leute an dem Kundenparkplatz des Verbrauchermarkts „Kaufland" in U. vorbei, auf dem der Zeuge S. am Vortag seinen Personenkraftwagen abgestellt hatte. Der alkoholisierte Angeklagte, der wußte, daß er nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis war, jedoch aufgrund eines spontanen Entschlusses infolge alkoholbedingter Enthemmung seine Fahrkünste erproben wollte, überredete daraufhin seinen Freund, ihm den Personenkraftwagen zu überlassen, um damit auf dem menschenleeren Parkplatz „eine Runde zu drehen". Obwohl der Angeklagte es als möglich und nicht ganz fernliegend erkannte, daß er infolge der Alkoholeinwirkung verkehrsunsicher war, setzte er sich in diesem Zustand gegen 00.20 Uhr hinter das Steuer des Personenkraftwagens,

während sein Freund S. auf dem Beifahrersitz Platz nahm. Der Angeklagte ließ den Motor an und fuhr los. Dabei wurde er von zwei Polizeibeamten aus ihrem Funkstreifenwagen beobachtet, die sich spontan entschlossen, das Fahrzeug und dessen Insassen zu kontrollieren. Als der Angeklagte, der das Fahrzeug auf dem Parkplatz vor dem Selbstbedienungsmarkt nur ein kurzes Stück bewegt hatte, das Polizeifahrzeug bemerkte, hielt er sofort an, stellte den Motor ab und stieg aus dem Wagen aus. Da die Polizeibeamten bei der anschließend durchgeführten Kontrolle starken Alkoholgeruch in der Atemluft des Angeklagten wahrnahmen und ein Atemalkoholtest ergab, daß eine Alkoholisierung deutlich über dem Gefahrengrenzwert vorlag, veranlaßten sie die Entnahme einer Blutprobe. Die Feststellungen zum Tatgeschehen beruhen auf der uneingeschränkt geständigen Einlassung des Angeklagten, den glaubhaften und übereinstimmenden Bekundungen der Zeugen S. und W. sowie dem verlesenen Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Friedrich-Schiller-Universität J. vom 30. 09. 2004. Verkehrsstrafrechtlich ist der Angeklagte bislang noch nicht in Erscheinung getreten. Auch das Verkehrszentralregister weist keine Eintragungen auf. Der Angeklagte besitzt seit dem 13. 11. 2002 die Fahrerlaubnis für Leicht- und Kleinkrafträder. Sein Führerschein wurde am 28. 09. 2004 von der Polizei sichergestellt.

Aus den Gründen:

Der Angeklagte hat sich der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1 StGB in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG schuldig gemacht. Er hat in alkoholbedingt fahruntauglichem Zustand am öffentlichen Straßenverkehr, der auch auf privaten Grundstücken stattfinden kann, sofern sie unter ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Eigentümers von einem unbestimmten Personenkreis benutzt werden können (vgl. OLG Stuttgart, VRS 47, 15, 17), teilgenommen, obwohl er damit rechnete, daß er infolge des Genusses alkoholischer Getränke verkehrsunsicher war, und obgleich er wußte, daß er nicht die erforderliche Fahrerlaubnis besaß. Der festgestellte Blutalkoholgehalt liegt deutlich über dem Grenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit von Kraftfahrern.

Der Angeklagte war zur Zeit der Tat 18 Jahre alt, also Heranwachsender im Sinne des § 1 Abs. 2 JGG.

Auf den Angeklagten ist gemäß § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG Jugendstrafrecht anzuwenden, da die begangene Tat durch ihre Veranlassung und ihre jugendtümlichen Beweggründe als Jugendverfehlung, die den Antriebskräften der Entwicklung entsprang, gekennzeichnet wird.

Die Annahme einer Jugendverfehlung ist bei keinem Delikt von vornherein ausgeschlossen; auch Straßenverkehrsvergehen können unter § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG fallen (vgl. OLG Saarbrücken, NStZ-RR 1999, 284, 285; AG Saalfeld, NStZ 1994, 89, 90 m. zust. Anm. Molketin, BA 1994, 270; LG Gera, VRS 96, 145, 148). Ob eine Straftat als Jugendverfehlung zu beurteilen ist, ist im wesentlichen Tatfrage. Im Zweifel ist Jugendstrafrecht anzuwenden (vgl. BGHR JGG § 105 Abs. 1 Nr. 2 Jugendverfehlung 1). Daß auch Erwachsene solche Taten begehen, spricht nicht gegen die Einstufung als Jugendverfehlung (AG Saalfeld, StV 2005, 65, 66). Es darf nicht eine vom Gesetz nicht vorgesehene Regel- und Ausnahmeprüfung dahin stattfinden, daß bei Verkehrsdelikten als Regel vom Erwachsenenstrafrecht ausgegangen wird (ebenso Brunner/Dölling, JGG, 11. Aufl., § 105 Rn. 14 a; Buckolt/Hoffmann, Jura 2004, 710, 712).

Der Tatvorwurf beruht vorliegend darauf, daß der Angeklagte am fraglichen Tag nach übermäßigem Alkoholgenuß in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand einen Personenkraftwagen im öffentlichen Straßenverkehr über eine kurze Entfernung geführt hat. Der Art der Ausführung nach stellt die von dem Angeklagten begangene Tat zwar keine typische Jugendverfehlung dar. Jugendverfehlungen sind aber nicht nur Taten, die schon nach ihrem äußeren Erscheinungsbild die Merkmale jugendlicher Unreife aufweisen. Eine Tat kann vielmehr auch allein durch ihre Veranlassung und ihre Beweggründe als Jugendverfehlung gekennzeichnet werden (vgl. BGHR JGG § 105 Abs. 1 Nr. 2 Jugendverfehlung 2). Um Jugendverfehlungen kann es sich demnach auch dann handeln, wenn die zur Tat drängenden Motive noch den Antriebskräften der Entwicklung entspringen. In der Existenz des § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG kommt das Bestreben des Gesetzgebers zum Ausdruck, im Interesse des Heranwachsenden alles das dem Jugendstrafrecht zu unterstellen, was durch jugendliches Verhalten und Erscheinungsbild gekennzeichnet ist. Maßgebend sind also Tatausführung, Tatumstände und Täterpersönlichkeit (AG Saalfeld, DAR 2005, 52, 53). Gerade Verkehrsstraftaten der in Rede stehenden Art deuten jedoch auf einen erheblichen Mangel an altersgemäßem Pflicht- und Verantwortungsbewußtsein hin. Bei Heranwachsenden liegt es nahe, daß dieser Mangel auf noch nicht voll entwickelter sozialer Reife beruht (vgl. AG Saalfeld, NStE Nr. 6 zu § 105 JGG). Verkehrsstraftaten entspringen vielfach impulsivem, unmittelbar aus der Situation hervorschießendem Handeln, das für die Entwicklungsstufe des Jugendlichen kennzeichnend ist. Nicht von ungefähr sind Heranwachsende für Verkehrsstraftaten besonders stark anfällig. Als Jugendverfehlung kommt jede Tat in Betracht, bei welcher der Einfluß allgemeiner Unreife des Heranwachsenden wesentlich mitgewirkt hat. Unter anderem sind Unüberlegtheit, Leichtsinn oder die Lockung einer plötzlichen Versuchung beispielhaft für eine Jugendverfehlung im Sinne des § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG. Für Jugendliche typisches Verhalten zeigt sich insbesondere in einem Mangel an Ausgeglichenheit, Besonnenheit, Hemmungsvermögen und Beherrschung. Gerade heranwachsende Kraftfahrer unterschätzen oft – infolge jugendlichen Leichtsinns und Unbekümmertheit, Geltungsbedürfnisses und Drangs zur Selbstbestätigung – die Gefahren im Straßenverkehr.

Die Veranlassung der Tat, die ohne abwägende Überlegung, aufgrund eines spontan gefaßten Entschlusses begangen wurde, prägt ihr vorliegend die Züge jugendtümlicher Unreife auf. Die Trunkenheits-

fahrt des Angeklagten resultierte ersichtlich aus einer fehlenden Abschätzung der Risiken solchen Handelns. Bei auch nur kurzer Besinnung hätte er die Gefährlichkeit und Verantwortungslosigkeit seines Handelns erkennen müssen. Es handelte sich bei der Fahrt unter Alkohol nach den gesamten Umständen um eine Verfehlung aus jugendlichem Leichtsinn, entwicklungsbedingter Unüberlegtheit und sozialer Unreife; sie beruht erkennbar auf einem Mangel an Verantwortungsbewußtsein, einer Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit und dem Leben im Augenblick unter Mißachtung möglicher Folgen. Eine solche Tat, die sich als Ausdruck von Risikoverhalten schlechthin darstellt, ist charakteristisch für einen jungen Menschen, der sich noch in einer für Jugendliche typischen Entwicklungsphase befindet.

Das Fahren ohne Fahrerlaubnis, welches ersichtlich einem unüberlegten, impulsiven und unmittelbar aus der Situation vorschießenden Handeln aus Bestätigungsbedürfnis und Fahrleidenschaft entsprang, weil der Angeklagte den Erwerb der Fahrerlaubnis für Personenkraftwagen nicht abwarten konnte, stellt vom äußeren Erscheinungsbild und von der Motivation her schon deliktspezifisch eine typische Jugendverfehlung im Sinne des § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG dar (vgl. Albrecht, Jugendstrafrecht, 3. Aufl., S. 108).

Mit Rücksicht auf die bisher problemlos verlaufene Persönlichkeitsentwicklung des Angeklagten und im Hinblick darauf, daß die verfahrensgegenständliche Tat ersichtlich Ausfluß einer Augenblicksstimmung des Angeklagten und somit lediglich eine „Episode“ innerhalb einer bestimmten Entwicklungsphase des noch nicht wegen Straßenverkehrsdelikten in Erscheinung getretenen Heranwachsenden war, reicht als Reaktion auf das Tatunrecht und zur erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten die Verhängung einer Erziehungsmaßregel als geeignetes Mittel fraglos aus, zumal junge Menschen schrittweise ein Wertsystem als handlungsanleitendes Motivsystem entwickeln, das erst allmählich die Interessen der Allgemeinheit sowie die eigenen Interessen in eine angemessene Balance bringt und da die Bewältigung dieser anspruchsvollen Entwicklungsaufgabe nahezu selbstverständlich mit gelegentlichen Normverstößen einhergeht, so daß gelegentliche Normverstöße junger Menschen im Straßenverkehr als ubiquitär und statistisch normal anzusehen sind. In der Hauptverhandlung zeigte der Angeklagte sich einsichtig. Er war in vollem Umfang geständig.

Um seine Erziehung zu fördern und zu sichern, dem Angeklagten insbesondere Hilfe zur Bewältigung der Problematik „Trinken und Fahren“ im Sinne einer psychologischen Nachschulung zu geben und ihn nachdrücklich an die Pflichten eines verantwortungsbewußten Kraftfahrzeugführers zu erinnern, war ihm deshalb die Weisung zu erteilen, an einem Verkehrsunterricht teilzunehmen, da diese Weisung nach den praktischen Erfahrungen geeignet ist, die Rückfallquote bei verkehrsrechtlich straffällig gewordenen Jugendlichen und Heranwachsenden erheblich zu vermindern, und weil es der pädagogischen Erfahrung entspricht, daß maßvolle und zurückhaltende Reaktionen besser als repressive Maßnahmen geeignet sind, Einstellungen und Verhalten junger Menschen zu ändern und damit künftigen Straftaten vorzubeugen.

Der Antrag der Staatsanwaltschaft, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis zu entziehen und seinen Führerschein einzubehalten, war angesichts der ungewöhnlichen Begleitumstände des Tatgeschehens und der offen zutage liegenden Gesichtspunkte mit Ausnahmecharakter abzulehnen.

Zwar liegt eine Indiztat nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB vor. Auch wenn die begangene Tat unter § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB fällt, kann jedoch in Ausnahmefällen von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden, weil die Indizwirkung der Regelbeispiele bei ausgesprochenen Bagatelltaten entfällt (vgl. LK-Geppert, StGB, 11. Aufl., § 69 Rn. 89; S/S-Stree, StGB, 26. Aufl., § 69 Rn. 42).

Nur solche Taten sollen unter die Regel des § 69 Abs. 2 StGB fallen, die ohne weiteres auf ein gefährliches Maß an Versagen und Verantwortungslosigkeit des Täters im Straßenverkehr schließen lassen. Die Indizwirkung einer in § 69 Abs. 2 StGB genannten Tat entfällt indes, wenn sie im Einzelfall diesem Bewertungsmaßstab nicht entspricht (vgl. OLG Stuttgart, NStE Nr. 3 zu § 69 StGB). Ein solcher Ausnahmefall, der die Anordnung der Maßregel entbehrlich macht, ist gegeben, wenn besondere Umstände vorliegen, die den an sich formell zur Entziehung der Fahrerlaubnis ausreichenden und seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß doch noch in einem günstigeren Licht erscheinen lassen als den Regelfall (vgl. OLG Düsseldorf, NStE Nr. 12 zu § 69 StGB).

Um eine solche Bagatelltat handelt es sich vorliegend. Der Angeklagte hat in fahruntüchtigem Zustand den Personenkraftwagen seines Freundes auf dem verkehrsentleerten Kundenparkplatz eines Einkaufsmarktes lediglich ein kurzes Stück mit naturgemäß geringer Geschwindigkeit geführt. Dieses Geschehen liegt so weit außer- und unterhalb der vom Gesetzgeber als typisch und indiziell angesehenen Begehungsweisen des Straftatbestandes des § 316 StGB, daß es nicht mehr als Regelfall eingestuft werden kann. Dies gilt um so mehr, als die Tat zu nachtschlafender Zeit und abseits vom fließenden Straßenverkehr begangen worden ist. Die Indizwirkung der Regelbeispiele kann entfallen, wenn im Einzelfall wegen Vorliegens besonderer Umstände das Gewicht der Tat und die den Täter treffende Schuld den Verstoß des Angeklagten als eine gegenüber dem Regelfall vergleichsweise harmlose Bagatelltat erscheinen lassen, für die die Anwendung der Regelahndung unangemessen erscheint (vgl. LG Gera, StraFo 1999, 388, 389). Umstände, die geeignet sein könnten, der Tat gleichwohl den Bagatellcharakter zu nehmen, sind nicht ersichtlich. Es gibt auch keine Anhaltspunkte dafür, daß der Angeklagte, der bislang verkehrsstrafrechtlich noch nicht aufgefallen ist, zum Fahren unter Alkoholeinfluß neigt und sich dergleichen zukünftig wiederholen könnte. In bezug auf die Entziehung der Fahrerlaubnis ist vielmehr bei

Jugendlichen und Heranwachsenden besondere Zurückhaltung des Tatrichters angezeigt (vgl. AG Saalfeld, DAR 1994, 77, 78). Aus dem Wesen des Jugendstrafrechts folgt die Notwendigkeit einer besonders sorgfältigen, jugendgerechten und einzelfallorientierten Prüfung der Erforderlichkeit der Regelentziehung (vgl. OLG Zweibrücken, NStE Nr. 4 zu § 105 JGG; AG Saalfeld, VRS 101, 194, 196). Bevor der Tatrichter diese – insbesondere mit der Problematik langfristiger Dauer verbundene – Maßregel verhängt, muß er in Anbetracht des jugendspezifisch geltenden Verhältnismäßigkeitsprinzips prüfen, ob nicht ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB hinreicht (vgl. Albrecht, Jugendstrafrecht, 3. Aufl., S. 147). Im einzelnen ist dabei zu beachten, daß die enorme Gefahr der „Sogwirkung" in Gestalt von Folgekriminalität wie Fahren ohne Fahrerlaubnis und Unfallflucht heraufbeschworen wird, da der jugendliche Fahrreiz durch das Verbotensein noch verstärkt wird, was im Widerspruch zu Bemühungen um Vermeidung von Folgedelikten steht (vgl. hierzu Ostendorf, JGG, 6. Aufl., § 7 Rn. 15). Dem ist zweifellos nicht beizukommen mit einer besonders repressiven Praxis im Bereich der Entziehung der Fahrerlaubnis. Außerdem ist bei der Anwendung des Jugendstrafrechts mit Rücksicht auf die sich wandelnden besonderen Bedürfnisse Jugendlicher sowie auf die Vielfalt der möglichen Maßnahmen der Erziehungsgedanke vor allen anderen Erwägungen zu berücksichtigen, was der Wortlaut des § 7 JGG („können … angeordnet werden") bereits nahelegt (vgl. LG Oldenburg, NStE Nr. 1 zu § 7 JGG). Die Abwägung der Gesamtumstände unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Angeklagten, seiner bisherigen Lebensführung und seines bisherigen Verhaltens im Straßenverkehr rechtfertigt hier den Schluß, daß es sich bei der Indiztat um eine einmalige, durch besondere Umstände bedingte Entgleisung handelte, deren Wiederholung nicht wahrscheinlich ist. Das Gericht hat in der Hauptverhandlung den Eindruck gewonnen, daß der Angeklagte bereits durch die Sicherstellung des Führerscheins, durch die ihm ein fühlbarer „Denkzettel" erteilt und ein Gefühl dafür vermittelt worden ist, was es bedeutet, vorübergehend ohne Führerschein zu sein, derart nachhaltig beeindruckt worden ist, daß weitere Verstöße nicht zu erwarten sind. Die Abwägung der berechtigten Sicherheitsinteressen der Allgemeinheit und der charakterlichen Eigenheiten des Angeklagten, wie sie in der Tat zutage getreten sind, ergibt hier demzufolge, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht geboten ist, weil der von dem Angeklagten begangenen Tat eine Indizwirkung für den Eignungsmangel im vorliegenden Fall nicht zukommt.

Das Gericht hielt vielmehr als Ahndung ein mittlerweile durch Anrechnung der Sicherstellung des Führerscheins gemäß § 51 Abs. 5 StGB bereits verbüßtes Fahrverbot, welches spezialpräventiv als Warnungs- und Besinnungsstrafe für nachlässige, leichtsinnige oder sonst pflichtvergessene Kraftfahrer gedacht ist (vgl. LK-Geppert, StGB, 11. Aufl., § 44 Rn. 2; S/S-Stree, StGB, 26. Aufl., § 44 Rn. 1), für ausreichend, den mit der Maßregel des § 69 StGB verfolgten Zweck zu erreichen, weil der Angeklagte zwar seine Verkehrspflichten in vorwerfbarer Weise verletzt, sich aber noch nicht als verkehrsuntauglich erwiesen hat. Ein solches Fahrverbot ist in der Regel anzuordnen, wenn – wie hier – in einem Falle des § 316 StGB die Entziehung der Fahrerlaubnis unterbleibt (§ 44 Abs. 1 Satz 2 StGB). Gesichtspunkte, auch insoweit einen Regelfall zu verneinen, sind nicht ersichtlich. Die Verhängung eines Fahrverbots ist vielmehr zur Einwirkung auf den Angeklagten erforderlich. Ihm soll dadurch nachhaltig zum Bewußtsein gebracht werden, daß er in fahruntüchtigem Zustand im öffentlichen Verkehr kein Kraftfahrzeug führen darf. Ferner dient das verhängte Fahrverbot dazu, den Angeklagten nochmals eindringlich darauf hinzuweisen, daß er bei nochmaligem einschlägigem Fehlverhalten seine Fahrerlaubnis aufs Spiel setzt. Angesichts des Umstands, daß der Angeklagte vorsätzlich gehandelt hat, erscheint die Tat im obersten Bereich des durch Fahrverbot Sanktionswürdigen angesiedelt, weshalb das Gericht trotz der fehlenden Vorbelastung und der günstigen Persönlichkeitswertung die gesetzliche Höchstdauer des Fahrverbots von drei Monaten für erforderlich erachtete.

Nach § 51 Abs. 5 StGB gilt das Fahrverbot wegen seiner Anrechnung auf die Dauer der Sicherstellung des Führerscheins als vollstreckt. Für die überschießende Dauer der Sicherstellung des Führerscheins kommt eine Entschädigung des Angeklagten aus der Staatskasse gemäß § 2 StrEG nicht in Betracht. Eine Entschädigung ist nach § 5 Abs. 2 Satz 1 StrEG ausgeschlossen, weil der Angeklagte durch das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand die Sicherstellung seines Führerscheins grob fahrlässig verursacht hat.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht
Andreas G. Spahn, Saalfeld)

A n m e r k u n g :

1. Das sorgfältig begründete Urteil des Jugendrichters verdient Zustimmung. In einem (kriminal-)politischen Klima, das sogar die ministerielle Forderung nach vollständiger Abschaffung des Jugendstrafrechts salonfähig und fachzeitschriftwürdig werden läßt (Kusch, NStZ 2006, 65 ff.), wirkt diese besonnene und maßvolle Entscheidung ausgesprochen wohltuend. Allerdings könnte gerade der vorliegende Fall Zweifeln an Sinn und Notwendigkeit eines eigenständigen Jugendstrafrechts Auftrieb geben. Wären doch die angeordneten Maßnahmen ohne weiteres auch auf der Grundlage allgemeinen Strafrechts möglich gewesen: Die Anweisung zur Teilnahme an einem Verkehrsunterricht hätte gem. § 59a Abs. 2 S. 1 Nr. 5 StGB verbunden mit einer Verwarnung mit Strafvorbehalt – einer der geringfügigen Tat angemessenen Sanktion – erteilt werden können. Bei der – vom Jugendrichter abgelehnten – Fahrerlaubnisentziehung (§ 69 StGB) und dem Fahrverbot (§ 44 StGB) handelt es sich ohnehin um – im Jugendstrafrecht anwendbare (vgl. §§ 7, 8 Abs. 3, 76 S. 1 JGG) – Sanktionen des Erwachsenenstrafrechts. Dennoch ist korrekte Rechtsanwendung (Art. 20 Abs. 3

GG) auch in diesem Fall genau das, was der Jugendrichter getan hat: die Frage der Anwendbarkeit von Jugend- oder Erwachsenenrecht nicht offen zu lassen, sondern sich der Mühe zu unterziehen, den Angeklagten auf der Grundlage des § 105 Abs. 1 JGG dem Reglement zuzuordnen, das seiner Reife entspricht.

2. Der auf § 316 StGB und § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG gestützte Schuldspruch ist sicher richtig. Gleichwohl könnte in Bezug auf das abstrakte Gefährdungsdelikt des § 316 StGB ein Gedanke aufgegriffen werden, der vor allem mit der schweren Brandstiftung – ebenfalls ein abstraktes Gefährdungsdelikt – in Verbindung gebracht wird, darauf aber nicht beschränkt zu werden braucht (Schroeder, in Maurach/Schroeder/Maiwald, Strafrecht Besonderer Teil Tb. 2, 9. Aufl. 2005, § 50 Rn. 37; Heine, in Schönke/Schröder, StGB, 26. Aufl. 2001, vor § 306 Rn. 3 a ff.): Da die Tat des Angeklagten in kaum zu unterbietender Weise harmlos und für die Allgemeinheit und individuelle strafschutzwürdige Rechtsgutsträger (S scheidet insoweit sowohl hinsichtlich seines Eigentums am Pkw als auch hinsichtlich seiner körperlichen Unversehrtheit und Gesundheit aus: der Pkw ist als Tatfahrzeug nicht geschützt und im übrigen hat S in die mögliche Gefährdung eingewilligt) evident ungefährlich war, erscheint die auf die abstrakte Gefährlichkeit gestützte Strafbarkeit vor einem materiellen Strafwürdigkeitsmaßstab unverhältnismäßig. Bekanntlich hatte sich der BGH bei der schweren Brandstiftung (§ 306 Abs. 1 Nr. 1 StGB a. F., jetzt § 306a Abs. 1 Nr. 1 StGB) nicht abgeneigt gezeigt, eine Reduktion des Tatbestandes zuzulassen, wenn im konkreten Fall auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (kleines, überschaubares, einräumiges Objekt) und der Gefährdungsprophylaxe des Täters (gewissenhafte Inaugenscheinnahme der Örtlichkeit) eine Individualgefährdung absolut ausgeschlossen ist (BGHSt 26, 121, 125; instruktiv dazu zuletzt Geppert, FS Weber, 2004, S. 427 ff.). Der vorliegende Fall weist beachtliche Parallelen zu dem Modell der Inbrandsetzung einer kleinen Einraum-Hütte auf: Zu „nachtschlafender Zeit" war kein Mensch in der Nähe, der durch eine auf den Bereich des Parkplatzes beschränkte Trunkenheitsfahrt hätte gefährdet werden können, und dies war auf dem leeren Gelände wohl auch zweifelsfrei erkennbar. Der Angeklagte konnte sich also mit der Überzeugung in den Wagen setzen, daß das geplante Umherfahren auf dem Parkplatz niemanden gefährden würde. Dennoch ist die Annahme der Tatbestandsverwirklichung de lege lata zutreffend, wenngleich im Ergebnis vielleicht nicht befriedigend. Die gesetzliche Tatbeschreibung in § 316 StGB gibt nun einmal für eine gefährlichkeitsbezogene Reduktion keinen Anknüpfungspunkt. Die Strafvorschrift enthält keine Bagatellklausel und kein negatives Tatbestandsmerkmal der absoluten Ungefährlichkeit. Das deutsche StGB kennt auch im Allgemeinen Teil keinen pauschalen Strafbarkeitsausschluß für Taten mit minimalem Strafwürdigkeitsgehalt. Dafür wird wegen der Korrektive auf prozessualer Ebene (§§ 153 ff. StPO) offenbar kein Bedürfnis gesehen (Ausführlich und kritisch dazu Priebe, Zur Kodifizierung der „Bagatellkriminalität", 2005, S. 75 ff.). Dies mag man kriminalpolitisch bedauern, ist aber in der Strafrechtsanwendungspraxis zu respektieren.

3. Die Anwendbarkeit des JGG-Sanktionenrechts auf den Heranwachsenden begründet der Jugendrichter allein mit der „Jugendverfehlung", § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG. Auf § 105 Abs. 1 Nr. 1 JGG geht er nicht ein. Damit folgt er einer in der Literatur verbreiteten Empfehlung, mit der Prüfung der Nr. 2 anzufangen und sich die schwierige und aufwendige Gesamtwürdigung nach Nr. 1 zu schenken, wenn das Vorliegen einer Jugendverfehlung bejaht werden kann (Streng, Jugendstrafrecht, 2003, § 5 Rn 15; Böhm/Feuerhelm, Einführung in das Jugendstrafrecht, 4. Aufl. 2004, S. 52; Brunner/Dölling, Jugendgerichtsgesetz, 11. Aufl. 2002, § 105 Rn. 16). Das ist unbestreitbar gesetzeskonform, da es sich um zwei gleichwertige Alternativen handelt und eine kumulative Feststellung persönlichkeitsbezogener (Nr. 1) und tatbezogener (Nr. 2) Jugend-Merkmale nicht gefordert wird („… oder …"). Sachgerecht ist die Beschränkung auf die Feststellung einer Alternative jedoch nur, soweit es um die der Nr. 1 geht. Denn allein deren Voraussetzungen geben der Anwendung des Jugendstrafrechts auf einen zur Tatzeit – zwar jungen, aber eben doch bereits – erwachsenen Menschen einen Sinn. Jugendstrafrecht ist Täterstrafrecht, die erzieherischen Maßnahmen des Jugendstrafrechts sind auf eine erziehbare Person ausgerichtet. Das kann auch ein Heranwachsender sein, wenn er zur Tatzeit noch die Persönlichkeit eines Jugendlichen hatte. Wenn das festgestellt ist, kommt es auf die tatbezogenen Umstände der Nr. 2 nicht an. Die umgekehrte Konstellation allerdings ist problematisch: Die Tat ist zwar eine Jugendverfehlung, der Täter hingegen ist so reif, wie es seinem Alter entspricht. Letzteres wird das Gericht zwar nicht aufklären, weil es dazu nach Bejahung einer Jugendverfehlung keinen Anlaß hat. Tatsächlich gibt es aber derartige Fälle, zumal ja auch ältere – über 21-jährige – Erwachsene Straftaten aus „jugendlichem Übermut" begehen. Jugendstrafrecht kommt auf ihre Taten dennoch nicht zur Anwendung. Bei einem Heranwachsenden sollte das ebenso sein, wenn seine persönliche Verfassung altersgemäß ist. Aber das Gesetz steht dem entgegen, weil es auf die Jugendverfehlung zum Zwecke der Beweiserleichterung eine Art unwiderlegbare Vermutung stützt, daß die Person, die eine solche Tat begangen hat, noch unausgereift, prägbar und erzieherisch beeinflußbar ist (Schaffstein, NJW 1955, 1580). Eine unwiderlegbare Vermutung kann aber im konkreten Einzelfall Fiktion sein. Tatsächlich ist die Jugendverfehlung nur Indiz einer jugendlichen Persönlichkeit. Ein Indiz hat die Eigenschaft, ein Ergebnis anzuzeigen, das oftmals – aber nicht immer – mit dem der Gesamtwürdigung übereinstimmt. Da die Indizwirkung entkräftbar ist, kann sie das grundsätzliche Erfordernis einer personenbezogenen Gesamtwürdigung nicht beseitigen. Der Gesetzgeber hat das aber anders geregelt. Schon aus diesem Grund hat der Jugendrichter das Gesetz richtig angewandt. Darüber hinaus setzt seine Argumentation einen deutlichen Akzent auf Kennzeichen eines typisch jugendlichen Charakters. Tatsächlich beschreibt das Urteil also nicht nur eine

typische Jugend-Tat, sondern auch einen typischen Jugend-Täter.

4. Anders als die Vermutung des § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG ist die in § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB aufgestellte Ungeeignetheits-Vermutung widerlegbar (Athing, in MK-StGB, 2005, § 69 Rn. 74). Die Katalogtat ist ein Regelbeispiel und ihre Begehung entfaltet eine Indizwirkung. Diese kann durch Gegenindizien entkräftet werden (vgl. § 44 Abs. 1 S. 2 StGB). Letztlich kommt es also auch in den Fällen des § 69 Abs. 2 StGB darauf an, daß aus den konkreten Tatgegebenheiten ein hinreichender Schluß auf die Ungeeignetheit des Täters gezogen werden kann. Die Entscheidungserleichterung des Regelbeispiels besteht darin, daß der Richter keine Gesamtwürdigung vorzunehmen und keine weitergehende Ungeeignetheitsbegründung zu formulieren braucht, wenn Gegenindizien nicht vorliegen (Athing a. a. O. Rn. 65). Liegen sie aber vor, muß der Richter prüfen, ob die Indizwirkung der Regelbeispielsverwirklichung erschüttert ist. Das hat der Jugendrichter hier mustergültig vorexerziert. Die Tat war nicht nur – gemessen am Normalfall des § 316 StGB – außergewöhnlich ungefährlich (Athing a. a. O. Rn. 75; Stree, in Schönke/Schröder, § 69 Rn. 36), sie wurde zudem auf privatem Grund begangen. Zwar schließt das – wie der Richter zutreffend betont – die Zugehörigkeit zum „Verkehr" i. S. d. § 316 StGB nicht aus. Bedenkt man aber, daß auf vielen Supermarktparkplätzen durch heruntergelassene Schranken ein öffentliches Verkehrsgeschehen außerhalb der Ladenöffnungszeiten unterbunden wird, erkennt man, wie atypisch diese Form der Verwirklichung des § 316 StGB ist. Auch ohne Schranken spielt sich auf Supermarktparkplätzen des nachts und an Sonn- und Feiertagen wenig oder gar kein Verkehr ab. Gäbe es nur Fälle wie den vorliegenden, dann gäbe es wahrscheinlich keinen § 316 StGB, zumindest aber keinen § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB. Denn das Regelbeispiel korrespondiert dem Durchschnittsfall, der die Ungeeignetheits-Vermutung trägt. Ein – wie hier – vom Durchschnitt deutlich „nach unten" abweichender Fall trägt sie nicht.

Prof. Dr. Wolfgang Mitsch, Potsdam

44. 1. Die unterschiedliche rechtliche Behandlung des Konsums von Alkohol und anderen Betäubungsmitteln als Cannabis im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG im Hinblick auf die Fahreignung ist mit Art. 3 Abs. 1 GG vereinbar.

2. §§ 11 und 46 FeV sowie die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung beruhen auf einer im Hinblick auf Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG ausreichend bestimmten Grundlage.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. November 2004 – 10 S 2182/04 – – 10 K 3024/03 (VG Stuttgart) –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber nicht begründet.

Der Senat geht in Übereinstimmung mit dem Verwaltungsgericht zunächst davon aus, dass die Begründung für die Anordnung des Sofortvollzugs in der Verfügung des Landratsamtes vom 21. 01. 2004 den Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügt. Gerade im Bereich des Gefahrenabwehr- bzw. Verkehrsrechts ist anerkannt, dass die Interessen, die den Erlass des Verwaltungsaktes rechtfertigen, zugleich die Anordnung des Sofortvollzugs rechtfertigen können (vgl. Schoch, in: Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, § 80, Rn. 148 ff. m. w. Nachw.). Auch in den Fällen, in denen für die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieselben Interessen maßgeblich sind wie für den Verwaltungsakt selbst, bedarf die Vollzugsanordnung einer Begründung im Sinne von § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 13. Aufl., § 80, Rn. 86). Das Landratsamt hat in seiner Verfügung darauf abgehoben, dass dem öffentlichen Interesse am Schutz des Straßenverkehrs gegenüber dem Interesse des zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeigneten Antragstellers, weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen zu können, der Vorrang gebühre. Damit hat das Landratsamt entsprechend § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO in seiner Verfügung die Gründe angegeben, die nach seiner Ansicht im vorliegenden Fall dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsakts den Vorrang vor dem Aufschubinteresse des Antragstellers einräumen. § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO normiert lediglich eine formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzung. Ob diese Erwägungen der Behörde inhaltlich zutreffen, ist für die Einhaltung des formellen Begründungserfordernisses des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO nicht von Bedeutung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 19. 07. 1991 – 9 S 1227/91 –, NJW 1991, 2366; Senatsbeschl. v. 09. 08. 1994 – 10 S 1767/94 –, NVwZ-RR 1995, 174, 175, v. 01. 09. 2004 – 10 S 1647/04 –). Das Gericht nimmt im Rahmen des § 80 Abs. 5 VwGO eine eigene Interessenabwägung vor und ist nicht auf die bloße Überprüfung der von der Behörde getroffenen Entscheidung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO beschränkt (vgl. OVG Berlin, Beschl. v. 05. 06. 2001 – 1 SN 38/01 –, NVwZ-RR 2001, 610).

Auch führen die in der Beschwerdebegründung dargelegten Gründe nicht dazu, dass die vom Gericht im Rahmen des § 80 Abs. 5 Satz 1 2. Alt. VwGO vorzunehmende Abwägung zu Gunsten des Interesses des Antragstellers ausfällt, vom Vollzug der Entziehungsverfügung des Landratsamtes Schwäbisch Hall vom 21.01.2004 bis zu einer endgültigen Entscheidung über deren Rechtmäßigkeit verschont zu bleiben. Auch im Hinblick auf das Vorbringen in der Beschwerdebegründung ist nach der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage von der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung auszugehen. Es besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet und somit ernstlich zu befürchten ist, er werde bereits vor einer endgültigen Entscheidung in der Hauptsache die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden. Damit überwiegt aber das öffentliche Interesse am sofortigen Vollzug der Verfügung.

Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG als Cannabis regelmäßig die Fahrungeeignetheit des Betreffenden im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c StVG sowie § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung begründet (vgl. Senatsbeschl. v. 24. 05. 2002 – 10 S 835/02 –, VBIBW 2003, 23-25 = NZV 2002, 475-477 [= BA 2002, 379]; v. 28. 05. 2002 – 10 S 2213/01 –, VBIBW 2003, 25-27 [= BA 2002, 382]; v. 15. 12. 2003 – 10 S 2479/03 –; v. 10. 09. 2004 – 10 S 1892/04 –; ebenso OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 21. 11. 2000, DAR 2001, 183 [= BA 2003, 71]; Nds OVG, Beschl. v. 16. 06. 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 [= BA 2003, 465]). Das im Blut des Antragstellers festgestellte MDMA (Methylendioxymetamfetamin) ist ein Betäubungsmittel im Sinne von Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 BtmG. Es ist allgemein bekannt, dass der Konsum von MDMA u. a. die Pupillenreaktion verlangsamt, zu Beginn des Rausches zu euphorischen Zuständen sowie zu einer motorischen Hyperaktivität und anschließend zu einer starken Erschöpfung führt und damit die Fahreignung beeinträchtigt (vgl. Geschwinde, Rauschdrogen, 5. Aufl., Rn. 847 ff.). Damit erweist sich der mit der Entziehung der Fahrerlaubnis verbundene Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit des Antragstellers im Sinne von Art. 2 Abs. 1 GG, die auch das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr umfasst, als verhältnismäßig. Er ist nicht nur geeignet und erforderlich, sondern steht auch zur Art und Intensität der Rechtsgutgefährdung in einem angemessenen Verhältnis. Denn die Teilnahme eines wegen des Genusses von MDMA ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabers am öffentlichen Straßenverkehr führt zu erheblichen Gefährdungen von hochrangigen Rechtsgütern anderer Verkehrsteilnehmer.

Die in Nrn. 8 und 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zum Ausdruck kommende unterschiedliche Behandlung des beim Antragsteller vorliegenden einmaligen Konsums eines anderen Betäubungsmittels im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG als Cannabis gegenüber dem einmaligen (bloßen) Konsum von Alkohol begegnet entgegen dem Vorbringen des Antragstellers auch im Hinblick auf Art. 3 Abs. 1 GG keinen rechtlichen Bedenken. Dem Normgeber steht gerade im Bereich des Gefahrenabwehrrechts ein weiter Gestaltungsspielraum zu, der sich sowohl auf die Beurteilung der Gefahrenlage als auch auf die Auswahl des zur Abwehr der Gefahr geeigneten Mittels bezieht. Die Regelung, dass der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels als Cannabis (vgl. dazu die besondere Regelung in Nr. 9.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung) im Hinblick auf die Fahreignung anders zu behandeln ist als der Konsum von Alkohol, ist durch die unterschiedlichen Wirkungsweisen, das unterschiedliche Wissen über die Auswirkungen der Drogen auf die Fahreignung und die Unterschiede der sozialen Kontrolle des Konsums begründet (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23. 08. 1996 – 11 B 48.96 –, NZV 1996, 467 unter Hinweis auf BVerfGE 90, 145, 196 f.). Betäubungsmittel wie Kokain, Heroin oder LSD können die fahreignungsrelevanten Eigenschaften eines Menschen weitaus stärker und nachhaltiger beeinträchtigen als Alkohol. Häufig sind auch die Wirkungsweisen von Stoffen im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG und deren Auswirkungen auf die Fahreignung im Gegensatz zum Alkohol nicht genau erforscht. Im Gegensatz zur Berechnung der Blutalkoholkonzentration (vgl. z. B. BGH, Beschl. v. 17. 11. 1999 – 3 StR 438/99 –, Blutalkohol 2000, 188) ist z. B. bei dem weniger gefährlichen Betäubungsmittel Cannabis eine exakte Berechnung der Konzentration der psychoaktiv wirksamen Substanz D9-Tetrahydrocannabinol zu einem bestimmten Zeitpunkt wegen der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen dieser Substanz und seinen Metaboliten nicht möglich (Drasch/v. Meyer/Roider, Jägerhuber, Blutalkohol 2003, 269, 285). Bei dem Konsum von anderen Betäubungsmitteln als Cannabis kommt es häufig zu so genannten Flash-Backs, bei denen die die Fahreignung beeinträchtigenden Rauschwirkungen des Betäubungsmittels noch Wochen nach der Einnahme unvermittelt auftreten und für einen Zeitraum von mehreren Stunden anhalten können (vgl. Geschwinde, Rauschdrogen, Rn. 386–388 und 428 zu LSD-25, Rn. 613 zu Mescalin, Rn. 857 zu MDA und verwandten Methylendioxyamfetaminen, Rn. 912 zu PCP und verwandten Cyclohexyl-Verbindungen). Im Gegensatz zu alkoholischen Getränken, bei denen der Alkoholgehalt verlässlich auf der Verpackung angegeben ist, differieren Herkunft und Qualität von Betäubungsmitteln im illegalen Handel mangels einer staatlichen Kontrolle stark. Selbst für einen erfahrenen Konsumenten ist es deshalb regelmäßig nicht vorhersehbar, welche Auswirkungen der Konsum eines Betäubungsmittels hat und wie lange diese Wirkungen anhalten werden.

Entgegen dem Vortrag des Antragstellers beruhen §§ 11 und 46 sowie die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung auch im Hinblick auf Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG auf einer ausreichend bestimmten gesetzlichen Grundlage. Nach Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG müssen in dem zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigenden Gesetz Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung bestimmt werden. Der Bestimmtheitsgrundsatz verbietet es dem Gesetzgeber nicht, Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe zu verwenden (BVerfGE 56, 1, 12). In der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG ist auch anerkannt, dass diesen Anforderungen Genüge getan ist, wenn sich die gesetzlichen Vorgaben mit Hilfe allgemeiner Auslegungsregeln erschließen lassen, insbesondere aus dem Zweck, dem Sinnzusammenhang und der Vorgeschichte des Gesetzes (vgl. BVerfGE 8, 274, 307; 80, 1, 20 f.). Gemessen an diesen Grundsätzen kann nicht festgestellt werden, dass die zum Erlass des §§ 11 und 46 FeV und der Anlage 4 ermächtigende Bestimmung des § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG, insbesondere Buchstabe c, unbestimmt ist. In § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c StVG wird ausdrücklich auf § 2 Abs. 4 StVG Bezug genommen. Damit hat der Gesetzgeber im Sinne von Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG klar-

gestellt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Rechtsverordnung regeln kann, welchen körperlichen und geistigen Anforderungen der Inhaber einer Fahrerlaubnis genügen muss. Der für den Verordnungsgeber durch die Verwendung von unbestimmten Rechtsbegriffen festgelegte Rahmen gewährleistet zudem die notwendige Flexibilität, um auf die sich im Bereich des Fahrerlaubnisrechts ändernden Gegebenheiten reagieren zu können.

Für das vorläufige Rechtsschutzverfahren ist auch im Hinblick auf das Vorbringen in der Beschwerdebegründung von einer bewussten Einnahme von MDMA durch den Antragsteller auszugehen. Der Vortrag des Antragstellers, MDMA in der Diskothek durch das Trinken aus Gläsern anderer Gäste zu sich genommen zu haben, ist auch nach Ansicht des Senats als bloße Schutzbehauptung anzusehen. Der Aussage des Begleiters des Antragstellers, dieser habe während des gemeinsamen Aufenthalts in der Diskothek keine Drogen konsumiert, kann, wie bereits das Verwaltungsgericht ausgeführt hat, keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen werden. Der Zeuge dürfte den Antragsteller kaum ständig in einer Weise kontrolliert haben, dass eine heimliche Einnahme einer Tablette ausgeschlossen wäre. Nach dem Urteil des Amtsgerichts Waiblingen vom 27. 09. 2004 hat der dort als Zeuge vernommene Begleiter des Antragstellers auch ausgesagt, nicht ständig darauf geachtet zu haben, was der Antragsteller zu sich genommen habe. Gegen einen unbewussten und ungewollten MDMA-Konsum des Antragstellers spricht insbesondere das Ergebnis der Blutprobe. Das rechtsmedizinische Gutachten vom 03. 02. 2004 hat in Bezug auf die beim Antragsteller ungefähr eine Stunde nach der Verkehrskontrolle entnommene Blutprobe für MDMA einen Wert von 142 ng/ml ergeben. Die Nachweisgrenze für diesen Stoff liegt nach dem Gutachten, dessen Richtigkeit vom Antragsteller im Beschwerdeverfahren nicht angegriffen worden ist, bei 2 ng/ml. Nach Aussage der ebenfalls vom Amtsgericht vernommenen Sachverständigen Dr. M. entspricht die relativ hohe MDMA-Konzentration von 142 ng/ml der Einnahme von 50 mg MDMA, eine Tablette XTC enthält üblicherweise 50 bis 150 mg Wirkstoff (vgl. Geschwinde, Rauschdrogen, Rn. 845). Zwar ist nach der Aussage der Sachverständigen Dr. M. auch möglich, dass MDMA als Pulver vertrieben wird (vgl. auch Geschwinde, Rauschdrogen, Rn. 845). Es ist aber unwahrscheinlich, dass das Betäubungsmittel MDMA, dessen Konsum unter Strafe gestellt ist, in der vom Antragsteller besuchten Diskothek in dieser Form konsumiert worden ist. Denn diese Form des Konsums ist wesentlich auffälliger als die Einnahme einer Tablette. Das Pulver muss in dem Getränk aufgelöst und das Getränk muss hierzu umgerührt werden. Da der Konsum dieses Betäubungsmittels illegal ist und z. B. auch im Hinblick auf die Fahrerlaubnis gravierende Folgen hat, wird die Einnahme möglichst heimlich erfolgen. Gegen die Annahme, der Antragsteller habe MDMA durch argloses Mittrinken bei mehreren anderen Gästen der Diskothek zu sich genommen, spricht zudem die festgestellte Konzentration von 142 ng/ml, die einer vollen Konsumeinheit von 50 mg Wirkstoff entspricht. Die anderen Gäste, aus deren Gläsern der Antragsteller nach eigener Darstellung getrunken haben will, müssten zufälligerweise jeweils MDMA in aufgelöster Form im Glas gehabt haben und der Antragsteller hätte zusammen so viel MDMA in flüssiger Form zu sich nehmen müssen, dass eine Konsumeinheit erreicht wird. Derjenige, der in seinem Getränk MDMA aufgelöst hat, um sich in einen Rauschzustand zu versetzen, wird aber andere vom Mitkonsum dieses nicht billigen Betäubungsmittels wohl eher ausschließen. Denn nur dann kann er sicher sein, für sich selbst eine ausreichend wirksame Dosis dieses Betäubungsmittels zu erlangen.

Schließlich ergibt sich aus dem durch die Feststellung von THC-COOH in der Blutprobe belegten und vom Antragsteller auch nicht bestrittenen Konsum von Cannabis, dass der Antragsteller Kontakt mit Betäubungsmitteln im Sinne von § 1 Abs. 1 BtmG hat und diese konsumiert, um sich in einen Rauschzustand zu versetzen. § 3 Abs. 4 StVG schließt die Annahme eines bewussten und gewollten Konsums von MDMA durch den Antragsteller nicht aus. Das Amtsgericht Waiblingen ist in seinem Urteil vom 27. 09. 2004 entgegen der Darstellung in der Beschwerdebegründung davon ausgegangen, dass der Antragsteller MDMA bewusst konsumiert hat. Der Antragsteller ist nur deshalb lediglich wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels verurteilt worden, weil das Amtsgericht angenommen hat, der Antragsteller habe lediglich nicht daran gedacht, dass sich sein bewusster Konsum von MDMA beim Fahren negativ auswirken könne.

§ 3 Abs. 3 Satz 1 StVG steht der Entziehungsverfügung des Landratsamtes nicht entgegen. Denn gegen den Antragsteller ist lediglich ein Ordnungswidrigkeiten- und kein Strafverfahren im Sinne von § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG anhängig, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt. Das Strafverfahren ist von der Staatsanwaltschaft Stuttgart am 27. 02. 2004 nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt worden.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

45. Der im Bereich des Strafrechts in Bezug auf den Konsum von Cannabis zum Nachweis der „absoluten“ Fahruntüchtigkeit entwickelte „Cannabis-Influence-Factor“ (CIF) ist für das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung nicht von Bedeutung.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 15. November 2005 – 10 S 2143/05 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragsgegners ist zulässig und begründet.

Aus den vom Antragsgegner in der Beschwerdebegründung dargelegten Gründen (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) ergibt sich, dass der Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die Entziehungsverfügung des Landratsamtes R.-N.-Kreis vom 27. 07. 2005 unbegründet ist. Nach der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage ist von der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung des Landratsamtes auszugehen. Es besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet und somit ernstlich zu befürchten ist, er werde bereits vor einer endgültigen Entscheidung in der Hauptsache die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden. Damit überwiegt aber das öffentliche Interesse am sofortigen Vollzug der Entziehungsverfügung.

Vorliegend kann dahingestellt bleiben, ob der Antragsteller im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung regelmäßig Cannabis konsumiert. Denn die Fahrungeeignetheit des Antragstellers folgt hier bereits aus § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 dieser Anlage. Aus dem Vortrag des Antragstellers im Verwaltungsverfahren wie im gerichtlichen Verfahren ergibt sich, dass er gelegentlich Cannabis konsumiert. Zusatzelement im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 ist hier das Unvermögen des Antragstellers, zwischen dem Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen. Das erforderliche Trennungsvermögen, das eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Anforderungen der Verkehrssicherheit als noch hinnehmbar erscheinen lässt, kann einem Fahrerlaubnisinhaber nur dann attestiert werden, wenn dieser Fahren und Konsum in einer Weise trennt, dass eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften durch die Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten kann (vgl. Senatsbeschl. v. 28. 11. 2003 – 10 S 1789/03 –; v. 01. 12. 2003 – 10 S 1958/03 –). Hier hat der Antragsteller das fehlende Trennungsvermögen durch die Autofahrt unter der berauschenden Wirkung von Tetrahydrocannabinol (THC) vom 05. 01. 2005 belegt. Nach dem Gutachten des Universitätsklinikums J. vom 16. 02. 2005 betrug die THC-Konzentration 4 ng/ml. Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung aufgrund von Stellungnahmen in der naturwissenschaftlichen Literatur (vgl. z. B. Krüger, Gutachten für das BVerfG im Verfahren 1 BvR 2062/96, Blutalkohol 2002, 336, 344) davon aus, dass jedenfalls bei THC-Konzentrationen über 2 ng/ml nennenswerte Leistungseinbußen möglich sind und dementsprechend durch das Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer solchen THC-Konzentration das fehlende Trennungsvermögen belegt ist (vgl. Senatsbeschl. v. 10. 05. 2004 – 10 S 427/04 –, DAR 2004, 604 = NZV 2005, 214; v. 15. 11. 2004 – 10 S 2194/04 –, Blutalkohol 2005, 189 = VRS 108, 157). Hier ist im Hinblick auf die für die Beurteilung der Fahreignung maßgebliche Autofahrt am 05. 01. 2005 sogar von einer höheren THC-Konzentration als 4 ng/ml auszugehen. Denn die Autofahrt erfolgte um 15.00 Uhr, die Probenentnahme aber erst um 16.13 Uhr. Nach Erkenntnissen der medizinischen Forschung über die Wirkungsweise und den Abbauprozess der psychoaktiv wirkenden Substanz THC wird diese im Körper nach der Einnahme rasch abgebaut, so dass die THC-Konzentration dementsprechend schnell absinkt (vgl. z. B. Iten, Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss, 2001, S. 101, 104 ff.). Danach ist davon auszugehen, dass die THC-Konzentration zum Zeitpunkt der für die Beurteilung des Trennungsvermögens maßgeblichen Fahrt höher war als die bei der Untersuchung der Blutprobe festgestellte Konzentration. Dem im Untersuchungsbefund vom 16. 02. 2005 erwähnten „Cannabis-Influence-Factor" (CIF), auf den auch das Verwaltungsgericht in seinem Beschluss abgestellt hat, kommt für das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung keine ausschlaggebende Bedeutung zu. Dieser Faktor ist u. a. von Daldrup und Meininger (in: Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, 1998, S. 181 ff.) für den Bereich des Strafrechts entwickelt worden (für die Anwendung in diesem Bereich AG Moers, Urt. v. 10. 07. 2003 – 606 OWi 804 Js 270/03 (220/03) –, Blutalkohol 2004, 276 ff.). Grund hierfür war das Bestreben, für die Straftatbestände § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a und § 316 StGB („infolge des Genusses berauschender Mittel nicht in der Lage, ein Fahrzeug sicher zu führen") analog der für Alkohol anerkannten 1,1 ‰-Grenze auch für Cannabis einen Grenzwert für die Annahme der sog. „absoluten Fahruntüchtigkeit" zu schaffen. Die Fahruntüchtigkeit im Sinne der beiden Tatbestände des Strafgesetzbuches setzt voraus, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, insbesondere infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle, so weit herabgesetzt ist, das er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern (vgl. BGH, Beschl. v. 03. 11. 1998 – 4 StR 395/98 –, BGHSt 44, 219-228 [= BA 1999, 61]). Im Bereich des Strafrechts wird die „relative" Fahruntüchtigkeit von der „absoluten" nicht nach der Qualität der durch das berauschende Mittel hervorgerufenen Leistungsminderung, sondern allein nach der Art und Weise unterschieden, wie der Nachweis der Fahruntüchtigkeit als psychophysischer Zustand herabgesetzter Gesamtleistungsfähigkeit zu führen ist (vgl. BGH, Urt. v. 22. 04. 1982 – 4 StR 43/82 –, BGHSt 31, 42-46 [= BA 1982, 561] in Bezug auf Alkohol). Bisher geht die höchstrichterliche strafrechtliche Rechtsprechung davon aus, dass noch keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, die es entsprechend der Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille erlauben, „Grenzwerte" der Blut-Wirkstoff-Konzentrationen für die Annahme „absoluter" Fahruntüchtigkeit nach dem Konsum von Betäubungsmitteln zu bestimmen (vgl. BGH, Urt. v. 03. 11. 1998 – 4 StR 395/98 –, BGHSt 44, 219-228, in Bezug auf Heroin und Kokain). Dementsprechend kommt in der strafrechtlichen Praxis des Bundesgerichtshofs und der Oberlandesgerichte eine Verurtei-

lung nach § 315c Abs. 1 oder § 316 StGB im Hinblick auf den Konsum z. B. von Cannabis derzeit nur in Betracht, wenn der Wirkstoff im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden ist und zusätzlich ein charakteristischer Fahrfehler oder andere Ausfallerscheinungen vorliegen, die die Fahruntüchtigkeit begründen (relative Fahruntüchtigkeit; vgl. BGH, Beschl. v. 03. 11. 1998 – 4 StR 395/98 –, a. a. O.; OLG Zweibrücken, Beschl. v. 27.01.2004 – 1 Ss 242/03 –, VRS 106, 288 = DAR 2004, 409 [= BA 2004, 469] jeweils m. w. Nachw.). Um den Nachweis der Fahruntüchtigkeit im Sinne der genannten Straftatbestände zu erleichtern, wurde von Wissenschaftlern der „CIF" entwickelt. Dieser Wert wird nach der Formel (THC (ng/ml) + THC-OH (ng/ml) / THC-COOH (ng/ml)) x 100 berechnet. Nach Daldrup ist der Nachweis der „absoluten" Fahruntüchtigkeit infolge des Konsums von Cannabis bei einem Wert von 10 oder mehr gegeben (vgl. Drasch/von Meyer/Roeder/Jägerhuber, Blutalkohol 2003, 269). Da bei diesen Werten die – strafrechtliche – „absolute" Fahruntüchtigkeit nachgewiesen sein soll, trifft bereits die Annahme des Verwaltungsgerichts nicht zu, erst bei Werten über 10 trete „bei einer Mehrzahl von Probanden eine signifikante Beeinträchtigung auf". Ohnehin geht es aber beim Zusatzmerkmal des fehlenden Trennungsvermögens im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung nicht um den im Hinblick auf die Anforderungen des Strafrechts gebotenen zweifelsfreien Nachweis der – unabhängig von etwaigen Fahrfehlern oder Ausfallerscheinungen allein aufgrund der Wirkstoffkonzentration belegten – „absoluten" Fahruntüchtigkeit. Dieses Zusatzelement stellt vielmehr auf den charakterlich-sittlichen Mangel des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers ab, der bereit ist, das Interesse der Allgemeinheit an sicherer und verkehrsgerechter Fahrweise den eigenen Interessen unterzuordnen und hieraus resultierende Gefährdungen des Verkehrs in Kauf zu nehmen. Dieser Einstellungsmangel kommt insbesondere dann zum Ausdruck, wenn der Betreffende ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 49, NJW 2002, 2378). Danach setzt der charakterliche Mangel des unzureichenden Trennungsvermögens den sicheren Nachweis der Fahruntüchtigkeit des Betreffenden nicht voraus. Auch bei Konzentrationen der psychoaktiv wirksamen Stoffe THC und THC-OH, die nach der von Daldrup und Meininger entwickelten Formel für den „CIF" noch nicht den für den Nachweis der absoluten Fahruntüchtigkeit erforderlichen Wert von 10 ergeben, treten – wie bereits ausgeführt – nach wissenschaftlichen Erkenntnissen (jedenfalls ab einer THC-Konzentration von 2 ng/ml) Beeinträchtigungen der fahreignungsrelevanten Eigenschaften eines Fahrzeugführers auf. Im Übrigen geht auch das Gutachten des Universitätsklinikums J. vom 16. 02. 2005, in dem der „CIF-Wert" des Antragstellers mit lediglich 9 angegeben wird, wegen des Nachweises von rauschwirksamen Bestandteilen von der Möglichkeit von Beeinträchtigungen aus. Führt aber ein Cannabiskonsument ein Kraftfahrzeug mit einer solchen THC-Konzentration im Blut, die eine Einschränkung seiner für den öffentlichen Straßenverkehr bedeutsamen Fähigkeiten auch nur möglich erscheinen lässt, so ist nicht gewährleistet, dass der Betreffende den Konsum dieses Betäubungsmittels und das Fahren in einer Weise zu trennen in der Lage ist, dass eine Beschränkung der verkehrsrelevanten Eigenschaften durch die Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten kann (vgl. Senatsbeschl. v. 15. 11. 2004 – 10 S 2194/04 –, Blutalkohol 2005, 187). Damit ist aber bereits das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens belegt.

In seiner Beschwerdeerwiderung vom 10. 11. 2005 erweckt der Antragsteller den Eindruck, er habe zum Zeitpunkt seiner Autofahrt den „CIF-Wert" gekannt und davon ausgehen können, fahrtüchtig zu sein. Tatsächlich ist selbst medizinischen Sachverständigen in Bezug auf THC eine exakte Berechnung – vergleichbar der Vorgehensweise bei der Bestimmung der Blutalkoholkonzentration – wegen der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen dem psychoaktiv wirkenden Stoff THC und seinen Metaboliten nicht möglich (vgl. Drasch/von Meyer/Roeder/Jägerhuber, Blutalkohol 2003, 269, 285). Dementsprechend war dem Antragsteller zum Zeitpunkt der Autofahrt sein „CIF-Wert", der sich aus den Konzentrationen für THC, THC-OH und THC-COOH errechnet, tatsächlich nicht bekannt.

Die Entziehungsverfügung begegnet auch im Hinblick auf den zeitlichen Abstand zwischen der Autofahrt unter der berauschenden Wirkung von THC am 05. 01. 2005 und der Bekanntgabe der Entziehungsverfügung aus den vom Antragsteller geltend gemachten Gründen keinen rechtlichen Bedenken. Denn das Landratsamt hat entsprechend § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG den Ausgang des beim Amtsgericht Weimar anhängigen Strafverfahrens abgewartet. Auch § 3 Abs. 4 StVG steht der Entziehungsverfügung des Landratsamtes nicht entgegen. Denn das Amtsgericht Weimar hat sich im Strafbefehl mit dem Aspekt der Fahreignung des Antragstellers nicht befasst.

Auch die Verpflichtung zur Abgabe des Führerscheins begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Der Senat geht davon aus, dass die Rechtsnormen, die die Fahrerlaubnisbehörde zum Entzug der Fahrerlaubnis ermächtigen, diese auch berechtigen, dem Betroffenen die Abgabe des Führerscheins aufzuerlegen (vgl. Senatsurt. v. 28. 10. 2004 – 10 S 475/04 –, DAR 2005, 352 = ZfS 2005, 316). Auch insoweit überwiegt das öffentliche Interesse am Vollzug der Verfügung vor einer endgültigen Entscheidung über ihre Rechtmäßigkeit. Denn es muss im Interesse der Verkehrssicherheit gewährleistet sein, dass der Antragsteller nicht durch die Vorlage des Führerscheins den unzutreffenden Eindruck erwecken kann, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt zu sein.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

46. Der Umstand, dass der Betroffene [als Beifahrer] bei einem Parallelkonsum von Cannabis und Alkohol vom Führen eines Kraftfahrzeugs bewusst Abstand genommen hat, begründet im Sinne der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung keine Ausnahme von dem aus Nr. 9.2.2 der Anlage 4 folgenden Schluss auf das Fehlen seiner Fahreignung.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 10. Februar 2006 – 10 S 133/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wurde am 05. 02. 2005 als Beifahrer von der Polizei kontrolliert und gab sich als Fahrzeughalter zu erkennen. Der Fahrer war nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis und stand außerdem unter Alkohol und BTM-Einfluss. Beim Antragsteller wurde eine Blutentnahme angeordnet. Die Untersuchung der entnommenen Blutprobe ergab ausweislich des Berichts des Instituts für gerichtliche Medizin der Universität T. vom 08. 02. 2005 einen Blutalkoholgehalt von 1,39 ‰. Das Gutachten des Instituts für gerichtliche Medizin der Universität T. vom 18. 02. 2005 ergab einen positiven Befund hinsichtlich Cannabinoiden. Die gaschromatographisch-massenspektrometrische Untersuchung ergab eine Konzentration von 9,1 ng/ml THC, 5,4 ng/ml THC-OH und 78 ng/ml THC-COOH. Mit sofort vollziehbar erklärter Verfügung vom 05. 09. 2005 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen B, M und L. Den dagegen gestellten Antrag des Antragstellers nach § 80 Abs. 5 VwGO lehnte das Verwaltungsgericht Stuttgart als unbegründet ab.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber nicht begründet. Die in der Beschwerdebegründung dargelegten Gründe führen nicht dazu, dass die vom Gericht im Rahmen des § 80 Abs. 5 Satz 1 2. Alt. VwGO vorzunehmende Abwägung zu Gunsten des Interesses des Antragstellers ausfällt, vom Vollzug der Entziehungsverfügung des Landratsamtes B. vom 05. 09. 2005 bis zu einer endgültigen Entscheidung über deren Rechtmäßigkeit verschont zu bleiben. Auch im Hinblick auf das Vorbringen in der Beschwerdebegründung ist nach der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage von der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung auszugehen. Es besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet und somit ernstlich zu befürchten ist, er werde bereits vor einer endgültigen Entscheidung in der Hauptsache die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden. Damit überwiegt aber das öffentliche Interesse am sofortigen Vollzug der Verfügung. Die Fahrungeeignetheit des Antragstellers folgt aus § 46 Abs. 1 i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung. Dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert, ergibt sich aus dem im Gutachten vom 18. 02. 2005 für THC-COOH festgestellten Wert von 78 ng/ml. Der Annahme des Verwaltungsgerichts, der Antragsteller konsumiere – zumindest – gelegentlich Cannabis, ist dieser in der Beschwerdebegründung auch nicht entgegengetreten. Zusatzelement im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist der zusätzliche Gebrauch von Alkohol. Die Untersuchung der beim Antragsteller am 05. 02. 2005 entnommenen Blutprobe ergab nicht nur den Nachweis von THC (9,1 ng/ml) und THC-COOH (78 ng/ml), sondern auch eine Blutalkoholkonzentration von 1,39 Promille. Soweit der Antragsteller in der Beschwerdebegründung geltend macht, der Annahme seiner Fahrungeeignetheit stehe entgegen, dass er an dem betreffenden Abend seine mangelnde Fahreignung erkannt und gerade von einer Teilnahme am Straßenverkehr als Führer eines Kraftfahrzeugs abgesehen habe, berücksichtigt er nicht, dass das Unvermögen, zwischen dem gelegentlichen Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen zu können, nur eines der Zusatzelemente im Sinne von Nr. 9.2.2 darstellt. Grund für die Aufnahme des Parallelkonsums von Cannabis und Alkohol in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist die wissenschaftliche Erkenntnis, dass der gleichzeitige Konsum von Cannabis und Alkohol zu einer Potenzierung der Wirkungen beider Stoffe führt (u. a. psychotische Störungen oder Beeinträchtigungen des Herz-Kreislaufs) und solche Cannabiskonsumenten für den Straßenverkehr eine besondere Gefahr darstellen (vgl. Geschwinde, Rauschdrogen, 5. Aufl., Rn. 120 und 168; Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Nr. 3.12.1). In der Beschwerdebegründung wird ferner geltend gemacht, die Regelungen der Anlage 4 gelten entsprechend der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung nur für den Regelfall, und Kompensationen, etwa durch besondere menschliche Veranlagungen, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellungen oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und Verhaltensumstellung seien möglich. Es ist aber Sache des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers, das Bestehen solcher atypischen Umstände in seiner Person substantiiert darzulegen (vgl. Senatsbeschl. v. 24. 05. 2002 – 10 S 835/02 – VBlBW 2003, 23 [= BA 2002, 379]). Umstände, die darauf hindeuten, dass bei ihm der Parallelkonsum von Cannabis und Alkohol ausnahmsweise nicht zu einer Potenzierung der berauschenden Wirkungen beider Stoffe führt, hat der Antragsteller aber nicht dargelegt. Der Umstand, dass er nach einem Parallelkonsum von Alkohol und Cannabis vom Führen seines Kraftfahrzeugs bewusst Abstand genommen hat, begründet im Sinne der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung keine Ausnahme von dem aus Nr. 9.2.2 der Anlage 4 folgenden Schluss auf das Fehlen seiner Fahreignung. Auch der zeitliche Abstand zwischen dem Vorfall vom Februar 2005 und der Bekanntgabe der Entziehungsverfügung im September 2005 führt nicht zu ihrer Rechtswidrigkeit oder zu einem Überwiegen des Aufschubinteresses des Antragstellers. Grund für diesen zeitlichen Abstand ist, dass das Landratsamt, obwohl die unmittelbare Entziehung der Fahrerlaubnis entsprechend § 46 Abs. 3 und § 11 Abs. 7

FeV möglich war, dem Antragsteller die Möglichkeit eröffnet hat, durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten die Wiedererlangung der Fahreignung zu belegen. Der Aufforderung vom 02. 03. 2005 ist der Antragsteller aber nicht nachgekommen. Die Führerscheinakte ist dem Landratsamt von der vom Antragsteller benannten Begutachtungsstelle ohne weitere Anmerkung zurückgegeben worden. Ist ein Fahrerlaubnisinhaber fahrungeeignet, so hat die Behörde die Entziehung der Fahrerlaubnis anzuordnen (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 FeV). Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Entziehung einer Fahrerlaubnis für den Betroffenen sind wegen des hohen Ranges der durch die Verkehrsteilnahme eines ungeeigneten Kraftfahrzeugführers gefährdeten Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer für die Rechtmäßigkeit dieser Verfügung nicht von Bedeutung.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

47. Für die Beantwortung der Frage, ob der Fahrerlaubnisinhaber in der Lage ist, bei gelegentlichem Cannabiskonsum zuverlässig zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen, kommt es nicht darauf an, ob bei einer konkreten Fahrt Fahruntüchtigkeit vorlag.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 21. Juli 2005 – 19 B 862/04 –

Aus den Gründen:

Die angefochtene Ordnungsverfügung des Antragsgegners findet ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung. Der Antragsteller hat am 27. 04. 2003 unstreitig Cannabis konsumiert; der in der angefochtenen Ordnungsverfügung getroffenen Feststellung des gelegentlichen Cannabiskonsums im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist er nicht substantiiert entgegengetreten. Nach dem toxikologischen Gutachten vom 24. 06. 2004 bestehen aufgrund der Untersuchung einer am 18. 05. 2004 entnommenen Blutprobe zwar keine Anhaltspunkte für regelmäßigen oder gewohnheitsmäßigen Haschisch- oder Marihuanakonsum. Das Gutachten enthält aber keine dem Antragsteller günstige Aussage über einen derzeit nicht einmal gelegentlichen Cannabiskonsum.

Darüber hinaus mangelt es dem Antragsteller an der Fähigkeit, zwischen dem Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen. Denn er führte trotz des Cannabis-Konsums und unter akuter Beeinflussung durch das Rauschgift am 27. 04. 2003 einen PKW. Ob beim Antragsteller wegen des Drogenkonsums am 27. 04. 2003 „eine Fahruntauglichkeit bestand" oder ob er noch – woran nach den Feststellungen des Gutachters Prof. Dr. M. vom 26. 05. 2003 zumindest durchgreifende Zweifel bestehen – ein Kraftfahrzeug sicher führen konnte, kann dahinstehen. Denn für die ordnungsrechtliche, an den Belangen der Verkehrssicherheit und der (vorbeugenden) Gefahrenabwehr ausgerichteten Beantwortung der Frage, ob der Fahrerlaubnisinhaber in der Lage ist, bei Drogenkonsum zuverlässig vom Führen eines Kraftfahrzeugs abzusehen, kommt es nicht darauf an, ob bei einer konkreten Fahrt Fahruntüchtigkeit vorlag (OVG NRW, Beschluss vom 27. 05. 2003 – 19 B 430/03 –). Der Vortrag des Antragstellers, er sei seit dem 27. 04. 2003 „nicht wieder auffällig" geworden, er habe an diesem Tag einen Fehler begangen, der sich nicht wiederholen werde, ist nicht geeignet, die Wiedererlangung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen darzutun. Es bestehen keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller nach seiner Fahrt unter Rauschgifteinfluss am 27. 04. 2003 selbst oder mit Hilfe anderer, etwa einer verkehrspsychologischen Beratungsstelle, ausreichende Vermeidungsstrategien entwickelt hat, die eine erneute Fahrt unter dem Einfluss von Cannabis verlässlich ausschließen. Mangels Darlegung und Glaubhaftmachung konkreter Vermeidungsstrategien ist nicht auszuschließen, dass keine gefestigte Änderung seiner bisherigen Cannabiskonsumgewohnheiten und seines Verkehrsverhaltens vorliegt und es deshalb nur zufällig nicht zu einer weiteren – aktenkundigen – Fahrt unter Betäubungsmitteleinfluss gekommen ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 30. 06. 2004 – 19 B 177/04 –). Das vom Antragsteller vorgelegte Gutachten vom 24. 06. 2004, dem zufolge Cannabinoide im Blut des Antragstellers nicht nachgewiesen wurden, ist nicht geeignet, die Entwicklung derartiger Vermeidungsstrategien zu belegen. Es belegt nicht, dass der Antragsteller seinen Drogenkonsum vollständig eingestellt hat und enthält keinerlei Aussagen zu der – verkehrspsychologisch zu klärenden – Fähigkeit des Antragstellers zwischen Drogenkonsum und Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen. Abgesehen davon ist das Gutachten nicht aussagekräftig, weil es nicht erkennen lässt, dass die Blutprobe zu einem für den Antragsteller nicht vorhersehbaren Zeitpunkt erfolgte.

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

48.*) 1. Die Aufforderung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV ist gerechtfertigt, wenn der Betroffene unstreitig Cannabis konsumiert und andere Umstände (hier: 15 Cannabispflanzen in der Wohnung) zudem den Verdacht aufkommen lassen, daß der Cannabiskonsum nicht nur einmalig oder gelegentlich als vielmehr regelmäßig erfolgt.

2. Von einer regelmäßigen Einnahme von Cannabis i. S. v. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei einem täglichen oder nahezu täglichen Konsum auszugehen.

3. Die Entziehung der Fahrerlaubnis kann auf bloße Eignungszweifel hin nicht gestützt werden. Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen muß vielmehr aus erwiesenen Tatsachen hinreichend deutlich hervorgehen.

Verwaltungsgericht Kassel,
Beschluss vom 24. Juni 2004 – 2 G 1389/04 –

Zum Sachverhalt:

Am 10. 09. 2003 wurden im Rahmen einer Hausdurchsuchung in der Wohnung des Antragstellers 1,8 Gramm Marihuana und 15 Cannabispflanzen sowie eine Wasserpfeife, ein Rauchglasteil für die Pfeife sowie ein Löffel mit Anhaftungen sichergestellt. Mit staatsanwaltlicher Verfügung vom 17. 09. 2003 wurde von der Strafverfolgung gemäß § 31a BtMG abgesehen.

Nachdem die Fahrerlaubnisbehörde von dem Strafverfahren Kenntnis erhalten hatte, forderte sie den Antragsteller mit Schreiben vom 31. 10. 2003 auf, ein amtsärztliches Gutachten in Bezug auf seine Kraftfahreignung vorzulegen. In dem darauf erstellten amtsärztlichen Zeugnis vom 04. 12. 2003 heißt es wie folgt:

„Aufgrund der bei der hiesigen Untersuchung erhobenen Befunde in Verbindung mit dem Ergebnis des Drogenscreenings vom 19. 11. 2003 erscheint eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht hinreichend gerechtfertigt. Da jedoch eine Suchtentwicklung nicht auszuschließen ist, sollte eine Verlaufsbeobachtung erfolgen:

1. Unangekündigtes Drogenscreening
2. Amtsärztliche Nachuntersuchung unter Einbeziehung der hiesigen Suchtberatungsstelle in einem halben Jahr."

In dem Drogenscreening wurden folgende Werte festgestellt:

THC/Tetrahydrocannabinol (EIA)	> 125 POSITIV	ng/ml
THC Muttersubstanz (GC/MS)	Positiv.	

Der Antragsgegner teilte dem Antragsteller daraufhin mit Schreiben vom 08. 12. 2003 mit, dass eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht hinreichend gerechtfertigt sei, jedoch eine Suchtentwicklung nicht auszuschließen sei, so dass der weitere Erhalt der Fahrerlaubnis an folgende Auflagen geknüpft werde:

1. Unangekündigtes Drogenscreening
2. Amtsärztliche Nachuntersuchung unter Einbeziehung der hiesigen Suchtberatungsstelle in einem halben Jahr.

In dem darauf durchgeführten unangekündigten Drogenscreening wurden folgende Werte festgestellt:

THC/Tetrahydrocannabinol (EIA)	97,2 POSITIV	ng/ml
THC Muttersubstanz (GC/MS)	negativ.	

Die daraufhin erstellte amtsärztliche Stellungnahme vom 01. 04. 2004 lautet wie folgt:

„Gemäß der Auflage wurde bei Herrn … am 02. 03. 2004 ein unangekündigtes Drogenscreening durchgeführt. Es wurden wiederum Cannabinoide in hoher Konzentration nachgewiesen (siehe Anlage). Bei niedrigem Kreatinin ist außerdem der Verdünnungseffekt hinzuzuziehen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bei negativer THC-Muttersubstanz der letzte Konsum mindestens fünf Tage zurückliegt. Bei der amtsärztlichen Untersuchung vom 18. 11. 2003 gab Herr … an, er sei beruflich auf den Führerschein angewiesen, den Verlust wolle er keinesfalls riskieren. Zukünftig wolle er gänzlich auf den Drogenkonsum verzichten. Dieser positive Vorsatz war offenbar längerfristig nicht verhaltenswirksam, trotz der zu erwartenden Konsequenzen. Es ist jetzt von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen, der laut Begutachtungsleitlinien die Kraftfahreignung ausschließt. Mit hoher Wahrscheinlichkeit beeinträchtigt dieses Suchtverhalten seine Fähigkeiten zu verantwortlichen Entscheidungen, wie den Verzicht auf die aktive Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. Aus amtsärztlicher Sicht ist Herr … vermehrt gefährdet, unter dem Einfluss bewusstseinsverändernder Drogen verkehrsauffällig zu werden. In Übereinstimmung mit der hiesigen Suchtberatungsstelle bestehen daher amtsärztlicherseits erhebliche Bedenken, Herrn … die Fahrerlaubnis zu belassen."

Nach vorheriger Anhörung vom 07. 04. 2004 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis mit Bescheid vom 19. 05. 2004, zog den Führerschein ein und forderte den Antragsteller auf, den Führerschein binnen zwei Wochen nach Erhalt des Bescheides bei dem Antragsgegner abzugeben bzw. nach dort zu übersenden. Die sofortige Vollziehung wurde gemäß § 80 Abs. 2 Ziff. 4 VwGO angeordnet.

Gegen diesen Bescheid legte der Antragsteller mit Schreiben vom 01. 06. 2004 Widerspruch ein, über den bislang noch nicht entschieden worden ist.

Ebenfalls mit Schriftsatz vom 01. 06. 2004, beim Verwaltungsgericht Kassel am 02. 06. 2004 eingegangen, hat der Antragsteller um einstweiligen Rechtsschutz nachgesucht.

Aus den Gründen:

Der zulässige Antrag ist begründet, weil sich die angegriffene Fahrerlaubnisentziehung im Rahmen der für das Eilverfahren allein gebotenen summarischen Prüfung als rechtswidrig erweist.

Gemäß §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Bloße Eignungszweifel rechtfertigen die Entziehung hierbei nicht. Die Ungeeignetheit muss vielmehr aus erwiesenen Tatsachen hinreichend deutlich hervorgehen. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV gemäß § 46 Abs. 3 FeV Anwendung. Begründen Tatsachen die Annahme, dass Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des BtMG oder von anderen psychoaktiv

wirkenden Stoffen, die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen vorliegt, ordnet die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens an. Die Fahrerlaubnisbehörde kann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV anordnen, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des BtMG widerrechtlich besitzt oder besessen hat. Ein medizinisch-psychologisches Gutachten kann angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen (§ 14 Abs. 1 Satz 4 FeV). Das medizinisch-psychologische Gutachten ist gemäß § 14 Abs. 2 FeV anzuordnen, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der in § 14 Abs. 1 FeV genannten Gründe entzogen war oder zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig sei oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin die in § 14 Abs. 1 FeV genannten Mittel oder Stoffe einnimmt.

Nach der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV ist bei der regelmäßigen Einnahme von Cannabis die Kraftfahreignung ausgeschlossen (dort Ziff. 9.2.1). Bei der gelegentlichen Einnahme von Cannabis liegt Kraftfahreignung vor, wenn Trennung von Konsum und Fahren und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol und anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit, kein Kontrollverlust vorliegen.

Nach diesen Vorgaben war die Aufforderung an den Kläger, ein ärztliches Gutachten beizubringen, nicht zu beanstanden. Denn er hat unstreitig Cannabis konsumiert und andere Umstände ließen zudem den Verdacht aufkommen, dass der Cannabiskonsum nicht nur einmalig oder gelegentlich als vielmehr regelmäßig erfolgt. Hierbei ist zu beachten, dass im Rahmen der Durchsuchung in der Wohnung des Antragstellers 15 Cannabispflanzen aufgefunden worden sind, was darauf schließen lässt, dass Cannabiskonsum in der Tat nicht nur gelegentlich erfolgt ist. Auch lässt die Einlassung der geschiedenen Ehefrau des Antragstellers im Strafverfahren hinsichtlich des Konsumverhaltens des Antragstellers in der Vergangenheit zumindest Zweifel daran aufkommen, dass der Antragsteller Cannabis nur einmalig oder gelegentlich konsumiert.

War die Anordnung der Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens indes nicht zu beanstanden, hält die Entziehung der Fahrerlaubnis einer gerichtlichen Prüfung nicht stand. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit setzt vielmehr voraus, dass die Ungeeignetheit aus erwiesenen Tatsachen hinreichend deutlich hervorgeht. Bloße – auch erhebliche – Eignungszweifel reichen nicht aus. Hinsichtlich des Trennungsverhaltens des Antragstellers sind keinerlei Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass er unter dem Einfluss von Cannabis ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat. Hierbei ist zu beachten, dass er seit dem Jahre 1974 im Besitz der Fahrerlaubnis ist und sich weder aus dem Verwaltungsvorgang noch der Gerichtsakte ein verkehrswidriges Verhalten des Antragstellers im Zusammenhang mit Drogenkonsum ergibt. Auch hinsichtlich des zusätzlichen Gebrauchs von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen sind keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich, wie auch keine Anhaltspunkte ersichtlich sind hinsichtlich einer Störung der Persönlichkeit des Antragstellers.

Auch betreffend eines regelmäßigen Konsums von Cannabis liegen keine derartig erwiesenen Tatsachen vor, die auf eine zwingende Ungeeignetheit des Antragstellers schließen lassen könnten. Hierbei geht das Gericht davon aus, dass von einer regelmäßigen Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV bei einem täglichen oder nahezu täglichen Konsum auszugehen ist. Insofern hat der VGH Mannheim in seinem Beschluss vom 26. 11. 2003 – 10 S 2048/03 – (DAR 2004, 170 [= BA 2004, 364]) ausgeführt:

> „Für die Auslegung des Begriffs ‚regelmäßige Einnahme' kann der allgemeine Sprachgebrauch nicht maßgebend sein. Denn dieser versteht unter einer regelmäßigen Einnahme eines Betäubungsmittels auch einen in gleichen Abständen erfolgenden Konsum – z. B. Konsum an jedem zweiten Sonntag –, ohne dass zugleich die Häufigkeit der Einnahme bestimmt wird, die für die Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Fahreignung in erster Linie ausschlaggebend ist (vgl. VGH München, Beschluss vom 03. 09. 2002 – 11 CS 02/1082 [BA 2004, 97]). Maßgeblich für die Bestimmung des Begriffs muss die Systematik der Fahrerlaubnisverordnung sein. Wie die Gegenüberstellung von Nr. 9.2.1 und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu FeV zeigt, ist der Verordnungsgeber davon ausgegangen, dass der regelmäßige Cannabiskonsum – im Gegensatz zum nur gelegentlichen Konsum – auch ohne das Hinzutreten weiterer fahreignungsrelevanter Gesichtspunkte, wie z. B. ein unzureichendes Trennungsvermögen oder der Parallelkonsum von Alkohol, regelmäßig zur Fahrungeeignetheit des Betreffenden führt. Dementsprechend ist mit ‚regelmäßiger Einnahme' im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage zu FeV ein Konsum gemeint, der nach wissenschaftlichem Kenntnisstand als solcher und ohne das Hinzutreten weiterer Umstände im Regelfall die Fahreignung des Konsumenten ausschließt. Die Auswertung der hierzu vorliegenden verkehrswissenschaftlichen Gutachten ergibt, dass der Cannabiskonsum nur dann diese Folgen hat, wenn er täglich oder nahezu täglich erfolgt (VGH München, Beschluss vom 03. 09. 2002 – 11 CS 02/1082 –; OVG Münster, DAR 2003, 187, 188 [= BA 2003, 332]; vgl. auch Senatsbeschluss DAR 2003, 481 = VBl.BW 2003, 397 [= BA 2003, 467]; vom 16. 06. 2003 – 10 S 430/03 – [BA 2004, 282]). Berghaus weist in seinem vom Bundesverfassungsgericht im Verfahren 1 BvR 2062/96 eingeholten Gutachten [BA 2002, 321] zwar darauf hin, dass weder mit experimentellen noch mit Hilfe anderer Studien ein exakter ‚Grenzwert', d. h. ein bestimmtes Konsummuster, definiert werden kann, ab dem die ausreichende Leistungsfähigkeit, das Erkennen der Verminderung der Leis-

tungsfähigkeit und die Trennung von Konsum und Fahren sicher nicht mehr gewährleistet sein werden (Gutachten Seite 8 f.). Je mehr aber der Cannabiskonsum über einen gelegentlichen Konsum (‚mehrmaliger Konsum, aber deutlich weniger als täglich') hinausgehe, desto wahrscheinlicher würde der Konsument nicht mehr fahrsicher sein, das Erkennungs- und Trennungsvermögen nachlassen. Auch Kannheiser versteht in seinem für den VGH erstellten Gutachten (NZV 2000, 57 ff., zu Frage 3) regelmäßigen Cannabiskonsum, den er sprachlich mit dem gewohnheitsmäßigen gleichsetzt, als täglich bis annähernd täglichen Konsum (a. a. O. Seite 67 f.). Bei dieser Konsumhäufigkeit bestehe unabhängig von einem aktuellen Konsum die Möglichkeit einer ständigen Beeinträchtigung der für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Fähigkeiten wie der Aufmerksamkeitsleistung, der Verarbeitungsgeschwindigkeit und des Kurzzeitgedächtnisses. Ebenso könne eine verkehrsrelevante Veränderung der Persönlichkeit des Betroffenen eintreten, da die Bereitschaft und die Fähigkeit, sich über individuelle Regeln und Normen anzupassen, beeinträchtigt und zudem die für das Führen eines Kfz erforderliche Aktivierung, Wachheit, Aufmerksamkeit und Konzentration sowie die Bereitschaft, die Anforderungen und Risiken des Straßenverkehrs ernst zu nehmen, gemindert werden könnten. Ebenso wie bei Gewohnheitstrinkern sinken bei regelmäßigen Konsumenten von Cannabis wegen zunehmender Konsum- bzw. Fahranreizsituation unter Verstärkung durch nicht entdeckte Fahrten, die Bereitschaft und die Fähigkeit zum Trennen von Konsum und Fahren verkehrsgefährlich ab. Auch bei dem von der BAST am 18. 03. 1998 organisierten Expertengespräch zum Thema ‚Fahreignung bei chronischem Cannabiskonsum' wurde von den Teilnehmern ‚regelmäßiger Gebrauch' von Cannabis als tägliche oder gewohnheitsmäßige Einnahme bzw. gewohnheitsmäßige Einnahme als annähernd täglicher Konsum – ohne dass Missbrauch oder Abhängigkeit vorliegen – definiert (Protokoll über das Expertengespräch, BAST, Seite 9)."

Gemessen an dieser Bestimmung des Begriffs „regelmäßiger Einnahme" im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zu FeV, denen sich das beschließende Gericht anschließt, liegen im vorliegenden Fall keine erwiesenen Tatsachen vor, die den Schluss darauf zulassen könnten, dass der Antragsteller regelmäßig, d. h. täglich oder nahezu täglich, Cannabis konsumiert. So lassen sich Ermittlungen zum quantitativen Konsumverhalten des Antragstellers bezüglich Cannabis weder dem Verwaltungsvorgang des Antragsgegners noch dem Vorbringen der Beteiligten noch sonst wie ersehen. Auch die amtsärztliche Stellungnahme vom 01. 04. 2004 lässt keinen Schluss darauf zu, dass der Antragsteller Cannabis regelmäßig konsumiert hat. Zwar kommt Frau … in der amtsärztlichen Stellungnahme zu dem Resümee, dass von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen ist, doch ist für das Gericht nicht nachvollziehbar, auf welche Grundlagen sie diese Beurteilung stützt. So ist zu beachten, dass ausweislich des der amtsärztlichen Stellungnahme vom 01. 04. 2004 zugrunde liegenden Drogenscreenings THC-Muttersubstanz (GC/MS) nicht festgestellt worden ist, was darauf hindeutet, dass der letzte Konsum mindestens 5 Tage zurück liegt, was wiederum eindeutig gegen einen täglichen oder nahezu täglichen Konsum spricht. Auch ist nicht ersichtlich, inwieweit der Antragsteller psychologisch exploriert und insbesondere zu seinem Konsumverhalten befragt worden ist. Ebenso ist dem Verwaltungsvorgang nicht zu entnehmen, dass der Antragsteller hinsichtlich seiner Auffassungsgabe, seiner Konzentrationsfähigkeit oder seines Reaktionsvermögens oder aber seiner Selbstkontrolle hin untersucht worden ist. Der amtsärztlichen Stellungnahme vom 01. 04. 2004 ist lediglich zu entnehmen, dass der Antragsteller anlässlich seiner amtsärztlichen Untersuchung vom 18. 11. 2003 angegeben habe, zukünftig ganz auf Drogenkonsum zu verzichten und dass dieser Vorsatz längerfristig nicht verhaltenswirksam gewesen sei, was sich aus den Laborwerten des Drogenscreenings ergeben habe. Allein hieraus lässt sich zur Überzeugung des Gerichts eine regelmäßige Einnahme von Cannabis, d. h. der tägliche oder nahezu tägliche Konsum von Cannabis, nicht herleiten, da bereits keine gesicherten Erkenntnisse dazu vorliegen, dass der Antragsteller im Zeitpunkt der amtsärztlichen Untersuchung vom 18. 11. 2003 ebenfalls bereits regelmäßig Cannabis konsumiert hat. Es mag sein, dass der Antragsteller ebenso wie auch bei seiner amtsärztlichen Untersuchung am 18. 11. 2003 und auch heute noch gelegentlich Cannabis konsumiert. Doch lässt sich hieraus nicht mit der insoweit erforderlichen Wahrscheinlichkeit herleiten, dass er regelmäßig Cannabis konsumiert.

Zwar bestehen nach wie vor Zweifel daran, dass der Antragsteller nicht nur gelegentlich als vielmehr regelmäßig Cannabis konsumiert. Doch kann die Entziehung der Fahrerlaubnis auf bloße Eignungszweifel hin nicht gestützt werden. Die Ungeeignetheit muss vielmehr aus erwiesenen Tatsachen hinreichend deutlich hervorgehen.

Die nach wie vor bestehenden Eignungszweifel rechtfertigen gegebenenfalls weitere Eignungsüberprüfungen wie etwa die Beibringung einer Haaranalyse, eines weiteren amtsärztlichen Gutachtens oder aber gegebenenfalls sogar einer medizinisch-psychologischen Begutachtung. Doch lässt sich die Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Eignungszweifel hin allein nicht rechtfertigen. Somit erweist sich die ausgesprochene Entziehung der Fahrerlaubnis als offensichtlich rechtswidrig, so dass die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Fahrerlaubnisentziehungsbescheid vom 19. 05. 2004 wiederherzustellen war.

Die Verpflichtung des Antragsgegners zur Herausgabe des Führerscheins ergibt sich aus einem dem Antragsteller insoweit zur Seite stehenden Folgenbeseitigungsanspruch aus dem Umstand, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtswidrig erfolgte.

Aus dem Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin der Universität Heidelberg
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. RAINER MATTERN)
und dem Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. WOLFGANG EISENMENGER)

ANDREA DETTLING, FLORIAN FISCHER, SVENJA BÖHLER, FEE ULRICHS, ANDREAS SCHUFF, GISELA SKOPP, LUDWIG VON MEYER, MATTHIAS GRAW, HANS-THOMAS HAFFNER

Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen

Teil I: Anflutung und Gipfelkonzentrationen

Basic Principles of Ethanol Pharmacokinetics on the Basis of BrAC

Part I: Accumulation and Peak Concentrations

Einleitung

Durch die Änderung des § 24a des Straßenverkehrsgesetztes (StVG) im Jahre 1998 wurden in Deutschland erstmals alternativ zu den bislang gültigen Grenzwerten für Blutalkoholkonzentrationen (BAK) – damals 0,80 g/kg und 0,50 g/kg – Grenzwerte für Atemalkoholkonzentrationen (AAK) – zunächst 0,40 mg/L und 0,25 mg/L – für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten etabliert. Zwischenzeitlich wurde die Abstufung wieder zurückgenommen und ein einheitliches Grenzwert-Niveau von 0,50 g/kg BAK bzw. 0,25 mg/L AAK geschaffen. Rückrechnungen vom Messzeitpunkt auf den Vorfallszeitpunkt oder Berücksichtigungen von Nachtrunkbehauptungen sind nach AAK-Messungen allerdings noch nicht möglich. Hierzu fehlt es noch an einer ausreichenden Basis wissenschaftlicher pharmakokinetischer Kenntnisse, die mangels regelhafter Konvertierbarkeit von BAK in AAK nicht einfach aus der Pharmakokinetik der BAK-Werte übertragen oder abgeleitet werden können. Allerdings geben die Zeitabläufe, die in Ordnungswidrigkeiten-Verfahren zugrunde liegen, selten Anlass für derartige Überlegungen.

Nach den nunmehr mehrjährigen Erfahrungen mit AAK-Messungen im Bereich der Ordnungswidrigkeiten werden zunehmend Bestrebungen deutlich, die Ergebnisse von AAK-Messungen auch im Strafrecht einzuführen; über die Festsetzung eines AAK-Grenzwertes für absolute Fahruntüchtigkeit wird diskutiert [15,19]. Spätestens dann wäre ein erhöhter Bedarf zu erwarten, Rückrechnungen vornehmen und Nachtrunkbehauptungen berücksichtigen zu können. Für diesen Fall, aber auch für die selteneren Fälle des Ordnungswidrigkeitenrechts ist es erforderlich, die wissenschaftliche Basis für eine Ethanol-Pharmakokinetik auf der Grundlage von AAK-Werten zu verbreitern.

Diese rein pharmakokinetische Fragestellung ist einerseits völlig unabhängig von der Frage, ob die Messung der BAK oder die der AAK besser geeignet ist, alkoholbedingte Einschränkungen des psychophysischen Leistungsvermögens widerzuspiegeln. Andererseits darf bei der Untersuchung der Pharmakokinetik des Atemalkohols ein Vergleich zur Pharmakokinetik des Blutalkohols nicht außer acht gelassen werden. Es wird immer Situationen geben, in denen eine Atemprobe nicht gewonnen werden kann und auf Blutalkoholbestimmungen zurückgegriffen werden muss. Diese Konstellationen erfordern ein möglichst hohes Maß an Gleichbehandlung.

Material und Methode[1])

In einem gemeinsamen Projekt wurden an den rechtsmedizinischen Instituten der Universitäten München und Heidelberg Trinkversuche mit insgesamt 200 gesunden Probanden durchgeführt[2]). In einigen Fällen traten während der Versuche technische (z. B. bei der Probengewinnung) oder gesundheitliche Probleme (z. B. vegetative Störungen) auf, so dass deren Ergebnisse nicht oder nicht vollständig ausgewertet werden konnten. Für die Auswertung zur Verfügung standen letztlich die Ergebnisse von 81 Frauen im Alter von 18 bis 52 Jahren mit einem Körpergewicht (KG) von 46 kg bis 118 kg und einem Body Mass Index (BMI) von 16,7 bis 40,4 und die Ergebnisse von 97 Männern im Alter von 18 bis 67 Jahren mit einem Körpergewicht von 56 kg bis 131 kg und einem BMI von 18,5 bis 37,1.

Die Probanden waren vor den Versuchen einer allgemeinmedizinischen Untersuchung unter Einschluss einer gezielten Anamneseerhebung und der Bestimmung einschlägiger Laborparameter unterzogen worden. Gesucht wurde insbesondere nach Hinweisen für Leberschäden äthyltoxischer wie auch anderer Genese, für Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes mellitus und für Gerinnungsstörungen. Lungenfunktionsprüfungen wurden nicht durchgeführt. Wesentliche Normabweichungen wurden nicht toleriert. So hatten bspw. u. a. erhöhte Gamma-GT-Werte, Morbus Meulengracht, Asthma bronchiale und asymptomatische Herzklappenfehler zu Ausschlüssen geführt. Eingehend wurden die Trinkgewohnheiten erfragt, zumal auch Anhaltspunkte für Alkoholmissbrauch oder Abhängigkeit nach ICD-10 Ausschlusskriterien darstellten. Die Alkoholtrinkgewohnheiten, ausgedrückt durch die durchschnittliche wöchentliche Trinkmenge, lagen bei den Frauen zwischen 0 und 2,0 g Alkohol/kg KG/Woche (Median: 0,76 g Alkohol/kg KG/Woche), bei den Männern zwischen 0 und 12,1 g Alkohol/kg KG/Woche (Median: 1,28 g Alkohol/kg KG/Woche). Dabei waren 2 Männer durch die Angabe außergewöhnlich hoher Trinkmengen deutlich aus dem Rahmen gefallen. Sie hatten jedoch bei der Voruntersuchung eher den Eindruck akzentuierter, um Selbstdarstellung bemühter Persönlichkeiten vermittelt, so dass ihre diesbezüglichen Angaben zumindest als aggraviert eingeschätzt wurden. Da sie darüber hinaus keine objektivierbaren Anzeichen normabweichenden Alkoholkonsums boten, wurden sie zu den Versuchen zugelassen.

Die Versuche wurden aufgrund der zu erwartenden Versuchsdauer in der Regel in den Vormittagsstunden, gelegentlich in den frühen Nachmittagsstunden begonnen. Den Probanden wurden mit Ausnahme der Anforderung, alkoholnüchtern zu den Versuchen zu kommen, keinerlei Vorgaben für Verhaltensweisen für die Zeit davor gemacht. Die Alkoholnüchternheit wurde vor Beginn der Versuche überprüft. Essen und Rauchen war während der Versuche jederzeit erlaubt, soweit dadurch nicht die ordnungsgemäße Durchführung der AAK-Messungen gefährdet war.

Die Probanden konnten sich die Getränke frei wählen; sie wurden ihnen abgemessen bereitgestellt, um unkontrollierte Alkoholaufnahmen auszuschließen. Die Alkoholbelastung wurde dabei so gewählt, dass die Erwartungswerte der maximalen BAK unter Berücksichtigung eines Alkoholdefizits von 10 % und einer Eliminationsgeschwindigkeit von ca. 0,15 g/kg/h bei etwa 2-stündiger Trinkzeit und abgeschlossener Absorption im Bereich von etwa 0,8 g/kg lagen. Die Trinkgeschwindigkeit wurde den Probanden aber letztlich anheim gestellt; es wurde lediglich die Empfehlung gegeben, möglichst 2 Stunden nicht deutlich zu überschreiten.

Die AAK-Messungen wurden mittels geeichter Dräger Alkotest 7110 Evidential Geräte durchgeführt[3]). Die Entnahme von Blutproben erfolgte aus vor Versuchsbeginn an einem Unterarm in eine Vene platzierten und zwischenzeitlich mit Mandrins verschlossenen Braunüle zeitparallel zu der AAK-Messung. Die BAK wurde unter forensischen Vorgaben als Mittelwert zweier enzymatischer und zweier gaschromatographischer Messungen bestimmt.

Während der Trinkphase wurden in unregelmäßigen Abständen orientierende AAK- und BAK-Messungen durchgeführt. Dabei wurden die für eine ordnungsgemäß durchgeführte Messung erforderlichen Abstände zur letzten Alkoholaufnahme großzügig gehandhabt, um möglichst wenig in den Trinkverlauf einzugreifen. Infolge dessen kam es gehäuft zu ungültigen AAK-Messungen aufgrund von Mundrestalkohol. Teilweise waren bei steiler Anflutung zu große ansteigende Differenzen zwischen erstem und zweitem Einzelmesswert zu beobachten. Nach dem Trinkende wurden die Messzeitpunkte für die ersten 2 Stunden in eine dichte Reihenfolge von etwa 10 bis 15 Minuten Abstand gelegt, um genauere Informationen über den Verlauf der Konzentrationskurven im Bereich des Kurvengipfels zu erhalten. Danach erfolgten Messungen im Abstand von etwa 20 bis 30 Minuten bis zum Erreichen einer AAK von 0,10 mg/L. In der Endphase der Elimination wurde wiederum eine möglichst dichte Folge von Messungen angestrebt, um den Auslauf der Kurve gut darstellen zu können. Es wurden auch AAK-Messwerte unterhalb des Cut off des Dräger Alcotest 7110 Evidential gewonnen, der bei 0,05 mg/L liegt. Das Gerät gibt in diesem Bereich zwar kein Messergebnis mehr an, dem Ausdruck sind jedoch die Einzelmesswerte zu entnehmen, aus denen – zumindest für wissenschaftliche Zwecke – ein geschnittener Mittelwert berechnet werden kann. Die Zahl der AAK-/BAK-Messwertepaare pro Versuch lag meist bei ca. 25, schwankte in Extremfällen zwischen 14 und 34. Abb. 1 zeigt beispielhaft die bei einem Probanden innerhalb des Versuchsablaufes gewonnenen Ergebnisse.

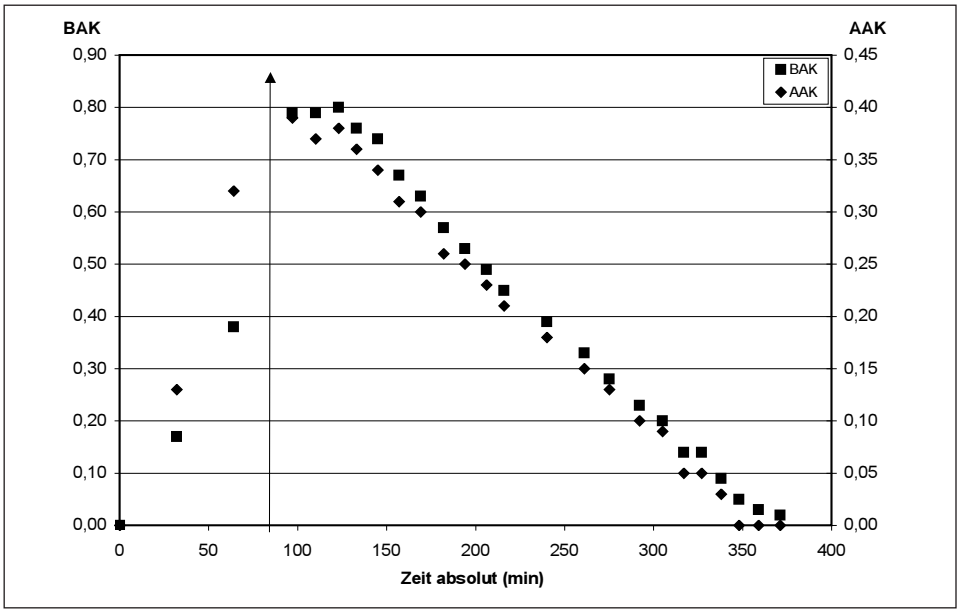


Abb. 1: Beispielhafte Darstellung der Ergebnisse eines Versuchsablaufes bei einem Probanden.

Ergebnisse

Die Probanden nahmen die erforderlichen Ethanolmengen (38 g bis 99 g bei den Frauen; 50 g bis 117 g bei den Männern) in Zeitspannen von 0,33 h bis 2,5 h (Frauen) bzw. 0,5 h bis 2,8 h (Männer) auf. Die orale Alkoholbelastung / Trinkgeschwindigkeit betrug zwischen 0,32 g/kg KG/h und 2,37 g/kg KG/h (MW: 0,65 ± 0,27 g/kg KG/h) bei Frauen, bei Männern zwischen 0,34 g/kg KG/h und 1,70 g/kg KG/h (MW: 0,63 ± 0,22 g/kg KG/h). Die Trinkgeschwindigkeiten waren unabhängig von der von den Probanden angegebenen Alkoholgewöhnung. Erwartungsgemäß bestand jedoch eine signifikante positive Korrelation zwischen der Trinkgeschwindigkeit und der Anflutungsgeschwindigkeit ($r=0,6$; $p<0,001$). Die Anflutungsgeschwindigkeit, berechnet als mittlerer Konzentrationsanstieg pro Stunde bis zum Erreichen des Kurvengipfels, lag für beide Geschlechter zwischen 0,17 g/kg/h und 1,19 g/kg/h (0,46 ± 0,16 g/kg/h) bezogen auf die BAK, und zwischen 0,11 mg/L/h und 0,63 mg/L/h (0,27 ± 0,10 mg/L/h) bezogen auf die AAK. Die teilweise sehr hohen Trinkgeschwindigkeiten und in Folge höheren Anflutungsgeschwindigkeiten wurden gut vertragen, es traten keine wesentlichen vegetativen Reaktionen auf.

Die maximale BAK wurde bei beiden Geschlechtern im Mittel etwa 30 Minuten nach Trinkende erreicht (Spannbreite 0 bis 111 min, Median 30 min), während der Gipfelwert der AAK-Kurve im Durchschnitt etwa 15 Minuten früher, in der Mehrzahl der Fälle noch innerhalb der ersten Viertelstunde nach Trinkende lag (Spannbreite – 11 bis 84 min, Median 12 min) (Abb. 2).

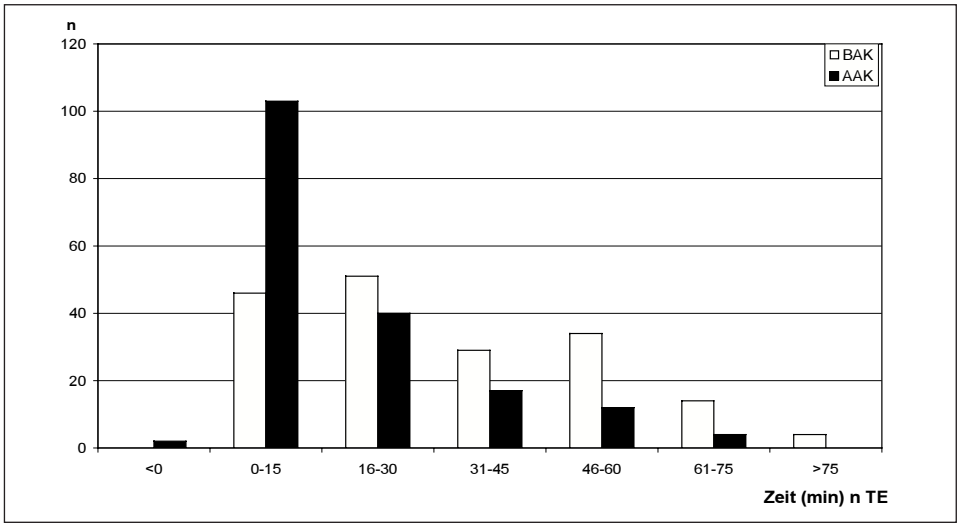


Abb. 2: Zeitpunkt des Erreichen des Gipfelpunktes in Minuten nach Trinkende (nTE).

In zwei Fällen, in denen eine letzte kleine Alkoholmenge gegen Ende der Trinkphase verzögert aufgenommen wurde, wurde der maximale AAK-Wert sogar bereits 11 bzw. 4 Minuten vor Trinkende beobachtet. Die erreichten BAK-Gipfelkonzentrationen lagen bei den Frauen bei 0,87 ± 0,19 g/kg, bei den Männern bei 0,89 ± 0,16 g/kg (Gesamtkollektiv: 0,88 ± 0,18 g/kg). Die maximalen AAK-Werte betrugen bei den Frauen 0,44 ± 0,09 mg/L und bei den Männern 0,45 ± 0,07 mg/L (Gesamtkollektiv: 0,45 ± 0,08 mg/L).

Abb. 3 zeigt beispielhaft den bekannten charakteristischen Verlauf des Konversionsfaktors Q ml/kg (BAK/AAK) über den nahezu gesamten Versuchszeitraum bis zum Erreichen einer BAK von 0,10 g/kg, wobei insbesondere seine Schwankungsbreite dargestellt werden soll.

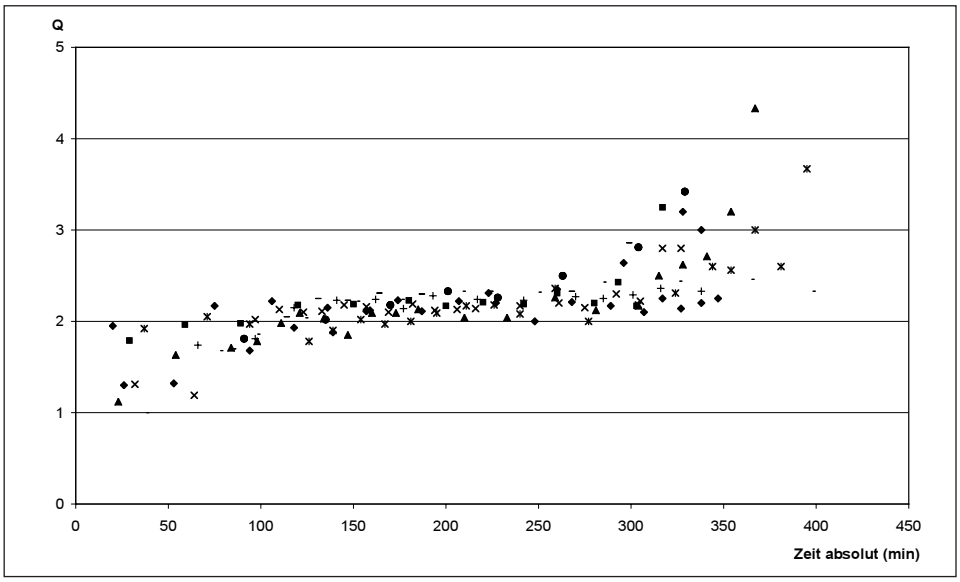


Abb. 3: Q ml/kg (BAK/AKK) in Abhängigkeit zur Zeit bei vergleichbaren Trinkverläufen (n=10).

Zur Reduzierung von Einflüssen durch unterschiedliche Konzentrationen wurden Werte von solchen Probanden ausgesucht, die nach etwa gleicher Dauer (105 bis 120 min) etwa gleiche BAK-Gipfelwerte (0,80 bis 0,90 g/kg) erreicht hatten und vergleichbare Eliminationsgeschwindigkeiten (0,15 bis 0,20 g/kg/h) aufwiesen. Zehn Probanden erfüllten diese Einschlusskriterien. Bereits in der graphischen Darstellung ist die breite Streuung von Q in der Anflutungsphase zu erkennen.

Rechnerisch ließen sich, bezogen auf AAK-Konzentrationen um 0,25 mg/L (0,20 bis 0,30 mg/L), bei allen auswertbaren Daten (n = 107) in der Anflutungsphase $Q_{0,25A}$-Werte von im Mittel 1,685 ml/kg ± 0,348 ml/kg (Spannbreite 0,823 ml/kg bis 2,5 ml/kg) bestimmen. Es zeigte sich eine zwar weit streuende, jedoch hoch signifikante negative Korrelation zur zeitgleichen Anflutungsgeschwindigkeit ausgedrückt als AAK/t_{AAK} ($r=-0,312$; $p<0,001$). Im Vergleich dazu war der Konversionsfaktor in der Eliminationsphase bei gleicher Konzentration höher und wies eine deutlich geringere Schwankungs- und Spannbreite auf ($Q_{0,25E}$ = 2,231 ml/kg ± 0,175 ml/kg; Spannbreite 1,720 ml/kg bis 2,818 ml/kg; n = 177). Entsprechend des Zeitunterschieds der Konzentrationsgipfel von BAK und AAK ergaben sich auch signifikante Unterschiede der Q-Werte für diese Zeitpunkte: $Q_{AAK\text{-}Gipfel}$ = 1,895 ml/kg ± 0,236 ml/kg und $Q_{BAK\text{-}Gipfel}$ = 2,045 ml/kg ± 0,147 ml/kg für jeweils n = 177 (Vorzeichentest, Wilcoxon Paar-Test $p<0,001$).

Da die gesetzlichen Grenzwerte der AAK in einer Relation von 1 zu 2 zu denen der BAK festgelegt sind, wurde überprüft, ab welchem Zeitpunkt nach dem Trinkende der Konversionsfaktor Q den Wert 2 ml/kg erreicht bzw. dauerhaft überschreitet (Abb. 4).

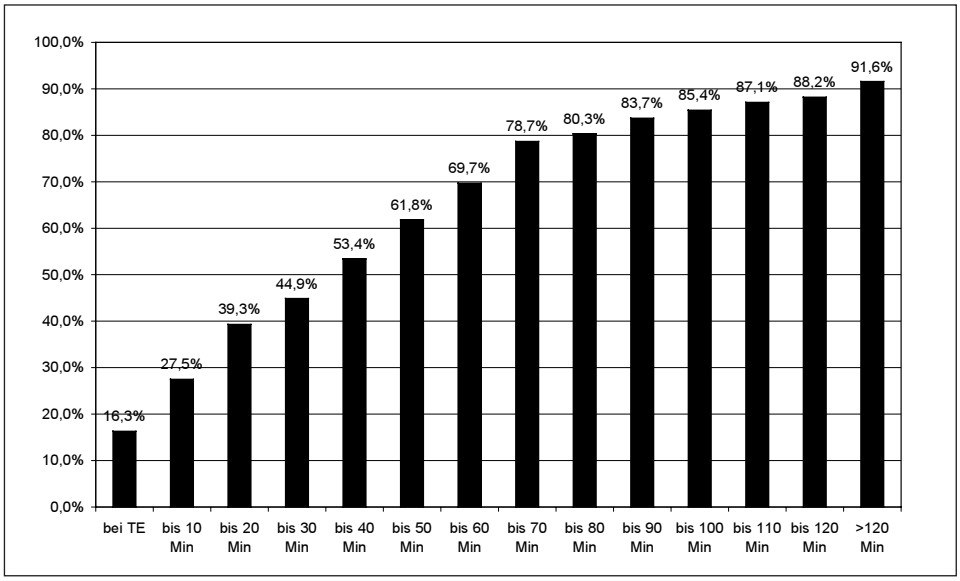


Abb. 4: Zeitpunkt nach Trinkende, zu dem der Konversionsfaktor Q den Wert 2 erreicht oder dauerhaft überschreitet (in 8,4 % erreichte Q den Wert 2 nicht).

In 29 Fällen (16,3 %) lag Q bereits bei Trinkende bei oder über 2 ml/kg, nach 20 Minuten hatten 70 (39,3 %) Q = 2 ml/kg erreicht oder überschritten. Der Median lag bei 32 Minuten, die 75 %-Quartile bei 64 Minuten. In 15 Fällen (8,4 %) wurde ein Konversionsfaktor von 2 ml/kg allerdings während der gesamten Eliminationsphase nicht erreicht.

Diskussion

Die Pharmakokinetik des Ethanols unterliegt einer Vielzahl individueller und situativer Einflüsse, die vor dem Hintergrund des Zweifelsgrundsatzes in foro zu berücksichtigen sind. Um ihnen gerecht zu werden, wurde das Versuchsdesign der vorliegenden Untersuchung möglichst offen und restriktionsfrei gestaltet. Wenige Vorgaben waren aber dennoch unabdingbar, um aussagekräftige Ergebnisse insbesondere über die spätere Eliminationsphase zu erhalten. Hierzu gehörte in erster Linie, dass eine so hohe Alkoholkonzentration erreicht wurde, dass ausreichend lange Beobachtungszeiten für die Bestimmung der pharmakokinetischen Parameter zur Verfügung standen. Wie dies geschieht, bspw. mithilfe welcher Getränke und in welcher Trinkgeschwindigkeit, blieb den Probanden weitgehend selbst überlassen. Entsprechend variierten die Getränkewünsche von niedrig konzentrierten Alkoholika wie Bier oder Alkopops bis zu hoch konzentrierten wie etwa Wodka oder Obstbrände. Oft wurden auch Kombinationen oder Beimischungen gewählt, wenn die Probanden das notwendige Volumen niedrig konzentrierter Alkoholika nicht bewältigen konnten.

Die Variationsbreite der Trinkgeschwindigkeiten war sehr groß. Viele der immer in Gruppen zu drei oder vier einbestellten Probanden veranstalteten ein gemütliches Trinken in geselliger Runde. Manche hatte Mühe, die vorgegebene Trinkmenge in der angepeilten Zeit zu konsumieren, wobei dann auch stillschweigend Überschreitungen des 2 Stunden-Intervalls geduldet wurden. Andere dagegen versuchten, durch forciertes Trinken die Versuchsdauer abzukürzen. Auf diese Weise kamen Trinkzeiten bzw. Alkoholbelastungen zustande, die mitunter weit über den 0,5 bis 0,8 g/kg KG/h lagen, die in der BGH-Rechtsprechung in Zusammenhang mit der Festlegung des rückrechnungsfreien Zeitraums als „normale Trinkverläufe“ angesehen wurden [1], und die in standardisierten Experimenten sonst eher selten zu beobachten sind [17, 25]. In der Beurteilung von Nachtrunkbehauptungen setzt man, wie hier als Nebenergebnis erneut gezeigt wurde, solch hohen Trinkgeschwindigkeiten mitunter zu Unrecht Zweifel entgegen [10]. Die Trunkenheitssymptomatik war in diesen Fällen nach subjektivem Empfinden der Versuchsleiter zwar deutlich, hielt sich aber im Vergleich mit der Variationsbreite der Symptomatik bei anderen Versuchsteilnehmern noch im Rahmen. Vegetative Reaktionen wie Übelkeit und Erbrechen kamen gerade bei diesen hohen Trinkgeschwindigkeiten nicht vor, eher – wenngleich insgesamt selten – nach mittlerer oder niederer Alkoholbelastung, was mitunter zum Ausschluss oder Teilausschluss dieser Ergebnisse führte. Auch handelte es sich bei den ‚Schnell-Trinkern‘ keineswegs um Probanden mit überdurchschnittlich hoher Alkoholgewöhnung; zumindest konnte zwischen der selbst gewählten Trinkgeschwindigkeit und der anamnestischen Angabe zum durchschnittlichen wöchentlichen Alkoholkonsum im Gesamtkollektiv aller Probanden keine Korrelation festgestellt werden.

Die Trinkgeschwindigkeiten bestimmten im Wesentlichen auch die Anflutungsgeschwindigkeiten bzw. die Steilheit des Anstiegs der Konzentrationskurven, wobei ebenfalls eine hohe Variationsbreite zustande kam. Die AAK-Kurven stiegen deutlich steiler als die BAK-Kurven an. Als Maß für den Vergleich können die Abweichungen der von SCHOKNECHT errechneten Konversionsfaktoren für die Eliminationsphase von 0,477 kg/ml (AAK/BAK) bzw. 2,096 ml/kg (BAK/AAK) herangezogen werden [3, 18, 21]. Diese Messungen wurden zwar noch mit einem Vorläufer-Modell des heutigen Dräger Alkotest 7110 Evidential durchgeführt, was aber auf die Konversionsfaktoren keinen wesentlichen Einfluss gehabt haben dürfte. Der Anstieg der AAK im Vergleich zur BAK ist in der Anflutungsphase um so steiler, je kleiner der Konversionsfaktor Q = BAK/AAK ist. Über niedrige Q-Werte in der Absorptionsphase wurde auch schon von GILG et al. 2000 [6], von JONES und ANDERSSON 2003 [13] und von JONES et al. 1997 [14] berichtet.

Generell ist allerdings die Einschränkung zu machen, dass die AAK-Messwerte in der Anflutungsphase nicht aus ‚ordnungsgemäß durchgeführten Messungen‘ stammen, da die vorgeschriebenen Wartezeiten nicht immer eingehalten wurden, gerade um die Anflutung nicht durch Unterbrechungen der Trinkverläufe zu beeinflussen. Die Untersuchung der Anflutungsphase ist streng genommen nur bei parenteraler Alkoholapplikation möglich. Fälschliche Überhöhungen der AAK-Messwerte durch Mundrestalkohol und folglich fälschliche Absenkungen des Konversionsfaktors Q sind nicht sicher auszuschließen [4, 11]. Die dadurch entstehenden Fehler sind allerdings nur vergleichsweise klein, da große Verfälschungen durch die Kontrolle der Differenz der Einzelmesswerte erkannt werden. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, die Ergebnisse nicht völlig zu verwerfen.

Unter diesem Vorbehalt ließ sich feststellen, dass zwischen der Anflutungsgeschwindigkeit und Q eine hoch signifikante negative Korrelation bestand. Sie erklärt sich aus dem

von WEHNER et al. (2000) [23] berechneten Korrekturterm (KT) für die mathematische Beschreibung des Verhältnisses der arteriellen BAK, die der AAK proportional ist [16], zur venösen BAK. Für die Größe dieses Korrekturters (KT) in der Gleichung $c_v = c_a + KT$ (c_v = venösen Konzentration, c_a = arteriellen Konzentration) spielt die Differenz der arteriellen Konzentrationsänderung über die Zeit und der venösen Konzentrationsänderung über die Zeit ($dc_a/dt - dc_v/dt$) eine wesentliche Rolle. Mit zunehmender Höhe der im Körper schon vorliegenden Konzentration lässt die Anflutungsgeschwindigkeit aber bei in etwa gleich bleibender Zufuhr nach, da sie nach dem Fick'schen Gesetz vom Konzentrationsgefälle zwischen den Verteilungsräumen abhängt. Daraus resultiert, dass im weiteren Verlauf der Anflutungsphase Q anwächst, der AAK-Anstieg in Relation zum BAK-Anstieg flacher wird. Allerdings haben die Q-Werte in der Anflutungsphase eine sehr hohe Schwankungsbreite, insbesondere im Vergleich zu Q bei gleicher Konzentration in der Eliminationsphase [24]. Auch das ist mithilfe des Ausdrucks ($dc_a/dt - dc_v/dt$) im KT der von WEHNER et al. (2000) [23] aufgestellten Gleichung gut nachzuvollziehen. Gerade die Konzentrationsänderungen sind in der Anflutungsphase einer Vielzahl kaum abschätzbarer Einflüsse unterworfen, die von der Trinkgeschwindigkeit bis zur Absorption und Verteilung reichen und schnell wechseln können. In der Eliminationsphase dagegen wird dieser Ausdruck ($dc_a/dt - dc_v/dt$) konstant, bestimmt durch die weitgehend gleichbleibende Eliminationsgeschwindigkeit. Veränderungen von Q werden nicht mehr von den Konzentrationsänderungen und nur noch in geringem Ausmaß vom Konzentrationsniveau selbst hervorgerufen [7, 8].

Auch die unterschiedliche Lage der Gipfel der AAK-Kurve und der BAK-Kurve ergibt sich zwangsläufig. Je nach dem Ort der bestimmenden Konzentrationsänderung verlaufen arterielle BAK – proportional dazu die AAK – und venöse BAK geringfügig zeitversetzt. In der Absorptionsphase ist die arterielle BAK führend, in der Eliminationsphase die venöse BAK. Dieser Zeitversatz kehrt sich im Gipfelbereich um, das KT ändert bei Übergang der Absorptions- in die Eliminationsphase sein Vorzeichen [16, 23]. Voraussetzung dafür ist, dass $dc_a/dt - dc_v/dt$ und damit der gesamte Korrekturterm gleich 0 werden, wodurch $c_a = c_v$ wird. Graphisch stellt dieser Zeitpunkt den Schnittpunkt der beiden Konzentrationskurven dar (vgl. WEHNER et al. 2000 [23], Tbl. 3a). Da aber dc_a/dt und dc_v/dt nicht gleichzeitig Null werden können, – dc_v/dt kann nur Null werden, wenn die Eliminationsrate durch einen Zustrom aus dem arteriellen Schenkel gerade aufgehoben wird, was ein dc_a/dt ungleich Null vorausetzt – kann der Schnittpunkt nicht ein gemeinsamer Gipfelpunkt beider Kurven sein.

Der Zeitunterschied der Kurvengipfel von AAK und BAK lag im Durchschnitt bei etwas über 15 Minuten; die maximale AAK wurde meist bereits in der ersten Viertelstunde nach Trinkende erreicht, die maximale BAK nach etwa 30 Minuten. Entsprechend diesem Zeitversatz und den dadurch bedingten Phasenunterschieden ergaben sich auch deutliche Unterschiede in den jeweiligen Konversionsfaktoren. Von Bedeutung sind aber unter forensischen Aspekten weniger die zeitparallelen Veränderungen des Faktors Q, sondern in erster Linie das jeweils erreichte Werte-Niveau. Geht man von der bestehenden Relation der AAK-Grenzwerte von 1 zu 2 im Vergleich zu den BAK-Grenzwerten aus, die in erster Linie die Relation in der Elimination repräsentieren soll, so sollten AAK-Messungen zum Nachweis einer Grenzwertüberschreitung auch nur in einem Bereich angewandt werden, in dem Resorptionsvorgänge so weitgehend abgeschlossen sind, dass Q-Werte in einer Größenordnung von 2 ml/kg, von Ausnahmen abgesehen, generell erwartet werden kön-

nen. Welche Unterschreitungswahrscheinlichkeit dabei toleriert werden kann, stellt sich als eine Frage an den Gesetzgeber [2]. Dass eine Unterschreitungswahrscheinlichkeit toleriert werden müsste, ergibt sich daraus, dass in 8,2 % der Fälle während der gesamten Dauer der Elimination Q =2 ml/kg nicht überschritten wurde. Dies stimmt mit den Ergebnissen des Gutachtens ‚Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse' [18] in der Größenordnung überein, soweit die Häufigkeitsangaben aus den Graphiken abgelesen werden können. Im Vergleich dazu gibt SCHOKNECHT 2002b [20] mit 3 % einen geringeren Wert an. Zudem wurde im vorliegenden Material in 2,4 % der Fälle Q ≥ 2 ml/kg erst nach mehr als 2 Stunden erreicht, also in einem zeitlichen Rahmen, der nicht praktikabel erscheint. Zwanzig Minuten nach Trinkende, entsprechend der Mindest-Wartezeit nach den derzeitigen Durchführungsbestimmungen [18], lagen nur knapp 40 % der Q-Werte ≥ 2 ml/kg. Dies bestätigt in der Tendenz die Ergebnisse von SCHUFF et al. 2002 [22], wobei die quantitativen Unterschiede auf die dort provozierten hohen Anflutungsgeschwindigkeiten zurückgeführt werden können.

Überlegungen, die sich daraus als Konsequenzen für die Festlegung von Grenzwerten ergeben könnten, sollen hier ausgespart bleiben. Unter pharmakokinetischen Aspekten ist jedoch die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die Interpretation von AAK-Messungen unmittelbar nach einer Alkoholaufnahme problematisch sein kann. Wie bereits von SCHUFF et al. 2002 [22] angesprochen, ist zur Diskussion zu stellen, ob eine Wartezeit für AAK-Messungen von 20 Minuten nach Trinkende ausreicht. Es geht dabei nicht unbedingt alleine darum, dass Q den Wert von 2 ml/kg erreicht oder überschritten hat, sondern vielmehr darum, dass ein einigermaßen stabiles Niveau von Q erreicht wird, das nur noch vergleichsweise geringen und stetigen Veränderungen unterworfen ist. Dies gilt insbesondere für Fälle, in denen AAK-Messwerte die Basis einer Berechnung bilden sollen. Eine alleinige Rückrechnung wird eine derart kurze Zeit nach Trinkende in der Regel nicht erforderlich sein, es sei denn, ein Nachtrunk bzw. eine Nachtrunkbehauptung liegt vor. Bei einem tatsächlich stattgehabten Nachtrunk, der den Konversionsfaktor vorübergehend wieder stark absenken kann, könnten sich durch die relative Überhöhung der AAK erhebliche Nachteile ergeben.

So, wie in der forensischen Pharmakokinetik der BAK ein rückrechnungsfreier Zeitraum festgelegt wurde, in dem eine Rückrechnung den Beschuldigten bei nicht abgeschlossener Absorption benachteiligen würde, so erfordert die Pharmakokinetik der AAK einen Zeitabstand der Messung vom Trinkende, um Benachteiligungen im Vergleich zur BAK durch den Einfluss einer nicht abgeschlossenen Absorption auf die AAK auszuschließen. Wie lange dieser Zeitabstand sein muss, wird sich am besten in der Beobachtung der Eliminationsphase zeigen. Dabei steht die Frage im Mittelpunkt, wann nach Trinkende die Phase eines linearen Verlaufs der Eliminationskurve zuverlässig vorausgesetzt werden kann, wobei in Vorwegnahme der noch zu berichtenden Ergebnisse [5] und in Übereinstimmung mit der Literatur [9, 12, 13, 16] eine phasenweise Linearität unterstellt wird. Zu erwarten ist, lässt man andere überschneidende Einflüsse zunächst außer acht, dass die AAK-Kurve häufiger vom Gipfelbereich aus zunächst steiler abfällt, als dies bei der BAK-Kurve nach Diffusionssturz-Verläufen zu beobachten ist und sich von oben asymptotisch der linearen Elimination annähert.

Zusammenfassung

In einer in Kooperation der rechtsmedizinischen Institute der Universitäten München und Heidelberg durchgeführten Studie sollte umfangreiches Datenmaterial zur Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholmessungen unter forensischen Aspekten gewonnen werden. Hierzu wurden Trinkversuche mit 81 Frauen und 97 Männern durchgeführt. In einem ersten Schritt wird über die Auswertung der Anflutungsphase und der Kurvengipfel berichtet. Die individuellen Alkoholbelastungen wurden für Gipfelkonzentrationen von etwa 0,8 g/kg nach einer Trinkzeit von 2 Stunden berechnet. Bei freier Wahl der Getränke und der Trinkgeschwindigkeit lagen die Trinkzeiten zwischen 0,33 und 2,80 Stunden. Die Anflutungsgeschwindigkeiten betrugen bis zum Erreichen des Kurvengipfels 0,17 g/kg/h bis 1,19 g/kg/h bezogen auf die BAK und 0,11 mg/L/h bis 0,63 mg/L/h bezogen auf die AAK. Als maximale BAK wurden Werte von 0,88 ± 0,18 g/kg etwa 30 Minuten nach Trinkende (Median, Spannbreite 0 bis 111 min.) erreicht. Die Gipfel der AAK-Kurven (0,45 ± 0,08 mg/L) lagen in der Regel etwa eine Viertelstunde näher beim Trinkende (Median 12 min, Spannbreite –11 bis 84 min). Die BAK/AAK-Konversionsfaktoren Q zeigten in der Anflutungsphase niedrige Werte mit hoher Schwankungsbreite ($Q_{0,25A}$ = 1,685 ml/kg ± 0,348 ml/kg), die bis zu den Gipfelbereichen unter Einengung der Schwankungsbreiten anstiegen. Sie lagen bei Erreichen des AAK-Kurvengipfels im Mittel noch deutlich unter 2 ml/kg ($Q_{AAK\text{-}Gipfel}$ = 1,895 ml/kg ± 0,236 ml/kg), bei Erreichen des BAK-Kurvengipfels im Mittel bei 2 ml/kg ($Q_{BAK\text{-}Gipfel}$ = 2,045 ml/kg ± 0,147 ml/kg). Zwanzig Minuten nach Trinkende (Wartezeit vor AAK-Messungen) hatten erst knapp 40 % ein Q ≥ 2 ml/kg, der Median lag bei 32 Minuten, die 75 %-Quartile bei 64 Minuten nach Trinkende. In 15 Fällen (8,4 %) blieb Q während der gesamten Eliminationsphase < 2 ml/kg. Es ist zu befürchten, dass AAK-Messungen, die zu früh nach dem Trinkende durchgeführt werden, durch die relativen Überhöhungen im Bereich des Kurvengipfels zu ungerechtfertigten Belastungen eines Probenden im Vergleich zur BAK führen. Es erscheint erforderlich, in Anlehnung an den rückrechnungsfreien Zeitraum bei der forensischen Pharmakokinetik der BAK einen Mindestabstand der AAK-Messung für die forensische Pharmakokinetik des AAK einzuführen, dessen Länge sich am Beginn der linearen AAK-Eliminationskinetik orientieren sollte.

Schlüsselworte

AAK – BAK – Alkoholpharmakokinetik – Konversionsfaktor – Anflutungsphase – Gipfelkonzentration

Summary

It was the aim of a cooperative study of the forensic institutes of the universities of Munich and Heidelberg to establish an extensive database for ethanol pharmacokinetics on the basis of BrAC measurement considering forensic purposes. Ethanol was administered orally route to 81 women and 97 men. In this paper the findings during accumulation until peak concentrations were reported. The individual alcohol load was calculated for a peak concentration of about 0.8 g/kg over a drinking time of 2 hours. There was a free choice of the type of drink as well as the speed of drinking, therefore drinking time varied from 0.33 to 2.80 hours. The time to reach peak concentration was 0.17 g/kg/h up to 1.19 g/kg/h and 0.11 mg/l/h up to 0.63 mg/l/h for BAC and BrAC respectively. The maximum BAC was reached at about 30 minutes following consumption of the drinks (median, range 0 – 111 minutes) and was 0.88 ± 0.18 g/kg. The peak of BrAC (0.45 ± 0.08 mg/l) was about a quarter of an hour closer to the time when drinking was complete (median 12 minutes, range –11 – 84 min). BAC/ BrAC conversion factor Q was small showing a wide fluctuation during alcohol loading ($Q_{0,25\,A}$ = 1.685 ml/kg± 0.348 ml/kg), however rising up to peak values, a smaller range could be observed. The values were still lower than 2 ml/kg at the peak of the BrAC curve ($Q_{BrAC\ peak}$ = 1.895 ± 0.236), and were close to 2 at the peak of the BAC ($Q_{BAC\ peak}$ = 2.045 ml/kg ± 0.147 ml/kg). Twenty minutes after completed drinking (waiting time before 1st BrAC measurement) barely 40 % had reached a Q ≥ 2. The median was at 32 minutes, the 75 % quartile was at 64 minutes after completed drinking. In 15 cases (8.4 %) Q was < 2 during the whole elimination phase. These data suggest, that BrAC measurement, which is taken too early after drinking is complete, leads to an unjustified strain of the person due to higher BrAC in the area of the peak of the curve. Therefore, when compared to BAC it seems necessary to introduce a minimum time interval before a BrAC measurement is taken, depending on the time of a back calculation in BAC measurement. The length of time of this interval should be orientated on the beginning of the linear elimination kinetics of the BrAC.

Keywords

breath alcohol concentration – blood alcohol concentration – ethanol pharmacokinetics – conversion factor

Literatur:

[1] BGH 4 StR (1974) 130/73 Blutalkohol 11: 136–139
[2] BGH 4 StR (2001) 507/00 Blutalkohol 38: 280–285
[3] Brackemeyer U, Schoknecht G (1997) Ergebnisse einer Erprobung der beweissicheren Atemalkoholanalyse im polizeilichen Einsatz. Die Polizei 12/1997: 345–355
[4] Dettling A, Schuff A, Skopp G, Strohbeck-Kühner P, Lutz R, Haffner H Th (2003) Verfälschungen der Atemalkoholmessung durch alkoholhaltige Inhalationssprays, Mundspüllösungen und Mundgele. Blutalkohol 40: 343–353
[5] Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ullrichs F, Skopp G, von Meyer L, Haffner H Th, Graw M (2005) Annäherung an eine forensische Ethanol-Pharmakokinetik auf der Grundlage von Atemalkoholkonzentrationsmessungen. – AAK-Eliminationsraten. Vortrag auf dem 33. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Bonn 10.–12. 03. 2005
[6] Gilg T, Priemer F, Jocham N, Eisenmenger W (2000) BAK/AAK-Quotienten in verschiedenen Alkoholisierungsphasen – Untersuchungen mit dem Dräger Evidential 7110 bei 20 Trinkversuchen. Rechtsmedizin 10 / Supp 1: 6
[7] Graw M, Haffner H Th (2003) Berechnungsmodell für intraindividuell-situative BAKven/AAK Konversionsfaktoren Q in der postresorptiven Eliminationsphase. Blutalkohol 40: 1–4
[8] Haffner H Th, Graw M, Dettling A, Schmitt G, Schuff A (2003) Concentration dependency of the BAC/BrAC (blood alcoholconcentration/breath alcohol concentration) conversion factor during the linear elimination phase. Int J Legal Med 117: 276–281
[9] Haffner H Th, Graw M, Jeske A, Schmitt G, Goll M, Dietz K (2002) Die Präzision von Atem-(AAK)-Messungen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Vergleich zur Präzision der forensischen Blutalkohol-(BAK)-Bestimmungen. Blutalkohol 39: 397–406
[10] Hoppe B, Haffner H Th (1998) Doppelblutentnahme und Alkoholanflutungsgeschwindigkeit in der Bewertung von Nachtrunkeinlassungen. NZV 7: 265–304
[11] Jachau K, Krause D (2005) Zur Bedeutung der Wartezeit von 20 Minuten bis zur Abgabe der ersten Atemprobe in das Atemalkoholtestgerät Alcotest 7110 Evidential MK III. Vortrag auf dem 33. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Bonn 10.–12. 03. 2005
[12] Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H (2004) Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. Forensic Sci Int 143: 115–120
[13] Jones A W, Andersson L (2003) Comparison of ethanol concentrations in venous blood and end-expired breath during a controlled drinking study. Forensic Sci Int 132: 18–25
[14] Jones A W, Norberg A, Hahn R G (1997) Concentration- time profiles of ethanol in arterial and venous blood and end-expired breath during and after intravenous infusion. J For Sci 42 (6): 1088–1094
[15] Maatz K R (2002) Atemalkoholmessung – Forensische Verwertbarkeit und Konsequenzen aus der AAK-Entscheidung des BGH. Blutalkohol 39: 21–35
[16] Martin E, Moll W, Schmid P, Dettli L (1984) The pharmacokinetics of alcohol in human breath, venous and arterial blood after oral ingestion. Eur J Clin Pharmacol 26:619–626
[17] Rüdell E, Bonte W, Sprung R, Frauenrath C (1981) Anflutungssymptomatik nach excessivem Trinkverhalten. Blutalkohol 18: 326–330
[18] Schoknecht G (1992) Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 86: 1–34
[19] Schoknecht G (2002a) Qualitätsvergleich von Atem- und Blutalkoholbestimmungen im Ordnungswidrigkeiten- und im Strafrecht. Blutalkohol 39: 8–20
[20] Schoknecht G (2002b) Einfluss der Zeitdifferenz bei der Probennahme beim Vergleich von Atem- und Blutalkoholkonzentrationen. Blutalkohol 39: 308–317
[21] Schoknecht G, Brackemeyer U (1992) Vergleich der Atem- und Blutalkoholkonzentration aus Messungen in der polizeilichen Praxis. Blutalkohol 29: 316–325
[22] Schuff A, Riepert T, Erkens M, Weirich V, Graß H, Iffland R (2002) Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung. Blutalkohol 39: 145–153
[23] Wehner H D, Wehner A, Subke J (2000) Die Genauigkeit des veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten. Blutalkohol 37: 18–29
[24] Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D (2000) Beeinflussung des BAK-/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. Blutalkohol 37: 30–38
[25].Zink P, Reinhardt G (1980) Anstiegsgeschwindigkeiten und Anstiegszeiten der Blutalkoholkurve bei kurzen Trinkzeiten. Blutalkohol 17: 400–410

Fußnoten

[1]) Ein positives Votum der Ethikkommission der Medizinischen Fakultät der Universität München liegt vor.
[2]) Wir danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr für die freundliche Unterstützung.
[3]) Wir danken der Firma Dräger für die Bereitstellung zusätzlicher Geräte, sowie dem Bayrischen Staatsministerium des Inneren und Polizeipräsidium München für die Bereitstellung von Geräten.

Anschriften für die Verfasser

Prof. Dr. med. Matthias Graw
Institut für Rechtsmedizin
Universität München
Frauenlobstr. 7a
80337 München
Email: matthias.graw@med.uni-muenchen.de

Prof. Dr. med. Hans-Thomas Haffner
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin
Universität Heidelberg
Luisenstr. 5
69115 Heidelberg
Email: hans_haffner@med.uni-heidelberg.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2005, Vol. 1–42), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 42/2005
und ebenso Vol. 1–41 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Aus den Instituten für Rechtsmedizin, Technische Universität Dresden
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. J. DRESSLER[1]),
Medizinische Hochschule Hannover
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. H. D. TRÖGER[2]),
Ludwig-Maximilians-Universität München
(VORSTAND: PROF. DR. MED. W. EISENMENGER[3])
und dem Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin der Universität Heidelberg
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. R. MATTERN[4])
ARVECON GmbH Walldorf[5])

KATJA SCHULZ[1]), JÖRG TESKE[2]), THOMAS GILG[3]), ROLF ADERJAN[4]), MICHAEL HERBOLD[5])
unter Mitarbeit des Arbeitskreises Alkoholkonsum und Nachtrunk
(Leitung: Prof. Dr. rer. nat. ROLF ADERJAN)

Bestandsaufnahme der Begleitstoffanalyse und Ergebnisse erster Ringversuche

Inventory of congener analysis and results of first proficiency tests

1. Einleitung

Die Begleitstoffanalyse aus gelagerten Blutproben zur Plausibilitätsüberprüfung von Nachtrunkangaben gehört seit langem zum Standardrepertoire der rechtsmedizinischen Institute in Deutschland [1, 7].

Der im Jahre 2002 gegründete Arbeitskreis „Alkoholkonsum und Nachtrunk" der GTFCh widmet sich u. a. der Analytik von Ethanol und seinen Begleitstoffen sowohl in Blutproben als auch in alkoholischen Getränken, der Erweiterung der Datenbasis von Begleitstoffkonzentrationen in Getränken und der forensischen Bewertung der Analysenergebnisse (http://www.gtfch.org/Arbeitskreise/Nachtrunk/AKNachtrunk.htm).

Bereits innerhalb der Labore des Arbeitskreises unterscheidet sich die Durchführung der Begleitstoffanalysen zum Teil sehr deutlich.

Der Arbeitskreis hat deshalb in den vergangenen zwei Jahren fünf Ringversuche „Begleitstoffe im Serum (BGS)" von insgesamt 16 teilnehmenden deutschen Instituten ausgewertet, um die Vergleichbarkeit der Analysenergebnisse bei unterschiedlicher Durchführung zu überprüfen. Weiterhin wurden mit dem Ziel der Erfassung des derzeitigen Status der Begleitstoffanalyse die Details zur Probenvorbereitung und dem analytischen Nachweis hinterfragt und im Sinne einer Bestandsaufnahme aufgelistet. Diese Einzelheiten der verwendeten Analysenmethoden wurden den bisherigen Ringversuchsergebnissen gegenübergestellt.

Zu einem späteren Zeitpunkt sollen von dem Arbeitskreis „Alkoholkonsum und Nachtrunk" Empfehlungen zur Durchführung dieser Analysen veröffentlicht und die unterschiedlichen Aufarbeitungen gegebenenfalls angeglichen werden.

2. Vorgehensweise, Material, Methoden und Auswertung

Vorgehensweise

Die Organisation und statistische Auswertung der Ringversuche wurden unter wissenschaftlicher Leitung von PROF. DR. R. ADERJAN durch die Firma Arvecon durchgeführt [4, 5, 6].

Im Rahmen der Versendung des Probenmaterials haben alle Teilnehmer einen Fragebogen erhalten. Dieser beinhaltet Fragen zu: Probe, Probenvorbereitung, Messmethode, Gerätekonfiguration, Trennsäule, Temperaturprogramm, Internen Standards, Kalibratoren, Kontrollen, Analyten, Messablauf, Nachbestimmung von Ethanol und Messung von Getränken. Der ausgewertete Fragebogen ist für alle Labore in Tabelle 1 wiedergegeben. Zusätzlich ist die Anzahl der Teilnahmen an Ringversuchen und die Anzahl der für das einzelne Labor nicht zertifizierten Analyten aus allen Ringversuchen aufgelistet. Aus Tabelle 1 geht weiterhin hervor, dass nicht jedes Labor an allen hier ausgewerteten Ringversuchen teilgenommen hat.

Von insgesamt 22 Ringversuchsteilnehmern aus Deutschland nahmen 16 an der Befragung teil. Die über Laborcodes verschlüsselten Teilnehmer wurden im Folgenden anonymisiert als Labor 1–16 bezeichnet.

Labor	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**
HS-GC/FID	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
HS-Hochdruck		x				x	x	x								
HS-Kryo		x						x	x							
Probe	s	b	b/s	s	s	s	s	b	b/s	b/s	b/s	b	b/s	s	s	s
Probenmenge [µl]	200	250	1 000	1 000	100	400	250	200	1 000	1 000	1 000	200	1 000	500	500	100
Aussalzen	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x
Glucuronidspaltung		x	x	x		x			x							
Ultrafiltration		x	x		x				x			x				
Eiweißfällung							x				x					
Kalibration	s	w	w	s	w	w/s	w/s	w	b	w	w	w	s/b	w	s	w/s
Kalibrationspunkte ≥ 3	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x			x	x
Kalibrationspunkte < 3					x		x						x	x		
ISTD-tert-Butanol	x	x		x	x	x	x			x		x		x		x
ISTD-2-Pentanol			x					x	x			x	x	x		
Miniaturisierte Meth.					x				x			x				x
Trennsäulen	K	K	K	G	K	K	K	K	K	K	G	K	K	G/K	K	G/K
Isotherme Messung														x		
Teilnahme an RV	5	1	5	2	5	5	4	5	0	3	5	5	4	4	5	2
nicht zertifizierte Analyten insgesamt	2	0	4	3	2	0	1	5	–	1	8	7	5	5	0	1

s = Serum; b = Blut; w = wässrig; K = Kapillarsäule; G = gepackte Säule; – = keine Aussage möglich

Tab. 1: Methodenparameter vs. Ringversuchsergebnisse.

Material

Die polizeilich erhobenen Blutproben werden in allen Labors zunächst zentrifugiert und der Überstand wird der Blutalkoholanalyse zugeführt. Die Proben werden anschließend bei 4 °C im Kühlschrank gelagert; in Einzelfällen wird das Serum getrennt eingefroren. Oft erst Wochen bis Monate später wird die Durchführung einer Blutbegleitstoffanalyse staats-

anwaltschaftlich angeordnet. Zu diesem Zeitpunkt entspricht der Überstand der zentrifugierten Blutprobe – abhängig von der Zeitdauer und den Umständen der Lagerung – Serum mit unterschiedlich starkem Hämolysegrad. Werden zwischenzeitlich noch weitere Untersuchungen der Blutprobe durchgeführt (BTM, Medikamente), ist möglicherweise nur noch Vollblut oder Blutkuchen für eine Begleitstoffanalyse vorhanden. Die unterschiedlich beschaffene Matrix stellt ein Problem für die Begleitstoffanalyse dar.

Die Menge des verwendeten Probenmaterials für eine Einzelbestimmung schwankt bei den befragten Instituten zwischen minimal 100 µl und maximal 1 000 µl.

Methoden

Die Blutbegleitstoffanalytik wird grundsätzlich mittels Headspace-Gaschromatographie (HS-GC) durchgeführt. Standardgemäß wird als Detektor der Flammenionisationsdetektor (FID) verwendet. Bedingt durch den relativ hohen Dampfdruck der zu bestimmenden Analyten, der eleganten Abtrennung der Analyten von der schwerflüchtigen Matrix und der guten Empfindlichkeit der Gaschromatographie mit FID-Detektion wird die HS-GC als Methode der Wahl durchgeführt.

Die Headspace-Gaschromatographie wird dabei als „normale" Headspace-GC (11 Institute), als Hochdruck-Headspace-GC (2 Institute) und als Headspace-GC mit Kryofokussierung (1 Institut) und als Kombination aus Hochdruck-Headspace-GC mit Kryofokussierung (2 Institute) durchgeführt.

Die Probenvorbereitung reicht von „ohne" (1 Institut) über nur eine Art der Probenvorbereitung (6 Institute; hier nur Aussalzen) bis hin zu drei gleichzeitigen Probenvorbereitungen. Von 13 der 16 Institute wird die Probe ausgesalzt, fünf Institute führen eine Glucuronidspaltung durch, fünf eine Ultrafiltration, zwei eine Eiweißfällung. Sieben Institute wählen eine Kombination aus zwei Arten der Probenvorbereitung (fünf davon in Kombination mit Aussalzen) und ein Institut betreibt eine dreistufige Probenvorbereitung (Glucuronidspaltung, Ultrafiltration und Aussalzen).

Nach der Art der Probenvorbereitung richtet sich die Wahl der Kalibratoren (wässrig, Serum, Vollblut), da die Matrixeffekte in Kalibrationslösung und zu untersuchender Probe identisch sein sollten. Deshalb wird von den Instituten, die als Probenvorbereitung eine Ultrafiltration oder Eiweißfällung wählen, eine wässrige Kalibration durchgeführt. Die übrigen Institute verwenden in der Regel für Kalibrator und Probe die gleiche Matrix.

Als innerer Standard werden tert-Butanol bzw. 2-Pentanol eingesetzt, wobei tert-Butanol doppelt so häufig wie 2-Pentanol verwendet wird; eine Kombination von beiden inneren Standards wird von zwei der 16 Institute gewählt. Die zugesetzte Menge an innerem Standard pro Probe beträgt 100 bis 1 000 ng absolut.

Die Erstellung der Kalibrationskurve erfolgt in den meisten Instituten mit mindestens drei Kalibrationspunkten pro Substanz.

Die Auswertung der Chromatogramme erfolgt automatisch; beim Einsatz der überwiegend verwendeten Perkin Elmer-Analysentechnik mittels Turbochrom- oder Total Chrom-Software.

Üblicherweise werden – bedingt durch die Geometrie des Headspace-Autosamplers – 22 ml Headspace-Vials verwendet. Zwei der 16 Institute verwenden die von WOLF und WELLER entwickelte Mikro-Headspace-Methode [2, 3] mit 0,8 ml Vials. Zwei weitere Institute haben ihre Headspace-Methode ebenfalls miniaturisiert, indem sie 2 ml Vials benutzen. Außerdem finden einmal 5 ml Vials und zweimal 10 ml Vials Verwendung. Die

miniaturisierte Arbeitsweise wird gemeinsam mit einer automatischen Headspace-Spritzendosierung eingesetzt.

Die Septen der Vials sind teflonbeschichtet und werden gleichermaßen mit und ohne Vorbehandlung (ausheizen, auskochen) verwendet.

Als chromatographische Trennsäulen werden von 14 der 16 Institute Kapillarsäulen verwendet (meist mittelpolare bis polare Säulen unterschiedlicher Hersteller und Geometrie); zwei Institute verwenden gepackte Säulen; zwei weitere Institute verwenden zusätzlich zu Kapillarsäulen auch gepackte Säulen. Zusätzlich wird mit Paralleldetektion gearbeitet; dabei wird das injizierte Dampfraumvolumen gleichzeitig auf zwei verschiedenen Säulen getrennt.

Lediglich ein Institut untersucht die Begleitstoffe isotherm; ansonsten werden individuell erstellte Temperaturprogramme verwendet. Allen gemeinsam ist eine niedrige Starttemperatur mit geringer Heizrate zur Fokussierung und ausreichenden Auftrennung der leichtflüchtigen Begleitstoffe.

Die Konzentrationsbestimmung der Begleitstoffe erfolgt bei nahezu allen Instituten für Methanol, Aceton, 1-Propanol, 2-Butanol , 2-Butanon, Isobutanol, 1-Butanol, 3-Methyl-1-butanol und 2-Methyl-1-butanol sowie zusätzlich von einigen Instituten für Acetaldehyd und Isopropanol. Die Begutachtung beschränkt sich in der Regel auf die Begleitstoffe Methanol, 1-Propanol, 2-Butanol, Isobutanol sowie 3-Methyl-1-butanol, gegebenenfalls mit 2-Methyl-1-butanol als Summenwert (ansonsten entsprechend den Korrelationsformeln nach BONTE) sowie insbesondere 1-Butanol als Fäulnismarker.

Im Rahmen der Begleitstoffanalyse wird die Ethanolbestimmung mit separater Methode meist wiederholt, um z. B. Lagerungsveränderungen und Verdunstungsverluste festzustellen.

Im Rahmen einer Messsequenz werden Leerwerte und Kontrollproben mit bestimmt.

Ebenso erfolgt – sofern erforderlich – eine Begleitstoffbestimmung in den 1:10 bis 1:100 (ggf. bis 1:500) verdünnten Getränkeproben.

Auswertung der Ringversuche

Als Bewertungsgrundlage für die erfolgreiche Teilnahme am Ringversuch wurde der ausreißerfreie Mittelwert der Teilnehmer und die zweifache Standardabweichung SD_{RV} ($SD_{Horwitz}$) angewandt.

Der z-score wurde nach folgender Formel berechnet und auf zwei Nachkommastellen gerundet.

$$\text{z-score} = \frac{\text{Ergebnis des Ringversuchteilnehmers} - \text{Sollwert}}{SD_{RV}}$$

Das Zertifikat wurde für den jeweiligen Analyten bei einem z-score von < | 2,00 | erteilt.

3. Messwerte – Ergebnisse der Ringversuche

Die folgenden fünf Ringversuche „Begleitstoffe im Serum“ wurden für diese Arbeit ausgewertet:

BGS 2/2002, BGS 1/2003, BGS 2/2003, BGS 1/2004 und BGS 2/2004.

Die Abbildungen 1–5 zeigen die Ergebnisse des Ringversuches BGS 1/2003. Die Analyten 2-Butanon und 2-Butanol waren diesem Ringversuch nicht zudotiert.

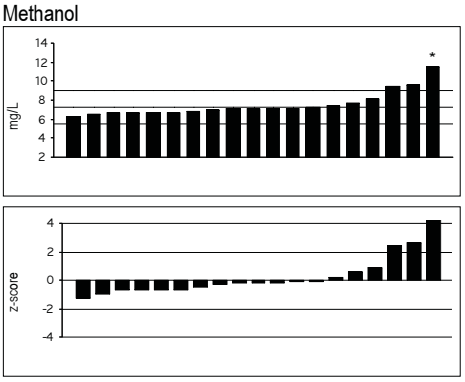


Abb. 1: Ringversuch BGS 1/2003, Verteilung der Methanol-Messwerte und zugehörige z-score.

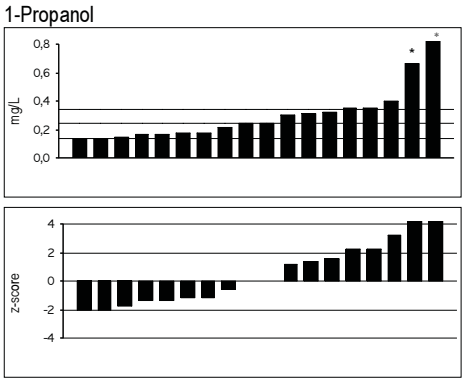


Abb. 2: Ringversuch BGS 1/2003, Verteilung der 1-Propanol-Messwerte und zugehörige z-score.

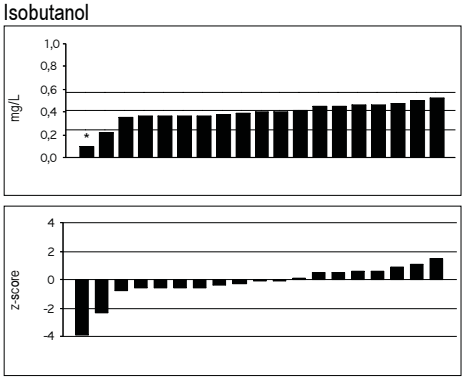


Abb. 3: Ringversuch BGS 1/2003, Verteilung der Isobutanol-Messwerte und zugehörige z-score.

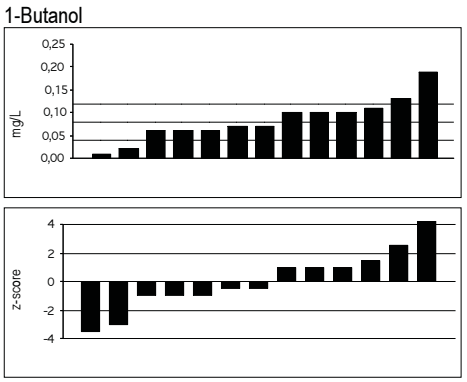


Abb. 4: Ringversuch BGS 1/2003, Verteilung der 1-Butanol-Messwerte und zugehörige z-score.

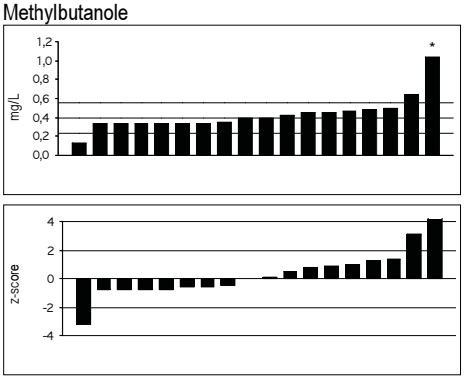


Abb. 5: Ringversuch BGS 1/2003, Verteilung der Methylbutanol-Messwerte (Summenwert 2- und 3-Methylbutanol) und zugehörige z-score.

*) Ausreißer

Die Ergebnisse aller Ringversuche sind Tabelle 1 zu entnehmen. Dabei wurden die Anzahl der Teilnahmen der bisher durchgeführten fünf Ringversuche sowie die nicht zertifizierten Analyten des jeweiligen Labors über die Anzahl der teilgenommenen Ringversuche aufsummiert. Ethanol wurde in dieser Auswertung nicht berücksichtigt, da es ohnehin separat bestimmt wird.

Für die Institute, bei denen in den Ringversuchen insgesamt mindestens fünf Analyten nicht zertifiziert wurden, soll in der Diskussion nach eventuellen Fehlerquellen gesucht werden.

In Tabelle 2 sind die nicht zertifizierten Analyten insgesamt – aufgeschlüsselt auf die einzelnen Analyten – aller an der Bestandsaufnahme mitgewirkten Labore der bisher durchgeführten fünf Ringversuche aufgelistet.

Analyt	Summe z-score ≥ |2|	N_{ges}
Methanol	7	60
1-Propanol	5	60
2-Butanon	4	60
2-Butanol	0	60
Isobutanol	3	60
1-Butanol	5	60
Methylbutanole (Summenwert)	6	60

Tab. 2: Summe der z-score und Gesamtteilnahmen für relevante Analyten.

Aus Tabelle 2 ist zu entnehmen, dass für die Analyten Methanol, 1-Propanol, 1-Butanol und die Methylbutanole (als Summenwert erfasst) jeweils fünfmal und mehr kein Zertifikat erteilt wurde.

4. Diskussion

Die Diskussion der ermittelten Ergebnisse muss zurückhaltend erfolgen, da für statistisch gesicherte Aussagen insgesamt zu wenig Daten (16 Labore, Teilnahme an maximal fünf Ringversuchen mit jeweils maximal sieben Analyten) zur Verfügung stehen. Sie soll deshalb allgemein erfolgen und unterstützend die vorliegende Bestandsaufnahme mit verwenden.

Die Fehler traten gleichmäßig verteilt auf die Ringversuche auf (ohne Tabelle). Ebenfalls konnten systematische Fehler der einzelnen Labore für einen oder mehrere Analyten nicht festgestellt werden (ohne Tabelle).

Für die Qualität der Ergebnisse scheint unerheblich zu sein, ob die Headspace-Technik ohne weiteres Zubehör oder mit Hochdruckdosierung und Kryofokussierung durchgeführt wird.

Die Probenvorbereitung dagegen – insbesondere der Aussalzeffekt – ist von großer Bedeutung. Wird kein Aussalzen durchgeführt, sollte zumindest eine andere Methode der Empfindlichkeitssteigerung durchgeführt werden (z. B. Kryofokussierung oder Einsatz von deutlich größerer Menge an Probenmaterial und/oder kleinerem Dampfraum, um das Phasenverhältnis günstiger zu gestalten).

Die Verwendung unterschiedlicher Matrices für Kalibrator und Probe hat Einfluss auf die Analysenergebnisse, kommt aber bei Verwendung von Ringversuchsserum gegenüber

(in Einzelfällen durchgeführter) wässriger Kalibration nicht derart zum Tragen, dass einzelne Analyten systematisch nicht zertifiziert würden.

Regelmäßige Kalibration und Kontrollmessungen zur internen Qualitätskontrolle sowie die Teilnahme von Ringversuchen zur externen Qualitätskontrolle sind ebenso wichtig wie Absicherung der Messergebnisse durch Mehrfachbestimmung.

Die Qualität der Trennsäule (Polarität und derzeitige Beschaffenheit der Säule) ist erwartungsgemäß das wichtigste Kriterium zur erfolgreichen Chromatographie der Begleitstoffe. Die Einzelsubstanzen müssen ausreichend voneinander getrennt werden (Ausnahme 2- und 3-Methylbutanol, die als Summe erfasst werden), was durch die meisten mittelpolaren und polaren Säulen ermöglicht wird. Die Qualität der Säule bzw. des Chromatogramms konnte durch die Bestandsaufnahme leider nicht erfasst werden. Peaktailing, Diskriminierungen und schlechte Trennleistungen würden die Qualität der Begleitstoffanalyse erheblich beeinträchtigen.

Die Geometrie der Trennsäule ist zumindest im niedrigeren Konzentrationsbereich von entscheidender Bedeutung. Kapillarsäulen haben eine höhere Trennleistung als gepackte Säulen und erzielen durch ein günstigeres Signal/Rausch-Verhältnis folglich niedrigere Nachweis- und Bestimmungsgrenzen.

Zusammenfassung

Im Rahmen der Begleitstoffanalyse kommen unterschiedliche Probenvorbereitungen und auch unterschiedliche Durchführungen der Headspace-Analyse und der Chromatographie zum Einsatz. Zusätzlich wird biologisches Material untersucht, das zum Teil schwierig zu handhaben ist.

Dennoch konnte anhand der Ergebnisse der Ringversuche gezeigt werden, dass die Begleitstoffanalytik auch bei unterschiedlichen Durchführungsmodalitäten unter definierten analytischen Kriterien eine zuverlässige Methode zu Bestimmung der relevanten Analyten darstellt.

Demnächst sollen vom Arbeitskreis „Alkoholkonsum und Nachtrunk“ Richtlinien zur Durchführung dieser Analysen unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Arbeit erstellt werden.

Schlüsselwörter

Begleitstoffanalyse – Headspace-GC – Toxikologie – Ringversuche

Summary

In congener analysis different sample preparation techniques and varying methods of headspace analysis and chromatography are used. In addition, biological material, which can be rather difficult to handle, is analysed.

Nevertheless, results of proficiency tests proved congener analysis to be a very reliable technique for the investigation of relevant analytics also in conjunction with different methods and defined analytical criteria.

The association ‘Alcohol Consumption and After Drinking’ is soon to lay down guidelines for carrying out these analyses taking the results of this work into consideration.

Keywords

congener analysis – headspace-GC – toxicology – proficiency tests

Literatur

[1] Bonte W (1987) Begleitstoffe alkoholischer Getränke. Verlag Max Schmidt-Römhild, Lübeck
[2] Wolf M, Urban R, Weller J-P, Tröger H D (1985) Zur Begleitstoffanalytik, 1. Mitteilung: Anwendung einer kapillargaschromatographischen Mikromethode bei der Dampfraumanalyse. Blutalkohol 22: 321–332
[3] Wolf M, Weller J-P, Urban R, Tröger H D (1987) Zur Begleitstoffanalytik, 2. Mitteilung: Aspekte der quantitativen Bestimmung. Blutalkohol 24: 378–391
[4] Herbold M, Schmitt G, Aderjan R (2003) Auswertung forensischer Ringversuche nach ISO 5725. In: Symposium der GTFCh, Mosbach/Baden, Hrsg. F. Pragst, R. Aderjan, Dr. Dieter Helm Verlag, Heppenheim
[5] Schmitt G, Aderjan R (2004) Blutalkoholbestimmung – Validierung und Ermittlung der Messunsicherheit gemäß internationalen Standards. Blutalkohol 41: 299–318
[6] Doerffel K (1990) Statistik in der analytischen Chemie. Deutscher Verlag für Grundstoffindustrie, Leipzig
[7] Machata G (1967) Über die gaschromatographische Blutalkoholbestimmung. Blutalkohol 4: 252–260

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Katja Schulz
Institut für Rechtsmedizin
der Technischen Universität Dresden
Fetscherstr. 74
01307 Dresden
Email: Katja.Schulz2@tu-dresden.de

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

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

1974:
Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US $ 20,–

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Aus dem Chemischen und Veterinäruntersuchungsamt Karlsruhe[1])
(LEITENDE VETERINÄR-DIREKTORIN: DR. S. HARTMANN)
und dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Bonn[2])
(DIREKTOR: PROF. DR. B. MADEA)

DIRK W. LACHENMEIER[1]), ROLF GODELMANN[1]), EVA-MARIA SOHNIUS[1]), FRANK MUSSHOFF[2])

Änderung der Begleitstoffgehalte alkoholischer Mischgetränke als Folge des Alkopopsteuergesetzes

Change of volatile congeners of alcoholic mixed drinks caused by the new alcopops fiscal legislation in Germany

Einleitung

Alkopops sind nach allgemeiner Verkehrsauffassung alkoholhaltige Mischgetränke aus Alkohol und Wasser, Limonade oder Saft mit fruchtig-süßem Aroma (Tabelle 1).

Alkoholgrundlage	Wesentliche Bestandteile/ Geschmacksprägende Anteile	Zusatzstoffe/ Anregende Stoffe	Alkopopsteuer
Spirituosen: Wodka, Rum etc.	Zucker	Konservierungsstoffe	ja
Bier	Fruchtsaft, Limonade	Farbstoffe	nein
Wein	Aromen	Koffein (max. 320 mg/l)	nein
Fruchtwein	Süßstoffe	Taurin, Inosit, Glucuronolacton	nein
Feste Produkte/ Pulverform	Zucker (60 %) Aromen	Farbstoffe, Säuerungs- und Verdickungsmittel	nein

Tab. 1: Einteilung alkoholischer Mischgetränke.

Der Alkoholgehalt liegt zwischen 2 und 7 % vol. Häufig enthalten Alkopops zusätzlich Konservierungsstoffe, Farbstoffe, Zucker, Süßstoffe und Aromen, mitunter auch Koffein, Taurin, Inosit und Glucuronolacton-Zusätze, denen eine anregende und leistungsfördernde Wirkung zugeschrieben wird, und die sich auch in Energy-Drinks (alkoholfrei) finden. Diese Getränke wurden erst in den letzten Jahren massiv in den Handel eingeführt. Durch den süßen Geschmack der Getränke wird der Alkoholgeschmack überdeckt und damit die natürliche Hemmschwelle von Kindern und Jugendlichen beseitigt. Nicht selten ist daher ein Trinkverhalten wie bei Erfrischungsgetränken festzustellen. Der in den letzten Jahren stark angestiegene Konsum dieser Produktgruppe ist die offensichtliche Folge eines unkritischen Umgangs mit Alkohol, insbesondere durch jugendliche Verbraucher [1]. Bedenklich ist, daß eine Flasche Alkopop fast einen Alkoholgehalt wie ein Glas Wein aufweist. Die Produkte erwecken oft den Eindruck von Softdrinks und werden daher insbesondere auch von Mädchen gerne konsumiert, die ansonsten höherprozentige alkoholische Getränke wegen des brennenden Geschmacks eher meiden. Die Aufmachung, der Geschmack und die Werbung dieser Erzeugnisgruppe spricht gezielt Jugendliche an, obwohl das Jugendschutzgesetz grundsätzlich die Abgabe von Spirituosen an Jugendliche unter 18 Jahren verbietet. Nach Angaben der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung stellten Alkopops zu Beginn des Jahres 2004 die beliebteste alkoholische Getränke-

art bei den 14- bis 17-Jährigen dar und wurden von der Hälfte der Jugendlichen regelmäßig konsumiert [5,7]. Über das Jugendschutzgesetz allein waren offenbar keine hinreichenden Maßnahmen zu erzielen; es wurde mehrfach gezeigt, daß selbst Spirituosen von Jugendlichen problemlos im Handel erworben werden können [1, 6].

Zur Verbesserung des Schutzes junger Menschen vor Gefahren des Alkoholmißbrauchs und der Alkoholabhängigkeit wurde daher am 23. 07. 2004 das sog. Alkopopsteuergesetz verabschiedet [2]. Darin wurde eine hohe Sondersteuer festgelegt (ca. 0,84 EUR je 275 ml Flasche mit 5,5 % vol), um die Jugendlichen vom Kauf dieser Produkte abzuhalten. Daneben wurde ein Warnhinweis „Abgabe an Personen unter 18 Jahre verboten" in der Etikettierung der Produkte vorgeschrieben. Alkopops im Sinne dieses Gesetzes sind trinkfertig gemischte Getränke, die aus einer Mischung von Getränken mit Erzeugnissen im Sinne des Branntweinmonopolgesetzes (Spirituosen) bestehen und einen Alkoholgehalt von mehr als 1,2 % vol, aber weniger als 10 % vol aufweisen. Durch die Beschränkung dieser Alkopopdefinition auf Mischgetränke mit Spirituosen wurde in der Praxis der amtlichen Lebensmittelüberwachung seit Einführung des Gesetzes beobachtet, daß viele Hersteller den Spirituosenanteil in ihren Produkten durch Wein, Fruchtwein oder Bier ersetzen und somit die Sondersteuer umgehen, da diese Alkoholgrundstoffe nicht zusätzlich besteuert werden (sogenannte Ausweichprodukte) [11, 14]. Es wurden auch schon Alkopops mit mehr als 10 % vol Alkohol (z. B. Rum-Cola) zur Umgehung des Gesetzes auf dem Markt registriert. Zudem wird seit kurzer Zeit über den Internet-Handel und eine Großmarktkette ein neuartiges Instant-Getränkepulver mit Alkohol vertrieben [3]. Das Pulver wird laut Anleitung in 200 bis 250 ml eiskaltes Wasser eingerührt und ergibt ein Alkopop mit ca. 4,8 % vol Alkohol. Durch die Pulverform werden ebenfalls jugendschutzrechtliche und branntweinmonopolrechtliche Bestimmungen umgangen.

Eine aktuelle Befragung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung ergab, daß die Sondersteuer zwischenzeitlich insgesamt zu einem signifikanten Rückgang des Absatzes von spirituosenhaltigen Alkopops geführt hat, in der Gruppe der 12- bis 17-jährigen männlichen Jugendlichen war allerdings eine Zunahme der getrunkenen Menge bier- und weinhaltiger Alkopops festzustellen [5].

Wie im folgenden dargestellt, erfordert die durch diesen Wandel des Marktes verursachte Veränderung der Begleitstoffgehalte von Alkopops eine Berücksichtigung bei der forensisch-toxikologischen Interpretation von Alkoholkonsumangaben oder Nachtrunkbehauptungen.

Material und Methoden

Es wurden Proben von Alkopops untersucht, die dem CVUA Karlsruhe von den Lebensmittelüberwachungsbehörden des Regierungsbezirks Karlsruhe zwischen September 2004 und März 2005 übergeben wurden. Die meisten Proben wurden routinemäßig im Handel und bei Herstellungsbetrieben entnommen. Die Bestimmung der flüchtigen Bestandteile erfolgt nach den in der „Verordnung (EG) Nr. 2870/2000 vom 19. 12. 2000" [16] festgelegten Referenzanalysemethoden. Jede Probe wird jeweils auf zwei Kapillarsäulen unterschiedlicher Polarität getrennt (DB-1: 60 m x 0,32 mm, Filmdicke 5 µm; DB-WAX: 60 m x 0,32 mm, Filmdicke 0,5 µm) und die alkoholischen Begleitstoffe mit Flammenionisationsdetektion bestimmt [13]. Die Quantifizierung erfolgt mit n-Amylalkohol (1-Pentanol) als internem Standard. Als Ergebnis wird der Mittelwert beider Bestimmun-

gen angegeben. Das Prüfverfahren ist validiert und zertifiziert, sowie erfolgreich bei internationalen Ringversuchen erprobt [12, 16].

Zur multivariaten Auswertung wurden die quantitativen Daten der GC/FID-Analysen in die Software Unscrambler v9.2 (CAMO Process AS, Oslo, Norwegen) exportiert. Das Datenset wurde vorbereitet, indem eine Standardisierung durchgeführt wurde, um allen Variablen die gleiche Varianz zu geben. Mittels Hauptkomponentenanalyse (Principal component analysis, PCA) wurden die Meßwerte anhand ihrer Kolinearitäten zu neuen Variablen (Hauptkomponenten, PCs) kombiniert. Durch Auftragen der Hauptkomponenten im Koordinatensystem werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den verschiedenen Proben deutlich erkennbar [8].

Ergebnisse

Bier- und weinhaltige Alkopops, die durch die Marktverschiebung des Alkopopsteuergesetzes häufig anzutreffen sind, zeigen ein von den bislang erhältlichen spirituosenhaltigen Alkopops signifikant abweichendes Begleitstoffprofil. Sehr deutlich wird dies in einem direkten Vergleich eines Produktes, das im Herbst 2004 von Wodka auf Weinalkohol umgestellt wurde, ohne die weitere Aufmachung der Verpackung zu ändern (das Getränk wurde irreführenderweise weiterhin unter dem Hinweis „mit Wodkageschmack“ in Verkehr gebracht). Vor der Rezepturumstellung waren nur geringe Begleitstoffmengen nachweisbar, danach lagen für Weinalkohol typische Gehalte vor. Auch der Alkoholgehalt wurde geringfügig erhöht (Tabelle 2).

Erhebungs-datum	Alkohol-grundlage	Ethanol [% vol]	Methanol [mg/l]	1-Propanol [mg/l]	1-Butanol [mg/l]	2-Butanol [mg/l]	Isobutanol [mg/l]	2-/3-Methyl-butanol-1 [mg/l]
15. 03. 2004	Spirituose	5,6	0,7	nn	nn	nn	nn	6,0
10. 12. 2004	Wein	5,9	51,7	34,3	2,6	nn	32,3	205,1

Tab. 2: Begleitstoffgehalte von Alkopops einer Marke, bei der die Rezeptur nach Inkrafttreten des Alkopopsteuergesetzes von Spirituosen auf Weinalkohol umgestellt wurde. (nn: nicht nachweisbar).

In Tabelle 3 sind übersichtsartig die Gehalte von Alkoholbegleitstoffen der einzelnen Getränkeklassen angegeben.

Alkohol-grundlage	Bezeichnung	Ethanol [% vol]	Methanol [mg/l]	1-Propanol [mg/l]	1-Butanol [mg/l]	2-Butanol [mg/l]	Isobutanol [mg/l]	2-/3-Methyl-butanol-1 [mg/l]
Wein	Duganoff	5,5	54,6	28,7	2,5	nn	34,6	202,9
Wein	Duganoff	5,5	49,5	23,2	2,0	nn	36,4	219,1
Wein	Duganoff	5,5	45,7	24,3	1,8	nn	41,5	207,0
Wein	Lunikoff	5,5	39,5	23,1	1,6	nn	42,3	202,1
Wein	Salitos	5,2	157,0	17,4	1,7	nn	24,8	99,7
Wein	TIKO	5,6	15,3	28,0	0,4	nn	19,0	34,6
Wein	Top Caribic	5,9	61,2	41,1	1,1	nn	39,1	220,2
Wein	Top Caribic	5,9	61,2	40,8	0,9	nn	38,2	215,1
Wein	Top Caribic	5,9	37,6	32,4	1,5	nn	36,6	201,4
Wein	X-Plosiv	5,6	57,0	35,8	0,9	nn	31,7	190,5
Wein	X-Plosiv	5,6	55,6	28,6	1,8	nn	29,1	192,8
Wein	X-Plosiv	5,6	49,8	28,8	1,8	nn	30,1	200,8
Wein	X-Plosiv	5,6	64,8	35,3	0,9	0,5	31,9	187,7
Bier	Alpix Radler	2,7	2,2	10,5	0,1	nn	0,1	61,2
Bier	Bergadler Radler	2,4	1,0	6,0	nn	nn	5,1	33,7
Bier	Bibop Schwarzbier mit Cola	2,7	0,7	6,0	nn	nn	4,2	28,6
Bier	Cobix Cola-Bier-Mix	3,1	1,7	7,2	nn	nn	8,5	54,0
Bier	Cobix Cola-Bier-Mix	3,1	1,0	7,9	nn	nn	9,3	49,1
Bier	Desperados Tequila Bier	5,9	2,8	15,5	1,5	nn	16,7	114,1
Bier	Desperados Tequila Bier	5,9	2,2	17,3	1,7	nn	18,3	118,5
Bier	Henninger Radler	2,5	0,7	4,1	nn	nn	6,9	33,5
Bier	Hoepfner Radler	2,6	1,7	4,9	nn	nn	3,9	27,9
Bier	Hoepfner Radler	2,6	1,8	6,7	0,2	nn	6,3	44,5
Bier	Mixery Bier + Cola	3,1	0,8	8,1	nn	nn	7,2	46,3
Bier	Mixery Bier + Cola	3,1	1,1	10,3	nn	nn	8,1	46,8
Bier	Oettinger Radler	2,5	1,3	3,9	nn	nn	3,5	26,5
Bier	Radler Alsterwasser	2,5	0,8	12,3	0,2	nn	12,0	53,3
Bier	Twin Bier und Zitrone	2,6	1,8	7,7	nn	nn	8,3	40,5
Bier	Two Dogs	4,5	0,9	4,9	1,0	nn	5,6	37,1
Bier	Veltins V+ energy	2,4	0,8	8,5	nn	nn	5,5	38,8
Bier	Veltins V+ Lemon	2,9	1,4	9,0	nn	nn	6,2	38,9
Spirituose	Bacardi Breezer Rum	5,6	5,8	0,7	nn	nn	0,3	3,8
Spirituose	Bacardi Rigo	5,4	1,1	0,5	nn	nn	0,6	1,9
Spirituose	Bacardi Rigo	5,4	nn	0,7	nn	nn	0,8	3,5
Spirituose	Bacardi Rigo	5,4	1,7	1,1	nn	nn	1,1	8,2
Spirituose	Barracuda White Rum + Cola	5	4,1	1,6	nn	nn	nn	1,6
Spirituose	Beam & Cola	8	15,9	28,5	1,7	nn	144,4	774,4
Spirituose	Bolanow fresh Wodka	5,6	0,7	nn	nn	nn	nn	0,3
Spirituose	Bullit Wodka & Energy	4,7	0,6	nn	nn	nn	nn	1,0
Spirituose	Bullit Wodka & Energy	4,7	nn	nn	nn	nn	nn	1,3
Spirituose	Czerwi Sunseeker	5,6	nn	0,4	nn	nn	nn	1,2
Spirituose	Havana Club Loco	5,5	2,1	13,5	nn	nn	14,7	37,6
Spirituose	Mojito Rum mixed Drink	5,4	3,1	nn	nn	nn	nn	1,4
Spirituose	Rachmaninoff Vodka Ice	5,6	nn	0,1	nn	nn	0,5	nn
Spirituose	Smirnoff Ice	5,6	nn	nn	nn	nn	nn	1,4
Spirituose	Smirnoff Ice	5,6	nn	nn	nn	nn	nn	1,5
Spirituose	Smirnoff Ice	5,6	nn	nn	nn	nn	nn	3,1
Spirituose	Tunel Strong	6	nn	nn	nn	nn	nn	7,9
Spirituose	Zarewitsch Mix Vodka	5,6	1,2	nn	nn	nn	nn	1,6

Tab. 3: Begleitstoffgehalte von alkoholhaltigen Mischgetränken. Probenerhebung Sept. 2004 – März 2005 (nn: nicht nachweisbar).

Abbildung 1 zeigt die grafische Auswertung der Daten mittels Hauptkomponentenanalyse.

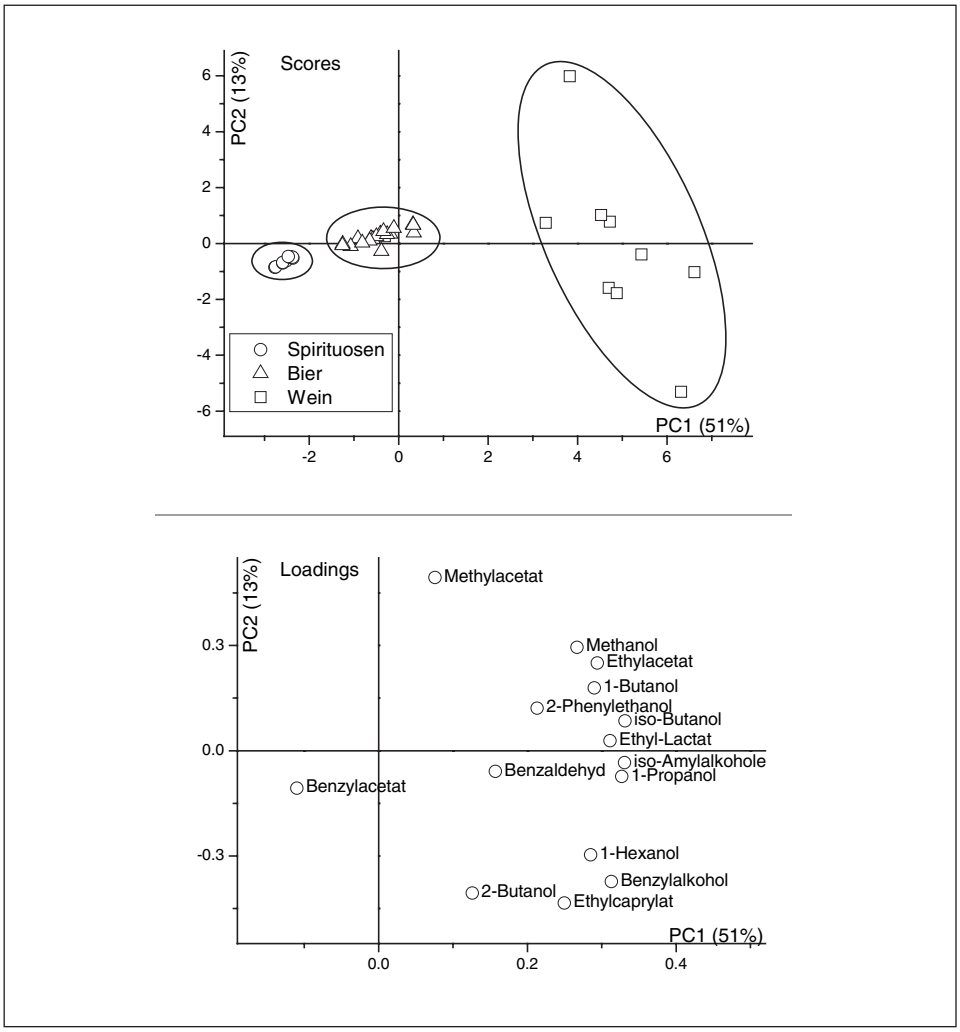


Abb. 1: Hauptkomponentenanalyse der Begleitstoffe von spirituosen-, bier- und weinhaltigen Mischgetränken. Der Scores-Plot zeigt klare Unterschiede der einzelnen Getränkekategorien bereits auf PC1. Die dafür ursächlichen Begleitstoffe können dem Loadings-Plot entnommen werden.

Bereits in Richtung der PC1-Achse ist eine klare Klassifizierung der Getränkegruppen möglich. Aus dem Loadings-Plot ist zu erkennen, daß die typischen Begleitstoffe (insbesondere Amylalkohole [2-/3-Methyl-1-butanol] und 1-Propanol) in den weinhaltigen Alkopops in deutlich höheren Konzentrationen vorliegen, und für die Diskriminierung verantwortlich sind.

In Tabelle 4 sind die Untersuchungsergebnisse der alkoholhaltigen Getränkepulver angegeben.

	Alkohol (im Pulver)		Begleitstoffe (GC/FID) (im zubereiteten Produkt)				
	Herstellerangabe [g/100g]	Analyse (Destillation, Densimetrie) [g/100g]	Methanol [mg/l]	1-Butanol [mg/l]	Isobutanol [mg/l]	2-/3-Methyl-butanol-1 [mg/l]	Ethylacetat [mg/l]
Produkt 1 Wert 1	16,7	13,6	2,3	nn	nn	146	518
Produkt 1 Wert 2	16,7	13,8	2,2	nn	nn	96	328
Produkt 1 Wert 3	16,7	14,1	2,4	nn	nn	101	358
Produkt 2	16,7	11,6	2,8	nn	0,3	148	388
Produkt 3	16,7	12,0	3,8	0,8	nn	31	397
Produkt 4 Wert 1	16,7	13,3	5,4	nn	nn	26	403
Produkt 4 Wert 2	16,7	13,0	4,8	nn	nn	19	228
Produkt 4 Wert 3	16,7	15,1	3,0	nn	nn	17	210

Tab. 4: Analysenergebnisse der pulverförmigen Alkopops. 1-Propanol und 2-Butanol waren in keinem der Produkte nachweisbar (nn: nicht nachweisbar).

Bei allen derzeit auf dem Markt erhältlichen Pulvern konnte eine signifikante Abweichung des tatsächlichen Alkoholgehaltes von den Angaben des Herstellers nachgewiesen werden; diese Diskrepanz führte neben weiteren Kennzeichnungsmängeln zu einer Beanstandung der Produkte. Statt den vom Hersteller angegebenen 16,7 g Alkohol/100 g Pulver lagen in den Produkten nur 11,6–14,5 g/100 g Pulver vor. Die Packungen wurden sofort nach dem Öffnen analysiert, wobei starke Schwankungen zwischen den einzelnen Packungen festgestellt wurden. Die Erzeugnisse enthielten neben einer sehr hohen Zuckermenge (mehr als 65 %) und Alkohol u. a. Säuerungsmittel, Aromen, Farbstoffe, Verdickungsmittel sowie die allergenen Stoffe Sulfit und z. T. Gluten. Der Alkohol ist an eine Zucker/Dextrose-Matrix adsorbiert. Das Pulver weist eine feuchte, nicht rieselfähige Konsistenz auf, die an feuchten Feinzucker erinnert. Geruchlich sind bei den unterschiedlichen Pulvern sehr starke aromatische Noten feststellbar. Geschmacklich dominiert, je nach Typ des Pulvers, eine süß-saure, fruchtige bzw. eine an Rum-Backaroma erinnernde Note. Der vorhandene Alkohol ist sensorisch kaum feststellbar. Daneben liegt in den meisten der untersuchten Alkopop-Pulver ein untypisch hoher Ethylacetatgehalt von mehr als 200 mg/l vor, der bereits sensorisch beim Öffnen der Packung durch eine unangenehme Klebstoffnote auffällt, im Fertigprodukt aber durch Zucker und Aromen überdeckt wird. Ein derartig hoher Ethylacetatgehalt für Produkte mit den Geschmacksrichtungen „Wodka“ oder „Rum“ stellt in jedem Fall eine Irreführung des Verbrauchers dar. Auslobungen, die auf „Rum“ oder „Wodka“ abzielen, ohne dass diese Spirituose in den fraglichen Produkten enthalten ist, täuschen den Verbraucher über die tatsächliche Zusammensetzung des Erzeugnisses.

Diskussion

Fehlsteuerung des Alkopopsteuergesetzes

Durch die eingangs beschriebene Substitution des Spirituosenanteils in Alkopops wurde erreicht, daß die nun erhältlichen bier- und weinhaltigen Getränke laut Jugendschutzgesetz bereits an Jugendliche ab 16 Jahren legal abgegeben werden dürfen, obwohl sie prinzipiell

den gleichen Geschmack und Alkoholgehalt aufweisen wie die Rezepturen mit Spirituosen. Aufgrund der starken Verbreitung dieser Ausweichprodukte verliert das als Lenkungssteuer geplante Alkopopsteuergesetz seinen ursprünglichen Schutzzweck und verkehrt sein Ziel sogar ins Gegenteil. Der Übergang zu Alkopops mit Wein oder Bier führt auch zur Verharmlosung dieser Produkte. Aus Sicht der Autoren ist hier dringend eine gleichartige Reglementierung aller alkoholhaltigen Lebensmittel durch den Gesetzgeber zu fordern.

Weiterhin werden neuerdings auch weinhaltige Getränke mit weiteren Inhaltsstoffen (z. B. Taurin, Koffein) als sog. alkoholhaltige Energydrinks angeboten. Diese Produktgruppe sollte besonders kritisch überprüft werden, da die Unschädlichkeit solcher Inhaltsstoffe im Zusammenwirken mit Alkohol wissenschaftlich nicht hinreichend gesichert ist. Werbeaussagen wie „Muntermacher" sind wissenschaftlich nicht haltbar und irreführend und können zu fatalen Fehleinschätzungen der Konsumenten führen, beispielsweise daß Koffein relevante Alkoholwirkungen (z. B. im Straßenverkehr) aufheben oder mildern könnte [4, 9, 15]. Die Aufklärungsarbeit über Risiken der harmlos erscheinenden Alkopops ist weiterhin zu intensivieren.

Relevanz für die forensisch-toxikologische Begutachtung

Aufgrund der vergleichweise geringen Alkoholgehalte spielten Alkopops bei der forensisch-toxikologischen Interpretation von Nachtrunkbehauptungen bislang eine eher untergeordnete Rolle, aktuelle Literatur zu diesem Thema ist kaum vorhanden [10]. Die Relevanz könnte sich allerdings durch die hochprozentigen Ausweichprodukte (>10 % vol) zukünftig verstärken.

In jedem Fall ist bei der Begutachtung von Alkoholkonsumangaben oder Nachtrunkbehauptungen im Zusammenhang mit Alkopops, die Möglichkeit einer Rezepturänderung unbedingt zu berücksichtigen. Insbesondere bei Discountprodukten wurden Rezepturänderungen bei unverändertem Markennamen und ohne besonderen Hinweis des Herstellers festgestellt. Bis zur Gesetzesänderung waren nur wenige Alkopops mit einem signifikanten Begleitstoffgehalt erhältlich (z. B. Whiskey-Cola). In mit Weinalkohol hergestellten Alkopops liegen dagegen um Faktoren von 10–100 mal höhere Begleitstoffgehalte (insb. Methanol, 1-Propanol und 2-/3-Methylbutanol-1) vor als in den Produkten auf Spirituosenbasis. Früher publizierte Befunde, daß die Begleitstoffgehalte alkoholischer Getränke variabel sind, werden damit auch für die Warengruppe Alkopops bestätigt [13]. Es muß nochmals betont werden, daß die Verwendung von Daten aus (älteren) Standardnachschlagewerken mit großer Vorsicht zu erfolgen hat. In der Einzelfallbetrachtung bei Kalkulationen, die auf Begleitstoffgehalten beruhen, sind u. U. deutlich größere Spannbreiten zu berücksichtigen, wenn die Erwartungswerte für einen Konsum einer bestimmten Getränkeklasse berechnet werden sollen. Im Idealfall ist zu Vergleichszwecken neben der Begleitstoffuntersuchung an einer gewonnenen Blutprobe die Analyse einer direkt vor Ort sichergestellten Getränkeprobe oder einer adäquaten Vergleichsprobe (z. B. Probe der selben Charge, Erwerb im selben Geschäft) anzuraten. Aufgrund der geringen Alkoholgehalte verbunden mit hohen Zuckergehalten besteht die Gefahr der Ethanolbildung durch verschiedene Hefen und Bakterien während der Lagerung der Proben. Eine Kühlung ist daher insbesondere bei nicht konservierten Produkten und bereits geöffneten Flaschen erforderlich. Nach Erfahrungen aus der Praxis ist die Asservierung von Getränkeproben oft nur schwer zu verwirklichen, trotzdem ist den Ermittlungsbehörden eine solche Vorgehensweise dringend anzuraten.

Auch bei der Überprüfung von Trinkangaben mittels Ethanolbilanzierung sind geänderte Alkoholgehalte der Ausweichprodukte und insbesondere die fehlerhafte Deklaration des Alkoholgehalts bei den pulverförmigen Alkopops zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist auch der mißbräuchliche Verzehr des unaufgelösten Pulvers nicht auszuschließen. Hierbei ist auch ein Einfluß auf die Pharmakokinetik denkbar.

Zusammenfassung

Zur Verbesserung des Schutzes junger Menschen vor Gefahren des Alkoholmißbrauchs und der Alkoholabhängigkeit im Zusammenhang mit Alkopops (alkoholhaltige Mischgetränke mit Ethanolgehalten unter 10 % vol) wurde kürzlich per Gesetz für solche Produkte eine Sondersteuer festlegt, die sich allerdings auf Mischgetränke mit Spirituosen beschränkt. Daher haben seit Einführung des Gesetzes viele Hersteller die Rezepturen ihrer Produkte auf nicht zusätzlich besteuerte Alkoholgrundstoffe wie z. B. Bier oder Wein umgestellt. Die durch diesen Wandel des Marktes verursachte Veränderung der Begleitstoffgehalte von Alkopops erfordert eine Berücksichtigung bei der forensisch-toxikologischen Interpretation von Alkoholkonsumangaben oder Nachtrunkbehauptungen. Bei der Untersuchung von kommerziell erhältlichen Alkopops zeigten bier- und weinhaltige Produkte ein von den bislang erhältlichen spirituosenhaltigen Alkopops deutlich abweichendes Begleitstoffprofil. Bis zur Gesetzesänderung waren nur wenige Alkopops mit einem signifikanten Begleitstoffgehalt erhältlich (z. B. Whiskey-Cola). In mit Weinalkohol hergestellten Alkopops liegen dagegen um Faktoren von 10–100 mal höhere Begleitstoffgehalte (insb. Methanol, 1-Propanol und 2-/3-Methylbutanol-1) vor als in den Produkten auf Spirituosenbasis. Die Möglichkeit einer Rezepturänderung ist zu berücksichtigen, selbst bei unverändertem Markennamen des fraglichen Produktes. Die Ermittlungsbehörden sind darauf hinzuweisen, daß möglichst eine in Frage kommende Getränkeprobe sicherzustellen und zu asservieren ist, die später für Vergleichszwecke im Rahmen einer Begleitstoffanalyse herangezogen werden kann.

Schlüsselwörter

Begleitstoffe – Begleitstoffanalyse – Nachtrunk – Alkopops – Höhere Alkohole – Gaschromatographie

Summary

A new German fiscal legislation was recently introduced to protect young people from the dangers of alcohol consumption and alcohol addiction in relation to alcopops (flavoured alcoholic beverages with an ethanol content of less than 10 % vol). To evade the legislation, which only applies to alcopops derived from spirits, a number of manufacturers changed the recipes of their products to include alcoholic raw materials that are exempt from this special tax (e.g. beer and wine). A quantitative analysis of volatile congeners for forensic purposes, in which measured and expected values are compared to drinking data, must therefore take this shift of the market of alcopops into consideration. By analysing commercially available alcopops, a significant deviation of the volatile congeners between the new products containing beer or wine and the former alcopops containing spirits could be detected. Until the introduction of the law, only a few alcopops with significant concentrations of volatile congeners were available (e.g. Whiskey-Cola). In alcopops derived from wine alcohol, however, the concentrations of volatile congeners (especially methanol, 1-propanol, and 2-/3-methyl-butanol-1) are 10 to 100 times higher than in products derived from spirits. The possibility of a change of the recipe has to be taken into consideration even if the brand name of the product in question was not changed. Investigating offices should be informed that ideally the beverage sample in question should be confiscated and stored. The secured sample can later be used for comparative analysis of volatile congeners.

Keywords

volatile congeners of alcoholic beverages – congener analysis – alleged drinking after driving – alcopops – higher alcohols – gas chromatography

Literatur

[1] Alcopops. Süß, trendy, fatal (2004) test 3/2004:20–25
[2] Alkopopsteuergesetz (AlkopopStG) (2004) BGBl I 1857–1858
[3] Bauer-Christoph C, Lachenmeier D W (2005) Pulverförmige Alkopops – Neue Problematik nach der Marktbereinigung durch das Alkopopsteuergesetz. Dtsch Lebensm-Rundsch 101: 389–391.

[4] Bundesinstitut für Risikobewertung (2003) Alkoholhaltige Mischgetränke mit Koffein und koffeinhaltigen Zutaten. www.bgvv.de/cm/208/alkoholhaltige_mischgetraenke_mit_koffein_und_koffeinhalti.pdf, Berlin
[5] Christiansen G, von Rüden U, Töppich J (2005) Entwicklung des Alkoholkonsums bei Jugendlichen unter besonderer Berücksichtigung der Konsumgewohnheiten von Alkopops. Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, Köln
[6] Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e. V. (Hrsg.) (2005) Jahrbuch Sucht 2005. Neuland Verlagsgesellschaft, Geesthacht, Deutschland
[7] Drogenbeauftragte der Bundesregierung (2005) Drogen- und Suchtbericht 2005. Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherheit, Berlin
[8] Esbensen K (2001) Multivariate Data Analysis in Practice. CAMO Process AS, Oslo, Norway
[9] Finnegan D (2003) The health effects of stimulant drinks. Nutr Bull 28:147–155
[10] Glenewinkel F, Iffland R, Grellner W (1998) Designerdrinks und Modegetränke. Blutalkohol 35:36–47
[11] Godelmann R, Lachenmeier D W (2005) Neue Probleme mit alkoholhaltigen Mischgetränken nach der Marktbereinigung durch das Alkopopsteuergesetz. Lebensmittelchem, 59
[12] Kelly J, Chapman S, Brereton P, Bertrand A, Guillou C, Wittkowski R (1999) Gas chromatographic determination of volatile congeners in spirit drinks: interlaboratory study. J AOAC Int 82:1375–1388
[13] Lachenmeier D W, Musshoff F (2004) Begleitstoffgehalte alkoholischer Getränke. Verlaufskontrollen, Chargenvergleich und aktuelle Konzentrationsbereiche. Rechtsmedizin 14:454–462
[14] Mrozek M, Tervooren M (2005) „Alkopopsteuergesetz" schon vor dem Aus? ZfZ 2005:182–185
[15] Riesselmann B, Rosenbaum F, Schneider V (1996) Alkohol und Energy Drink – Kann der gemeinsame Konsum beider Getränke die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen? Blutalkohol 33:201–208
[16] Verordnung (EG) Nr. 2870/2000 der Kommission vom 19. Dezember 2000 mit gemeinschaftlichen Referenzanalysemethoden für Spirituosen (2000) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L333:20–46

Anschrift der Verfasser
Dr. rer. nat. Dirk W. Lachenmeier
Dr. rer. nat. Rolf Godelmann
Eva-Maria Sohnius
Chemisches und Veterinäruntersuchungsamt (CVUA) Karlsruhe
Weißenburger Str. 3
D-76187 Karlsruhe
Email: Lachenmeier@web.de

Priv.-Doz. Dr. rer. nat. Frank Musshoff
Institut für Rechtsmedizin
Rheinische-Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn
Stiftsplatz 12
D-53111 Bonn
Email: F.Musshoff@uni-bonn.de

Aus der Forschung

ELISABETH TÜRK

Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based casecontrol-study

Laumon B, Gadegbeku B, Martin JL, Biecheler MB and the SAM Group
BMJ 2005; 331; 1371-5

Ziel dieser Fall-Kontroll-Studie war eine Einschätzung des Risikos, beim Fahren unter dem Einfluss von Cannabis einen Verkehrsunfall mit Todesfolge zu verursachen. Es wurden anhand von Polizeiberichten insgesamt 10 748 Autofahrer mit bekannter Blutalkohol- und -drogenkonzentration untersucht, die in den Jahren 2001–2003 in tödliche Verkehrsunfälle verwickelt waren (unter den Todesopfern wurden auch in den Unfall verwickelte Fußgänger gezählt). Studienfälle waren dabei die 6 766 Fahrer, welche Schuld an dem Unfall waren, während unter den übrigen Fällen 3 006 Fahrer als Kontrollfälle ausgewählt wurden. Zusätzlich wurde eine geschätzte Prävalenz von Fahrern unter Cannabis-Einfluss berücksichtigt, welche nicht in Verkehrsunfälle verwickelt waren.

Von den 9 772 in die Studie einbezogenen Fahrern wiesen 681 positive Bluttests für Cannabis auf (definiert als eine Konzentration von 1 ng/ml oder mehr) (Studienfälle 8,8 %, Kontrollfälle 2,8 %). Bei 285 dieser Fahrer war außerdem eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder darüber nachweisbar. Die Korrelation zwischen positivem Cannabis-Nachweis und Verantwortlichkeit für einen Unfall wurde mittels einer Multivarianz-Analyse den Kofaktoren Blutalkoholkonzentration, Lebensalter des Fahrers, Art des Fahrzeugs und Unfallzeitpunkt angepasst. Der Nachweis von Cannabis im Blut korrelierte signifikant mit der Verantwortung für den Verkehrsunfall, d. h. unter Cannabiseinfluss ist das Risiko, einen Verkehrsunfall zu verursachen, signifikant höher als ohne den Einfluss zentral wirksamer Substanzen, wobei ein signifikanter Dosiseffekt nachweisbar war. Das Risiko, unter Alkoholeinfluss einen Verkehrsunfall zu verursachen, wurde gleichermaßen bestimmt und konnte als Plausibilitätskontrolle verwendet werden, da sich die Ergebnisse mit denen zahlreicher anderer Studien deckten. Das Risiko, einen Verkehrsunfall zu verursachen, war unter Alkohol- signifikant höher als unter Cannabiseinfluss. Eine Potenzierung des Risikos bei einer Kombination von Alkohol- und Cannabisnachweis war nicht feststellbar, hier konnte lediglich ein additiver Effekt nachgewiesen werden.

Eine Stärke der Studie besteht in der Auswahl der Fall- und Kontrollpopulationen. Durch den Vergleich zweier Populationen von in Unfälle verwickelten Autofahrern – denen, die selbst verantwortlich für den Unfall waren und denen, die schuldlos in einen Unfall verwickelt waren – ergibt sich eine wesentlich bessere Einschätzbarkeit bezüglich der Fragestellung der Studie, nämlich nach dem Risiko, unter Cannabiseinfluss einen Unfall zu verursachen, als bei anderen Studien, welche alle in einen Unfall verwickelten Fahrer (Verantwortliche und nicht Verantwortliche) einer Population von nicht in einen Unfall verwickelten Fahrern gegenüberstellen.

Insgesamt erscheint die Studie anhand der großen Fallzahlen und der Auswahl der Studien- und Kontrollpopulation sowie der gewissenhaften statistischen Analyse geeignet,

bei entsprechenden Fragestellungen für die Verkehrseignungsbegutachtung herangezogen zu werden.

Anschrift der Verfasserin
Dr. Elisabeth Türk
Institut für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: tuerk@uke.uni-hamburg.de

HANS-THOMAS HAFFNER

Rechtsgutachten zur Oberbegutachtung der Fahreignung

Die Reform des Straßenverkehrsrechts Ende der 90-er Jahre hat hinsichtlich des Instituts „Oberbegutachtung der Fahreignung" zu erheblichen Verunsicherungen geführt. Wider Erwarten haben sich diese in der Praxis bislang nicht gelegt. Gerade die unterschiedliche Handhabung der Oberbegutachtung in den verschiedenen Bundesländern hat die Situation zusätzlich verschärft. Schließlich griff zunehmend die Auffassung um sich, es fehle für die Oberbegutachtung nach neuer Gesetzgebung nunmehr die Rechtsgrundlage und sie sei somit obsolet.

Vor diesem Hintergrund wurden von der Gesellschaft der Obergutachter für medizinische und psychologische Fahreignungsbegutachtung (OGA) zwei unabhängige Rechtsgutachten zur Frage der Rolle der Oberbegutachtung der Fahreignung eingeholt. Als Gutachter konnten mit Herrn Dr. jur. L. GEHRMANN, langjährig Richter am Oberverwaltungsgericht Lüneburg, und Herrn Dr. F.-J. JAGOW, ehemals Ministerialdirigent beim Bundesministerium für Verkehr und als solcher an der Reform des Straßenverkehrsrechts maßgeblich beteiligt, zwei Juristen gewonnen werden, deren Fachkompetenz außer Frage steht.

Die Gutachten sind in ihrem Aufbau und in ihrer Vorgehensweise recht unterschiedlich. GEHRMANN stellt die übergeordnete staatliche Schutzpflicht vor Straßenverkehrsgefahren in den Vordergrund. JAGOW orientiert sich an Begrifflichkeit und Funktion der Gutachten/Obergutachten bzw. Gutachter/Obergutachter in den verschiedenen Rechtsnormen. Beide kommen im Kern aber zum gleichen Ergebnis: Das Institut „Obergutachten der Fahreignung" wurde durch die Reform des Straßenverkehrsrechts keineswegs aufgehoben und es stellt auch weiterhin eine sinnvolle Ergänzung des Instrumentariums zur Verbesserung der allgemeinen Sicherheit dar.

Im Einzelnen wird aufgeführt, dass eine grundsätzliche Änderung im Bezug auf das Institut Obergutachten durch die Reform des Straßenverkehrsrechts nicht eingetreten ist: Weder vor noch nach der Reform war bzw. ist der Begriff des Obergutachtens in den einschlägigen Gesetzes- und Verordnungstexten expressis verbis verankert. Er ist zwar früher in den Eignungsrichtlinien detaillierter behandelt worden, als dies heute in den Begutachtungs-Leitlinien der Fall ist. Die heutige Formulierung in den Begutachtungs-Leitlinien ist aber noch immer eindeutig und unmissverständlich. Unter 2.2.d heißt es dazu in den Begutachtungs-Leitlinien, dass „nach Weisung der obersten Landesbehörden von den Fahrerlaubnisbehörden zusätzliche Gutachten von dazu besonders benannten Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation" angefordert werden können. Dies ist ganz offensichtlich auch im Sinne des Bundesministeriums für Verkehr, wie anlässlich der Bekanntgabe des Erscheinens der 6. Auflage der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung zum Ausdruck gebracht wurde (VkBl 2000, 127). Neu ist lediglich der ausdrückliche Hinweis darauf, dass die Ernennung von Obergutachtern und damit das Institut Oberbegutachtung in der Kompetenz der Länder stehen, wovon die Länder leider unterschiedlich Gebrauch machen.

Auch im maßgeblichen Schrifttum, so beide Gutachter, herrscht nicht nur an der Zulässigkeit, sondern auch an der Notwendigkeit von Oberbegutachtungen zur Fahreignung kein Zweifel. So wird beispielsweise u. a. darauf hingewiesen, dass die wissenschaftliche Basis der Fahreignungsbegutachtung zu einem bedeutenden Teil von Obergutachtern ge-

schaffen wurde. Es wird ein Defizit der notwendigen wissenschaftlichen Fortentwicklung befürchtet, wenn den universitären Forschungseinrichtungen, an denen die Oberbegutachter in der Regel angesiedelt sind, der Praxisbezug genommen wird. Auch eine andere Rolle der Obergutachter im Rahmen der allgemeinen Qualitätssicherung wird hervorgehoben. Die ohne wirtschaftlichen Zwang arbeitenden Obergutachter könnten die Lücke füllen, die sich nach dem Wegfall der Bedarfsprüfung durch die steigende Zahl von Begutachtungsstellen bei gleichzeitig sinkender Zahl von Begutachtungen auftut.

Das Institut „Obergutachten" hat sich in jahrelanger Verwaltungspraxis als Instrument der Konfliktlösungen im vorgerichtlichen Bereich und in Form eines Vergleichs mit verkürzter Verfahrensdauer bewährt, nicht zuletzt durch die hohe Akzeptanz auch negativer Entscheidungen bei den Begutachteten. Es ist kein vernünftiger Grund ersichtlich, von der erprobten Verfahrensweise abzuweichen. Wünschenswert ist aus der Sicht beider Autoren eine Verrechtlichung der Anforderungen an die Obergutachter durch Vorschriften oder Richtlinien wie sie beispielsweise von der OGA in Form einer Qualitätssicherungs-Leitlinie verfasst wurden.

Die beiden umfangreichen Gutachten sind auf der Internetseite der OGA (www.obergutachter-fahreignung.de) veröffentlicht und können dort auch herunter geladen werden.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Hans-Thomas Haffner
Voßstraße 2, Geb. 4040
69115 Heidelberg
Email: hans_haffner@med.uni-heidelberg.de

2. Gemeinsames Symposium der DGVM und DGVP Der ältere Kraftfahrer

Vom 24. bis 25. März 2006 fand in Frankfurt am Main das 2. Gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) statt. Die wissenschaftliche Leitung oblag der Tagungspräsidentin, Frau Dr. med. HANNELORE HOFFMANN-BORN (TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH, Medizinisch-Psychologisches Institut, Eschborner Landstraße 42–50, 60489 Frankfurt am Main, Tel.: 0049 (0)69-978824-13/-0; FAX: 0049 (0)69-978824-22) und Herrn Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. GEROLD KAUERT (Institut für Forensische Toxikologie, Klinikum der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Kennedyallee 104, 60569 Frankfurt am Main). Das Thema lautete „Der ältere Kraftfahrer". Die Referate werden in der Reihe „Mensch und Sicherheit" der Forschungsberichte der BASt in Kürze publiziert. Als Publikationsorgan der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. veröffentlichen wir im Folgenden neben einem Bericht über das Symposium ausgewählte Beiträge in Kurzform.

Die Schriftleitung

RAINER MATTERN

Zusammenfassender Bericht über die Veranstaltung

Die wissenschaftlichen Fachgesellschaften für Verkehrsmedizin (DGVM) einerseits und Verkehrspsychologie (DGVP) andererseits vereint das gemeinsame Interesse an der Erforschung medizinischer und psychologischer Faktoren der Verkehrssicherheit und – darauf aufbauend – an der Pflege und Entwicklung von wissenschaftlich begründeten Kriterien zur Beurteilung der Fahreignung.

Mit dieser Zielrichtung haben sie unter Leitung von Frau Dr. H. HOFFMANN-BORN, Vorstandsmitglied der DGVM, Frankfurt, und Herrn Prof. G. KAUERT, Institut für Forensische Toxikologie am Zentrum der Rechtsmedizin Frankfurt als Tagungspräsidenten am 23. und 24. März 2006 in Frankfurt zum zweiten Mal ein gemeinsames Symposium veranstaltet, das mit ca. 350 Teilnehmern aus Deutschland und Nachbarländern großen Zuspruch fand. Unter dem Rahmenthema „Der ältere Kraftfahrer" ist eine Bestandsaufnahme aktueller Aspekte zur Verkehrssicherheit im höheren Lebensalter gelungen, die Grundlage für sachgerechte Beratungen und Begutachtungen älterer Kraftfahrer sein kann, aber auch Anlass zu einer Erweiterung der Beurteilungskriterien für die Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik geben wird.

In einführenden Referaten legten A. VON CAMPENHAUSEN (PO Generaldirektion TREN, Referat Verkehrssicherheit bei der Europäischen Kommission) und RD CH. WEIBRECHT (Referat für Straßenverkehrssicherheit, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) dar, dass auf absehbare Zeit nicht geplant sei, die Belassung der Fahrerlaubnisklassen A und B ab einer bestimmten kalendarischen Altersstufe von einer ärztlichen, psychologischen oder medizinisch-psychologischen Gesundheits-, Einstellungs- oder Leistungsprüfung abhängig zu machen. Es lasse sich statistisch nicht belegen, dass ältere

Kraftfahrer für die Verkehrssicherheit ein größeres Risiko darstellen als die Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren. Unter den Gesichtspunkten der Rechtsgleichheit und Verhältnismäßigkeit wäre eine grundsätzliche Belastung älterer Kraftfahrer mit Untersuchungsauflagen nicht zu begründen. Es bleibt bei dem Prinzip der Eignungsvermutung, solange keine Tatsachen bekannt geworden sind, die Zweifel an der Kraftfahrereignung begründen. (Unberührt davon bleiben die Vorschriften über beizubringende Eignungsuntersuchen ab dem 50. Lebensjahr bei Verlängerung für die Fahrerlaubnisklassen D und ab dem 60. Lebensjahr für die Verlängerung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung.)

Wie Prof. W. SCHUBERT, Vorsitzender der DGVP, Berlin, in seinem Referat hervorhob, kommt es darauf an, die Eigenverantwortlichkeit für die Fahrsicherheit stärker ins Bewusstsein zu rufen. Dies bedeutet für behandelnde Ärzte, ihre Aufklärungspflicht ernst zu nehmen und ältere Kraftfahrer, die in viel stärkerem Maß als junge oft wegen mehreren und fortschreitenden Erkrankungen behandlungsbedürftig sind, über Einschränkungen ihrer Verkehrssicherheit durch Krankheiten und Arzneimittel aufzuklären und sie bei Zweifeln über Kompensationsmöglichkeiten auf Beratungs- und Untersuchungsmöglichkeiten bei Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen hinzuweisen.

Diesen Gesichtspunkt griff auch Dr. M. HEIßING, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf: Er kündigte ein von der BASt herauszugebendes Handbuch für Allgemeinmediziner über die Verkehrssicherheitsberatung ihrer älteren Patienten an und informierte über ein gerade beginnendes modulares eintägiges Fortbildungskonzept für Allgemeinmediziner mit dem Ziel, ihre Beratungskompetenz für ältere Patienten in Fragen der Fahreignung zu steigern. Er forderte eine überregionale Implementierung solcher Fortbildungsveranstaltungen und eine Zertifizierung durch die Ärztekammern, aber auch die Anerkennung einer solchen Beratung als Gebührentatbestand in der GoÄ.

Die Aufklärung über verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen durch behandelnde Ärzte und die Fortbildung zu diesem Thema gehört allerdings jetzt schon zu den Nebenpflichten des Behandlungsvertrags. Eingehendere Überprüfungen der psychophysischen Leistungsfähigkeiten und die Begutachtung der Fahreignung müssen in den Händen entsprechend fortgebildeter Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation und von Verkehrspsychologen bleiben.

Welche Bedeutung die von der DGVM und DGVP herausgegebenen „Beurteilungskriterien" (Kirschbaum Verlag Bonn) zur Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik für diese Aufgabe haben und welche Herausforderungen der Weiterentwicklung auf die 2. Auflage dieses Dokuments mit normativem Charakter zukommen, hob Dipl. Psych. BRENNER-HARTMANN, Ulm, federführendes Mitglied der Ständigen Arbeitsgruppe der DGVM und der DGVP zur Entwicklung der Beurteilungskriterien, hervor und kündigte ein neues Kapitel über die Begutachtung älterer Kraftfahrer und über Test- und Untersuchungsmethoden an. Ein Workshop unter Leitung von Dipl. Psych. E. BRISCH, Frankfurt/M., befasste sich intensiv und interaktiv mit der Nachvollziehbarkeit von Fahreignungsgutachten.

In Referaten zu kardiologischen (Dr. P. STIEFEL, Krankenhaus Salem, Heidelberg), diabetologischen (Dr. M. MORCOS, Endokrinologie und Stoffwechsel, Universitätsklinikum Heidelberg), neurologischen (Prof. E. SCHNEIDER, Allgemeines Krankenhaus Harburg), geriatrischen Krankheitsbildern (Dr. W. MICOL, Bethanien-Krankenhaus Heidelberg) und zu Alzheimer-Erkrankten (Prof. E. STEPHAN, Lehrstuhl Psychologische Diagnostik und Prof. R. MIELKE, Neurowissenschaftlichen Rehabilitation der Universität Köln), aber auch

zu altersbedingten Einschränkungen des Sehvermögens (Prof. B. LACHENMAYR, München, Prof. H. WILHELM, Universitäts-Augenklinik Tübingen, Prof. G. KOLLING, Universitäts-Augenklinik Heidelberg und Dr. P. VIVELL, Bruchsal), zu pharmako-toxikologischen Problemen der verbreiteten Polymedikation im Alter (Prof. G. KAUERT, Frankfurt/M.) und zu Besonderheiten der Interaktion zwischen Arzneimitteleinnahme und Alkoholkonsum (Prof. H. SEITZ, Krankenhaus Salem, Heidelberg) wurden fachspezifische Aspekte verkehrssicherheitsrelevanter Erkrankungen und Arzneimitteltherapien im höheren Lebensalter beleuchtet, die Herausforderungen an eine zutreffende Begutachtung der Fahreignung dargestellt und die Tauglichkeit der Begutachtungs-Leitlinien für die Kraftfahrereignung und der Beurteilungskriterien als Richtschnur für Beratung und Begutachtung diskutiert.

Prof. ROMPE, Orthopädische Universitätsklinik Heidelberg, wies auf Verbesserungsmöglichkeiten der Fahrzeuge, insbesondere der Sitzkonstruktion hin, um altersbedingte Veränderungen des Körperbaus und des Bewegungsapparates (Stichworte Rundrücken; Verkürzung der Wirbelsäule) zu kompensieren.

Weitere technische Möglichkeiten zum Ausgleich altersbedingter Einschränkungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit und zur Steigerung des Fahrkomforts, der aktiven und passiven Fahrsicherheit (APS; ESP; Nachtsicht) stellte Herr Dipl. Ing. F. SCHUELER, Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin Heidelberg, vor.

Die Abhängigkeit der prognostischen Zuverlässigkeit psychologischer Leistungs-Testverfahren von der Verwendung verschiedener Entscheidungskriterien stellte Dr. J. HÄUSLER, Mödling, Österreich, dar und konstatierte Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Kaum Zweifel gab es an der Abnahme der Leistungsfähigkeit älterer Kraftfahrer in fast allen üblichen Testverfahren, wie Frau Dr. B. BUKASA, Wien, an ihrem umfangreichen Datenmaterial testpsychologischer Untersuchungsergebnisse im Rahmen von Begutachtungen zeigte. Dass diese Beobachtungen sich in der Verkehrsbewährung älterer Kraftfahrer zur Zeit statistisch nicht niederschlagen, blieb dennoch unbestritten. Gerade im Alter gibt es eine hohe Variabilität der Fitness to Drive durch unterschiedliche Ausprägung von Erfahrung, Kompensationsmöglichkeiten, Verhaltensanpassungen und intraindividuellen Leistungsschwankungen. Darauf hatte schon F. SCHIRRMACHER, Herausgeber der FAZ und Bestsellerautor (Das Methusalemkomplott; Minimum), in seinem eindruckvollen Festvortrag hingewiesen: Ein 80-jähriger könne kaum ansprechbarer Rollstuhlfahrer im Altersheim sein oder Bundestagsabgeordneter. Deshalb bedarf es individueller, durch validierte Verfahren und abgesicherte Kriterien gestützter Beratungen und Begutachtungen, wenn es darum geht, im Einzelfall eine zutreffende Einschätzung der Verkehrssicherheit eines älteren Kraftfahrers vorzunehmen, die seinem Anspruch auf Mobilität und dem Anspruch der Allgemeinheit auf Verkehrssicherheit gerecht wird.

Die Referate werden in der Reihe „Mensch und Sicherheit“ der Forschungsberichte der BASt in Kürze publiziert werden. Die „Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien“ der beiden Fachgesellschaften wird die Aufnahme notwendiger Konkretisierungen zur Begutachtung der Kraftfahrereignung in die nächste Auflage der Beurteilungskriterien vorbereiten. Die prognostizierte gewaltige Zunahme älterer Kraftfahrer in der nächsten Zukunft wird auch die Zahl verkehrsauffälliger Senioren wachsen lassen, die sich einer Begutachtung stellen müssen. Sie haben Anspruch auf die Anwendung wissenschaftlich gesicherter Beurteilungskriterien, die im Sinne der Grundsätze von Rechtsicherheit, Rechtsgleichheit, Bestimmtheit und Verhältnismäßigkeit sorgfältig und von jedem Gutachter anzuwenden sind.

Das 3. gemeinsame Symposium der DGVP und der DGVM wird im Oktober/November 2007 in Berlin stattfinden. Das Thema lautet: „Prüfmitteltechniken in der medizinischen und psychologischen Fahreignungsbegutachtung“. Die wissenschaftliche Diskussion wird den Bogen u. a. beginnend bei Fragestellungen der Toxikologie, der Drogenanalytik und der Labormedizin bis hin zur differenzialdiagnostischen Betrachtung von Laborparametern, der Anwendung von Interlook, Explorationstechniken, Persönlichkeits- und Leistungstestverfahren und der Grenzwertdiskussionen spannen.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Rainer Mattern
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin Heidelberg
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: rainer_mattern@med.uni-heidelberg.de

Erhöhte Empfindlichkeit im Alter gegenüber Alkohol

Große epidemiologische Untersuchungen haben gezeigt, dass Alkohol zwar bei Älteren weniger häufig als bei Menschen jüngeren oder mittleren Alters konsumiert wird, dass aber Gebrauch und Missbrauch in den letzten Jahren angestiegen sind. Bei den über 60-Jährigen stellt Alkohol bei 5–10 % der Männer und bei 1–2 % der Frauen ein Problem dar. Der Alkoholstoffwechsel ist im Alter verändert und die Toxizität von Alkohol auf verschiedene Organe, wie z. B. das zentrale Nervensystem und die Leber, ist gesteigert. Gleiche Mengen konsumierten Alkohols verursachen beim älteren Menschen höhere Blutalkoholkonzentrationen als bei jüngeren. Dies liegt in erster Linie daran, dass das Gesamtkörperwasser mit dem Alter abnimmt und dadurch Alkohol, der wasserlöslich ist, in seiner Konzentration ansteigt. Die Alkoholabbaurate war bei älteren Menschen zwar etwas langsamer, dies erreichte jedoch keine statistische Signifikanz. In einzelnen Fällen kann der Alkoholabbau jedoch im Alter verringert sein, dies liegt daran, dass Alkohol über zwei Stoffwechselwege, vor allem in der Leber, oxidiert wird. 1.) über die Alkoholdehydrogenase (ADH), die zur Produktion von Reduktionsäquivalenten in Form von NADH beiträgt. NADH wird in den Mitochondrien zu NAD+ reoxidiert, welches erneut von der ADH-Reaktion genutzt wird. Diese Reoxidation in den Mitochondrien ist im Alter verlangsamt, da im Alter die mitochondrale Funktion abnimmt. 2.) über ein Zytochrom P450 2E1-abhängiges mikrosomales äthanol-oxidierendes System. Auch die Mikrosomen zeigen einen Funktionsverlust im Alter und auch diese Reaktion nimmt im Alter ab. Gerade alte Menschen nehmen relativ häufig Medikamente zu sich. Der Medikamentenstoffwechsel findet vor allem in den Mikrosomen statt, deren Funktion im Alter ebenfalls abnimmt. Einige Medikamente interagieren mit Alkohol an der Zytochrom-P450-Bindungsstelle, dadurch wird der Abbau gehemmt und ihre Wirkung verstärkt. Dies gilt für zentral wirkende Psychopharmaka (Antidepressiva, Benzodiazepine, Barbiturate, Antiepileptika und Opiate). Andererseits führt chronische Alkoholzufuhr zu einer Steigerung von Zytochrom P450 und einem vermehrten Abbau bestimmter Medikamente. Wichtig zu erwähnen sind der Betablocker Propranolol und auch Antikoagulantien wie Marcumar und Warfarin. Was die Fahrtauglichkeit angeht, muss auch erwähnt werden, dass die gleichzeitige Zufuhr von

Tolbutamid, einem Antidiabetikum, mit Akohol zu erhöhten Wirkspiegeln führen und damit eine Hypoglykämie auslösen kann. Die gleichzeitige Zufuhr von Nitraten, die bei älteren Patienten als Koronartherapeutikum eingesetzt werden, kann mit Alkohol zur Hypotension bis hin zu Schwindel und kurzzeitiger Bewusstlosigkeit führen. Zusammenfassend muss man sagen, dass Alkoholkonsum im Alter zu höheren Blutalkoholspiegeln mit stärkeren toxischen Erscheinungen führt. Wichtig sind Interaktionen mit Medikamenten, deren Wirkung verstärkt oder abgeschwächt werden kann, je nachdem, ob Alkohol akut zugegen ist oder chronisch Alkohol konsumiert wird. Solche Interaktionen können von Relevanz im Straßenverkehr sein.

Prof. Dr. med. Helmut K. Seitz, Heidelberg

Okuläre Motilitätsstörungen im Alter

Erworbene Augenbewegungsstörungen rufen im Erwachsenenalter meist störende Doppelbilder hervor, verursachen Lokalisationsstörungen und Schwindelzustände und bedingen eine sofortige Fahruntauglichkeit. Auch die plötzliche, ungewohnte Einäugigkeit macht fahruntauglich, da die räumliche Abstandseinschätzung und wesentliche, sonst benutzte Gesichtsfeldanteile fehlen.

Bei geringen Paresen können eine Kopfzwangshaltung oder ein ausgleichendes Fresnel-Prisma die Doppelbilder beseitigen. Aber auch an diese Situation muss sich der Fahrer gewöhnen, da die Orientierung in der Tiefe gestört ist. Die Adaptation an ein Prisma bedarf mehrere Tage, evtl. einige Wochen, der Wiederbeginn des Fahrens sollte unter Begleitung eines geübten Beifahrers erfolgen.

Gelingt die optische Beseitigung der Doppelbilder nicht, so muss der Fahrer sich mindestens 3 Monate, besser 6 Monate lang an die neue Situation der Einäugigkeit gewöhnen. Danach sollte er im häuslichen Bereich und in belebten Fußgängerzonen keine Unsicherheiten mehr empfinden. Unter Anleitung eines Beifahrers, evtl. eines Fahrlehrers, kann er wieder mit dem Fahren eines PKW der Klasse B beginnen. Das Führen eines LKW ist nur den „alten“ Führerscheininhabern der Klasse 2 und Taxifahrern, die ihre Fahrerlaubnis vor dem 01. 01. 1999 erworben haben, dem Gesetz nach erlaubt. Es gibt manche LKW-Fahrer, die sich trotzdem nicht mehr in der Lage sehen, einen LKW zu fahren; dem sollte nachgegeben werden. Ein Omnibusfahrer ist einäugig nicht mehr fahrtauglich.

Der operative Erfolg der augenärztlichen Behandlung hängt im Wesentlichen von der verbliebenen Motilität ab: bei guter Beweglichkeitsreserve kann ein großer Bereich mit beidäugigem Sehen erzielt werden, während z. B. ein Patient mit einer Abduzensparalyse und damit aufgehobener Abduktion nur einen sehr eingeschränkten Bereich ohne Doppelbilder erwarten kann, der höchstens die Fahrerlaubnis der Klasse B noch ermöglicht.

Bei allen Erkrankungen muss ein konstanter Befund abgewartet werden, bevor eine Augenmuskeloperation durchgeführt werden kann: bei erworbenen Augenmuskellähmungen werden 9, besser 12 Monate gewartet, bei endokrinen Orbitopathien müssen 6 Monate lang die Schielwinkel konstant bleiben. In der überwiegenden Mehrzahl aller Fälle kann der Augenarzt entweder mit konservativen oder operativen Mitteln helfen und sehr oft den Patienten wieder fahrtauglich bekommen.

Prof. Dr. Gerold H. Kolling, Heidelberg

Evaluation und Optimierung aktueller Methoden zur Beurteilung von Eignungsmängeln

Wie bereits SCHUBERT und MATTERN (2004) deutlich hervorgehoben haben, bilden die Beurteilungskriterien in Verbindung mit den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung und dem Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien die fachlichen Grundlagen der Fahreignungsbegutachtung. Empirische Validierungsstudien zu den hier vorgeschlagenen Prozentrang-Grenzen für Kraftfahrer der Gruppe 1 sind jedoch noch selten. Dies gilt besonders für ihre Anwendbarkeit bei Kraftfahrern im mittleren und höheren Lebensalter. Mit dem vorliegenden Beitrag soll daher der Versuch unternommen werden, ebendiese Lücke zu füllen und empirisch gesicherte Optimierungsvorschläge zu erarbeiten. An einer Stichprobe von n = 222 Personen wurden sowohl Tests zu verkehrspsychologisch relevanten Leistungsdimensionen als auch eine standardisierte Fahrprobe durchgeführt. Mit diesen Daten wurden verschiedene globale Prozentrang-Grenzen sowie spezifische Prozentrang-Grenzen für die verkehrsrelevante Leistungsdimensionen miteinander hinsichtlich ihrer Validität für die Vorhersage der Globalbewertung des Fahrverhaltens in einer standardisierten Fahrprobe im Einzelfall verglichen. Einem Vorschlag von JACOBSHAGEN (2005) folgend, wird zudem auch ein Vergleich der oben beschriebenen Methoden mit neueren Ansätzen der statistischen Urteilsbildung durchgeführt.

Die vorliegenden Ergebnisse deuten darauf hin, dass bei Verwendung fester Prozentrang-Grenzen zwar eine überzufällig korrekte Klassifikation der Kraftfahrer möglich ist, ein differenzierteres Vorgehen allerdings zu einer deutlich geringeren Anzahl an Fehlzuordnungen führt. Die Ergebnisse verdeutlichen somit die bereits von JACOBSHAGEN (2005) propagierte differenzierte Gewichtung der einzelnen Leistungsdimensionen bei der diagnostischen Urteilsbildung. Zudem wird auch die Notwendigkeit einer Berücksichtigung kompensatorischer Effekte in der diagnostischen Urteilsbildung nochmals deutlich unterstrichen. Die sich aus der vorliegenden Studie ergebenden Empfehlungen zur Optimierung der Begutachtungs-Leitlinien werden eingehend diskutiert.

Joachim Häusler, Markus Sommer, Dr. Gernot Schuhfried, Mödling/Österreich

Unfallanalytische Daten

Gibt es Unfälle durch schlechtes Sehvermögen? Ja!

In vielen Kasuistiken kann demonstriert werden, dass gravierende Störungen des Sehvermögens, z. B. Gesichtsfeldeinschränkungen, im Rahmen einer Retinopathia pigmentosa zu einem tödlichen Verkehrsrisiko werden können. Verschiedene Studien haben gezeigt, dass Störungen des Sehvermögens, vor allem des Dämmerungssehvermögens, mit einem erhöhten Unfallrisiko einhergehen. Der Autor hat im Jahre 1997 eine Studie zum Thema „Sehstörungen als Unfallursache“ publiziert (LACHENMAYR B., BUSER A., KELLER O., BERGER J., Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M65). In dieser Studie wurden drei Unfalltypen untersucht, der sogenannte Dunkelheitsunfall, die Vorfahrtsverletzung und der Überholunfall im Außerortsverkehr. Es wurden 754 verunfallte Kraftfahrer untersucht, zudem ein Kontrollkollektiv von 250 gleichaltrigen, nicht verunfallten Kraftfahrern. Fahrer, die in einen Überholunfall verwickelt waren, hatten sta-

tistisch signifikant eine niedrigere Tagessehschärfe als alle anderen Unfallgruppen und als das Normalkollektiv. Dies bedeutet, dass Fahrer mit eingeschränkter zentraler Sehschärfe ein erhöhtes Risiko haben, in einen Überholunfall im Landstraßenverkehr verwickelt zu werden. Fahrer mit einem Dunkelheitsunfall hatten ein statistisch signifikant reduziertes Dämmerungssehvermögen und eine erhöhte Blendempfindlichkeit. Dies bedeutet, dass Fahrer mit eingeschränktem Dämmerungssehvermögen ein erhöhtes Risiko haben, in einen Dunkelheitsunfall verwickelt zu werden. Es ist daher zu fordern, dass Dämmerungssehvermögen und Blendempfindlichkeit als obligate Untersuchungen in der Fahreignungsbegutachtung verankert werden, wie dies vom europäischen Gesetzgeber gefordert wurde. Bislang ist eine Umsetzung im Rahmen der FeV bzw. der FeVÄndV nicht erfolgt. Zudem ist darauf zu drängen, dass ab dem 40. Lebensjahr eine regelmäßige und obligate Überprüfung des Sehvermögens stattfindet, wie dies in vielen europäischen Ländern, in USA und in Kanada seit vielen Jahren der Fall ist.

Prof. Dr. Dr. Bernhard Lachenmayr, München

Der typische Sehmangelunfall der verschiedenen Altersgruppen

Altersabhängige Veränderungen des Sehvermögens betreffen die Refraktion (Brillenkorrektur), die Sehschärfe, das Gesichtsfeld und das Dämmerungssehvermögen. Während eine korrekte Brille einfach zu beschaffen ist (allerdings leider gerade in der Altersgruppe zwischen 30 und 50 Jahren oft übersehen wird), sind irreversible Einschränkungen der Sehschärfe, Defekte im Gesichtsfeld und Störungen des Dämmerungssehvermögens nicht kompensierbar. Störungen des Dämmerungssehvermögens betreffen vor allem die älteren Verkehrsteilnehmer. Eine reduzierte Tagessehschärfe, meist infolge fehlender oder unzureichender Brillenkorrektur, ist in der Bevölkerung häufig. Hier besteht das Risiko eines Überholunfalls im Landstraßenverkehr. Binokulare Gesichtsfelddefekte sind in der Gesamtbevölkerung eher selten. Wenn sie auftreten, bedeuten sie eine massive Einschränkung der Fahreignung, da andere Verkehrsteilnehmer übersehen werden können. Häufige Ursache von binokularen Gesichtsfelddefekten sind das Glaukom und Sehbahnläsionen. Ein eingeschränktes Dämmerungssehvermögen ist in der Bevölkerung wiederum sehr häufig. Es sind im Prinzip sehr viele der älteren Kraftfahrer ab dem 50. Lebensjahr aufwärts betroffen. Hier muss oftmals auf das Nachtfahren verzichtet werden. Eine Rotsinnstörung (Protanomalie, Protanopie) ist in der Bevölkerung selten, aber immerhin sind 2,2 % aller Männer davon betroffen. Der Rotsinngestörte hat das Risiko, bei schlechten Sichtverhältnissen (z. B. bei Nebel, Regen, Fahrt gegen die tief stehende Sonne) den Vordermann zu spät zu erkennen (Auffahren). Einen typischen Sehmangelunfall des jungen Kraftfahrers gibt es nicht. Im mittleren Lebensalter fehlt oft lediglich die richtige Brillenkorrektur. In höherem Alter häufen sich Erkrankungen, beispielsweise Glaukom oder Makuladegeneration, die keine Teilnahme am Straßenverkehr mehr zulassen. Wichtig für den älteren Kraftfahrer ist eine konsequente Prüfung des Dämmerungssehvermögens und der Blendempfindlichkeit. Wenn kein ausreichendes Dämmerungssehvermögen vorliegt (Mindestanforderung Kontraststufe 1:23), kann am nächtlichen Straßenverkehr nicht mehr teilgenommen werden.

Prof. Dr. Dr. Bernhard Lachenmayr, München

Körperbehinderungen – Kompensationsmöglichkeiten

Es wird aufgezeigt, dass Alterungsvorgänge und altersbedingte Beeinträchtigungen der Haltungs- und Bewegungsorgane fast immer – selbst in Serienfahrzeugen – kompensierbar sind. Was dem älteren Menschen das Autofahren erleichtert, ist in der Regel auch ein Gewinn für den jüngeren Autofahrer, auch wenn ältere und behinderte Personen stärker von den vielfältigen mehr oder weniger seriellen Sonderausstattungsmöglichkeiten profitieren. Bei Altersveränderungen an Rumpf und Gliedmaßen bleibt die Eignung für sitzende Positionen fast immer am längsten erhalten, so dass z. B. Gehen, Stehen oder Radfahren deutlicher beeinträchtigt sind als das Führen eines Kraftfahrzeuges.

Prof. Dr. G. Rompe, Heidelberg

Diabetes und Verkehrstauglichkeit

Bei der Beurteilung der Fahrtauglichkeit eines Diabetikers sind spezifische Probleme zu beachten. Dies schließt behandlungsbedingte Probleme wie akute Hypoglykämien (vor allem bei Insulintherapie) und krankheitsbedingte Komplikationen und Folgeschäden wie akute Hyperglykämien, diabetische Retinopathie und diabetische Neuropathie ein, welche alle das Fahrvermögen beeinträchtigen können. Insbesondere sollte auf Alkohol verzichtet werden, da dieser bei Diabetikern zu schweren Unterzuckerungen führen kann und daher möglichst komplett gemieden werden sollte. Das Hauptproblem des Auto fahrenden Diabetikers sind Unterzuckerungen, deren Symptomatik von Heißhunger, Schwäche, Unruhe, Herzrhytmusstörungen, Sehstörungen bis hin zu Epilepsie und Koma reichen kann. Interessanterweise zeigen Studien, dass die Unfallhäufigkeit bei insulinbehandelten Diabetikern nicht unbedingt häufiger ist, zumindest nicht von insulinbehandelten Typ 2 Diabetikern. Diese Studien zeigten aber auch große Schulungsdefizite bei Diabetikern auf: Die Blutzukkergrenzwerte, ab denen eine Fahrt erst angetreten werden sollte, werden zu niedrig eingeschätzt; auch hat die Mehrzahl noch nie über das Thema Autofahren mit ihrem behandelnden Arzt gesprochen, was auch auf einen Handlungsbedarf auf ärztlicher Seite hinweist. Hauptproblemgruppe beim Thema Autofahren und Diabetes sind Diabetiker mit häufigen Hypoglykämien und Hypoglykämie-Wahrnehmungsstörungen. Dieser Problematik muss durch Umstellung der Therapie, Schulung und einem sog. Hypoglykämiewahrnehmungstraining begegnet werden. Man unterscheidet 3 Risikogruppen der Diabetiker, die bestimmte Führerscheinklassen erwerben dürfen, je nachdem mit welchen Antidiabetika behandelt wird. Vereinfachend dargestellt, dürfen Patienten mit oralen Antidiabetika (außer Sulfonylharnstoffe) uneingeschränkt Autofahren, Sulfonylharnstoffbehandelte Diabetiker bei stabiler Stoffwechsellage ebenfalls. Insulinbehandelte Diabetiker dürfen bei stabiler Stoffwechsellage und regelmäßiger Kontrolle Autofahren (aber keine Busse oder LKW, oder nur in Ausnahmefällen). Aufpassen müssen Patienten, die neu auf Insulin eingestellt wurden oder bei denen eine Änderung der Therapie durchgeführt wurde. Beim Autofahren sollten Diabetiker bestimmte Regeln einhalten, wie z. B. immer Blutzucker vor der Fahrt kontrollieren, Pausen machen mit Selbstkontrolle. Der Arzt sollte mit seinem Patienten die Problematik besprechen und wo nötig Schulungen durchführen und ggf. an einen Spezialisten überweisen. Angesichts der wachsenden Zahl der insulinbehandelten Diabetiker wird das Thema Diabetes und Autofahren sicherlich an Bedeutung zunehmen.

Dr. Michael Morcos, Heidelberg

Literatur

BERND FRIEDEL, HANS-JOACHIM WAGNER

Herbert Lewrenz / Paul Brieler / Klaus Püschel: Krankheit und Kraftverkehr

– Fahreignungsdiagnostik aus medizinischer, juristischer und psychologischer Sicht –

Verlag Dr. Kovac, Hamburg 2006, ISBN 3-8300-2390-1

„Präsentiert wird hier sozusagen das Vermächtnis von H. LEWRENZ (1919–2004), sein Verständnis der verkehrsmedizinischen Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrerlaubnis-Verordnung, niedergelegt insbesondere für den „zuständigen Facharzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation". So umreißen die Mitherausgeber P. BRIELER und K. PÜSCHEL in ihrem Vorwort die vorgelegte Materialsammlung, die als Band 7 in der Schriftenreihe: „Forschungsergebnisse aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg" erschienen ist.

Im Vorwort wird noch darauf hingewiesen, dass die von H. LEWRENZ hinterlassenen „Texte lediglich marginal redaktionell bearbeitet und bewusst unvollständig belassen wurden", ebenso die „unausgewogene Schwerpunktsetzung" in verschiedenen Kapiteln und die unvollständigen Literaturzitate.

Die von weiteren 7 Mitarbeiter/innen redigierte Materialsammlung umfasst 17 Kapitel auf 397 Seiten, einschließlich 299 Literaturzitaten. Sie beginnt mit der Historie der Kraftfahrereignungsbegutachtung, umreißt die Grundsätze der Untersuchung und Beurteilung sowie im speziellen Teil alle für die Eignungsuntersuchung wesentlichen Krankheiten und Funktionsbeeinträchtigungen.

In seinem Vorwort (2004) zu der geplanten Veröffentlichung betont H. LEWRENZ, dass sie nicht als Kommentar zu den seit 1973 in 6 Auflagen vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenen Begutachtungs-Leitlinien: „Krankheit und Kraftverkehr" gedacht ist, sondern als „Weiterentwicklung eines seit Beginn der Begutachtungstätigkeit … existierenden integrativen Begutachtungssystems (Medizin, Psychologie, Rechtswissenschaft)".

Diese Ideen- und Material-Sammlung aus einer über 5 Jahrzehnte von H. LEWRENZ geleisteten, einzigartigen Pionierarbeit auf dem Gebiet der Kraftfahrereignungsbegutachtung kann insbesondere allen mit dieser Begutachtung und der damit zusammenhängenden Verordnungsarbeit befassten Personen bzw. Institutionen zum Studium empfohlen werden, in der Hoffnung, dass dadurch künftige Beratungen bereichert werden.

Anschriften der Verfasser

Prof. Dr. Bernd Friedel
Bernhardstraße 168
50968 Köln

Prof. Dr. Hans-Joachim Wagner
Kraepelinstraße 8
66424 Homburg-Saar

DAN BENJAMIN

Detlef Burhoff (Hrsg.): Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren

ZAP Verlag für die Rechts- und Anwaltspraxis, Recklinghausen 2006, 1087 Seiten, 89,00 €, ISBN 3-89655-189-2

Der Herausgeber, Richter am OLG Hamm und durch diverse Veröffentlichungen ausgewiesener Kenner der Materie, hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein Werk vorzulegen, das „dem Rechtsanwalt, der als Verteidiger im straßenverkehrsrechtlichen OWi-Verfahren tätig ist, … Fachkenntnisse vermitteln und ihn so bei seiner Arbeit unterstützen" soll.

Für die Bearbeitung hat BURHOFF namhafte Autoren gefunden, die die mittlerweile komplexe und kaum noch überschaubare Materie des straßenverkehrsrechtlichen OWi-Verfahrens nach Themengebieten gegliedert behandeln. Dabei handelt es sich ausschließlich um Richter und Rechtsanwälte, die sich in der Praxis mit dieser Thematik befassen. Es liegt damit ein Handbuch „von Praktikern für Praktiker" vor. Ziel der Autoren „war es, in den … ausgewählten Teilbereichen des straßenverkehrsrechtlichen OWi-Verfahrens alle Fragen zu beantworten und für alle Probleme Lösungen anzubieten."

BURHOFF hat, wie bereits in anderen Handbüchern, die Stichwort-Form in alphabetischer Reihenfolge gewählt, so dass unter dem jeweiligen Sichtwort i. d. R. alle damit zusammenhängenden (Rechts-)Fragen und Probleme geschlossen dargestellt werden. Damit erhält das Werk Lexikoncharakter. Das dementsprechend alphabetisch geordnete Inhaltsverzeichnis wird ergänzt durch eine Übersicht der zahlreichen Musterformulare, die zusätzlich auf einer beigefügten CD-ROM zu finden sind. Geordnet sind diese in der Reihenfolge des Druckwerks. Die leichte Anwendung wird durch das Word-Format garantiert.

Auf ein einheitliches umfangreiches Literaturverzeichnis wurde bewusst verzichtet, vielmehr befinden sich die einschlägigen Literaturhinweise (Spezialkommentare, Monographien, Aufsätze) zu bestimmten Themen bei den einzelnen Stichwörtern. So ist den Erläuterungen zu jedem Stichwort die einschlägige Literatur vorangestellt. Das erleichtert die Arbeit für den Praktiker, der gezielt auf Spezialliteratur hingewiesen wird, ohne erst mühsam in einem umfangreichen Literaturverzeichnis suchen zu müssen. Literatur und zitierte Rechtsprechung sind bis einschließlich August 2005 berücksichtigt; es wird darauf hingewiesen, dass ein großer Teil der vom Herausgeber stammenden Veröffentlichungen im Volltext auf www.burhoff.de eingestellt ist und auch ausgedruckt werden kann.

Ausgangspunkt der jeweiligen Darstellung der einzelnen Stichwörter ist zunächst eine allgemeine Einleitung, an die sich die vertiefte Auseinandersetzung mit der zu bearbeitenden Materie anschließt. Die an der herrschenden Meinung orientierte Erörterung von Rechtsfragen wird durch weiterführende Hinweise auf kritische Literatur und Rechtsprechung ergänzt.

Teilweise längere Ausführungen werden am Anfang des jeweiligen Stichworts mit „Das Wichtigste in Kürze" in mehreren Leitsätzen zusammengefasst. Im laufenden Text werden Wortpassagen zum besseren Auffinden im Fettdruck dargestellt, was mitunter den Lesefluss behindern kann, aber für das schnelle Auffinden der gesuchten Problematik sehr hilfreich ist. Besondere, für den Verteidiger äußerst hilfreiche Hinweise sind in Kastenform grau unterlegt. Allerdings sollten Hinweise wie: „In jedem Fall muss sich der Verteidiger wegen der Entscheidung, ob ein Befangenheitsantrag gestellt werden soll, mit dem **Betroffenen be-**

raten“ oder: „Der Verteidiger sollte sich jedoch mit seinem **Mandanten besprechen** und vergewissern, ob dieser mit der Stellung eines Ablehnungsgesuches einverstanden ist“ oder: „Etwaige **Zweifel** an der Richtigkeit der Abstandsbestimmung müssen in der HV deutlich angesprochen und möglichst schriftlich (i.d.R. in Form eines Beweisantrags) mitgeteilt werden, damit der Richter sich damit auseinandersetzt“ für den Verteidiger selbstverständlich sein.

Im materiell-rechtlichen Bereich hat sich der Herausgeber auf die wichtigsten Verkehrsordnungswidrigkeiten Geschwindigkeitsüberschreitung, Rotlichtverstoß, Abstandsunterschreitung und Verstöße gegen § 24a StVG beschränkt. Bemerkenswert ist, dass bei sämtlichen dabei in Frage kommenden Messmethoden ausführliche Hinweise zu Fehlerquellen gegeben sind und so dem Rechtsanwalt ein Tor für eine erfolgreiche Verteidigung im Hinblick auf vorgehaltene Messergebnisse geöffnet wird.

Insbesondere die Ausführungen zu § 24a StVG können uneingeschränkt überzeugen. Die Wechselwirkungen zwischen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG und einer Straftat nach dem Betäubungsmittelgesetz oder dem Strafgesetzbuch sind ausführlich dargestellt. Umfassend dazu ist auch der Rechtsprechungsüberblick zum prozessualen Tatbegriff. Auf nicht weniger als vierzig Seiten wird dann auf die Trunkenheitsfahrt und die sich in diesem Zusammenhang ergebenden Probleme eingegangen. Hervorzuheben sind die Darlegungen über die Feststellung der Alkoholkonzentration, hierbei insbesondere der Umfang und die Tiefe im Hinblick auf die Ermittlung Atemalkoholkonzentration mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential. Umfangreiche Hinweise zur Rechtsprechung dazu runden das Bild ab.

Verfahrensrechtlich werden alle bei der Verteidigung in OWi-Sachen auftauchenden Fragen behandelt. Vom ersten Kontakt des Anwalts mit dem Mandanten, der sich zumeist mit dem Anhörungsbogen oder dem Bußgeldbescheid an ihn wendet, über die Verletzung von Mitwirkungspflichten im Verwaltungsverfahren bei der Fahrerermittlung und sich daraus evtl. ergebender Fahrtenbuchauflagen bis hin zum Abschluss des OWi-Verfahrens durch Einstellung, Urteil oder Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts ist das vorliegende Handbuch ein umfassender Leitfaden für die tägliche Arbeit in der Praxis. Selbst darüber hinaus werden zahlreiche Hinweise bspw. zur Vollstreckung und zum Vollstreckungsaufschub von Fahrverboten erteilt. Allein die Ausführungen zum Fahrverbot nehmen insgesamt mehr als 120 Seiten in Anspruch. Bemerkenswert sind an dieser Stelle auch die umfangreichen Ausführungen zum Inhalt und zur Fehlerhaftigkeit eines Bußgeldbescheides und der sich daraus ergebenden Folgen.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass es den Autoren gelungen ist, ein Werk vorzulegen, das dem Rechtsanwalt, der als Verteidiger im straßenverkehrsrechtlichen OWi-Verfahren tätig ist, Fachkenntnisse vermittelt und ihn so bei seiner Arbeit unterstützt. Bei diesem Umfang der Darstellung der wichtigsten Probleme des straßenverkehrsrechtlichen OWi-Verfahrens gehört es in jede Anwaltskanzlei, die sich mit dieser Materie beschäftigt.

Anschrift des Verfassers
Rechtsanwalt
Dan Benjamin
Bertha-von-Suttner-Str. 31
16303 Schwedt/Oder
Email: rechtsanwaltbenjamin@t-online.de

Zur Information

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ und der Impact-Faktor

Sonderregelung an der Universität Tübingen

Mit Schreiben vom 21.10.2005 hat Herr Prof. Dr. med. Dipl.-Phys. H.-D. WEHNER, Direktor des Institutes für Gerichtliche Medizin an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen, an den Vorstand der Medizinischen Fakultät den Antrag auf Zuerkennung eines Impact-Faktor-Wertes von 1,4 für die Zeitschrift „Blutalkohol“ gestellt. Dies geschah im Zusammenhang mit der Einreichung eines Manuskripts beim Medizinischen Schriftleiter dieser Zeitschrift.

Zur Begründung wurde von Prof. Dr. WEHNER folgendes angeführt:

„I. Die vorgelegte Arbeit … liefert einen naturwissenschaftlichen Beitrag zur Überprüfung und Bewertung der medizinisch-biologischen Voraussetzungen der §§ 315c, 316 StGB und des § 24a (2) StVG für den Suchtstoff THC. Sie dient damit der wissenschaftlichen Unterstützung der diesbezüglichen Beweisaufnahme durch die Rechtspflegeorgane und ist daher in einem Publikationsorgan zu veröffentlichen, welches auf die speziellen wissenschaftlichen Bedürfnisse einer vorwiegend strafrechtlich interessierten Leserschaft ausgerichtet ist und eben darum auch von dieser Leserschaft hinsichtlich seiner vorgestellten Thematik in hohem Maße akzeptiert wird. Diese Bedingungen sind durch das im Betreff genannte Journal BLUTALKOHOL im deutschen Sprachraum einzig und in optimaler Weise erfüllt. Dies findet seinen Niederschlag in der hochfrequenten Zitation dieser Zeitschrift in den gängigen Kommentaren des deutschen Strafrechtes. Unter dem Gesichtspunkt einer maximalen Kongruenz zwischen der mit der vorgelegten Arbeit verfolgten Absicht (nämlich mit der wissenschaftlichen Mitteilung genau diese spezielle Leserschaft erreichen zu wollen) einerseits und dem diesbezüglich vom Journal verfolgten Zweck andererseits stellt die Publikation der obigen Arbeit in der Zeitschrift BLUTALKOHOL eine optimale Allokation wissenschaftlicher Information dar. Demgegenüber wäre eine Publikation z. B. in einer das deutsche Rechtssystem kaum interessierenden anglo-amerikanischen Zeitschrift als obsolete Fehlallokation zu betrachten. Für die interessierte ausländische Leserschaft ist dem Manuskript ein englisches Abstract angefügt.

II. Da es sich bei der Zeitschrift BLUTALKOHOL um eine weitgehend auf das deutsche Rechtssystem und damit auch auf den deutschen Sprachraum begrenzte Zeitschrift handelt, wird ihr ein Impact-Faktor nicht zugemessen. Dies tangiert das wissenschaftliche Niveau der Zeitschrift in keiner Weise. Von der wissenschaftlichen Qualität des Journals ist auszugehen. Die wissenschaftliche Qualität ist jedenfalls nicht deswegen in Abrede zu stellen, weil dem für die Veröffentlichung gewählten Journal kein Impact-Faktor zugeordnet ist; denn in der Regel vermag ein Impact-Faktor die wissenschaftliche Qualität eines Publikationsorgans nicht und schon gar nicht in metrischer Weise abzubilden – erst recht nicht, wenn diesem aufgrund seiner (thematisch von außen vor-

gegebenen) nationalen Beschränkung offiziell gar kein Impact-Faktor zugeordnet werden kann.

III. Die Medizinische Fakultät der Eberhard-Karls-Universität hat als Maß für die budgetzumessende Anerkennung wissenschaftlicher Leistungen zu einem erheblichen Anteil die (nach einem vorgegebenen Verfahren zu wichtende) jährliche Summe der Impact-Faktoren eingeführt. Voraussetzung für dieses Verfahren ist damit, dass ein Publikationsorgan überhaupt mit einem (z. B. vom ISI ermittelten) Impact-Faktor bewertet ist bzw. bewertet werden kann. Diese Voraussetzung ist für das für die Veröffentlichung vorgesehene Publikationsorgan BLUTALKOHOL deshalb nicht gegeben, weil dieses ganz vorwiegend der naturwissenschaftlich-medizinischen Unterstützung der sich von anderen ausländischen Rechtssprechungssystemen deutlich abgrenzenden deutschen Judikatur dient und deshalb nur im deutschsprachigen Raum angesiedelt und demnach ohne Impact-Faktor-Zumessung ist. Daher muss, um zwar einerseits dem von der Fakultät eingeführten Verteilungsmodus zu genügen und um aber andererseits eine Publikation in einem nicht impactbewerteten (gleichwohl wissenschaftlich anerkannten) Publikationsorgan nicht zu diskriminieren, ein Impact-Faktor-Äquivalent zugeordnet werden. Dieses wurde für die in Rede stehende Zeitschrift seinerzeit von der Medizinischen Fakultät auf den Wert 1,4 festgesetzt.

IV. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Zumessung von Impact-Faktor-Äquivalenten stets zu besorgen ist, dass den Publikationsfluss regelnde impactfaktorgebundene Budgetsteuerungssysteme die wissenschaftliche Publikationsfreiheit (und damit eben einen sehr wesentlichen Teil der Freiheit des Hochschullehrers) nicht dahingehend einschränken, dass eine offensichtlich nachgefragte Publikationstätigkeit für ein zwar wissenschaftlich anerkanntes, nicht aber impactbewertetes Publikationsorgan de facto durch dahingehend ‚ordnungspolitisch' gelenkte und dadurch eben gegebenenfalls für die freie berufliche Entfaltung des Hochschullehrers äußerst nachteilige Budgetrestriktionen in diskriminierender Weise unterdrückt wird. Eine durch eine impactfaktorgesteuerte leistungsorientierte Mittelzuweisung bewirkte mittelbar andere Publikationsmöglichkeiten exkludierende Bindung allein an im vorhinein impactfaktorbewertete Publikationsorgane bedarf daher schon aus rechtlichen Gründen eines Korrektivs im Sinne einer Zumessung eines Impact-Faktor-Äquivalentes."

Herr Prof. WEHNER hat in einem weiteren Schreiben vom 07. 12. 2005 in Ergänzung seines Schriftsatzes vom 21. 10. 2005 noch folgende zusätzliche Begründung gegeben:

„V. Aus der (beigefügten) Publikation des Richters am Verwaltungsgerichts des Landes Baden-Württemberg in Mannheim, Dr. ANDREAS HARTUNG, können Sie ersehen, dass nicht nur ein Gutachten des rechtsmedizinischen Institutes Tübingen zitiert wird, sondern auch dass die Zeitschrift BLUTALKOHOL gleich 22 Mal zitiert wird. Bei der Lektüre des von Herrn Dr. HARTUNG immerhin in einer Zeitschrift für Öffentliches Recht und Öffentliche Verwaltung publizierten Artikels wird wohl auch aus dem Horizont des rankenden Mediziners ein exzellentes wissenschaftliches Vorgehen kaum zu verkennen sein, so dass wiederum vorgeschlagen wird, die nicht mehr nachvollziehbaren impactgebundenen Kriterien auch unter dem Gesichtspunkt der Wissenschaftlichkeit zu überprüfen."

Als Vorsitzender des Fakultätsvorstandes hat der Dekan mit Schreiben vom 06. Februar 2006 Herrn Prof. Dr. WEHNER folgendes mitgeteilt:

„ … Es freut mich Ihnen mitteilen zu können, dass der Fakultätsvorstand in seiner 96. Sitzung am 24. 01. 2006 Ihrem Antrag zur Sonderregelung für die Bewertung von Publikationen wie folgt zugestimmt hat:

Die Veröffentlichung einer Arbeit in der Zeitschrift „Blutalkohol“ erhält den Impact-Faktor 1,4.“

Wir halten dies für einen sehr bemerkenswerten Schritt der Medizinischen Fakultät der Universität Tübingen, welcher die nunmehr weit über vier Jahrzehnte währende wissenschaftliche Bedeutung der Zeitschrift „Blutalkohol“ gebührend anerkennt.

Prof. Dr. Heinz-Dieter Wehner Prof. Dr. Klaus Püschel

Länder und Verkehrssicherheitsrat unterstützen Initiative zur schärferen Sanktionierung von schweren Verkehrsverstößen

Die Länderverkehrsminister unterstützen Bundesverkehrsminister WOLFGANG TIEFENSEE bei seinem Vorstoß, hart gegen Raser, Drängler und andere Verkehrsrowdys vorzugehen. Einen entsprechenden Entschluss hat die Verkehrsministerkonferenz am 17. Mai 2006 in Berlin gefasst.

„Es ist gut, dass die Landesminister meine Initiative unterstützen", sagte TIEFENSEE anlässlich des Beschlusses. „Die schweren, oft tödlichen Unfälle verursachen Raser, Drängler und häufig auch Drogenkonsumenten. Dagegen müssen wir mit drastischen, abschreckenden Strafen vorgehen, um die vielen vernünftigen Autofahrer zu schützen."

Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) unterstützt diese Initiative nachdrücklich. „Der Ansatz, gerade ‚notorische Verkehrssünder' und ‚Wiederholungstäter' besonders empfindlich zu treffen, ist sinnvoll", kommentiert DVR-Präsident MANFRED BAUMANN.

Auszug aus der Beschluss-Sammlung Verkehrsministerkonferenz am 16./17. Mai 2006 in Berlin:

...

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Überprüfung des Sanktionsniveaus für Verkehrsverstöße

1. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit für notwendig. Zwar ist es in den vergangenen Jahren gelungen, erhebliche Erfolge insbesondere im Hinblick auf den erreichten Tiefstand bei der Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle zu erzielen, eine weitere positive Beeinflussung des Unfallgeschehens erscheint aber erreichbar. Ein Mittel kann hierzu auch die Erhöhung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen, sein.
2. Die Verkehrsministerkonferenz tritt vor diesem Hintergrund dafür ein, dazu gemeinsam mit der Innenministerkonferenz auch weitere Maßnahmen eines Gesamtkonzeptes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie z. B. die Intensivierung der Verkehrsüberwachung, zu erörtern und in der nächsten Verkehrsministerkonferenz darüber zu beschließen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz ist sich darin einig, dass die Einnahmen aus behördlichen Verwarnungs- und Bußgeldverfahren für Zwecke der Verkehrssicherheit eingesetzt werden sollen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Finanzministerkonferenz, die Innenministerkonferenz und die Justizministerkonferenz, den Beschluss zu unterstützen.

...

(Aus Pressemitteilungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates vom 16. Mai 2006 und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. Mai 2006)

Telefonieren beim Autofahren mittels Freisprechanlage wirkt wie 0,8 Promille BAK

Telefonate beim Autofahren sind hierzulande nur noch mit Freisprechanlage erlaubt, damit sich der Fahrer mehr auf den Verkehr als auf Tastatur und Display seines Handys konzentrieren kann. Allerdings bringt das nichts, wie eine Studie von Psychologen der Universität Utah feststellte: Selbst wer mit einem Headset während der Fahrt telefoniert, verhält sich so, als habe er 0,8 Promille Alkohol im Blut.

40 Testpersonen saßen mehrfach hinter dem Steuer in einem Fahrsimulator: einmal ohne jede Ablenkung, einmal mit normalem Handy, einmal mit Freisprechanlage und einmal nach einem Glas Wodka, das ihren Blutpegel auf 0,8 Promille brachte. Sie sollten einem anderen Fahrzeug folgen, das beschleunigte, bremste und die Richtung wechselte – wie im normalen Stadtverkehr. Am sichersten bewegten sich die Fahrer durch den virtuellen Verkehr, die durch nichts abgelenkt waren. Wer telefonierte – egal, ob mit Handy oder Headset – fuhr dagegen genauso unkonzentriert wie die Alkohol-Konsumenten. Das Unfall-Risiko lag sogar höher.

Wer am Steuer telefonierte, fuhr zwar etwas langsamer, ging aber auch langsamer auf die Bremse, änderte ständig den Abstand zum Vordermann und beschleunigte nach einem Halt mit Verzögerung. Es kam zu mehreren Auffahrunfällen. Mit Alkohol im Blut fuhren die Versuchsteilnehmer aggressiver und riskanter, zeigten sich ansonsten aber reaktionssicher.

„So wie man sich selbst und andere einem Risiko aussetzt, wenn man betrunken fährt, so gefährdet man auch sich und andere, wenn man am Steuer telefoniert. Der Grad der Beeinträchtigung ist sehr ähnlich“, heißt es im Fazit der Studie, die im Wissenschaftsmagazin „Human Factors“ veröffentlicht wird. Studienleiter David Strayer und seine Kollegen befürworten aufgrund ihrer Testergebnisse ein komplettes Handy-Verbot am Steuer. Es sei weniger das Gerät an sich, das die Aufmerksamkeit des Fahrers vom Verkehr ablenkt, sondern die Konzentration auf den Gesprächspartner. „Wir glauben, dass beim Telefonieren eine „Aufmerksamkeits-Blindheit“ entsteht. Das bedeutet, dass Autofahrer Geschehnisse auf der Straße übersehen, obwohl ihre Augen darauf gerichtet sind.“ Die Psychologen aus Utah hatten in früheren Studien bereits festgestellt, dass jüngere Fahrer eine Reaktionszeit wie 70-Jährige hatten, wenn sie am Steuer telefonierten.

(Aus Pressemitteilungen von Focus-online vom 30. Juni 2006 und Spiegel-online vom 03. Juli 2006)

Drogen- und Suchtbericht 2005*)
– Auszug –

Rauschgifttodesfälle

2005 verstarben 1 236 Menschen in Deutschland infolge des Konsums illegaler Drogen. Die Zahl der Todesfälle ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 4 % gesunken und seit dem Jahr 2000 rückläufig (2000: 2 030, 2001: 1 835, 2002: 1 513, 2003: 1 477, 2004: 1 385). Der Anteil weiblicher Rauschgifttoter liegt bei 15 %.

Erstauffällige Konsumenten harter Drogen (EKhD)

Die Zahl der polizeilich aufgefallenen EKhD ist von 21 100 im Vorjahr auf 19 900 gesunken. Dies ist ein Rückgang um 5 %. Diese Entwicklung ist hauptsächlich zurückzuführen auf einen Rückgang bei Ecstasy (–20 %) und Heroin (–13 %).

Entwicklung und Prävention bei alkohol- und drogenbedingten Verkehrsunfällen

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen eine Beeinflussung durch den Konsum illegaler Drogen nachgewiesen werden konnte, nahm in den letzten Jahren deutlich zu: Zwischen 1997 und 2004 stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der Unfallursache „andere berauschende Mittel“ von 612 auf 1 521, das entspricht einem Anstieg um rund 150 %. Im Gegensatz hierzu ging die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden in diesem Zeitraum um ca. 11 % zurück (von 381 000 auf 339 000).

Bei der Prävention von „Alkohol am Steuer“ ist seit Anfang der 90er Jahre viel erreicht worden. Insbesondere die Einführung der 0,5-Promille-Grenze hat zu einem spürbaren Rückgang von Unfällen unter Alkoholeinfluss geführt. Dieser positive Trend setzt sich fort. Auch 2004 ist die Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr zurückgegangen, und zwar um rund 6 %. Alkohol liegt mittlerweile in der Liste der Unfallursachen erst an fünfter Stelle. Dennoch sterben immer noch zu viele Menschen an den Folgen alkoholbedingter Unfälle im Straßenverkehr. Allein 2004 forderte Alkohol am Steuer 704 Verkehrstote. Dabei hat sich gezeigt, dass gerade der Anteil junger Fahrerinnen und Fahrer, die alkoholisiert an Unfällen mit Personenschaden beteiligt sind, überdurchschnittlich hoch ist. Vor diesem Hintergrund gibt es Überlegungen der Bundesregierung, ein besonderes Alkoholverbot für junge Fahrer während der Probezeit einzuführen [siehe hierzu den Informationsbeitrag „Entschließung des Bundesrates zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger“ in BA 2005, 457].

Rechtsprechung

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

49. 1. Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 verwehrt es einem Mitgliedstaat, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde.

2. Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439 in der Fassung der Richtlinie 97/26 verwehrt es einem Mitgliedstaat, bei dem die Umschreibung eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen gültigen Führerscheins in einen nationalen Führerschein beantragt wird, unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens, diese Umschreibung davon abhängig zu machen, dass eine erneute Untersuchung der Fahreignung des Antragstellers vorgenommen wird, die nach dem Recht des erstgenannten Mitgliedstaats zur Ausräumung entsprechender Zweifel aufgrund von Umständen erforderlich ist, die vor dem Erwerb des Führerscheins in dem anderen Mitgliedstaat bestanden.

Europäischer Gerichtshof (Dritte Kammer),
Beschluss vom 06. April 2006
– C-227/05 (Daniel Halbritter) –

Aus den Gründen:

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Artikel 1 Absatz 2 und 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 2. Juni 1997 (ABl. L 150, S. 41, im Folgenden: Richtlinie 91/439).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Halbritter, einem in Deutschland wohnhaften deutschen Staatsangehörigen, und dem Freistaat Bayern wegen einer Entscheidung des Landratsamts München, mit der der österreichische Führerschein von Herrn Halbritter nicht als gültig anerkannt und seine Umschreibung in einen deutschen Führerschein verweigert wurde.

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsrecht

Artikel 1 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 91/439 bestimmt: **3**

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen den einzelstaatlichen Führerschein gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie nach dem EG-Muster in Anhang I oder Ia aus. …

(2) Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden gegenseitig anerkannt."

Nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b der Richtlinie 91/439 hängt die Erteilung eines Führerscheins ab „vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen, vom Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse und von der Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen nach Maßgabe der Anhänge II und III" sowie „vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student – während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten – im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats". **4**

Nach Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie kann „[j]ede Person … nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein". **5**

Artikel 8 Absätze 1, 2 und 4 der Richtlinie 91/439 sieht vor: **6**

„(1) Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er einen Antrag auf Umtausch seines Führerscheins gegen einen gleichwertigen Führerschein stellen; es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats, gegebenenfalls zu prüfen, ob der vorgelegte Führerschein tatsächlich gültig ist.

(2) Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

…

(4) Ein Mitgliedstaat kann es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Absatz 2 genannten Maßnahmen angewendet wurde.

Ein Mitgliedstaat kann es außerdem ablehnen, einem Bewerber, auf den eine solche Maßnahme in einem anderen Mitgliedstaat angewendet wurde, einen Führerschein auszustellen."

Nationales Recht

7 Das in Deutschland für den Ausgangsrechtsstreit maßgebende Recht ist die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr oder Fahrerlaubnisverordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I 1998, S. 2214) in der Fassung der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I 2000, S. 141, im Folgenden: FeV).

8 § 11 Absätze 2, 3 und 8 FeV lautet:

„(2) Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens durch den Bewerber anordnen. …

…

(3) Die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) kann zur Klärung von Eignungszweifeln für die Zwecke nach Absatz 2 angeordnet werden,

…

4. bei erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder bei Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen …

oder

5. bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis, wenn

…

b) der Entzug der Fahrerlaubnis auf einem Grund nach Nummer 4 beruhte.

…

(8) Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf sie bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. …“

9 § 14 FeV, der Bestimmungen über Zweifel an der Kraftfahreignung einer Person angesichts ihres Konsums von Betäubungsmitteln und Arzneimitteln enthält, lautet wie folgt:

„(1) Zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder die Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3) beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass

1. Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes … oder von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen,

2. Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder

3. missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen vorliegt. Die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens kann angeordnet werden, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes widerrechtlich besitzt oder besessen hat. …

(2) Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist für die Zwecke nach Absatz 1 anzuordnen, wenn

1. die Fahrerlaubnis aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe entzogen war oder

2. zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin die in Absatz 1 genannten Mittel oder Stoffe einnimmt.“

§ 20 FeV bestimmt: **10**

„(1) Für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung … gelten die Vorschriften für die Ersterteilung.

(2) Die Fahrerlaubnisbehörde kann auf eine Fahrerlaubnisprüfung verzichten, wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber die … erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt. …

(3) Unberührt bleibt die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5.“

Im fünften Titel des zweiten Abschnitts der FeV – „Sonderbestimmungen für Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse“ – sieht § 28 – „Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ – Folgendes vor: **11**

„(1) Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 in der Bundesrepublik Deutschland haben, dürfen – vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 – im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Auflagen zur ausländischen Fahrerlaubnis sind auch im Inland zu beachten. Auf die Fahrerlaubnisse finden die Vorschriften dieser Verordnung Anwendung, soweit nichts anderes bestimmt ist.

…

(4) Die Berechtigung nach Absatz 1 gilt nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis,

…

3. denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist …

…

(5) Das Recht, von einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nach einer der in Absatz 4 Nr. 3 und 4 genannten Entscheidungen im Inland Gebrauch zu machen, wird auf Antrag erteilt, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen. § 20 Abs. 1 und 3 gilt entsprechend.“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen [siehe hierzu den Vorlagebeschluss des VG München vom 04. Mai 2005 – M 6a K 04.1 – in diesem Heft] **12 -21**

Zu den Vorlagefragen **22**

Nach Artikel 104 § 3 Absatz 1 der Verfahrensordnung kann der Gerichtshof, wenn die Antwort auf eine zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage klar aus der Rechtsprechung abgeleitet werden kann, nach Anhö-

rung des Generalanwalts jederzeit durch mit Gründen versehenen Beschluss entscheiden, der auf die betreffende Rechtsprechung verweist.

Zur ersten Frage

23 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob es Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat verwehrt, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde.

24 Einleitend ist darauf zu verweisen, dass der Gerichtshof in seinem Urteil Kapper bereits Anlass hatte, die Bestimmungen der FeV in Verbindung mit den Artikeln 1 Absatz 2 und 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439 zu prüfen.

25 Nach gefestigter Rechtsprechung sieht Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439 die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor und erlegt den Mitgliedstaaten damit eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen (Urteile vom 29. Oktober 1998 in der Rechtssache C-230/97, Awoyemi, Slg. 1998, I-6781, Randnrn. 41 und 42, vom 10. Juli 2003 in der Rechtssache C-246/00, Kommission/Niederlande, Slg. 2003, I-7485, Randnrn. 60 und 61, sowie vom 09. September 2004 in der Rechtssache C-195/02, Kommission/Spanien, Slg. 2004, I-7857, Randnrn. 53 und 54; vgl. auch Beschlüsse vom 11. Dezember 2003 in der Rechtssache C-408/02, Da Silva Carvalho, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 20, und vom 29. Januar 2004 in der Rechtssache C-253/01, Krüger, Slg. 2004, I-1191, Randnr. 25).

26 In den Randnummern 70 und 72 des Urteils Kapper hat der Gerichtshof festgestellt, dass Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439, soweit er es einem Mitgliedstaat erlaubt, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins dann nicht anzuerkennen, wenn auf dessen Inhaber in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme der Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis angewendet wurde, eine Ausnahme von dem in Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine darstellt und demnach eng auszulegen ist.

27 Ferner ergibt sich aus Randnummer 76 des Urteils Kapper, dass es Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat dann, wenn die zusätzlich zu der Maßnahme des Entzugs einer vorher in diesem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis angeordnete Sperrfrist bereits abgelaufen ist, verbietet, nach Ablauf dieser Sperrfrist weiterhin die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen, der dem Betroffenen später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist.

28 Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 91/439 eingeführten Systems darstellt, würde geradezu negiert, hielte man einen Mitgliedstaat für berechtigt, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (Urteil Kapper, Randnr. 77).

29 Daraus folgt, dass sich die Mitgliedstaaten nicht auf die ihnen mit Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 91/439 eingeräumte Befugnis, auf Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ihre innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden, sowie die Befugnis nach Absatz 4 desselben Artikels, die Anerkennung der Gültigkeit eines solchen Führerscheins einer Person zu verweigern, auf die in ihrem Hoheitsgebiet eine der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Maßnahmen angewandt wurde, berufen können, um die Gültigkeit eines in einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf der Sperrfrist erworbenen Führerscheins nicht anzuerkennen. Die Mitgliedstaaten können vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht verlangen, dass er die Bedingungen erfüllt, die ihr nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach ihrem Entzug aufstellt.

30 Im Übrigen steht im Ausgangsverfahren fest, dass Herr Halbritter zur Zeit des Erwerbs seines Führerscheins in Österreich seinen gewöhnlichen Wohnsitz in diesem Mitgliedstaat hatte, so dass ihm entsprechend den Vorgaben des Artikels 7 Absätze 1 Buchstabe b und 5 der Richtlinie 91/439 nur dieser Staat eine Fahrerlaubnis erteilen konnte und ihm demnach nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, eine neue Fahrerlaubnis erworben zu haben, ohne die in Deutschland für den Erwerb einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug seiner letzten Fahrerlaubnis aufgestellten Voraussetzungen beachtet zu haben.

31 Schließlich ist darauf zu verweisen, dass die österreichischen Behörden im Hinblick auf die Erteilung einer Fahrerlaubnis an Herrn Halbritter nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 91/439 überprüft haben, dass er den Mindestanforderungen in Bezug auf die physische und psychische Fahreignung entsprechend den Bestimmungen des Anhangs III dieser Richtlinie genügt. Im Hinblick auf die dort aufgeführten medizinischen Untersuchungen finden sich spezielle Vorschriften zum Drogen- und Arzneimittelkonsum (Nrn. 15 und 15.1 des genannten Anhangs).

32 Aufgrund aller vorstehenden Erwägungen ist auf die erste Frage zu antworten, dass es Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der

Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat verwehrt, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde.

Zur zweiten Frage

33 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob es Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat, bei dem die Umschreibung eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen gültigen Führerscheins in einen nationalen Führerschein beantragt wird, unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens verwehrt, diese Umschreibung davon abhängig zu machen, dass eine erneute Untersuchung der Fahreignung des Antragstellers vorgenommen wird, die nach dem Recht des erstgenannten Mitgliedstaats zur Ausräumung entsprechender Zweifel aufgrund von Umständen erforderlich ist, die vor dem Erwerb des Führerscheins in dem anderen Mitgliedstaat bestanden.

34 Dazu ist daran zu erinnern, dass Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439 den Mitgliedstaaten nach ständiger Rechtsprechung, auf die in Randnummer 25 dieses Beschlusses Bezug genommen wurde, die klare und unbedingte Verpflichtung auferlegt, die von den anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität anzuerkennen, wobei diese Verpflichtung keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um ihr nachzukommen. Wenn die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Artikel 1 Absatz 1 ausgestellt haben, sind die anderen Mitgliedstaaten folglich nicht befugt, die Beachtung der Ausstellungsbedingungen erneut zu prüfen.

35 Außerdem ergibt sich aus gefestigter Rechtsprechung, dass die Bestimmungen einer Richtlinie, die von einem in derselben Richtlinie aufgestellten allgemeinen Grundsatz abweichen, eng auszulegen sind (Urteil Kapper, Randnr. 72 und die dort angeführte Rechtsprechung). Das gilt für Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439, wonach die Mitgliedstaaten insbesondere auf Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Führerscheins mit Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet ihre innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ablehnen können, wenn auf seinen Inhaber in ihrem Hoheitsgebiet eine dieser Maßnahmen angewandt wurde.

36 Zu einem Fall wie dem von Herrn Halbritter, in dem auf eine Person in einem Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis angewandt wurde, die mit einer Sperrzeit für den Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis verbunden wurde, hat der Gerichtshof entschieden, dass Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/493 es diesem Mitgliedstaat nicht gestattet, nach Ablauf dieser Sperrfrist die Anerkennung der Gültigkeit einer Fahrerlaubnis, die derselben Person nach Ablauf der Sperrfrist von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, zu verweigern (vgl. in diesem Sinne Urteil Kapper, Randnr. 76).

37 Beantragt somit der Inhaber eines gültigen Führerscheins, der nach Ablauf der Sperrfrist für den Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, bei dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, die Umschreibung seines Führerscheins in einen nationalen Führerschein, nachdem die befristete Verbotsmaßnahme nicht mehr wirksam ist, so kann dieser Mitgliedstaat auch dann keine erneute Überprüfung der Fahreignung des Antragstellers verlangen, wenn die nationalen Rechtsvorschriften aufgrund von Umständen, die zum Entzug einer zuvor erworbenen Fahrerlaubnis geführt hatten, eine solche Prüfung vorschreiben, sofern diese Umstände vor der Ausstellung des neuen Führerscheins bestanden.

38 Da die beim Entzug seiner deutschen Fahrerlaubnis ausgesprochene Sperrfrist für den Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis in Deutschland abgelaufen war, als Herr Halbritter einen neuen Führerschein in Österreich erwarb, kann die Bundesrepublik Deutschland ihre Befugnis nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 91/439, ihre innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis auf den Inhaber einer in Österreich ausgestellten Fahrerlaubnis, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in Deutschland genommen hat, anzuwenden, nur im Hinblick auf ein Verhalten des Betroffenen nach dem Erwerb der österreichischen Fahrerlaubnis ausüben. Dazu hat das vorlegende Gericht ausgeführt, dass keine Anhaltspunkte dahin bestünden, dass die Fahreignung von Herrn Halbritter aufgrund von Umständen in Frage zu ziehen wäre, die nach der Erteilung der österreichischen Fahrerlaubnis eingetreten seien.

39 Somit ist auf die zweite Frage zu antworten, dass es Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat, bei dem die Umschreibung eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen gültigen Führerscheins in einen nationalen Führerschein beantragt wird, unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens verwehrt, diese Umschreibung davon abhängig zu machen, dass eine erneute Untersuchung der Fahreignung des Antragstellers vorgenommen wird, die nach dem Recht des erstgenannten Mitgliedstaats zur Ausräumung entsprechender Zweifel aufgrund von Umständen erforderlich ist, die vor dem Erwerb des Führerscheins in dem anderen Mitgliedstaat bestanden.

Anmerkung der Schriftleitung: Siehe hierzu den Vorlagebeschluss des VG München vom 04. Mai 2005 – M 6a K 04.1 – in diesem Heft und den nachfolgenden Auszug aus der Stellungnahme des ADAC Nr. 16/2006 vom 02. Juni 2006:

„Auswirkungen auf die Praxis: ... Das Urteil ist unter europarechtlichen Gesichtspunkten konsequent, da bei einer weit reichenden Harmonisierung und einer Verpflichtung der gegenseitigen Anerkennung von Fahrberechtigungen nationale Sonderwege über den Umgang mit ausländischen Führerscheinen unzulässig sind. Gleichzeitig führt die Entscheidung zu nicht hinnehmbaren Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr. Ungeeignete Autofahrer nehmen über den Umweg europäischer Nachbarländer weiter am Straßenverkehr teil. Die in diesen Fällen bisher übliche Eignungsüberprüfung durch deutsche Fahrerlaubnisbehörden hat der EuGH ausdrücklich für unzulässig erklärt. Angesichts der hohen Zahl der bereits erteilten EU-Fahrerlaubnisse und der nun durch die aktuelle Entscheidung zu erwartenden nochmaligen Zunahme muss der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten kurzfristig verbessert werden. Wird im Heimatstaat des Autofahrers festgestellt, dass der Führerschein unter Verletzung des Wohnsitzerfordernisses erworben wurde, soll über das KBA beim Ausstellerstaat die Rücknahme der Fahrberechtigung erwirkt werden. Wird dort die Kooperation nachhaltig verweigert, müsste ein Vertragsverletzungsverfahren gegen den Ausstellerstaat eingeleitet werden, um dem Missbrauch europäischer Freiheiten wirkungsvoll entgegenzutreten. Die bisherige obergerichtliche Rechtsprechung zur Anerkennung ausländischer Führerscheine dürfte nicht mehr haltbar sein. Diejenigen Inhaber ausländischer Führerscheine, denen das Recht zum Gebrauchmachen von der Fahrerlaubnis im vorläufigen Verfahren aberkannt wurde, können nun nach § 28 Absatz 5 FeV erneut einen Antrag auf Anerkennung im Inland stellen. Selbst in Fällen bereits bestandskräftiger Aberkennungen besteht auf der Grundlage der aktuellen EuGH-Entscheidung die Möglichkeit eines Antrages nach § 28 Abs. 5 FeV. Im Ergebnis werden diese Anträge positiv zu bescheiden sein, sofern nicht seit Erteilung der ausländischen Fahrberechtigung gewonnene Erkenntnisse neue Zweifel an der Fahreignung begründen."

50.*) 1. In Fällen, in denen keine Blutprobe entnommen worden ist, obliegt dem Gericht die Aufgabe, sich aufgrund aller Erkenntnismöglichkeiten im Rahmen freier Beweiswürdigung eine Überzeugung von der vom Angeklagten vor der Tat genossenen Alkoholmenge zu verschaffen. Auf dieser Grundlage ist eine Tatzeit-Blutalkoholkonzentration zu errechnen, die bei der Beurteilung des möglichen Wegfalls des Einsichts- oder Steuerungsvermögens zur Tatzeit in die erforderliche Gesamtwürdigung einzubeziehen ist.

2. Im Rahmen der Prüfung des § 21 StGB sind sowohl die Höhe der Blutalkoholkonzentration als auch die psychodiagnostischen Kriterien zu berücksichtigen, wobei das Fehlen von Ausfallerscheinungen einer erheblichen Verminderung der Schuldfähigkeit nicht unbedingt entgegensteht.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 29. November 2005 – 5 StR 358/05 –
(LG Göttingen)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Vergewaltigung (Einzelstrafe: drei Jahre und sechs Monate Freiheitsstrafe) und sexuellen Missbrauchs von Kindern in fünf Fällen (viermal ein Jahr und einmal ein Jahr und sechs Monate Freiheitsstrafe) unter Freisprechung im Übrigen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren verurteilt.

Während die Schuldsprüche und die für die Fälle des sexuellen Missbrauchs festgesetzten Einzelstrafen sachlichrechtlicher Nachprüfung standhalten, begegnet die für die Vergewaltigung ausgesprochene Strafe durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Das Landgericht hat insoweit die Voraussetzungen des § 21 StGB nicht rechtsfehlerfrei ausgeschlossen.

Aus den Gründen:

1. Nach den Feststellungen trank der Angeklagte im Laufe des 02. Januar 2005 (Zeitpunkt der Tat: 03. Januar 2005 zwischen 2.00 und 3.00 Uhr morgens) eine Flasche Wodka. Am Abend und in der Nacht zum 03. Januar nahm der Angeklagte bis 1.30 Uhr Longdrinks zu sich. Die genaue Menge der konsumierten Getränke konnte das Gericht nicht feststellen, obwohl die Zeugin M., die mitgetrunken hatte, bekundet hat, dass der Angeklagte „nicht mehr als sonst" getrunken habe. Ob und gegebenenfalls welche Angaben zur Trinkmenge der Angeklagte oder das Tatopfer gemacht haben, teilt das Urteil nicht mit. Im Wesentlichen aufgrund der weiteren Aussage der genannten Zeugin, wonach der Angeklagte keine Ausfallerscheinungen gezeigt habe, ist die sachverständig beratene Strafkammer zu der Auffassung gelangt, dass die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten zur Tatzeit weder ausgeschlossen noch erheblich vermindert gewesen sei. Auch wenn der Angeklagte an diesem Abend beträchtlich alkoholisiert gewesen sein sollte, könnten wegen seiner Alkoholtoleranz und im Hinblick auf die Bekundungen der Zeugin die Voraussetzungen des § 21 StGB ausgeschlossen werden.

Demgegenüber hat das Landgericht in einem der Fälle des sexuellen Missbrauchs, bei dem der Angeklagte ebenfalls alkoholisiert war, die Voraussetzungen des § 21 StGB angenommen, obwohl auch in diesem Fall weder das Opfer noch später die Entnahmeärztin nennenswerte alkoholbedingte Ausfallerscheinungen bemerkt haben. Im Unterschied [zur Vergewaltigung] konnte hier aber die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit mit etwa 3‰ errechnet werden. Die Strafkammer führt in diesem Zusammenhang aus, dass allein wegen der Höhe der ermittelten Blutalkoholkonzentration in diesem Fall eine erhebliche Einschränkung der Steuerungsfähigkeit nicht ausgeschlossen werden könne.

2. Die unterschiedliche Behandlung lässt besorgen, dass der Tatrichter nicht bedacht hat, dass auch in Fällen, in denen keine Blutprobe entnommen worden ist, dem Gericht die Aufgabe obliegt, sich aufgrund aller Erkenntnismöglichkeiten im Rahmen freier Beweiswürdigung eine Überzeugung von der vom Angeklagten vor der Tat genossenen Alkoholmenge zu verschaffen. Auf dieser Grundlage ist eine Tatzeit-Blutalkoholkonzentration zu errechnen, die bei der Beurteilung des möglichen Wegfalls des Einsichts- oder Steuerungsvermögens zur Tatzeit in die erforderliche Gesamtwürdigung einzubeziehen ist (vgl. BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration 22, 23; BGH StV 1993, 519). Denn für die Beantwortung der Frage, ob die Voraussetzungen des § 21 StGB gegeben sind, kommt es sowohl auf die Höhe der Blutalkoholkonzentration als auch auf die psychodiagnostischen Kriterien an (vgl. BGHSt 43, 66), wobei das Fehlen von Ausfallerscheinungen einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit nicht unbedingt entgegensteht (vgl. Tröndle/Fischer, StGB 53. Aufl. § 20 Rdn. 24 m.w.N.). Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass die Feststellung, der Angeklagte habe keine Ausfallerscheinungen gezeigt, allein auf den wenig aussagekräftigen Angaben einer zur fraglichen Zeit selbst angetrunkenen Zeugin beruht, wonach der Angeklagte „nicht hackedickevoll“ gewesen sei und noch klar habe reden können.

Der Strafausspruch kann aus diesen Gründen keinen Bestand haben.

51.*) 1. Ist offensichtlich, dass der in unmittelbarer Nähe zum Tatort in alkoholisiertem Zustand unweit des Tatfahrzeuges aufgefundene Betroffene, der da-zu noch Halter des Tatfahrzeuges ist, als wahrscheinlicher Täter einer Trunkenheitsfahrt in Betracht kommt, so ist er vor seiner Befragung durch den Polizeibeamten nach § 136 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 163a Abs. 4 Satz 2 StPO über sein Auskunftsverweigerungsrecht zu belehren.

2. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 2,5 Promille ist nicht nur die Frage der verminderten Schuldfähigkeit – die bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 Promille, bei schwerwiegenden Gewalttaten ab 2,2 Promille in Betracht kommt –, sondern auch die Frage eines Ausschlusses der Schuldfähigkeit zu prüfen.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 02. November 2004 – 1St RR 109/04 –
(LG Traunstein)

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Traunstein hat den Angeklagten am 24. 09. 2003 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 120 Tagessätzen zu je 40 Euro verurteilt; gleichzeitig wurde dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von zehn Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die Berufung des Angeklagten gegen diese Entscheidung hat das Landgericht Traunstein am 11. 03. 2004 mit der Maßgabe verworfen, dass die Sperrfrist noch fünf Monate beträgt. Die auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Berufung der Staatsanwaltschaft wurde verworfen. Gegen dieses Urteil legte der Angeklagte Revision ein. Er rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Die Aussage, die er bei seiner informatorischen Befragung gegenüber den Polizeibeamten M. und H. an der Telefonzelle auf dem Parkplatz gemacht habe, hätte, nachdem einer Verwertung widersprochen worden sei, der Entscheidung nicht zugrunde gelegt werden dürfen, da er vor der Befragung nicht ordnungsgemäß belehrt worden sei. Trotz einer errechneten maximalen Tatzeit-BAK von 2,75 Promille habe das Landgericht es unterlassen, sich mit der Frage der Schuldfähigkeit auseinanderzusetzen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision hat mit der Sachrüge zum Schuldspruch und zum Strafausspruch Erfolg; im Übrigen ist sie unbegründet im Sinne von § 349 Abs. 2 StPO.

1. Die Revision dringt mit den erhobenen Verfahrensrügen nicht durch.

a)-c) …

d) Soweit der Angeklagte rügt, das Landgericht habe zu Unrecht seine Angaben zur Fahrereigenschaft, die er ohne über seine Beschuldigtenrechte belehrt worden zu sein, gegenüber den beiden Polizeibeamten gemacht habe, für verwertbar gehalten, ist dies zutreffend.

Denn entgegen der vom Landgericht vertretenen Rechtsauffassung handelt es sich bei der Befragung des Angeklagten durch die beiden Polizeibeamten auf dem Parkplatz nicht lediglich um eine informatorische Befragung, für die regelmäßig eine Belehrung nach § 136 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 163a Abs. 4 Satz 2 StPO nicht erforderlich ist (Meyer-Goßner StPO 47. Aufl. Einl. Rn. 79). Für die Unterscheidung zwischen einer informatorischen Befragung und einer Beschuldigtenvernehmung ist einerseits die Stärke des Tatverdachts bedeutsam. Hierbei hat der Polizeibeamte einen Beurteilungsspielraum, den er freilich nicht mit dem Ziel missbrauchen darf, den Zeitpunkt der Belehrung nach § 136 Abs. 1 Satz 2 StPO möglichst weit hinauszuschieben. Neben der Stärke des Verdachtes ist auch von Bedeutung, wie sich das Verhalten des Beamten nach außen in der Wahrnehmung des Befragten darstellt. So gibt es polizeiliche Verhaltensweisen, die schon nach ihrem äußeren Befund belegen, dass der Polizeibeamte dem Befragten als Beschuldigten begegnet, mag er dies auch nicht zum Ausdruck bringen (BGHSt 38, 214/228). Nach den Urteilsfeststellungen hat es sich den beiden Polizeibeamten aufgedrängt, dass der in unmittelbarer Nähe zum Tatort in alkoholisiertem Zustand unweit des Tatfahrzeuges aufgefundene Angeklagte, der noch dazu der Halter des Tatfahrzeuges ist, als wahrscheinlicher Täter in Betracht kommt. Dementsprechend hat der Zeuge M. bekundet,

dass er dem Angeklagten vorgehalten hat, er sei zwischen N. und R. Schlangenlinie gefahren. Anders als bei einer verdachtsunabhängigen Verkehrs-Alkoholkontrolle (vgl. BayObLG NStZ-RR 2003, 343 [= BA 2004, 529]) wäre daher vor der Befragung durch den Zeugen M. der Angeklagte nach § 136 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 163a Abs. 4 Satz 2 StPO über sein Auskunftsverweigerungsrecht zu belehren gewesen. Die erforderliche Belehrung ist unterblieben. Eine Verwertung der Äußerung des Angeklagten gegenüber dem Polizeibeamten, die er vor der Belehrung über sein Auskunftsverweigerungsrecht gemacht hat, ist daher unzulässig, nachdem der Verteidiger sich in der Hauptverhandlung einer Verwertung rechtzeitig widersetzt hat (BGHSt 42, 15/22). Da das Landgericht, wie es ausdrücklich ausgeführt hat, von der Täterschaft des Angeklagten ohne vernünftigen Zweifel allein aufgrund der Indizienlage bereits überzeugt war, lässt es sich aber ausschließen, dass das Urteil auf den „ergänzenden" Ausführungen zur Verwertbarkeit der Angaben des Angeklagten bei seiner „informatorischen Befragung" durch die Polizei beruht.

2. Die Sachrüge des Angeklagten, das Landgericht habe sich nicht mit der Frage der Schuldfähigkeit auseinandergesetzt, greift durch. In rechtlich nicht zu beanstandender Weise hat das Landgericht ausgehend von einer mittleren BAK zum Zeitpunkt der Blutentnahme von 2,42 Promille um 20.05 Uhr unter Zugrundelegung eines stündlichen Abbauwertes von 0,2 Promille und einem einmaligen Sicherheitszuschlag von 0,2 Promille für die Tatzeit zwischen 19.24 Uhr und 19.29 Uhr eine maximale Tatzeit-BAK von 2,75 Promille errechnet. Trotz dieser hohen Blutalkoholkonzentration hat sich das Landgericht nicht damit auseinandergesetzt, ob der Angeklagte zum Tatzeitpunkt schuldunfähig gewesen sein könnte. Ob die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten aufgrund seiner starken Alkoholisierung erheblich vermindert gewesen ist, ließ das Landgericht dahingestellt, da eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB aufgrund eines schuldhaften Sich-Berauschens ohnehin nicht in Betracht komme.

Die Nichtüberprüfung der Schuldfähigkeit des Angeklagten hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Grundsätzlich kann ein Ausschluss der Schuldfähigkeit bereits bei einer BAK von über 2,5 Promille in Betracht kommen (BGH VRS 23, 209/210; VRS 50, 358/360; NStZ 1989, 365/366). Der Senat geht daher in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass bei einem Wert von 2,5 Promille nicht nur die Frage der verminderten Schuldfähigkeit – die bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 Promille, bei schwerwiegenden Gewalttaten ab 2,2 Promille zu prüfen ist –, sondern auch die Frage eines Ausschlusses der Schuldfähigkeit zu prüfen ist (BayObLGSt 1974, 46/48; Senatsbeschluss vom 20. 02. 2003 – 1St RR 10/03 –; OLG Frankfurt a. Main NStZ-RR 1996, 85). Ob dies auch dann gilt, wenn bei einem Angeklagten psychophysische Auffälligkeiten infolge des Alkoholgenusses fehlen, wie dies bei alkoholgewöhnten Personen der Fall sein kann, die manchmal selbst bei Werten von 3 bis 4,5 Promille kein Störungsbild oder ein nur gering ausgeprägtes aufweisen können (BGH NStZ 1996, 592/593 [= BA 1997, 150]), kann dahingestellt bleiben, denn beim Angeklagten lag ein ausgeprägtes Störungsbild vor. So hat der Angeklagte bei Tatbegehung mehrfach das rechte Bankett befahren und ist wiederholt auf die Gegenfahrbahn abgekommen. Hinzu kommt, dass der Angeklagte bei der Blutentnahme ein aggressives Verhalten gezeigt hat. Dass der Angeklagte keine motorischen Ausfallerscheinungen oder Artikulationsschwierigkeiten hatte, entband das Berufungsgericht nicht, sich mit der Frage der Schuldfähigkeit auseinanderzusetzen. Das Urteil kann deshalb keinen Bestand haben.

52.*) Im Fall der Verurteilung einer (folgenlosen) Trunkenheitsfahrt darf sich der Tatrichter – hinsichtlich der Tat selbst – nicht damit begnügen, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform lediglich anzugeben, dass der Angeklagte zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort ein Fahrzeug geführt habe. In diesem Fall bilden die Schuldfeststellungen keine ausreichende Grundlage für die Strafzumessung, weshalb eine Beschränkung des Rechtsmittels auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam ist.

Oberlandesgericht Nürnberg,
Beschluss vom 15. März 2005 – 2 St OLG Ss 13/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Nürnberg verurteilte den Angeklagten am 20. 07. 2004 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von zwei Monaten.

Das Landgericht Nürnberg-Fürth verwarf am 16. 11. 2004 die auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Berufung des Angeklagten mit der Maßgabe als unbegründet, dass die Freiheitsstrafe auf einen Monat reduziert wurde (im Tenor des schriftlichen Urteils heißt es auf Grund eines offensichtlichen, noch nicht berichtigten Schreibversehens: ein Monat zwei Wochen).

Mit der Revision rügt der Angeklagte die Verletzung des materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist zulässig (§§ 333, 341 Abs. 1, 344, 345 SPO) und hat mit der Sachrüge schon deshalb (zumindest vorläufigen) Erfolg, weil das Landgericht zu Unrecht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung ausgegangen ist.

Auch ohne eine entsprechende Verfahrensrüge hat das Revisionsgericht zu prüfen, ob ein mit der Revision angefochtenes Berufungsurteil über alle Entscheidungsbestandteile des vorausgegangenen amtsgerichtlichen Urteils befunden hat. Aus diesem Grund ist vom Revisionsgericht, wenn, wie hier, das Berufungsgericht wegen der vom Berufungsführer erklärten Beru-

fungsbeschränkung (§ 318 StPO) sich nur mit einzelnen Teilen des Ersturteils befasst hat, auch nachzuprüfen, ob und inwieweit die Berufung rechtswirksam auf diese Teile beschränkt ist (BayObLGSt 1999, 99; KK/Ruß StPO 5. Aufl. § 318 Rn. 1).

Grundsätzlich ist der Rechtsfolgenausspruch allein anfechtbar. Das gilt jedoch nur dann, wenn die Schuldfeststellungen eine ausreichende Grundlage für die Strafzumessung ergeben. Sind sie dagegen so dürftig, dass sie den Unrechts- und Schuldgehalt der Tat, zu dem insbesondere der Schuldumfang zählt, nicht einmal in groben Zügen erkennen lassen, so ist eine Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam (BayObLG a. a. O.; KK/Ruß a. a. O. § 318 Rn. 7a). Denn Grundlage für die Strafzumessung ist die Schuld des Täters (§ 46 Abs. 1 Satz 1 StGB); die die Schuld bestimmenden Umstände sind daher in der Regel zugleich wesentliche Strafzumessungstatsachen (vgl. § 46 Abs. 2 StGB), die – wie hier – auch für die Entscheidung über die Strafaussetzung zur Bewährung von Bedeutung sein können.

Ein solcher Fall unwirksamer Rechtsmittelbeschränkung liegt hier vor.

Das Amtsgericht hat zur Trunkenheitsfahrt des Angeklagten unter Ziff. I seines Urteils festgestellt:

> „Der Angeklagte fuhr am 30. 04. 2004 gegen 16.00 Uhr mit dem Fahrrad auf öffentlichen Straßen, obwohl er infolge vorangegangenen Alkoholgenusses fahruntüchtig war. Eine bei dem Angeklagten am 30. 04. 2004 um 16.42 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,05 Promille. Seine Fahruntüchtigkeit hätte er bei kritischer Selbstprüfung erkennen können und müssen".

Unter Ziff. II wird ausgeführt, dass Ausfallerscheinungen beim Angeklagten nicht aufgetreten sind.

Diese Feststellungen bilden indes keine ausreichende Grundlage für die Strafzumessung.

Im Fall der Verurteilung wegen einer (folgenlosen) Trunkenheitsfahrt darf sich der Tatrichter – hinsichtlich der Tat selbst – nicht damit begnügen, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform lediglich anzugeben, dass der Angeklagte zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort ein Fahrzeug geführt habe; dann ist eine Beschränkung des Rechtsmittels auf den Rechtsfolgenausspruch in der Regel unwirksam (BayObLG NZV 1997, 244; BayObLGSt 1999, 99; OLG Köln StraFo 1998, 120). Die Schuld des Täters kann in derartigen Fällen nämlich wesentlich durch die Umstände der Alkoholaufnahme und durch die Gegebenheiten der Fahrt selbst bestimmt worden sein; hierzu sind Feststellungen unverzichtbar. So kann von Bedeutung sein, ob der Täter sich auf einer „Zechtour" befand und in Fahrbereitschaft getrunken hat, oder ob es eher zufällig zur Alkoholaufnahme kam, wobei eine Rolle spielen kann, ob er aus eigenem Antrieb handelte oder ob er von Dritten verleitet wurde, bewusst oder unbewusst fahrlässig handelte und ob er sich in ausgeglichener Gemütsverfassung oder in einer psychischen Ausnahmesituation befand. Wesentliche Faktoren der Fahrt selbst können sein, ob und weshalb sie privat oder beruflich veranlasst war, ob der Täter hierzu durch Dritte gedrängt wurde sowie – unter dem Gesichtspunkt des Ausmaßes der herbeigeführten Gefahr – die Dauer und die Länge der bereits zurückgelegten und der noch beabsichtigten Fahrtstrecke sowie die Verkehrsbedeutung der befahrenen Straßen (vgl. auch Tröndle – Fischer StGB 52. Aufl. § 316 Rn 54). Zu alledem enthält das Urteil des Amtsgerichts vom 20. 07. 2004 nichts. Die Strafkammer hätte das nicht hinnehmen dürfen; sie hätte vielmehr über alle Tat- und Rechtsfragen ohne Rücksicht auf die erklärte Berufungsbeschränkung neu befinden müssen.

Weil das nicht geschehen ist – die einzige vom Landgericht im Rahmen der Strafzumessungserwägungen ergänzend getroffene Feststellung, die Wegstrecke sei „relativ gering" gewesen, ist nichtssagend (vgl. BayObLG NZV 1997, 244) – und nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Entscheidung auf diesem Mangel beruht, kann das Urteil keinen Bestand haben.

Wegen der aufgezeigten Mängel (§ 337 StPO) wird das angefochtene Urteil daher auf die Revision des Angeklagten mit den Feststellungen aufgehoben (§ 353 StPO). Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an eine andere Strafkammer des Landgerichts Nürnberg-Fürth zurückverwiesen.

Für das weitere Verfahren wird bemerkt:

Im Falle einer erneuten Verurteilung des Angeklagten wird sich das Berufungsgericht eingehender als bisher mit der Vorschrift des § 47 Abs. 1 StGB auseinanderzusetzen haben. Soweit es hierzu auf die vielen und einschlägigen Vorbelastungen des Angeklagten abstellt, sind diese im Urteil so genau mitzuteilen, dass dem Revisionsgericht die Nachprüfung ermöglicht wird, ob die Vorverurteilungen im Hinblick auf ihre Bedeutung und Schwere für den Strafausspruch richtig bewertet worden sind. Hierzu bedarf es in der Regel einer zwar knappen, aber noch aussagekräftigen Feststellung der den Vorverurteilungen zugrunde liegenden Sachverhalte (OLG Köln NStZ 2003, 421/422 m.w.N.).

(Mitgeteilt von Dr. Rüdiger Molketin, Bochum)

53.*) Der Begriff des „Führens" in § 316 Abs. 1 StGB, § 24a Abs. 1 StVG kann nicht dahin ausgelegt werden, dass ihm auch ein Fahrlehrer unterfällt, dessen Verhalten sich auf die Bestimmung des Fahrtweges und eine mündliche Fahrkorrektur beschränkt. In diesem Fall führt ausschließlich die Fahrschülerin das Fahrzeug. § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG führt zu keiner anderen rechtlichen Bewertung.

Oberlandesgericht Dresden,
Beschluss vom 19. Dezember 2005 – 3 Ss 588/05 –
– 1 Ds 160 Js 25791/04 (AG Weißwasser) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von acht Monaten festgesetzt.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts unternahm der Angeklagte am 03. Dezember 2004 ab 16.00 Uhr als Fahrlehrer mit einer Fahrschülerin eine Überlandfahrt. Das hierbei benutzte Kraftfahrzeug war als Fahrschulwagen umgebaut und war auch auf der Beifahrerseite mit zusätzlichen Pedalen für Gas, Bremse und Kupplung ausgerüstet. Das Fahrzeug wurde von der Fahrschülerin, die zu diesem Zeitpunkt etwa 20 Fahrstunden absolviert hatte, gesteuert. Der Angeklagte gab der Fahrschülerin während der Fahrt Anweisungen, die den Fahrtweg betrafen. In einem Fall wies er die Fahrschülerin an, nicht so weit rechts zu fahren.

Der Angeklagte war bereits während der Fahrt alkoholisiert. Eine um 18.38 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,49 Promille.

Gegen das Urteil richtet sich die Revision des Angeklagten, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird. Die Revision meint, das Verhalten des Angeklagten stelle kein Führen im Sinne des § 316 StGB dar.

Die Generalstaatsanwaltschaft Dresden hat beantragt, die Revision als unbegründet zu verwerfen. Sie meint, die Fahrzeugführereigenschaft des Angeklagten ergebe sich bereits aus § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG. Zudem sei ein Fahrlehrer mit dem Betrieb des Fahrzeugs und der Bewältigung von Verkehrsvorgängen in einer Weise beschäftigt, die es rechtfertige, sowohl den Fahrschüler als auch den Fahrlehrer als Führer des Kraftfahrzeuges anzusehen.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat Erfolg und führt zum Freispruch.

1. Nach Art. 103 Abs. 2 GG kann eine Tat nur bestraft werden, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde. Die Vorschrift verpflichtet den Gesetzgeber, die Voraussetzungen der Strafbarkeit so konkret zu umschreiben, dass Tragweite und Anwendungsbereich der Straftatbestände sich aus dem Wortlaut ergeben oder jedenfalls durch Auslegung ermitteln lassen (vgl. BVerfGE 71, 108 <114>; 73, 206 <234>; 92, 1 <12> m. w. N.).

Maßgebend für die Auslegung einer Gesetzesbestimmung ist der in dieser zum Ausdruck kommende objektivierte Wille des Gesetzgebers, so wie er sich aus dem Wortlaut der Gesetzesbestimmung und dem Sinnzusammenhang ergibt, in den diese hineingestellt ist (BVerfGE 1, 299; 11, 126; 48, 256).

Der Begriff des „Führens“ in § 316 Abs. 1 StGB kann nicht dahin ausgelegt werden, dass ihm auch ein Fahrlehrer unterfällt, dessen Verhalten sich auf die Bestimmung des Fahrtweges und eine mündliche Fahrkorrektur beschränkt. Vielmehr hat im vorliegenden Fall ausschließlich die Fahrschülerin das Fahrzeug geführt.

a) Das Strafgesetzbuch definiert den Begriff des „Führens“ nicht.

aa) Nach § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG gilt jedoch der Fahrlehrer bei Fahrschulfahrten als Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne dieses Gesetzes (des StVG), wenn der Fahrschüler keine entsprechende Fahrerlaubnis besitzt. Bereits nach ihrem Wortlaut („im Sinne dieses Gesetzes“) hat die Vorschrift damit ausschließlich Geltung für das StVG.

Auch der mit der Vorschrift verfolgte Zweck verbietet eine Übertragung der gesetzlichen Fiktion auf das StGB. Denn die Vorschrift ist ein Schutzgesetz zugunsten des Fahrschülers (Janiszewski/Jagow/Burmann-Jagow, Straßenverkehrsrecht, 18. Aufl., § 2 StVG Rdnr. 21b ff.). Sie dient insbesondere dazu, den Fahrschüler vor einer Strafbarkeit nach § 21 StVG zu schützen und entfaltet im Übrigen nur Wirkung für die Frage zivilrechtlicher Gefährdungshaftung (König DAR 2003, 448 <449>; Joerden BA 2003, 104 <106>; LK-König, StGB, 11. Aufl., § 315c Rdnr. 42; AG Cottbus DAR 2003, 476 <477> [= BA 2003, 161]).

bb) Aus dem Sinn des Wortes „Führen“ in § 316 Abs. 1 StGB und der Entstehungsgeschichte der Vorschrift (vgl. BGHSt 35, 390 <392 f.> [= BA 1989, 61]) ergibt sich nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass nur derjenige Führer eines Fahrzeugs sein kann, wer sich selbst aller oder wenigstens eines Teiles der wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeuges bedient, die für seine Fortbewegung bestimmt sind. Es muss also jemand, um Führer eines Fahrzeuges sein zu können, das Fahrzeug unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzen oder das Fahrzeug unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenken (BGHSt 18, 6 <8 f.>; 35, 390 <393>; 36, 341 <343 f.> [= BA 1990, 236]).

b) Unter Zugrundelegung dieser Rechtsprechung war im vorliegenden Fall ausschließlich die Fahrschülerin Führerin des Kraftfahrzeuges.

aa) Der Angeklagte hat keine wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeuges bedient. Ohne Einfluss auf die rechtliche Bewertung ist dabei, dass der Beifahrer sich vorbehält, im Notfall einzugreifen und die Führung des Fahrzeuges zu übernehmen (BGHSt 13, 226 <227 f.>).

bb) Die vom Angeklagten mündlich erteilte Korrektur, nicht so weit rechts zu fahren, führt zu keiner anderen Bewertung.

Nach einer zivilrechtlichen Entscheidung des Bundesgerichtshofes führt die das Steuer bedienende Person das Fahrzeug dann nicht, wenn sie den Anweisungen der anderen Person bedingungslos folgt, Art und Richtung der Bewegung des Fahrzeuges ganz dem anderen überlässt und nur ohne eigene Verantwortung dem Anderen hilft, der dadurch selbst die Führung

des Fahrzeugs übernommen hat (BGH VRS 52, 408 <409>).

So liegt der Fall hier nicht. Insbesondere hat das Amtsgericht gerade nicht festgestellt, dass die Fahrschülerin Art und Richtung der Bewegung des Fahrzeugs ganz dem Angeklagten unter bedingungsloser Folgeleistung überlassen hat.

Nach einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm betätigt sich jemand an der Führung eines Kraftfahrzeuges, wenn die Fahrkenntnisse des Fahrzeugführers mangelhaft sind und sich der Lenker im Wesentlichen nach den technischen Anweisungen des Anderen richtet. In einem solchen Fall hänge das gesamte Fahrgeschehen weitgehend vom Willen des Anderen ab, der deshalb als Führer des Kraftfahrzeugs anzusehen sei (OLG Hamm VRS 37, 281 <282>).

Auch so liegt der Fall hier nicht. Die Fahrschülerin hatte bereits 20 Fahrstunden genommen und absolvierte die Überlandfahrt – abgesehen von der einmaligen mündlichen Korrektur – beanstandungsfrei. Darüber hinaus gehende technische Anweisungen hat der Angeklagte nicht gegeben.

Nach einer Entscheidung des schleswig-holsteinischen Oberlandesgerichts soll der Führer eines Motorbootes auch dann Fahrzeugführer bleiben, wenn er einem Fahrgast die Führung des Ruders und zugleich des Motors überlässt. Der Schiffsführer sei anders als der Halter eines Kraftfahrzeuges zu keiner Zeit bloß Mitfahrender, sondern bleibe auch bei Überlassung des Ruders an einen anderen für die Führung des Schiffes verantwortlich (SchlHA 1970, 196).

Auch diese Entscheidung trifft den vorliegenden Fall nicht, weil die Entscheidung ausdrücklich zwischen einem Kraftfahrzeugführer und einem Schiffsführer unterscheidet.

2. Eine Strafbarkeit des Angeklagten durch anderes strafrechtlich relevantes Verhalten als das der unmittelbaren Täterschaft (§ 25 Abs. 1 1. Alt. StGB) ist nicht denkbar.

Nach der unter 1. a) bb) dargestellten Rechtsprechung und herrschenden Meinung in der Literatur (Tröndle/Fischer, StGB, 53. Aufl., § 316 Rdnrn. 2, 3; LK-König, StGB, 11. Aufl., § 315c Rdnr. 201 m. w. N.; Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 18. Aufl., § 316 StGB Rdnr. 2; Schönke/Schröder-Cramer/Sternberg-Lieben, StGB, 26. Aufl., § 316 Rdnr. 22) handelt es sich bei § 316 StGB um ein eigenhändiges Delikt. Damit ist eine Strafbarkeit aufgrund mittelbarer Täterschaft, Mittäterschaft sowie Nebentäterschaft ausgeschlossen (Tröndle/Fischer, StGB, 53. Aufl., vor § 25 Rdnr. 1; LK-Roxin, StGB, 11. Aufl., § 25 Rdnr. 40), und zwar selbst für den Fall, dass man die Rechtsfigur des eigenhändigen Deliktes bei § 316 StGB überhaupt in Frage stellen wollte (vgl. allgemein LK-Roxin, StGB, 11. Aufl., § 25 Rdnr. 40 ff.; Schubarth, ZStW 110, 827).

a) Eine mittelbare Täterschaft des Angeklagten scheidet nämlich schon deshalb aus, weil bei der Fahrschülerin keine „Defizite“ (Tröndle/Fischer, StGB, 53. Aufl., § 25 Rdnr. 4) festzustellen sind und sie deshalb nicht als Werkzeug (LK-Roxin, StGB, 11. Aufl., § 25 Rdnr. 40; MK-Joecks, StGB, § 25 Rdnr. 49) des Angeklagten gehandelt hat.

b) Auch eine uneigenhändige Mittäterschaft kommt schon nicht in Betracht, weil sich die Fahrschülerin rechtmäßig verhalten und den Tatbestand des § 316 StGB nicht in eigener Person erfüllt hat.

c) Eine uneigenhändige Nebentäterschaft – wie im vorliegenden Fall vom Amtsgericht angenommen (vgl. insoweit auch AG Cottbus DAR 2003, 476) – scheidet aus, weil der Angeklagte und die Fahrschülerin nicht unabhängig voneinander einen deliktischen Erfolg herbeiführen wollten (LK-Roxin, StGB, 11. Aufl., § 25 Rdnr. 222). Vielmehr ist auch hier entscheidend, dass die Fahrschülerin mit Blick auf § 316 StGB rechtmäßig gehandelt hat.

3. Aus den genannten Gründen kommt auch eine Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 1 StVG nicht in Betracht.

§ 24a StVG wird zwar dem Wortlaut nach vom Geltungsbereich der Vorschrift des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG erfasst. Die Bestimmung dient jedoch – abgesehen von ihrem Einfluss auf die zivilrechtliche Gefährdungshaftung – nach ihrem Zweck in strafrechtlicher Hinsicht ausschließlich dem Schutz des Fahrschülers, weil dieser nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis ist (vgl. 1 a) aa)). Jede andere (weitergehende) Auslegung würde zu dem untragbaren Ergebnis führen, dass der Fahrschüler im Falle seiner Alkoholisierung nicht wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG verfolgt werden könnte, weil ausschließlich der Fahrlehrer aufgrund gesetzlicher Fiktion als Führer des Kraftfahrzeuges anzusehen wäre.

4. Soweit das Oberlandesgericht Karlsruhe (VRS 64, 153) und mit ihm Teile der Literatur (Schönke/Schröder-Cramer/Sternberg-Lieben, StGB, 26. Aufl., § 316 Rdnr. 23; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 316 StGB Rdnr. 2; Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 18. Aufl., § 316 StGB Rdnr. 2; Lütkes/Ferner/Kramer, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVG Rdnr. 148) gleichwohl eine Strafbarkeit des Fahrlehrers aufgrund der Regelung in § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG annehmen, ist eine Vorlage gemäß § 121 Abs. 2 GVG nicht veranlasst. Bei der Entscheidung des Oberlandesgerichts Karlsruhe kam es auf die Frage, wer Fahrzeugführer im Sinne des § 316 StGB oder des § 24a StVG ist, nicht an. Außerdem ergeht die hier getroffene Entscheidung im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes.

Anmerkung:

Der Entscheidung des OLG Dresden kann in ihrem Ergebnis und weitgehend auch in der Begründung dieses Ergebnisses zugestimmt werden (nachfolgend I.). Die Begründung gibt allerdings Anlass zu einigen ergänzenden Bemerkungen (nachfolgend II.).

I. Zu Recht lehnt das OLG Dresden in diesem Fall eine Bestrafung des Fahrlehrers aus § 316 StGB ab: Geht man mit der dazu h. M. davon aus, dass § 316 StGB ein *eigenhändiges* Delikt ist, kann es keine täterschaftliche Beteiligung daran geben, sofern die betreffende Person nicht unmittelbar selbst das Fahrzeug

führt. Dies tat hier *nur* die Fahrschülerin, die das Fahrzeug selbst gelenkt hat (und ihrerseits nicht betrunken war). Darüber, bei welchen Eingriffen in das Fahrgeschehen der betrunkene Fahrlehrer selbst zum Fahrzeugführer i. S. d. § 316 StGB wird, mag man im Einzelfall streiten – der bloße Hinweis, nicht so weit rechts zu fahren, und die Vorgabe der Fahrtstrecke reichen dafür jedenfalls nicht, wie das OLG Dresden mit Recht feststellt. (Die Frage, ob dies beim Motorbootführen anders sein kann, hat das Gericht elegant offen gelassen; mir erschiene eine insoweit unterschiedliche Beurteilung allerdings wenig plausibel.) – An dem Ergebnis, dass der Fahrlehrer das Fahrzeug nicht geführt hat, ändert auch die Vorschrift des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG entsprechend der vom OLG Dresden gegebenen Begründung nichts: Die Vorschrift liefert eine straßenverkehrsrechtliche Fiktion, um den Fahrschüler vor einer Strafbarkeit gem. § 21 StVG zu schützen, und hat im Übrigen allenfalls zivilrechtliche Wirkung.

Aus dem Erfordernis der eigenhändigen Begehung folgt zudem, dass eine Strafbarkeit des Fahrlehrers aus § 316 StGB im Wege der Rechtsfiguren der Mittäterschaft und der mittelbaren Täterschaft schon deshalb nicht in Betracht kommt, weil bei eigenhändigen Delikten eine Zurechnung fremden Verhaltens (hier: der Fahrschülerin) als eigenes Verhalten (hier: des Fahrlehrers) nicht möglich ist. (Näher dazu König, Anm. zum vorliegenden Fall des OLG Dresden, DAR 3/2006, 161; Jahn, „Trunkenheit im Verkehr" – Anm. zum Fall des OLG Dresden, JuS 2006, 468 f.; vgl. weiterhin König, „Fahrlehrer und Trunkenheitsfahrt – Zugleich eine Besprechung von AG Cottbus vom 27.11.2001", DAR 10/2003, 448 ff., zu einem Fall, der ganz ähnlich lag wie der jetzt dem Beschluss des OLG Dresden zugrunde liegende Fall des AG Weißwasser und wie von diesem AG auch vom AG Cottbus <unzutreffend> als Fall des § 316 StGB beurteilt wurde. Zu dem Fall des AG Cottbus vgl. auch Joerden, „Der Fahrzeugführer hinter dem Fahrzeugführer – eine akzeptable Rechtsfigur?", BA 40 <2003>, 104 ff., jeweils mit weiteren Nachweisen).

II. Das OLG Dresden sichert seine Entscheidungsbegründung mit der Überlegung ab, dass selbst dann, wenn man entgegen der h. M. hierzu meine, § 316 StGB sei *kein eigenhändiges* Delikt, gleichwohl im vorliegenden Fall keine Strafbarkeit des angeklagten Fahrlehrers aus § 316 StGB gegeben sein könne. Diese These ist einerseits richtig, andererseits aber problematisch. Zutreffend daran ist, dass im vorliegenden Fall keine mittelbare Täterschaft gem. § 25 Abs. 1 1. Alt. StGB des Fahrlehrers in Betracht gekommen wäre, selbst wenn man einmal annähme, § 316 StGB sei *kein eigenhändiges* Delikt. Denn man wird die Fahrschülerin trotz einer gewissen Abhängigkeit von dem Fahrlehrer nicht als „Werkzeug" des Angeklagten ansehen können. Zwar hat sie nicht das Wissen und Können eines ausgelernten Autofahrers, dieses Wissensdefizit der Fahrschülerin (soweit man es überhaupt als im weitesten Sinne tatbestandsrelevant ansehen kann) beherrscht der Fahrlehrer aber nicht in der Weise, dass er kraft seines überlegenen Wissens das Verhalten der Fahrschülerin gleichsam „in der Hand" gehabt hätte – zumal die Fahrschülerin bereits 20 Fahrstunden absolviert hatte. Dem Fahrlehrer fehlte insofern schlicht die Tatherrschaft. Dies könnte nur in solchen Fällen anders sein, in denen eine des Fahrens noch ganz unkundige Schülerin vom Fahrlehrer z. B. mutwillig angewiesen wird, eine Einbahnstraße in der verkehrten Fahrtrichtung zu befahren etc. Bei einer solchen Fallkonstellation könnte man allerdings auch unter der Voraussetzung der Notwendigkeit von Eigenhändigkeit bei § 316 StGB schon wieder darüber nachdenken, ob der Fahrlehrer das Fahrzeug dann nicht doch bereits selbst *unmittelbar* führt. (Hier besteht übrigens ohnehin für eine an Eigenhändigkeit orientierte Auslegung von § 316 StGB immer die naheliegende Gefahr, Fälle eigentlich nur mittelbarer Täterschaft um des Ergebnisses willen als Fälle „eigenhändigen Führens" einzustufen; vgl. etwa die auch vom OLG Dresden in Bezug genommenen zivilrechtlichen Entscheidungen BGH VRS 52, 408 <409> und auch OLG Hamm VRS 37, 281 <282>).

Nicht ganz so klar wie das OLG Dresden meint, liegt es allerdings mit der Mittäterschaft gem. § 25 Abs. 2 StGB, wenn man einmal die These von der Eigenhändigkeit bei § 316 StGB fallen lässt. Denn dann bliebe eine Fallgestaltung strafrechtlich erfassbar, in der die Fahrschülerin erkennt, dass der Fahrlehrer betrunken ist, mit ihm aber gleichwohl verabredet, die Fahrt durchzuführen. Hier könnte kraft des gemeinsamen Tatentschlusses sowohl der Fahrschülerin das Verhalten des Fahrlehrers als auch dem Fahrlehrer das Verhalten der Fahrschülerin gem. § 25 Abs. 2 StGB als jeweils eigenes Verhalten zugerechnet werden, sofern man auch noch ein arbeitsteiliges Vorgehen der beiden konstatieren würde (funktionale Tatherrschaft). Dieses letztere Kriterium könnte sogar (je nach hierzu vertretener Ansicht) schon bei Tatbeiträgen des Fahrlehrers als gegeben angesehen werden, die deutlich geringfügiger als die Tatbeiträge der das Fahrzeug führenden Fahrschülerin sind; hier käme wieder die Bestimmung der Fahrtroute und der gelegentliche Hinweis zur Fahrweise in Betracht, allerdings nun mit der denkbaren Konsequenz, als ausreichender Tatbeitrag des Fahrlehrers zum mittäterschaftlichen Handeln angesehen zu werden. Schließlich wäre noch zu klären, welche Funktion dem Merkmal der Trunkenheit zukommt. Sähe man es nicht als besonderes persönliches (täterbezogenes) Merkmal, sondern als tatbezogen an, könnte es sogar der (nüchternen) Fahrschülerin im Rahmen des § 25 Abs. 2 StGB (bei Kenntnis) zugerechnet werden; zumindest aber der Fahrlehrer wäre strafbar nach §§ 316, 25 Abs. 2 StGB, da ihm das tatbestandsrelevante Verhalten der Fahrschülerin (Führen des Kfz) kraft Mittäterschaft als eigenes Verhalten zugerechnet werden könnte und er das Merkmal der Trunkenheit ja selbst erfüllt.

Schließlich würde die Aufgabe der These von der Eigenhändigkeit bei § 316 StGB die Möglichkeit eröffnen, eine strafrechtliche Haftung des Fahrlehrers wegen Unterlassens in Betracht zu ziehen. An seiner Stellung als Garant gem. § 13 StGB mit der Pflicht,

dafür zu sorgen, dass von dem Betrieb seines Fahrschulwagens über den „Normalbetrieb“ hinaus keine vermeidbaren Gefahren für den Straßenverkehr ausgehen, wird man kaum zweifeln können. So hatte auch das AG Cottbus in der o. g. Entscheidung gerade die Gefahr hervorgehoben, die von einem Fahrschüler für den Straßenverkehr ausgehen kann, wenn der Fahrlehrer wegen Trunkenheit nicht in der Lage ist, den Fahrschüler adäquat zu überwachen. Zieht man daher eine Anwendung von § 13 StGB auf § 316 StGB in Betracht, so könnte man erwägen, § 316 Abs. 1 StGB wie folgt zu lesen: „Wer im Verkehr (…) ein Fahrzeug *führen lässt*, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher *führen zu lassen*, wird … bestraft …“ (Modifizierungen des Gesetzestextes im Hinblick auf eine mögliche Unterlassensstrafbarkeit sind von mir kursiv hervorgehoben.) Ich behaupte dabei nicht, dass diese Lesart, vor allem auch im Lichte von § 13 Abs. 1 a. E. StGB (sog. Entsprechensklausel), vollkommen unproblematisch wäre; aber sie müsste zumindest erwogen werden.

Wie man sieht, würde ein Verzicht auf die These der Eigenhändigkeit des Führens bei § 316 StGB (und dem entsprechend auch bei §§ 315a, 315c StGB) durchaus Möglichkeiten einer strafrechtlichen Haftung des nicht unmittelbar das Fahrzeug Führenden eröffnen, die dann aber auch im vorliegenden Fall im Einzelnen zu prüfen gewesen wären. Bleibt man dagegen bei der These der Eigenhändigkeit, musste im vorliegenden Fall der Angeklagte freigesprochen werden (Erwägungen dazu, ob deshalb eine Gesetzesergänzung ins Auge gefasst werden sollte, vgl. bei König, a. a. O. <DAR 2006>).

Prof. Dr. Jan C. Joerden, Frankfurt (Oder)

54.*) 1. § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV ist wegen entgegenstehenden vorrangigen Gemeinschaftsrechts auf im EU-Ausland ausgestellte Führerscheine unanwendbar.

2. Ist eine zusätzlich zu einer Maßnahme i. S. d. Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bereits abgelaufen, so verbietet es Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie diesem Mitgliedstaat, weiterhin die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der dem Betroffenen später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, abzulehnen. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV erfaßt insoweit nicht Inhaber einer erst nach Ablauf der letzten im Inland verhängten Sperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis.

3. Die Entscheidung des EuGH vom 29. 04. 2004 – C-476/01 –, BA 2004, 450 hindert die deutschen Fahrerlaubnisbehörden nicht daran, bei Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung gegen den Inhaber der EU-Fahrerlaubnis verwaltungsrechtlich nach § 46 FeV vorzugehen und zur Vorbereitung der Entscheidung über den Entzug der Berechtigung aus der EU-Fahrerlaubnis die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen.

4. Bei einem Teilfreispruch kann über die nach §§ 1, 2 StrEG entschädigungsfähigen Maßnahmen ausnahmsweise dann entschieden werden, wenn sich die Maßnahmen völlig isoliert auf den Verfahrensteil bezogen haben, der mit dem Freispruch beendet wurde. Das ist nicht der Fall, wenn als entschädigungsfähige Maßnahme die Anordnung einer Sperrfrist nach § 69a StGB in Betracht kommt, auf deren Lauf ein möglicherweise im erneuten Verfahren gemäß §§ 24a, 25 StVG zu verhängendes Fahrverbot gegebenenfalls anzurechnen wäre.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 04. November 2004 – Ss 16/2004 (42/04) –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts Saarbrücken vom 04. Dezember 2002 war der Angeklagte wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in drei Fällen, begangen in Tatmehrheit mit Beleidigung, zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 6 Monaten ohne Bewährung verurteilt worden. Zugleich war für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine isolierte Sperrfrist von einem Jahr verhängt und der Pkw des Angeklagten eingezogen worden.

Durch das angefochtene Urteil wurden die Berufung des Angeklagten und die zuungunsten des Angeklagten eingelegte, auf das Strafmaß beschränkte Berufung der Staatsanwaltschaft gegen dieses Urteil mit der Maßgabe verworfen, dass der Angeklagte unter Einbeziehung der Strafe aus dem Urteil des Amtsgerichts Saarbrücken vom 09. 01. 2001 (Az.: 48 VRs 61 Js 2384/00) zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 9 Monaten verurteilt wurde, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wurde.

a) Der mehrfach vorbestrafte Angeklagte wurde zuletzt am 09. 01. 2001 durch das Amtsgericht Saarbrücken wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe von 3 Monaten mit zweijähriger Bewährungszeit verurteilt. Das Urteil ist seit dem 29. August 2002 rechtskräftig. Das Urteil ist bislang weder vollstreckt, verjährt oder erlassen.

b) Der Angeklagte, der seit einem Urteil des Amtsgerichts Saarbrücken vom 26. 09. 1990 nicht mehr im Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis ist, befuhr am 08. 01. 2001 mit seinem Pkw die ...-Straße, wo er von dem Zeugen POK … und dessen Kollegen kontrolliert wurde.

Am Folgetag, dem 09. 01. 2001, befuhr der Angeklagte erneut gegen 09.15 Uhr mit dem gleichen Pkw die … in …, stellte seinen Pkw im Parkhaus ab und begab sich anschließend zum Amtsgericht Saarbrücken, wo eine Hauptverhandlung gegen ihn wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis stattfand. Am 25. 01. 2001 befuhr der Angeklagte erneut gegen 08.50 Uhr mit dem gleichen Pkw die Autobahn A 620, wo er von dem

Zeugen PK … und dessen Kollegen einer Kontrolle unterzogen wurde. Der Angeklagte war auf dem Weg zum Landgericht Saarbrücken, wo am gleichen Tag eine Berufungsverhandlung gegen ihn wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis stattfinden sollte. Bei der Kontrolle wurde festgestellt, dass der Angeklagte alkoholisiert war. Die ihm später auf der Wache Pl. entnommene Blutprobe ergab einen Mittelwert von 1,07 ‰. Anlässlich dieser Blutprobe äußerte der Angeklagte unter Bezugnahme auf den Zeugen …, dass dieser Penner ihm schon einmal vor dem Parkhaus aufgelauert und ihm eine Anzeige geschrieben habe. Die Kosten für die Blutprobe müsse eh das Innenministerium bezahlen, jetzt sei Schluss. Eine alte Studienkollegin und Parteifreundin von ihm sei jetzt Innenministerin. Herr … werde nicht mehr lange in … sein, das könne er versprechen. Das Fahren lasse er sich von keinem verbieten! Der Pkw des Angeklagten wurde am gleichen Tage noch sichergestellt und durch Beschluss des Amtsgerichts Saarbrücken vom 15. 01. 2001 richterlich beschlagnahmt.

Der Angeklagte ist Inhaber einer französischen Fahrerlaubnis der Klasse B, ausgestellt am 31. 01. 1995 durch den Sous Prefect in … Zu dieser Zeit war der Angeklagte in Frankreich wohnhaft, wohnt jedoch seit 1996 wieder im Saarland, ohne jemals den Versuch unternommen zu haben, die französische Fahrerlaubnis umschreiben zu lassen. In der Folgezeit wurde der Angeklagte mehrfach wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis angeklagt und ihm zum Vorwurf gemacht, dass seine französische Fahrerlaubnis im Bereich der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit habe. Die ersten Verfahren wurden jedoch in der Regel nach § 154 StPO eingestellt, wie zuletzt das Verfahren 61 Js 687/00 der Staatsanwaltschaft Saarbrücken. In diesem unter dem Aktenzeichen 26-607/00 vor dem Amtsgericht Saarbrücken verhandelten Verfahren war dem Angeklagten vorgeworfen worden, am 10. 03. 2000 ohne gültige Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilgenommen zu haben. In der Hauptverhandlung vom 01. 08. 2000 war das Verfahren gemäß § 154 Abs. 2 StPO vorläufig eingestellt worden, nachdem der Angeklagte zuvor vom Sitzungsvertreter der Staatsanwaltschaft nachdrücklich darauf hingewiesen worden war, dass ihn seine französische Fahrerlaubnis nicht berechtige, in Deutschland Fahrzeuge zu führen, weil ihm die deutsche Fahrerlaubnis entzogen worden war und er vielmehr eine neue Fahrerlaubnis bei einer deutschen Kraftfahrzeugbehörde beantragen müsse. Dabei wurde ihm auch die mit § 28 FeV übereinstimmende Vorschrift des § 4 Abs. III, Nr. 3 der Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr vorgelesen.

Das Landgericht hat hierin mit der Begründung, die Nutzung der französischen Fahrerlaubnis habe gegen § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV verstoßen und der Angeklagte sei zuvor schon in einem anderen Strafverfahren über das Verbotensein seines Tuns belehrt worden, unter Hinweis auf die bisherige Rechtsprechung des Senats (Beschluss vom 19. Juli 2000 – Ss 25/2000 – veröffentlicht in BA 2003, 153) und die auf Vorlage des Oberlandesgerichts Karlsruhe ergangene, den Senat bestätigende Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 20. Juni 2002 (BA 2003, 149 = VRS 103, 212) drei selbstständige Taten des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG in Tatmehrheit mit Beleidigung gemäß § 185 StGB gesehen. Ausgehend von Einzelstrafen von jeweils 3 Monaten Freiheitsstrafe für die Taten vom 08. und 09. 01. 2001, von 4 Monaten Freiheitsstrafe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis vom 25. 09. 2001 und von 2 Monaten Freiheitsstrafe für die Beleidigung vom 25. 09. 2001 hat das Landgericht den Angeklagten unter Einbeziehung der Freiheitsstrafe von 3 Monaten aus dem Urteil des Amtsgerichts Saarbrücken vom 09. 01. 2001 zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 9 Monaten verurteilt, deren Vollstreckung es zur Bewährung ausgesetzt hat.

Aus den Gründen:

Die gegen dieses Urteil form- und fristgerecht eingelegte Revision des Angeklagten führt bereits aufgrund der erhobenen allgemeinen Sachrüge zu einem Teilerfolg.

1. Nach den getroffenen Feststellungen hat sich der Angeklagte nicht wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar gemacht, denn er war zum Tatzeitpunkt Inhaber einer gültigen französischen Fahrerlaubnis, die er nach Ablauf der letzten gegen ihn verhängten Sperrfrist in Frankreich erworben hatte und zu deren Anerkennung die Behörden und Gerichte der Bundesrepublik Deutschland aufgrund vorrangigen Rechts der Europäischen Gemeinschaften verpflichtet waren.

Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die – wie der Angeklagte – ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne von § 7 Abs. 1 oder Abs. 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, dürfen gemäß § 28 Abs. 1 FeV grundsätzlich im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Eingeschränkt wird dieser Grundsatz durch die Vorbehalte nach § 28 Abs. 2 bis 4 FeV. Diese Vorbehalte stehen indes im vorliegenden Fall der Berechtigung des Angeklagten, von seiner französischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, nicht entgegen. Insbesondere durfte der französischen Fahrerlaubnis die Anerkennung nicht deshalb versagt werden, weil gemutmaßt werden könnte, dass der Angeklagte seinen Wohnsitz in Frankreich lediglich zum Zwecke des Erwerbs der französischen Fahrerlaubnis begründet hat, noch bedurfte es nach der Übersiedlung des Angeklagten in die Bundesrepublik Deutschland einer Umschreibung der französischen Fahrerlaubnis (a), noch durfte dieser die Anerkennung mit Blick darauf versagt werden, dass gegen den Angeklagten in der Vergangenheit Maßnahmen der Entziehung der Fahrerlaubnis verhängt waren und die Wiedererteilung einer deutschen Fahrerlaubnis in seinem Fall mutmaßlich von weiteren Voraussetzungen abhängig gewesen wäre (b).

Zu dieser eingeschränkten Anwendbarkeit des deutschen Rechts gelangt der Senat bei der gebotenen Berücksichtigung der Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften (im Folgenden: Ge-

richtshof) vom 29. 04. 2004 (C-476/01 – Kapper, NJW 2004, 1725 [= BA 2004, 450]). Einer Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung des Senats bedurfte es dabei ebenso wenig wie einer Vorlage an den Bundesgerichtshof oder einer erneuten Vorlage an den Gerichtshof (c).

a) Auf die Vorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV kann die Nichtanerkennung der zum Tatzeitpunkt gültigen französischen Fahrerlaubnis des Angeklagten nicht gestützt werden, weil diese Norm wegen ihr entgegenstehenden vorrangigen Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf im EU-Ausland ausgestellte Führerscheine unanwendbar ist. Zwar bestimmt Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 (ABI. L 150, S. 41; im Folgenden: Richtlinie 91/439 oder Richtlinie), dass die Ausstellung eines Führerscheins vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaates abhängt. Nach dem vorgenannten Urteil des Gerichtshofes vom 29. 04. 2004 (zustimmend VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 21. 06. 2004 – 10 S 308/04 –; VG Karlsruhe, Urt. v. 18. 08. 2004 – 11 K 4476/03 –; Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 326; Kalus, Verkehrsdienst 2004, 147; siehe auch Geiger, DAR 2004, 340 f; Weibrecht, Verkehrsdienst 2004, 153; Bräutigam, BA 2004, 441) ist aber Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 7 Abs. 1 Buchst. b und Art. 9 der Richtlinie 91/439 so auszulegen, dass ein Mitgliedstaat einem von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein die Anerkennung nicht deshalb versagen darf, weil nach den ihm vorliegenden Informationen der Führerscheininhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaates gehabt hat. Die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung des Führerscheins hinsichtlich der in Art. 7 Abs. 1 und Art. 9 der Richtlinie vorgesehenen Wohnsitzvoraussetzung erfüllt sind, ist nach der durch den Gerichtshof erfolgten Auslegung der Richtlinie 91/439 ausschließlich Sache des ausstellenden Mitgliedstaates (EuGH a. a. O., Rn. 45 bis 49). Auch darf die (Weiter-)Geltung der französischen Fahrerlaubnis nicht von einem Antrags- oder Umschreibungserfordernis abhängig gemacht werden (EuGH, Beschl. v. 11. 12. 2003, C-408/02, Rn. 72).

b) Die Anerkennung der französischen Fahrerlaubnis des Angeklagten im Bundesgebiet kann auch nicht unter Berufung auf § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV versagt werden. Danach gilt die Berechtigung des § 28 Abs. 1 FeV, im Umfang der ausländischen Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben. Auch diese Norm ist indes wegen des ihr teilweise entgegenstehenden vorrangigen Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf im EU-Ausland ausgestellte Führerscheine nach dem Urteil des Gerichtshofes vom 29. 04. 2004 – C-476/01 – in weitem Umfang unanwendbar (vgl. Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 328). Ihr im Wege der gebotenen richtlinienkonformen Auslegung reduzierter tatbestandlicher Anwendungsbereich erfasst nicht Inhaber einer erst nach Ablauf der letzten im Inland verhängten Sperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis.

Von dem in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 verankerten Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine sieht zwar auch das europäische Recht eine Ausnahme vor. Gemäß Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie kann es ein Mitgliedstaat ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie genannten Maßnahmen (Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis) angewendet wurde. Der Gerichtshof hat nun entschieden, dass Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 als Ausnahme zum Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine eng auszulegen ist (EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, Rn. 70 bis 78). Ist eine zusätzlich zu einer Maßnahme im Sinne des Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bereits abgelaufen, so verbietet es Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 diesem Mitgliedstaat, weiterhin die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der dem Betroffenen später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, abzulehnen.

Die eingeschränkte Anwendbarkeit der nationalen Regelung betrifft auch den vorliegenden Fall. Auf den Angeklagten wurden in Deutschland – wie aus der Vorstrafenliste ersichtlich – entsprechende Maßnahmen angewendet: Am 26. 09. 1990 wurde ihm die Fahrerlaubnis (letztmals) entzogen; am 27. 01. 1993 wurde eine (isolierte) Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bis zum 03. 10. 1994 festgesetzt. Die französische Fahrerlaubnis hat der Angeklagte erst nach diesem Zeitpunkt, nämlich am 31. 01. 1995 erworben. Nach dem Wortlaut der Antwort des Gerichtshofes auf den zweiten Teil der Vorlagefrage darf der französischen Fahrerlaubnis daher die Anerkennung nicht verweigert werden.

Ihr kann nach Auffassung des Senats die Anerkennung auch nicht im Wege einer von Geiger, DAR 2004, 340 f. vorgeschlagenen „teleologischen Reduktion“ der Entscheidung des Gerichtshofes mit der Begründung versagt werden, der Angeklagte habe die in seinem Fall erforderlichen Nachweise an die Wiedererlangung der Fahreignung oder Fahrfähigkeit (z. B. nach § 13 Nr. 2 FeV) nicht erbracht. Zwar war der Gerichtshof im Fall Kapper nicht ausdrücklich mit der Frage einzelner Voraussetzungen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis befasst. In Rn. 74 der Entschei-

dung nimmt der Gerichtshof jedoch allgemein auf § 28 Abs. 4 Nr. 3 und 4 FeV, das Antragserfordernis und die „mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach deutschem Recht verbundenen Voraussetzungen und Prüfungen" Bezug und begründet die Verpflichtung zur Anerkennung der EU Fahrerlaubnis anschließend allein mit dem Ablauf der Sperrfrist. In diesem Zusammenhang führt der Gerichtshof aus, dass sich ein Mitgliedstaat nicht auf Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 berufen könne, um einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früher von ihm erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr möglicherweise später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wird (EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, Rn. 76): Dagegen lasse sich nicht einwenden, dass die anwendbaren nationalen Vorschriften, insbesondere § 28 FeV, gerade darauf abzielten, die zeitlichen Wirkungen einer Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früheren Fahrerlaubnis auf unbestimmte Zeit zu verlängern und den deutschen Behörden die Zuständigkeit für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis vorzubehalten. Wie der Generalanwalt in Nr. 75 seiner Schlussanträge ausgeführt habe, wäre es die Negation des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine selbst, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 91/439 eingeführten Systems darstellt, wenn man einen Mitgliedstaat für berechtigt hielte, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, Rn. 77).

Diese Ausführungen des Gerichtshofes können insbesondere auch unter Berücksichtigung der Antwort des Gerichtshofes zum 1. Teil der Vorlagefrage, wonach die Anerkennung nicht von einem Antrag oder einer im Inland durchzuführenden Überprüfung abhängig gemacht werden darf, sondern ohne jede Formalität automatisch zu erfolgen hat, und dem Grundsatz, dass die in der Richtlinie vorgesehene Ausnahme zum Prinzip der gegenseitigen Anerkennung eng auszulegen ist, nach Auffassung des Senats nur im Sinne einer zeitlich auf den Lauf der in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 genannten Maßnahmen begrenzten Nichtanerkennung verstanden werden (so auch Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 328; Bräutigam, BA 2004, 441; a. A. wohl Kalus, Verkehrsdienst 2004, 147; Geiger, DAR 2004, 340 f.). Dies hat zur Folge, dass die nach Ablauf der Sperrfrist in Frankreich erworbene Fahrerlaubnis ipso iure im Inland wirksam ist. Sie berechtigt den Inhaber solange zum Führen von Kraftfahrzeugen bis auf ihn – erneut – eine der in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 genannten Maßnahmen angewendet wird. Die Entscheidung des Gerichtshofes hindert die deutschen Fahrerlaubnisbehörden daher nicht daran, bei Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung gegen den Inhaber der EU-Fahrerlaubnis verwaltungsrechtlich nach § 46 FeV vorzugehen und zur Vorbereitung der Entscheidung über den Entzug der Berechtigung aus der EU-Fahrerlaubnis die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen (vgl. Bräutigam BA 2004, 441, 444).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der am 01. 09. 2002 – und damit ohnedies erst nach den hiesigen Taten (§§ 1, 2 Abs. 1 StGB) – in Kraft getretenen Neuregelung des § 28 Abs. 5 FeV, durch die die Zuerkennung des Rechts von der im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, unter erneutem Verstoß gegen den Grundsatz der Anerkennung ipso iure von der Stellung eines Antrags abhängig gemacht wird (vgl. Otte/Kühner, a. a. O. S. 328).

c) Der Senat sieht sich zur Nichtanwendung des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV und zur richtlinienkonformen einschränkenden Auslegung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV im Hinblick auf das Urteil des Gerichtshofes vom 29. April 2004 – C-476/01 – auch im vorliegenden Fall veranlasst, weil die Rechtsprechung des Gerichtshofes zur Rechtsnatur, zur unmittelbaren Wirkung und zur Auslegung der das Gemeinschaftsrecht prägenden EG-Richtlinien von jedem nationalen Gericht bei der Rechtsanwendung zu berücksichtigen ist (vgl. z. B. BGHSt 37, 175; Löwe-Rosenberg-Franke, StPO, 25. Auflage, § 121 GVG Rn. 28 m. w. N.). Diese Verpflichtung besteht unabhängig davon, ob sich der Betroffene auf die Rechtsauffassung des Gerichtshofes beruft, sodass der Schuldspruch des angefochtenen Urteils auf die allgemeine Sachrüge hin auch insoweit zu überprüfen ist. [wird ausgeführt]

Auch einer Vorlage an den Bundesgerichtshof nach § 121 II GVG bedarf es nicht. Dabei kann unentschieden bleiben, ob der Beschluss des Bundesgerichtshofes vom 20. Juni 2002 (BA 2003, 149 = VRS 103, 212) überhaupt dieselbe Rechtsfrage betrifft wie die vom Senat nunmehr zu treffende Entscheidung. Selbst wenn dies zu bejahen wäre, bliebe die Vorlegung an den Bundesgerichtshof im Hinblick auf die Entscheidungskompetenz des Gerichtshofes unzulässig, weil der Senat nicht durch die eine Bindung bezweckende Einschaltung des Bundesgerichtshofs daran gehindert werden kann, die Rechtsprechung des Gerichtshofes zu übernehmen und anzuwenden (vgl. BGHSt 33, 76, 79 f.; 36, 92 ff.; Herdegen MDR 1985, 542; Löwe-Rosenberg-Franke, a. a. O., § 121 GVG Rn. 28; Meyer-Goßner, StPO, 47. Auflage, § 121 GVG, Rn. 5).

Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass der Senat nicht darüber zu entscheiden hatte, ob eine EU-Fahrerlaubnis auch dann anzuerkennen wäre, wenn deren Inhaber sich zuvor im Inland erfolglos um die Wiedererteilung bemüht hätte (§§ 11, 13 FeV) oder von dem deutschen Strafgericht eine „Sperre für immer" (§ 69a Abs. 1 Satz 2 StGB) angeordnet oder die ausländische Fahrerlaubnis nach dem Ablauf einer ersten Wiedererteilungssperre, aber vor Festsetzung einer weiteren Sperrfirst erworben worden wäre (vgl. Beschl. des Senats vom 19. Juli 2000). Offen bleiben muss auch, ob eine dem Erwerb der EU-Fahrerlaubnis nachfolgende Entscheidung nach § 46 FeV ergänzend oder sogar ausschließlich auf solche Sachverhalte gestützt werden könnte, die zum Zeitpunkt des Erwerbs der EU-

Fahrerlaubnis bereits bekannt waren, oder ob es des Hinzutretens weiterer Umstände bedarf.

Da der Angeklagte im Tatzeitraum am 08. 01., 09. 01. und 25. 09. 2001 im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis war, musste der Schuldspruch wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis jeweils aufgehoben werden. Bezüglich der sich in diesem Tatvorwurf erschöpfenden Fahrten vom 08. 01. und 09. 01. 2001 war der Angeklagte darüber hinaus freizusprechen.

2. Wegen der Fahrt vom 25. 09. 2001 konnte kein Freispruch erfolgen, da der Angeklagte insoweit hinreichend verdächtig ist, sein Fahrzeug nach vorausgegangenem Alkoholgenuss mit einer BAK von 1,07 ‰ geführt, mithin bei dieser Gelegenheit gleichzeitig eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG begangen zu haben. Da diesbezüglich weitere Feststellungen zum subjektiven Tatbestand erforderlich sind – weshalb der Senat nicht einfach den Schuldspruch berichtigen konnte (vgl. Meyer-Goßner, a. a. O., § 354 Rn. 15) – und auch möglich erscheinen, war insoweit die Zurückverweisung der Sache geboten. Eine Verurteilung wegen der tateinheitlich begangenen Ordnungswidrigkeit kommt in Betracht (§ 82 I OWiG):

a) Entsprechend § 21 I 1 OWG war nach der zum Zeitpunkt der Verurteilung <national> herrschenden Rechtsmeinung zur Frage des Fahrens mit dem PKW nach der versagten innerstaatlichen Anerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis vorliegend nur das Strafgesetz anzuwenden. Das dem Angeklagten als Straftat nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG vorgeworfene Fahren stand mit dem gleichzeitig von ihm begangenen Fahren unter Verstoß gegen die Promillegrenze (§ 24a Abs. 1 Nr. 1 StVG) im Verhältnis der Tateinheit im materiell-rechtlichen Sinne (vgl. hierzu KK-Bohnert, OWG, 2. Auflage, § 21 Rn. 4; Göhler, OWiG, 13. Auflage, § 21 Rn. 6).

Der Umstand, dass sich der Tatvorwurf des Fahrens ohne Fahrerlaubnis nicht aufrechterhalten lässt, das Verhalten des Angeklagten sich insoweit nicht („mehr“) tatbestandsmäßig darstellt und er von diesem Vorwurf freizustellen ist, eröffnet, den Vorgang – nach entsprechendem Hinweis (vgl. Göhler, a. a. O., § 82 Rn. 17) – unter dem Gesichtspunkt einer Ordnungswidrigkeit einer Prüfung zu unterziehen (§ 82 I OWiG).

b) Der Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeit steht das Verfahrenshindernis der Verfolgungsverjährung nicht entgegen.

Dabei ist nach Auffassung des Senats – abweichend von der Generalstaatsanwaltschaft und der Verteidigung – nicht ohne weiteres von einer Verjährungsfrist von nur 6 Monaten auszugehen. Die Ausnahmevorschrift des § 26 Abs. 3 StVG betrifft lediglich Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG, nicht aber solche nach § 24a StVG, weshalb die Frist für die Verfolgungsverjährung nach § 31 Abs. 2 OWiG zu berechnen ist. Nach § 31 Abs. 2 Nr. 3 OWiG beläuft sich die Frist bei Ordnungswidrigkeiten, die mit Geldbuße im Höchstmaß von mehr als eintausend bis zu zweitausendfünfhundert Euro (zweitausend bis zu fünftausend Deutsche Mark) bedroht sind, auf ein Jahr. In der zur Tatzeit am 25. 09. 2001 geltenden Fassung des § 24a StVG in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. März 2001 (BGBl. I, S. 386, Nr. 13 in Kraft getreten am 01. April 2001) war für vorsätzliche und fahrlässige Verstöße einheitlich bereits eine Höchstgeldbuße von 3 000,– DM vorgesehen. Auch die Wertgrenzen in der verfahrensrechtlichen Vorschrift des § 31 Abs. 2 OWiG sind ebenfalls bereits vor der Tat, nämlich durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) angehoben worden, so dass sich die Verjährungsfrist vorliegend ausgehend von vorsätzlicher Begehungsweise auf ein Jahr belaufen würde, wozu es allerdings Feststellungen zur subjektiven Tatseite bedarf, die der Senat nicht selbst treffen kann.

Dass der mehrfach mit Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss in Erscheinung getretene Angeklagte angesichts der nur knapp unter der Grenze zur absoluten Fahrtüchtigkeit gelegenen, mehr als eine Stunde nach der Fahrt gemessenen BAK von 1,07 Promille mit einer BAK von mehr als 0,5 Promille gerechnet und diese zumindest billigend in Kauf genommen haben könnte (vgl. Jagusch-Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. A., § 24a StVG Rn. 26), erscheint unter Berücksichtigung der polizeilichen Feststellungen in der Anhaltesituation und der Angaben des Angeklagten gegenüber den ihn kontrollierenden Polizeibeamten und dem blutentnehmenden Arzt zumindest nicht ausgeschlossen.

Sollte das Tatgericht keine Feststellungen treffen können, die eine Verurteilung wegen vorsätzlicher Begehung tragen, wäre von fahrlässiger Begehung und damit in Anwendung des § 17 Abs. 2 OWiG von einer abstrakten Höchstgeldbuße von 750,– Euro und gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 OWiG von einer Verjährungsfrist von sechs Monaten auszugehen. Da die Regelung des § 32 Abs. 2 OWiG lediglich für die absolute Verjährung gilt (vgl. BayObLG NStZ-RR 2004, 306), wäre zu prüfen, ob die Verjährung vor Erlass des erstinstanzlichen Urteils rechtzeitig unterbrochen worden ist.

Als weitere Unterbrechungshandlungen könnten dabei gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 4 OWiG die richterlichen Entscheidungen im Rechtsbehelfsverfahren über die Beschlagnahme des PKW des Angeklagten vom 22. 11. 2001, 18. 04. 2002 und die nicht aus der Akte ersichtliche Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über die Verfassungsbeschwerde des Angeklagten vom 11. 12. 2001 in Betracht kommen.

Bezüglich der Fahrt vom 25. 09. 2001 war die Sache daher unter Aufrechterhaltung der Feststellungen zum Hergang der Fahrt zur erneuten Verhandlung und Entscheidung wegen des Verdachts des Verstoßes gegen § 24a StVG an das Landgericht zurückzuverweisen (§ 354 Abs. 2 StPO). Da das Rechtsmittel hinsichtlich der Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis bereits aufgrund der Sachrüge begründet ist, bedarf es keines Eingehens auf die von dem Revisionsführer insoweit erhobenen weiteren Rügen.

3. …

4. Eine Entscheidung nach dem Gesetz über die Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen durch den Senat ist nicht veranlasst.

Die Entscheidung über die Entschädigungspflicht ergeht grundsätzlich erst mit dem Abschluss des Verfahrens (§ 8 Abs. 1 S. 1 StrEG). Bei einem Teilfreispruch kann über die nach §§ 1, 2 StrEG entschädigungsfähigen Maßnahmen ausnahmsweise dann entschieden werden, wenn sich die Maßnahmen völlig isoliert auf den Verfahrensteil bezogen haben, der mit dem Freispruch beendet wurde (KG Beschl. v. 28. 01. 2002, zit. nach juris Nr.: KORE425482002; BGHR StrEG § 5 Abs. 2 S. 1 Fahrlässigkeit, grobe 7). Das ist vorliegend nicht der Fall. Als entschädigungsfähige Maßnahmen kommen nämlich nicht nur die Einziehung des PKW, sondern auch die Anordnung der Sperre nach § 69a StGB in Betracht, auf deren Lauf ein möglicherweise von dem Landgericht gemäß §§ 24a, 25 StVG zu verhängendes Fahrverbot gegebenenfalls anzurechnen wäre. Erst das Landgericht wird daher abschließend über die Frage der Entschädigungspflicht und deren möglichen Ausschluss nach § 5 Abs. 2 S. 1 StrEG befinden können.

55. 1. Ist eine Fahrerlaubnis im Inland entzogen oder bestandskräftig versagt worden, so schließt § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV bzw. § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV das Recht, mit einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, für alle Fahrerlaubnisklassen aus.

2. Wird dem Betroffenen nach Entziehung oder Versagung einer inländischen Fahrerlaubnis gemäß § 28 Abs. 5 FeV bzw. § 4 Abs. 4 IntKfzV in den Klassen, die Gegenstand der Entziehung oder Versagung waren, das Recht zum Gebrauch einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland zuerkannt, so bedarf es für das Gebrauchmachen von ausländischen Fahrerlaubnissen anderer Klassen keiner weiteren Zuerkennungsentscheidung.

3. Es bleibt offen, inwieweit diese Regelungen mit Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 Richtlinie 91/439/EWG vereinbar sind.

Bundesverwaltungsgericht
Urteil vom 17. November 2005 – 3 C 54.04 –
– 10 S 1346/04 (VGH Mannheim) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger erstrebt die Aufhebung von zwei Verfügungen, mit denen ihm untersagt worden ist, mit einem ausländischen Führerschein Kraftfahrzeuge auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu führen.

Der im Jahre 1942 geborene Kläger erhielt am 25. Juni 1960 die Fahrerlaubnis der Klasse 3 und am 18. Februar 1961 die Fahrerlaubnis der Klasse 1. Durch rechtskräftiges Urteil vom 23. Oktober 1989 verurteilte ihn das Landgericht K. wegen des Herstellens von Betäubungsmitteln, des Besitzes von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge sowie wegen unerlaubten Schusswaffenbesitzes zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren und vier Monaten. Zugleich wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von 15 Monaten keine neue Fahrerlaubnis auszustellen.

In einem Verfahren auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis erstellte der TÜV B. am 23. März 1991 ein medizinisch-psychologisches Gutachten, in dem der Kläger als nicht geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen bezeichnet wurde, weil eine erhebliche Rückfallgefahr bestehe. Daraufhin lehnte die Stadt P. durch Bescheid vom 06. Mai 1991 die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis für die Klassen 1 und 3 ab und untersagte dem Kläger zugleich gemäß § 11 Abs. 2 der Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr (IntKfzV), bis zur Aufhebung dieser Verfügung Kraftfahrzeuge mit einem ausländischen Führerschein auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Dieser Bescheid wurde vom Kläger nicht angefochten.

Am 23. Januar 1992 erwarb der Kläger in den Niederlanden, wohin er seinen Wohnsitz verlegt hatte, einen Führerschein der Klasse B zum Führen von Personenkraftwagen. Am 24. Dezember 1996 wurde er in S. als Führer eines Pkw von der deutscchen Polizei kontrolliert. Am 16. Mai 1997 verurteilte ihn daraufhin das Amtsgericht S. wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe, entzog ihm die Fahrerlaubnis, zog seinen Führerschein ein und verhängte für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine Sperrfrist von sechs Monaten. Seine Berufung gegen dieses Urteil nahm der Kläger zurück.

Am 11. März 1998 beantragte der Kläger bei der Stadt P. unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 Satz 2 IntKfzV und § 15c StVZO die Erteilung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen. Zur Begründung führte er aus, er habe seinen Wohnsitz ins Ausland verlegt. Ferner verwies er auf das Verbot im Bescheid vom 06. Mai 1991, Kraftfahrzeuge mit einem ausländischen Führerschein auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Um die Aufhebung dieser Untersagung gehe es ihm. Das von der Behörde verlangte medizinisch-psychologische Gutachten zu seiner Kraftfahreignung legte der Kläger nicht vor. Daraufhin lehnte die Stadt P. mit Bescheid vom 02. Februar 1999 die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ab und untersagte dem Kläger wiederum gemäß § 11 Abs. 2 IntKfzV, bis zur Aufhebung dieser Verfügung Kraftfahrzeuge mit einem ausländischen Führerschein auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Seinen gegen diesen Bescheid gerichteten Widerspruch nahm der Kläger zurück.

Am 14. Januar 1999 erwarb der Kläger in Frankreich einen Führerschein der Klasse A. Am 05. März 1999 stellte die Präfektur Straßburg einen neuen Führerschein der Klassen A und B aus.

Am 20. Dezember 1999 beantragte der Kläger, der seinen Wohnsitz zwischenzeitlich in den Zuständigkeitsbereich des Landratsamtes E. verlegt hatte, erneut, ihm das Führen von Kraftfahrzeugen mit einer

ausländischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland zu gestatten. Im weiteren Verfahren machte er geltend, er habe seinen ständigen Wohnsitz wieder außerhalb von Deutschland und es gehe ihm mit seinem Antrag nicht um die Umschreibung einer ausländischen Fahrerlaubnis, sondern um die Aufhebung des am 06. Mai 1991 ausgesprochenen Verbots des Führens von Kraftfahrzeugen mit einer ausländischen Fahrerlaubnis. Daraufhin teilte das Landratsamt E. mit, die Verfügungen der Stadt P. vom 06. Mai 1991 und 02. Februar 1999 seien bestandskräftig und könnten deshalb nicht mehr aufgehoben werden. Die Zuerkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, sei ein neues Verfahren, in dem die §§ 3 bis 46 FeV anzuwenden seien. Auf Aufforderung des Landratsamtes legte der Kläger ein medizinisch-psychologisches Gutachten vom 31. Juli 2000 vor, das seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bejahte.

Nach einer Geschwindigkeitsüberschreitung verurteilte das Landgericht K. den Kläger durch Urteil vom 02. Februar 2001 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe; zugleich wies es die Verwaltungsbehörde an, dem Kläger vor Ablauf von sechs Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Nach Ablauf der Sperrfrist legte der Kläger ein weiteres medizinisch-psychologisches Gutachten vor, das gleichfalls zu einer positiven Prognose gelangte.

Durch Verfügung vom 21. September 2001 erkannte das Landratsamt E. dem Kläger das Recht zu, von seiner am 05. März 1999 erteilten französischen Fahrerlaubnis der Klasse B im Inland Gebrauch zu machen. In einem Begleitschreiben gleichen Datums teilte das Landratsamt mit, durch die erteilte Erlaubnis sei die Wirksamkeit der Verfügung der Stadt P. vom 02. Februar 1999 gemäß § 4 IntKfzV automatisch aufgehoben. Eine zusätzliche Rücknahme der Verfügung der Stadt P. vom 02. Februar 1999 sei wegen deren Bestandskraft nicht möglich und auch nicht erforderlich. Die „Aufhebung“ der genannten Verfügung sei durch diese neue Entscheidung wirksam.

Durch weiteren Bescheid vom 27. März 2002 erteilte das Landratsamt E. dem Kläger auch das Recht, von seiner französischen Fahrerlaubnis der Klasse A innerhalb Deutschlands Gebrauch zu machen, nachdem festgestellt worden war, dass er über eine wirksame Aufenthaltserlaubnis für Frankreich verfügte.

Gegen beide Zuerkennungsbescheide legte der Kläger Widerspruch ein, soweit die Aufhebung der Bescheide der Stadt P. vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 abgelehnt worden war.

Durch Bescheid vom 25. April 2003 wies das Regierungspräsidium S. die Widersprüche zurück.

Mit seiner Verpflichtungsklage hat der Kläger daran festgehalten, er habe einen Anspruch auf Aufhebung der Verfügungen vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 hinsichtlich des darin ausgesprochenen Verbots, vor Aufhebung dieser Verfügungen von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage durch Urteil vom 20. November 2003 als unzulässig abgewiesen. Für die begehrte Rücknahme der Verfügungen vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 bestehe kein Rechtsschutzbedürfnis.

Die Berufung des Klägers, mit der er die Aufhebung der Untersagungsverfügungen in den Bescheiden vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 auch für die Vergangenheit erstrebt hat, hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg durch Urteil vom 12. Oktober 2004 zurückgewiesen. Zugleich hat er die Revision zugelassen, soweit der Kläger die Aufhebung der Untersagungsverfügungen im Hinblick auf andere Fahrerlaubnisklassen als die Klassen A und B für die Zeit ab der Berufungsverhandlung erstrebt. Zur Begründung des Urteils [siehe die abgedruckte Entscheidung des VGH in BA 2005, 402].

Mit seiner Revision verfolgt der Kläger im Rahmen der berufungsgerichtlichen Zulassung sein Begehren weiter.

Aus den Gründen:

Die Revision ist begründet. Das angefochtene Urteil verletzt Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO). Das Berufungsgericht hat die Klage zu Unrecht wegen fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses als unzulässig angesehen (1.). Die Klage ist auch begründet, denn der Kläger hat einen Anspruch auf Aufhebung des in den Verfügungen vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 ausgesprochenen Verbots, im Bundesgebiet von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, soweit dieses noch Gegenstand des Verfahrens ist (2.).

1. Das Berufungsgericht hat das Rechtsschutzbedürfnis für die Klage verneint, weil die begehrte Aufhebung der Verbotsverfügungen dem Kläger keinerlei Vorteil brächte; die entsprechenden Verbote ergäben sich unabhängig von den Verfügungen unmittelbar aus den maßgeblichen Rechtsvorschriften und blieben daher selbst bei einer Aufhebung der Verfügungen bestehen. Das trifft nicht zu. Unter den hier gegebenen Umständen verbietet das nationale Recht dem Kläger nicht mehr, von – noch zu erwerbenden – ausländischen Fahrerlaubnissen im Bundesgebiet Gebrauch zu machen. Es kann daher offen bleiben, ob ein solches Verbot mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar wäre.

1.1 Das Berufungsgericht hat – anders als das Verwaltungsgericht – die Verfügungen der Stadt P. von 1991 und 1999 dahin ausgelegt, dass sich das Verbot, mit einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen, auf Fahrerlaubnisse aller Klassen bezieht und nicht nur auf die Klassen 1 und 2, deren Wiedererteilung seinerzeit abgelehnt worden ist. Diese Auslegung ist Teil der den Vorinstanzen obliegenden Tatsachenfeststellung. Sie ist daher nach § 137 Abs. 2 VwGO für das Bundesverwaltungsgericht verbindlich.

1.2 Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, dass die bestandskräftige Versagung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis durch ein Gericht oder eine Verwaltungsbehörde im Inland dem Betroffenen das Recht nimmt, mit einer ausländischen Fahrerlaubnis

gleich welcher Klasse im Inland ein Kraftfahrzeug zu führen. Zwar dürfen nach § 28 Abs. 1 FeV Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in Deutschland haben, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Dasselbe Recht gewährt § 4 Abs. 1 IntKfzV Inhabern einer ausländischen Fahrerlaubnis, die hier keinen ordentlichen Wohnsitz haben. Diese Berechtigung gilt nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV bzw. nach § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV aber nicht für Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland bestandskräftig versagt oder von einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Sie bedürfen gemäß § 28 Abs. 5 FeV und § 4 Abs. 4 IntKfzV einer besonderen Zuerkennung des Rechts, im Inland von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen; es wird nur erteilt, wenn die Gründe für die Versagung oder Entziehung nicht mehr bestehen.

Der Wortlaut dieser Vorschriften lässt nicht ohne weiteres erkennen, ob sich die Sperre, die § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV und § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV aufrichten, nur auf ausländische Fahrerlaubnisse der Klasse oder der Klassen bezieht, die Gegenstand der inländischen Versagungs- oder Entziehungsentscheidung war bzw. waren. Aus Sinn und Zweck der Regelung, die sich insbesondere aus dem Zusammenhang mit der anschließenden Bestimmung über die Erteilung des Rechts zum Gebrauch der ausländischen Fahrerlaubnis erschließen, ergibt sich aber, dass eine solche Beschränkung auf bestimmte Klassen vom Normgeber nicht gewollt ist. Im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs soll derjenige, der sich im Inland als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs erwiesen hat, nicht ohne spezifische Prüfung mit einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland ein Kraftfahrzeug führen dürfen. Dieses Recht hängt vielmehr von dem Nachweis ab, dass die Eignungsmängel behoben sind. Dem liegt nicht etwa ein Misstrauen gegen die ausländischen Vorschriften über die Voraussetzung der Erteilung des Führerscheins und deren sorgsame Umsetzung zu Grunde; die Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Staaten bieten keine Gewähr dafür, dass die im Inland aufgetretenen Eignungsmängel den im Ausland für die Erteilung zuständigen Behörden bekannt werden und bei der Entscheidung über einen dort gestellten Fahrerlaubnisantrag berücksichtigt werden können.

Die Notwendigkeit zur Prüfung, ob manifest gewordene Eignungsmängel der Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr weiterhin entgegenstehen, besteht nicht nur im Hinblick auf die Fahrerlaubnisklasse, die – zufällig – Gegenstand des Verwaltungs- oder Rechtsverfahrens war, in dem die fehlende Eignung festgestellt und zur Grundlage der Entscheidung gemacht worden ist. In aller Regel wirkt sich die fehlende Eignung klassenübergreifend aus. Ist beispielsweise ein Motorradführerschein wegen Drogenmissbrauchs versagt worden, so müsste auch ein PKW-Führerschein oder erst recht eine Fahrerlaubnis für Omnibusse aus demselben Grund abgelehnt werden. Dementsprechend erfasst der Ausschluss des Rechts, nach der Versagung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis im Inland hier von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, Fahrerlaubnisse aller Klassen; nur dadurch wird im notwendigen Umfang die in § 28 Abs. 5 FeV bzw. § 4 Abs. 4 IntKfzV vorgesehene Prüfung sichergestellt, ob die Eignungsmängel inzwischen behoben sind.

1.3 Zu Unrecht meint das Berufungsgericht aber, der durch den Entzug oder die bestandskräftige Versagung einer Fahrerlaubnis im Inland eintretende Rechtsentzug nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV bzw. § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV könne nur dadurch umfassend beseitigt werden, dass für im Ausland erworbene Fahrerlaubnisse jeder einzelnen Fahrerlaubnisklasse eine eigene Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV bzw. § 4 Abs. 4 IntKfzV herbeigeführt werde; eine positive Zuerkennungsentscheidung hinsichtlich der im Inland entzogenen oder versagten Fahrerlaubnisklassen reiche nicht, die Sperrwirkung auch für die übrigen Fahrerlaubnisklassen aufzuheben. Die Erteilung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis in den Klassen Gebrauch zu machen, die Gegenstand der Entziehung oder Versagung im Sinne des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV/ § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV waren, führt dazu, dass die Sperrwirkung der genannten Vorschriften vollständig entfällt. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Die positive Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV/§ 4 Abs. 4 IntKfzV setzt voraus, dass die Gründe, die zu der Versagung oder Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben, nicht mehr bestehen. Das bedeutet, dass die Gefährdungssituation, der § 28 Abs. 4 und 5 FeV und § 4 Abs. 3 und 4 IntKfzV begegnen wollen, nicht mehr besteht. Wird für alle Fahrzeugklassen, die Gegenstand der Entscheidung nach § 28 Abs. 4 FeV/§ 4 Abs. 3 IntKfzV waren, das Recht zum Gebrauch einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland erteilt, so besteht kein Anlass, aus der ursprünglichen Entscheidung weiterhin nachteilige Konsequenzen zu Lasten des Betroffenen zu ziehen. Dies belegt der Vergleich mit der Erteilung einer inländischen Fahrerlaubnis in den Klassen, in denen die Fahrerlaubnis zuvor entzogen oder bestandskräftig versagt worden war. Die Erteilung der Fahrerlaubnis macht die früheren Entscheidungen für die Zukunft gegenstandslos, weil sie dem Betroffenen das zunächst versagte oder entzogene Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen (wieder) einräumt. Von diesem Zeitpunkt an kann von der ursprünglichen Entscheidung keine Sperrwirkung nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV/ § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV mehr ausgehen. Da die Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV/ § 4 Abs. 4 IntKfzV ihrer Funktion und ihrem Schutzzweck nach dieselbe Bedeutung wie die Erteilung einer Fahrerlaubnis hat, müssen beide auch im Hinblick auf die Sperrwirkung für weitere ausländische Fahrerlaubnisklassen gleich behandelt werden. Dem Kläger ist durch die Zuerkennungsbescheide vom 21. September 2001 und vom 27. März 2002 das Recht eingeräumt worden, von seiner ausländischen Fahrerlaubnis der Klassen A und B im Inland Gebrauch zu machen. Damit hat er die

Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland für die Klassen erhalten, die Gegenstand der Versagungsverfügungen vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 waren. Aus diesen Versagungen kann daher nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV/ § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntKfzV kein Verbot mehr hergeleitet werden, im Inland Kraftfahrzeuge mit einer ausländischen Fahrerlaubnis zu führen. Das gleichwohl fortbestehende Verbot aus den genannten Verfügungen geht daher über das geltende Recht hinaus und belastet den Kläger.

1.4 Inwieweit die in § 28 Abs. 4 und 5 FeV/ § 4 Abs. 3 und 4 IntKfzV angeordnete Einschränkung der Wirksamkeit ausländischer Fahrerlaubnisse im Inland mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist, ist umstritten. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 29. April 2004 (Rs. C-476/01, Kapper – Slg. I-5205 <5225> [BA 2004, 450]) der Befugnis zur Überprüfung von EU-Fahrerlaubnissen nach innerstaatlichem Recht enge Grenzen gesetzt. In einem Fall, in dem ein deutsches Gericht eine Fahrerlaubnis entzogen und eine Wiedererteilungssperre verhängt hat, hat er ausgesprochen, ein Mitgliedstaat dürfe die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht deshalb ablehnen, weil im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist. Gestützt hat er sich dabei auf den in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG verankerten Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der EU-Fahrerlaubnisse ohne Formalitäten. Was diese Entscheidung für die Wirkungen der Entziehung oder Versagung einer inländischen Fahrerlaubnis durch eine Verwaltungsbehörde im Hinblick auf später erworbene EU-Fahrerlaubnisse bedeutet, wird in der Literatur kontrovers erörtert (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage, FeV § 28 Rn. 5 und 6; Otte/Kühner, NZV 2004 S. 321 ; Geiger, DAR 2004 S. 340 ; Bräutigam, BA 2004 S. 441; Kalus, VD 2004 S. 147; Weibrecht, VD 2004 S. 153). Das Verwaltungsgericht München hat diese Frage inzwischen durch Beschluss vom 04. Mai 2005 – M 6a K 04.01 – [in diesem Heft] dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung [in diesem Heft] vorgelegt. Für eine solche Vorlage ist hier kein Raum, weil das geltende nationale Recht im Falle des Klägers – abgesehen von den mit der Klage angegriffenen bestandskräftigen Verbotsverfügungen – keine Überprüfung ihm erteilter ausländischer Fahrerlaubnisse mehr vorsieht.

2. Der Beklagte hat es zu Unrecht abgelehnt, die in den Bescheiden vom 06. Mai 1991 und vom 02. Februar 1999 ausgesprochenen Verbote, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, aufzuheben. Er hat sich für diese Weigerung auf die Bestandskraft der genannten Bescheide berufen. Dabei hat er übersehen, dass der Kläger nach § 51 Abs. 1 Nr. 1 LVwVfG einen Anspruch auf Wiederaufgreifen des Verfahrens hat. [wird ausgeführt]

56.*) Der Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis steht nicht entgegen, dass der Inhaber vor deren Erteilung in Deutschland zur einer medizinisch-psychologischen Untersuchung aufgefordert worden war und im Hinblick auf das negative Ergebnis des Gutachtens auf die deutsche Fahrerlaubnis verzichtet hatte. Erst eine erneute Auffälligkeit des Betroffenen nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis kann von der Behörde zum Anlass genommen werden, Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung nach den nationalen Regelungen zu ergreifen.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 15. August 2005 – 7 B 11021/05.OVG –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen einen Bescheid der Kreisverwaltung, mit der die ihm erteilte ausländische (tschechische) Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen B, M und L mit sofortiger Wirkung entzogen und untersagt wurde, von der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Die sofortige Vollziehung der Verfügung wurde angeordnet. Dem Antragsteller war ursprünglich die deutsche Fahrerlaubnis mit Strafbefehl des Amtsgerichts Sobernheim vom 24. Oktober 2001 wegen einer Trunkenheitsfahrt mit 1,48 ‰ entzogen worden, indessen nach einer einschlägigen Seminarteilnahme unter dem 10. Oktober 2002 erneut erteilt worden. Während der verlängerten Probezeit wurde er am 13. Mai 2004 erneut verkehrsauffällig, und zwar wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 29 km/h, sodass er von der Behörde gemäß § 2 Abs. 5 Satz 4 und 5 Straßenverkehrsgesetz zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgefordert wurde. Nachdem das Gutachten negativ ausgefallen war, verzichtete der Antragsteller auf seine Fahrerlaubnis unter dem 29. November 2004. Eine tschechische Fahrerlaubnis wurde dem Antragsteller am 12. Januar 2005 ausgestellt. In einem Anhörungsschreiben teilte der Antragsgegner dem Antragsteller mit, er halte ihn aufgrund der Vorgeschichte für ungeeignet und habe die Absicht, die ausländische Fahrerlaubnis zu entziehen. Dies erfolgte schließlich mit Bescheid vom 20. Juni 2005, den der Antragsgegner auf §§ 28 Abs. 1, 46 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung stützte.

Mit seinem dagegen eingelegten Widerspruch hat der Antragsteller die Europarechtswidrigkeit der Fahrerlaubnisentziehung geltend gemacht. Das Verwaltungsgericht hat mit Beschluss vom 14. Juli 2005 den Eilantrag abgelehnt.

Die Beschwerde des Antragstellers hat Erfolg. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts kommt der Senat im Rahmen der nach § 80 Abs. 5 VwGO

erforderlichen Interessenabwägung zu dem Schluss, dass die Interessen des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung überwiegen, weil die angegriffene Verfügung sich voraussichtlich als rechtswidrig erweisen wird. Die Ermächtigungsgrundlage für die Entziehung einer EU-Fahrerlaubnis findet sich in § 28 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung – FeV –. Nach Satz 3 der Bestimmung finden auf die Fahrerlaubnisse die Vorschriften dieser Verordnung Anwendung, soweit nichts anderes bestimmt ist. Die Fahrerlaubnis ist nach § 46 Abs. 1 FeV zu entziehen, wenn sich der Inhaber der Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 5 FeV erlischt mit der Entziehung die Fahrerlaubnis. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis erlischt das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland (§ 3 Abs. 2 Satz 1 StVG). Die mangelnde Eignung kann vorliegend nicht auf der Grundlage der Bestimmung des § 28 Abs. 4 FeV festgestellt werden. Die grundsätzliche Anerkennung der ausländischen Führerscheine stellt § 28 Abs. 1 FeV sicher. Danach können Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, die einen ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Abs. 2 bis 4 im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Nach Abs. 4 gilt diese Berechtigung nach Ziffer 3 u. a. nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben. Den tatbestandlichen Voraussetzungen nach liegt ein solcher Fall der mangelnden Anerkennung nach der Fahrerlaubnisverordnung vorliegend vor. Dem Antragsteller wäre infolge seiner Vorlage eines negativen medizinisch-psychologischen Gutachtens vom Antragsgegner die Fahrerlaubnis entzogen worden, wenn er nicht im Jahre 2004 dementsprechend auf die Fahrerlaubnis verzichtet hätte. Absatz 5 der Bestimmung sieht vor, dass das Recht, von der EU-Fahrerlaubnis nach einer der in Abs. 4 Nr. 3 genannten Entscheidungen im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt wird, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen. § 20 Abs. 1 und 3 FeV, nämlich die Bestimmungen für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis, gelten danach entsprechend. Die Bestimmungen der FeV gehen dabei wohl davon aus, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 4 die Anerkennung ipso iure ausscheidet, sodass es schon einer Ermächtigungsgrundlage für die Entziehung für diese Fälle bedürfte – ein Ergebnis, das angesichts des von der EU-Erlaubnis erzeugten Rechtsscheins rechtsstaatlich ohnehin zweifelhaft sein dürfte. Diese Regelungen sind vorliegend indessen voraussichtlich unanwendbar, weil sie in ihrer Tragweite gegen den Anwendungsvorrang des Europäischen Rechts verstoßen. Sie widersprechen nämlich im Ergebnis der Führerscheinrichtlinie (91/439 EWG des Rates vom 29. Juli 1991, Amtsbl. Nr. L 237 S. 1 bis 24) in der Auslegung, die sie durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil Kapper, vom 29. 04. 2004 – C-476/01 – NZV 2004, 372 [= BA 2004, 450]) erhalten hat. Im Hinblick auf die Entziehung einer Fahrerlaubnis durch Strafbefehl mit einer Sperrfrist von neun Monaten hat der Europäische Gerichtshof insoweit entschieden, dass zum einen der Anerkennungsstaat keine Überprüfungsbefugnis im Hinblick auf die durch das Wohnsitzprinzip begründete Zuständigkeit des Ausstellungsstaates hat. Zum anderen stellt der Europäische Gerichtshof fest, dass die Ausnahme vom Anerkennungsgrundsatz nach Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie grundsätzlich eng ausgelegt werden müsse, insbesondere die Anerkennung trotz der zuvor erfolgten Entziehung nicht versagt werden kann, wenn die Sperrfrist abgelaufen war. Unter dieser Voraussetzung sei eine Regelung, die auf dann unbestimmte Zeit die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis verhindere – wie vorliegend § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV – mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung (Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie) unvereinbar. Eine Missbrauchsprüfung im Hinblick auf den sog. EU-Führerscheintourismus wird – schon im Hinblick auf die Untersagung der Wohnsitzprüfung – dabei offenkundig nicht anerkannt, weil die damit einhergehende Rechtsunsicherheit das Anerkennungsprinzip ebenfalls unterlaufen könnte (vgl. dazu Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 327).

Unbenommen bleibt nach Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie die Einschränkung, Aussetzung, der Entzug oder die Aufhebung der Fahrerlaubnis vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialprinzips auf der Grundlage der innerstaatlichen Vorschriften, d. h. mit anderen Worten, dass der Anerkennungsstaat seine Bestimmungen wie § 46 der Fahrerlaubnisverordnung nach der Erteilung des ausländischen Führerscheins auf im Inland aufgetretene Sachverhalte anwenden kann.

Demgegenüber hat die aufgezeigte enge Auslegung des Art. 8 Abs. 4 besondere Bedeutung bei der Anwendung der Nichtanerkennung aus Umständen, die vor dem Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis liegen. Der größeren Gefährdung des Anerkennungsgrundsatzes durch diese Ausnahme trägt im Übrigen auch die Verfahrensregelung des Art. 10 der Richtlinie Rechnung, wonach die Mitgliedsstaaten nur nach Zustimmung der Kommission die erforderlichen Anpassungen ihrer innerstaatlichen Vorschriften im Hinblick auf die Anwendung u. a. von Art. 8 Abs. 4 vornehmen können. Insoweit liegt die Gefahr auf der Hand, dass die Anerkennungsstaaten im Grunde entgegen dem Anerkennungsprinzip die Fähigkeit des Ausstellungsstaates in Zweifel ziehen, ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren im Hinblick auf die Erteilung der Fahrerlaubnis durchzuführen. Dabei ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die Harmonisierung der Fahrerlaubnisbestimmungen in der Richtlinie den in der Fahrerlaubnisverordnung enthaltenen Bereich der in die Persönlichkeitsrechte besonders eingreifenden Untersuchungsmaßnahmen nicht voll-

ständig erfasst (vgl. Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 327, die im Übrigen darauf hinweisen, dass entsprechende Ergänzungen auch nicht im Entwurf der 3. EU-Fahrerlaubnisrichtlinie <Kom. 2003, 621> enthalten sind). Insofern kann etwa nicht erwartet werden, dass in allen Fällen des Verdachts des Missbrauchs von etwa Alkohol oder Drogen über die in der Richtlinie als Mindeststandards festgesetzten Gesundheitsprüfungen hinaus ein der deutschen MPU-Untersuchung entsprechendes Instrumentarium Anwendung findet. Dies nimmt das mit der Richtlinie verfolgte Anerkennungsprinzip offensichtlich in Kauf, sodass die Staaten im Einzelnen nicht berechtigt sind, ihren nationalen Bestimmungen zur Durchsetzung zu verhelfen.

In der Sache selbst nimmt die Rechtsprechung des EUGH die Ausnahme vom Anerkennungsprinzip offenkundig in Kauf, sofern die strafrechtliche und ordnungsrechtliche Sanktion einer Verkehrsvorschrift mit einer angemessenen – in der zeitlichen Ausdehnung nicht unverhältnismäßigen Sperrfrist – versehen ist. Ist die Sperrfrist abgelaufen, kann der Anerkennungsstaat die Erteilung des EU-Führerscheins durch den Ausstellungsstaat (auch für das Inland) nicht in Frage stellen.

Der Fall der verwaltungsbehördlichen Entziehung aufgrund festgestellter Eignungsmängel vor dem Zeitpunkt der Erteilung des EU-Führerscheins kann grundsätzlich im Hinblick auf die Nichtbeachtlichkeit der im Inland auf der Grundlage der FeV zu beachtenden Verfahrensbestimmungen aus der Sicht des Europarechts nicht anders behandelt werden. Die Entziehung mit Sperrfrist auf strafrechtlicher Grundlage stellt keine mindere Sanktion dar, sondern die Sperre stellt eine zusätzliche Maßnahme zu der auf der Grundlage der Feststellung einer mangelnden Eignung getroffenen Entziehung der Fahrerlaubnis dar. Die Sperre bedeutet keine bloße „Suspendierung“ wie beim Fahrverbot; vielmehr ist nach Ablauf der Sperre das Neuerteilungsverfahren mit sämtlichen gesetzlich angeordneten Verfahrensschritten zu durchlaufen. Trotzdem hat der EuGH nach Ablauf der Sperre die Anerkennung der nachträglich erteilten EU-Fahrerlaubnis verlangt. Im Sinne eines Erst-Recht-Schlusses kann auch in verwaltungsbehördlichen Fällen der Entziehung Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie keine weitergehende Ablehnung der Anerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis rechtfertigen – insbesondere nicht eine solche zeitlich unbegrenzten Ausmaßes. Eine sonst zeitlich nicht begrenzte Verweigerung der Anerkennung hätte aber die Anwendung der Bestimmungen des § 28 Abs. 4 Nr. 3 i. V. m. § 28 Abs. 5 FeV zur Folge, wonach grundsätzlich das Vorliegen der früher im Inland erfolgten Maßnahme der Einziehung oder des Verzichts die Anerkennung verdrängt und es von einem besonderen Zuerkennungsverfahren nach Abs. 5 der Bestimmung ohne weitere zeitliche Limitierung abhängt, ob die Anerkennung wieder Platz greift. Insbesondere bei fortgesetzt negativer medizinisch-psychologischer Beurteilung wäre das Anerkennungsprinzip in zeitlich unbegrenzter Weise verletzt.

Ein solches Ergebnis wäre nicht mit dem in der Rechtsprechung des EUGH herausgestellten Zweck der Richtlinie vereinbar, weil verkannt würde, dass die Richtlinie dem Anerkennungsstaat zumutet, das Ergebnis einer Eignungsprüfung beim Verfahren der Erteilung der Fahrerlaubnis im Ausstellungsstaat hinzunehmen. Die entsprechende Kontrolle der allgemeinen Verfahrensrichtigkeit wird notfalls die Kommission im Wege der Staatenklage übernehmen, sodass sich in dieser Hinsicht für die Anerkennungsstaaten keine unzumutbaren Schutzlücken ergeben; gravierende Auffälligkeiten, die ohnehin in rechtsstaatlicher Hinsicht die entscheidenden Merkmale für Eignungsmängel sind, werden dahingehend abgedeckt, dass die Richtlinie die Nichtanerkennung während einer Sperrfrist als verhältnismäßig ansieht. Im Übrigen kann ein erneutes Auffälligwerden, d. h. eine Auffälligkeit nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis, zum Anlass genommen werden, die vorgesehenen Maßnahmen nach der Fahrerlaubnisverordnung auf der Grundlage des Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie zu ergreifen mit der Folge, dass der Gebrauch der Fahrerlaubnis im Inland untersagt wird. Der Anlassfall wird allerdings im Sinne der Rechtsprechung des erkennenden Senats zur Neuerteilung von Fahrerlaubnissen auf der Grundlage sog. „bedingter Eignung“ von einem selbständigen Gewicht für die Eignungszweifel sein müssen, ohne dass bei Vorhandensein eines solch selbständigen Gewichts untersagt wäre, die vorhandene Vorgeschichte erläuternd hinzuzuziehen (vgl. zum Ganzen Senat, Beschluss vom 01. Dezember 1997 – 7 B 12711/97.OVG –).

Ob nach Durchlaufen eines Zustimmungsverfahrens i. S. des Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie etwa auch eine Sperrfrist nach entsprechender verwaltungsrechtlicher Entscheidung europarechtskonform sein könnte, kann dahingestellt bleiben, da § 28 Abs. 4 FeV eine solche Sperrfrist nicht berücksichtigt und ein entsprechendes europarechtliches Konzertierungsverfahren offenkundig nicht vorliegt.

Der Umstand, dass der Antragsteller im vorliegenden Verfahren vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis in Tschechien infolge einer Geschwindigkeitsüberschreitung zu einer MPU aufgefordert worden war und im Hinblick auf das negative Ergebnis des zunächst erstellten Gutachtens auf die Fahrerlaubnis verzichtet hatte, steht daher der Anerkennung der später erteilten EU-Fahrerlaubnis nicht entgegen.

Dies gilt auch für den Sachverhalt, der die vom Beklagten beteiligte ausländische Ausstellungsbehörde wegen angeblicher Verletzung der tschechischen Bestimmungen betreffend die Aushändigung der EU-Fahrerlaubnis zu einer Initiative angeregt hat. Es ist allein Sache der Ausstellungsbehörden, Maßnahmen in Bezug etwa auf die Rücknahme, Entziehung oder Nichtigerklärung der ausgestellten Fahrerlaubnis zu treffen, die gegebenenfalls im Wege der internationalen Amtshilfe durchgesetzt werden. Im vorliegenden Verfahren können diese Umstände keine Berücksichtigung finden.

Bei diesem Ausgangspunkt hat die vom Verwaltungsgericht vorgenommene Interessenabwägung auf

der Grundlage vermeintlicher Gefahren für den Straßenverkehr keinen Bestand; vielmehr bleibt es aufgrund der erkennbaren Rechtslage bei einer Interessenabwägung zugunsten des Antragstellers, weiter von der EU-Fahrerlaubnis Gebrauch machen zu können; erst ein nachträgliches Auffälligwerden gibt der Behörde Gelegenheit zu einem Einschreiten auf der Grundlage des Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie.

57. 1. Für das Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes geht der Senat davon aus, dass § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV und § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV – die letztgenannten Vorschriften, soweit sie eine EU-Fahrerlaubnis betreffen, die erteilt wurde, nachdem die Sperrfrist für die Neuerteilung einer entzogenen nationalen Fahrerlaubnis abgelaufen war – unvereinbar mit der gemeinschaftsrechtlichen Führerschein-Richtlinie sind.

2. Das Recht, von einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, kann auch unter Bezug auf solche Sachverhalte aberkannt werden, die zeitlich vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind.

3. Bei durch einen fortwirkenden Mangel geprägten Sachverhalten ist für die Aberkennung des Rechts, von einer EU-Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, der Zeitpunkt ihrer Erteilung nicht entscheidend.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 12 ME 288/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wurde mit rechtskräftigem Strafbefehl des Amtsgerichts Bad Oldesloe vom 24. Juni 2003 wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Alkoholgenusses (Blutalkoholkonzentration mindestens 1,72 ‰) in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung in Tatmehrheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr – begangen im Zustand verminderter Schuldfähigkeit am 24. Oktober 2002 – zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr verurteilt, die zur Bewährung ausgesetzt wurde. Die Fahrerlaubnis wurde dem Antragsteller entzogen und eine Sperre für die Wiedererteilung von elf Monaten (bis zum 29. Mai 2004) angeordnet.

Am 10. März 2004 beantragte der Antragsteller bei dem Antragsgegner die Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis. Im Verlauf des Wiedererteilungsverfahrens unterzog er sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung in der Begutachtungsstelle für Fahreignung des Zentralkrankenhauses C. in B. Das dort erstellte medizinisch-psychologische Gutachten vom 18. Mai 2004 (Untersuchungstag: 15. April 2004) gelangte zu einem für den Antragsteller negativen Ergebnis. Mit Bescheid vom 18. Juni 2004 lehnte der Antragsgegner den Antrag des Antragstellers auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ab. Im November 2004 wurde dem Antragsgegner bekannt, dass dem Antragsteller unter dem 30. September 2004 durch die Stadt B. in der Tschechischen Republik ein Führerschein (Klasse B, Wohnort D. in der Bundesrepublik Deutschland) erteilt worden war. Unter dem 18. Mai 2005 forderte der Antragsgegner den Antragsteller unter Verweis auf die Vorschriften der §§ 46 Abs. 3, 13 Nr. 2 c) FeV dazu auf, binnen zwei Monaten ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen. Mit Bescheid vom 06. Juni 2005 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis mit der Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von dieser im Inland Gebrauch zu machen, forderte ihn zur Abgabe des Führerscheins auf und ordnete den Sofortvollzug dieser Verfügung an. Der Antragsteller habe die Beibringung des angeforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens verweigert, so dass gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen sei.

Gegen diese Verfügung hat der Antragsteller Klage erhoben und um die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nachgesucht. Mit Beschluss vom 28. Juni 2005 hat das Verwaltungsgericht den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage abgelehnt.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde des Antragstellers bleibt ohne Erfolg. Dabei geht der Senat nach jetzigem Erkenntnisstand und zu Gunsten des Antragstellers davon aus, dass der Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gegen die Verfügung des Antragsgegners vom 06. Juni 2005 nicht wegen Fehlens des erforderlichen allgemeinen Rechtsschutzbedürfnisses bereits unzulässig ist. Der Antrag kann jedoch jedenfalls in der Sache keinen Erfolg haben, da die Anfechtungsklage des Antragstellers voraussichtlich ohne Erfolg bleiben wird, so dass in dem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes die nach § 80 Abs. 5 VwGO vorzunehmende Interessenabwägung zu seinen Lasten ausgeht.

Dem Antragsteller könnte das erforderliche allgemeine Rechtsschutzbedürfnis für das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes fehlen, wenn die Regelungen des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV bzw. des § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV mit der Folge zur Anwendung kämen, dass der Antragsteller schon von Gesetzes wegen nicht berechtigt wäre, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen, und deshalb für ihn eine Verbesserung seiner Rechtsposition durch den Eilantrag nicht erreichbar wäre. Diese Bestimmungen verstoßen jedoch, soweit sie für die Entscheidung des vorliegenden Falles von Bedeutung sind, nach derzeitiger Einschätzung des Senats gegen vorrangig anwendbares europäisches Gemeinschaftsrecht und sind deshalb hier unanwendbar (vgl. grundlegend zum Vorrang des Gemeinschaftsrechtes als Anwendungsvorrang: EuGH, Urt. v. 14. 12. 1971, Rs. 43/71, Slg. 1971, 1039, 1049 – Politi –; Urt. v. 07. 03. 1972, Rs. 84/71, Slg. 1972, 89, 96 – Marimex –; BVerfG, Beschl. v. 09. 06. 1971 – 2 BvR 225/69 –, BVerfGE 31, 145, 174 f.; Beschl. v.

22. 10. 1986 – 2 BvR 197/83 –, BVerfGE 73, 339, 375).

Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne von § 7 Abs. 1 oder Abs. 2 FeV in Deutschland haben, grundsätzlich im Umfang der erteilten Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge im Inland führen. Durch diese Vorschrift, deren Wortlaut der Antragsteller unterfällt, wird die Grundregelung des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (Abl. Nr. L 237 vom 24. 08. 1991, S. 1 – im Folgenden: Führerschein-Richtlinie –) umgesetzt. Hiernach erkennen die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft die von ihnen ausgestellten Führerscheine (im Folgenden wird den Begriffen Fahrerlaubnis und Führerschein abweichend von der in Deutschland gebräuchlichen Terminologie keine unterschiedliche Bedeutung beigemessen) gegenseitig an.

Nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV gilt die Berechtigung aus § 28 Abs. 1 FeV jedoch – mit Ausnahme unter bestimmten Voraussetzungen für Studenten und Schüler – nicht für diejenigen Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, die zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Erlaubnis ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten. Diese Vorschrift bezieht sich auf Art. 7 Abs. 1 b) und Art. 9 der Führerschein-Richtlinie. Nach Art. 7 Abs. 1 b) der Führerschein-Richtlinie hängt die Ausstellung eines Führerscheines – mit einer Ausnahme für Studenten – vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaates ab. Gemäß Art. 9 der Führerschein-Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz grundsätzlich der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen gewöhnlich, das heißt während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr wohnt. Dieses sog. Wohnsitzerfordernis ist eine Folge der noch nicht in vollständiger Weise erfolgten Harmonisierung der materiell-rechtlichen Bestimmungen der Mitgliedstaaten über die Fahrerlaubnis (vgl. hierzu: Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 325).

Der Antragsteller hatte, als ihm die Stadt B. am 30. September 2004 seine tschechische Fahrerlaubnis ausstellte, unstreitig seinen Wohnsitz – wie auch derzeit noch – in der niedersächsischen Gemeinde D. im Zuständigkeitsbereich des Antragsgegners. Der Umstand, dass dem Antragsteller die tschechische Fahrerlaubnis mithin unter Verstoß gegen das gemeinschaftsrechtlich statuierte und entsprechend auch im deutschen Recht geregelte Wohnsitzerfordernis erteilt wurde, führt gleichwohl nicht dazu, dass dem Antragsteller schon nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV die Berechtigung fehlte, mit dieser Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen. Denn § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV ist, wie sich aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 29. April 2004 (Rs. C-476/01 – Kapper –, NJW 2004, 1725 ff. = DAR 2004, 333 ff. = NZV 2004, 372 ff. [= BA 2004, 450]) nach insoweit einhelliger Auffassung (vgl. etwa: VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 21. 06. 2004 – 19 S 308/04 –, NJW 2004, 482 f. = DAR 2004, 606 f. [= BA 2005, 325]; OLG Saarbrücken, Beschl. v. 04. 11. 2004 – Ss 16/04 (42/04) –, NStZ-RR 2005, 50 ff. [in diesem Heft]; Otte/Kühner, a. a. O., 326; Kalus, VD 2004, 147, 148; Weibrecht, VD 2004, 153, 154; Ludovisy, DAR 2005, 7, 9; Brenner, DAR 2005, 363, 364 f.; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 28 FeV, Rn. 5; ders., NJW 2005, 641, 644) ergibt, unvereinbar mit den Vorgaben der gemeinschaftsrechtlichen Führerschein-Richtlinie und deshalb nicht anwendbar. Denn nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes weist die Führerschein-Richtlinie dem Ausstellungsstaat die ausschließliche Zuständigkeit zu, die Voraussetzungen des Art. 7 Abs. 1 b) und des Art. 9 der Führerschein-Richtlinie festzustellen. Nach dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen stehe dem Aufnahmemitgliedstaat eine entsprechende Befugnis nicht mehr zu. Allein der Ausstellungsmitgliedstaat könne – gegebenenfalls nach entsprechender Information durch den Aufnahmemitgliedstaat nach Art. 12 Abs. 3 der Führerschein-Richtlinie – Maßnahmen hinsichtlich derjenigen Führerscheine ergreifen, die unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis erteilt worden seien (EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, Rs. C-476/01 – Kapper –, NJW 2004, 1726 f.).

Nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV gilt die in § 28 Abs. 1 FeV genannte Berechtigung aufgrund einer EU-Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, weiterhin nicht für diejenigen Fahrerlaubnisinhaber, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben. Nach § 28 Abs. 5 FeV wird in diesen Fällen das Recht, von einer EU-Fahrerlaubnis (wieder) im Inland Gebrauch machen zu dürfen, auf Antrag in einem sog. Zuerteilungsverfahren erteilt, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen. Diese Vorschrift knüpft an die Regelung in Art. 8 Abs. 4 der Führerschein-Richtlinie an, wonach es ein Mitgliedstaat ablehnen kann, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Art. 8 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie genannten Maßnahmen – Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis – angewendet wurde.

Der Antragsteller, dem seine deutsche Fahrerlaubnis durch den rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Bad Oldesloe vom 24. Juni 2003 mit einer Wiedererteilungssperre bis zum 29. Mai 2004 entzogen wurde, dessen Antrag auf Wiedererteilung seiner deutschen Fahrerlaubnis der Antragsgegner mit bestandskräftigem Bescheid vom 18. Juni 2004 abgelehnt hat und der im Hinblick auf seine tschechische Fahrerlaubnis ein Zuerteilungsverfahren nach § 28 Abs. 5 FeV nicht durchlaufen hat, unterfällt dem Wortlaut des § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV. Die Annahme, ihm fehle die Berechtigung, mit seiner tschechischen

Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen, ist jedoch auch unter diesem Gesichtspunkt nicht gerechtfertigt. Denn der Senat geht für das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes zu Gunsten des Antragstellers davon aus, dass die Regelungen des § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV wegen einer nach den Maßstäben des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 29. April 2004 gebotenen richtlinienkonformen Auslegung nur einen reduzierten tatbestandlichen Anwendungsbereich haben und auf die hier zur Entscheidung stehende Fallkonstellation nicht anwendbar sind (vgl. im Sinne einer weitgehenden Unanwendbarkeit ebenso: OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 15. 08. 2005 – 7 B 11021/05.OVG – [in diesem Heft]; OLG Saarbrücken, Beschl. v. 04. 11. 2004, a. a. O., 51; VG Karlsruhe, Beschl. v. 06. 09. 2005 – 11 K 1167/05 –; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 28 FeV, Rn. 6; Otte/Kühner, a. a. O., 327 f.; Brenner, a. a. O., 366; in der Tendenz auch: BayVGH, Beschl. v. 09. 06. 2005 – 11 CS 05.478 –, zfs 2005, 471, 472). Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 29. April 2004 (Rs. C-476/01 – Kapper –, NJW 2004, 1727 f.) festgestellt, dass Art. 8 Abs. 4 der Führerschein-Richtlinie zwar eine im Gemeinschaftsrecht selbst verankerte Ausnahme von dem in Art. 1 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie geregelten Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine darstelle. Da Art. 1 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie jedoch seinerseits der Verwirklichung der gemeinschaftsrechtlichen Grundfreiheit der Freizügigkeit der Personen diene, sei die in Art. 8 Abs. 4 der Führerschein-Richtlinie vorgesehene Ausnahme von diesem Prinzip eng auszulegen. Deshalb könne sich ein Mitgliedstaat nicht auf die Regelung des Art. 8 Abs. 4 der Führerschein-Richtlinie berufen, um einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früher von ihm erteilten Fahrerlaubnis angewendet worden sei, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden sei. Sei eine zusätzlich zu einem verhängten Fahrerlaubnisentzug angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates bereits abgelaufen, verbiete es Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Führerschein-Richtlinie diesem Mitgliedstaat, weiterhin die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der dem Betroffenen später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden sei, abzulehnen. Der Europäische Gerichtshof erachtet mithin – nicht zuletzt wohl mit dem Ziel einer Erhöhung des Harmonisierungsdrucks – den in der Führerschein-Richtlinie angelegten Anerkennungsautomatismus für entscheidend (so Otte/Kühner, a. a. O., 326 f.).

Diejenigen Stimmen in Rechtsprechung und Literatur, die die weitgehenden innerstaatlichen Auswirkungen dieses Ansatzes auf die Anwendung des § 28 FeV einzuschränken suchen, erscheinen dem Senat nach derzeitiger Einschätzung in Anbetracht der Deutlichkeit der Ausführungen des Europäischen Gerichtshofes als nicht tragfähig. Dies gilt sowohl für den Standpunkt, dass eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Anerkennung einer von einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf einer Sperrfrist erteilten Fahrerlaubnis dann nicht bestehe, wenn das nationale Recht – wie in der Fahrerlaubnis-Verordnung der Fall – nicht nur formale, sondern auch inhaltliche Anforderungen an die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis knüpfe (so Geiger, DAR 2004, 342 f. und 690 f. und diesem folgend: VG München, Beschl. v. 13. 01. 2005 – M 6 BS 04.5543 – [BA 2005, 408] und Vorlagebeschluss vom 04. 05. 2005 – M 6 a K 04.1 –, NJOZ 2005, 2824 f. [in diesem Heft]; vgl. auch Ludovisy, a. a. O., 12 f.), als auch für die These, dass den Maßstäben der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes unter Berücksichtigung des auch gemeinschaftsrechtlich anerkannten Aspektes der Verkehrssicherheit bereits durch das Zuerteilungsverfahren des § 28 Abs. 5 FeV Genüge getan werde (in diesem Sinne VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 12. 10. 2004 – 10 S 1346/04 –, zfs 2005, 212 ff. [= BA 2005, 402]; VG Neustadt/Weinstraße, Beschl. v. 04. 03. 2005 – 3 L 253/05.NW).

Der nach alledem zulässige Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes bleibt jedoch in der Sache ohne Erfolg, weil die Verfügung des Antragsgegners vom 06. Juni 2005 aller Voraussicht nach rechtmäßig ist und deshalb im Hauptsacheverfahren Bestand haben wird.

Es spricht weit Überwiegendes dafür, dass der Antragsgegner dem Antragsteller auf der Grundlage der §§ 3 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG, 46 Abs. 1, Abs. 3, Abs. 5 Satz 2, 11 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 8, 13 Nr. 2 c), d) und e) FeV i. V. m. Nr. 8 der Anlage 4 zu dieser Verordnung in rechtmäßiger Weise das Recht aberkannt hat, von seiner nach den bisherigen Darlegungen anzuerkennenden und damit zunächst ohne Weiteres im Inland wirksamen tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen. Ebenso hat der Antragsgegner danach auf der Grundlage der §§ 3 Abs. 2 Satz 3 StVG, 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 FeV zu Recht angeordnet, dass der Antragsteller den Führerschein abzugeben habe.

Nach den genannten Vorschriften hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Erkrankungen oder Mängel (u. a.) nach der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, in deren Nr. 8.1 und 8.3 Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit genannt sind, vorliegen oder erheblich bzw. wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist, hat die Fahrerlaubnisbehörde die vorgesehenen Aufklärungsmaßnahmen zu treffen, insbesondere die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr geführt wurde, die Fahrerlaubnis aus

diesem Grund entzogen war oder sonst zu klären ist, ob ein Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht. Weigert sich der Betroffene, einer rechtmäßigen Untersuchungsanordnung Folge zu leisten oder bringt er das zu Recht geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf die Fahrerlaubnisbehörde auf seine Nichteignung schließen. Bei Inhabern einer ausländischen Fahrerlaubnis hat eine Entziehung die Wirkung einer Aberkennung des Rechts zur Folge, von dieser Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Der Führerschein ist in diesem Fall bei Vollziehbarkeit der behördlichen Maßnahme unverzüglich der Fahrerlaubnisbehörde abzuliefern, die diesen unter Angabe der Gründe über das Kraftfahrt-Bundesamt an die Ausstellungsbehörde zurücksendet. Diese nationalen Vorschriften knüpfen an Art. 8 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie an. Danach kann vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

Es ist in Rechtsprechung und Literatur (vgl. etwa: OLG Saarbrücken, Beschl. v. 04. 11. 2004, a. a. O., 42; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 15. 08. 2005, a. a. O.; Otte/Kühner, a. a. O., 328) unbestritten, dass die Mitgliedstaaten durch Art. 8 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie ermächtigt werden, ihre nationalen Eignungsüberprüfungs- und Entzugsvorschriften auf diejenigen Fahrzeugführer anzuwenden, die nach Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis (erneut) im Inland auffällig werden und dadurch Bedenken im Hinblick auf ihre Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen. Es stellt sich aber die weitere Frage, ob eine der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis nachfolgende Eignungsüberprüfungs- bzw. Entzugsentscheidung nach mitgliedstaatlichem Recht auch ergänzend oder sogar ausschließlich auf solche Sachverhalte gestützt werden kann, die zeitlich vor der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind (ablehnend: OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 15. 08. 2005, a. a. O.; offen lassend: OLG Saarbrücken, Beschl. v. 04. 11. 2004, a. a. O., 52; Otte/Kühner, a. a. O., 328; bejahend: Kalus, a. a. O., 151; Weibrecht, a. a. O., 154).

Der Senat bejaht diese Frage jedenfalls für Fallgestaltungen von der Art, wie sie in dem hier zu entscheidenden Eilverfahren gegeben ist. Der Senat berücksichtigt dabei durchaus, dass ein auf Art. 8 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie i. V. m. mit den deutschen Eignungsüberprüfungs- und Entzugsvorschriften der §§ 46 Abs. 3, 11 ff. FeV gestütztes Vorgehen nicht auf eine systematische Überprüfung der Fahrerlaubniserteilungen anderer Mitgliedstaaten oder eine faktische Monopolisierung der Zuständigkeit für eine etwaige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bei den deutschen Behörden hinauslaufen darf, die dem Anerkennungsgrundsatz des Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie in seiner Auslegung durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 29. April 2004 zuwiderlaufen würden (vgl. hierzu: BayVGH, Beschl. v. 09. 06. 2005, a. a. O., 472; Otte/Kühner, a. a. O., 328).

Zu beachten ist jedoch zunächst, dass sich das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 29. April 2004 zur Frage der Reichweite der Vorschrift des Art. 8 Abs. 4 der Führerschein-Richtlinie als Grundlage für Ausnahmen von der allgemeinen gegenseitigen Anerkenntnis von Fahrerlaubnissen und nicht zu der Gestattung von mitgliedstaatlichen Eignungsüberprüfungs- bzw. Entzugsentscheidungen nach Art. 8 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie verhält. Zu einer Umkehrung des Anerkennungsmechanismus, dem der Europäische Gerichtshof entgegengetreten ist, kommt es bei einer Anwendung dieser Vorschriften auf Fälle wie den vorliegenden jedoch bereits deshalb nicht, weil die im europäischen Ausland erteilte Fahrerlaubnis zunächst ipso iure im Inland wirksam und das Gebrauchmachen von ihr insbesondere nicht strafbar ist (vgl. zur nicht bestehenden Strafbarkeit: OLG Saarbrücken, Beschl. v. 04. 11. 2004, a. a. O., 50; Ludovisy, a. a. O., 9, 12 f.; anders noch: BGH, Beschl. v. 20. 06. 2002 – 4 StR 371/01 –, NJW 2002, 2330 ff. [= BA 2003, 149]). Die Wirksamkeit wird der ausländischen Fahrerlaubnis erst durch einen nachträglichen inländischen Verwaltungsakt und ausschließlich mit Wirkung für das Inland wieder genommen (zu diesem Gesichtspunkt: Otte/Kühner, a. a. O., 328).

Hinzu kommt, dass von einer Aushöhlung einer nach Art. 1 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie grundsätzlich anzuerkennenden Fahrerlaubniserteilungsentscheidung eines anderen Mitgliedstaates schwerlich dann die Rede sein kann, wenn diese in Unkenntnis wesentlicher Teile des für die Beurteilung der Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers relevanten Sachverhaltes erfolgt ist. Auch sonst dürfen Umstände, die zeitlich vor einer Fahrerlaubniserteilung eingetreten sind – insbesondere solche, die zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt waren –, für die Frage berücksichtigt werden, ob später eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen eingetreten ist (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 3 StVG, Rn. 3 m. w. N. und aus der Rechtsprechung des Senats: Beschl. v. 28. 05. 2003 – 12 ME 204/03 –). Hiernach war der Antragsgegner durch den Umstand, dass dem Antragsteller die tschechische Fahrerlaubnis am 30. September 2004 erteilt wurde, nicht gehindert, Bedenken an der Fahreignung des Antragstellers auf dessen Alkoholstraftat vom 24. Oktober 2002, den darauf folgenden strafgerichtlichen Entzug der Fahrerlaubnis, das im Wiedererteilungsverfahren erstattete negative medizinisch-psychologische Gutachten vom 18. Mai 2004 und die darauf folgende Ablehnung des Wiedererteilungsantrages zu stützen. Die entsprechende Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 18. Mai 2005 ist mithin nach derzeitigem Erkenntnisstand zu Recht erfolgt. Gleiches gilt für die hier streitgegenständliche Verfügung vom 06. Juni 2005, die der Antragsgegner erlassen hat, nachdem sich der Antragsteller geweigert hatte, der Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens Folge zu leisten.

Aber auch dann, wenn man – entgegen dem dargestellten Rechtsstandpunkt des Senats – die Anwendbarkeit der nationalen Eignungsüberprüfungs- und Entzugsvorschriften auf solche Umstände beschränkt sähe, die nach Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis aufgetreten sind, hätte dies für den vorliegenden Fall kein anderes Ergebnis des gerichtlichen Eilverfahrens zur Folge. Denn auch unter dieser Prämisse könnten nur solche Sachverhalte als Grundlage für Überprüfungs- und Entzugsentscheidungen ausgeschlossen sein, die zum Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis in ihrem tatsächlichen Verlauf bereits abgeschlossen waren. Etwas anderes hat jedoch zur Überzeugung des Senats für solche Sachverhalte zu gelten, die durch Mängel geprägt werden, die von ihrer Natur her geeignet sind, in die Gegenwart fortzuwirken und von denen deshalb angenommen werden muss, dass sie sich im Hinblick auf ihr Gefährdungspotential ständig – also auch nach dem Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis – neu aktualisieren. Die im Falle des Antragstellers gegebene Alkoholproblematik stellt einen derartigen Mangel dar.

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein von Mitgliedern des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts)

58. Bei summarischer Überprüfung im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 VwGO lässt sich derzeit nicht abschließend feststellen, ob im Lichte der Rechtsprechung des EuGH die Entziehung einer im EU-Ausland ausgestellten Fahrerlaubnis rechtmäßig oder rechtswidrig ist, wenn sie einen im Inland lebenden Verkehrsteilnehmer betrifft, dem vor der Erlangung der ausländischen Fahrerlaubnis seine deutsche Fahrerlaubnis wegen Eignungsmängeln entzogen worden war. Bei der demnach durchzuführenden Interessenabwägung sind die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs dem Interesse des Verkehrsteilnehmers übergeordnet, zu seinem Vorteil von der europarechtlich garantierten Freizügigkeit Gebrauch machen zu können.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 04. November 2005 – 16 B 736/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller war im Juni 2003 nach Drogenkonsum mit dem Auto gefahren und der Polizei aufgefallen. Wegen Fahrens unter Drogeneinfluss war ihm daraufhin die deutsche Fahrerlaubnis entzogen worden. Weil er die medizinisch-psychologische Untersuchung nicht bestand, erhielt er keine neue deutsche Fahrerlaubnis. Im November 2004 wurde ihm in Tschechien eine tschechische Fahrerlaubnis ausgestellt. Diese legte er bei einer Verkehrskontrolle in Deutschland im Januar 2005 vor. Mit Bescheid vom 13. 01. 2005 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller die tschechische Fahrerlaubnis, wies darauf hin, dass damit das Recht, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, erlösche, und ordnete die sofortige Vollziehung dieses Bescheides an. Dagegen erhob der Antragsteller Widerspruch und beantragte beim VG ohne Erfolg die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs. Die dagegen vom Antragsteller erhobene Beschwerde wies das Oberverwaltungsgericht zurück.

Aus den Gründen:

Die auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung durch den Senat führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis. Dem Beschwerdevorbringen kann die Auffassung entnommen werden, dass nach der Rechtsprechung des EuGH (vgl. Urteil vom 29. 04. 2005 – C-476/01 <Kapper> –, NJW 2004, 1725 = DAR 2004, 333 = NZV 2004, 373 = Blutalkohol 2004, 450) Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG der Entziehung der dem Antragsteller in der Tschechischen Republik ausgestellten Fahrerlaubnis entgegenstehe. Außerdem seien die vom VG angewandten Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung ohne die in der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG vorgesehene Zustimmung der Europäischen Kommission erlassen worden. Dieser Beschwerdegrund greift nicht durch.

Der Senat lässt in diesem Zusammenhang – wie auch das VG – offen, ob der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO überhaupt zulässig ist. An der Zulässigkeit würde es mangels Rechtsschutzbedürfnisses fehlen, wenn dem Antragsteller trotz der zwischenzeitlichen Erlangung einer ausländischen Fahrerlaubnis keine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zustünde, so dass die angefochtene Ordnungsverfügung ins Leere ginge und eine Aussetzung der Vollziehung dieser Ordnungsverfügung die Rechtsstellung des Antragstellers nicht verbessern könnte. Die aktuelle Berechtigung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland steht in Frage, weil ihm seine vormalige (deutsche) Fahrerlaubnis mit Verfügung vom 10. 12. 2003 entzogen worden ist, eine neue (deutsche) Fahrerlaubnis nach einer für den Antragsteller ungünstigen medizinisch-psychologischen Begutachtung nicht erteilt worden ist und der Antragsteller bislang nicht gemäß § 28 Abs. 5 FeV i. V. m. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV das Recht erworben hat, von seiner am 18. 11. 2004 ausgestellten tschechischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen. Das durch die vorerwähnte Entscheidung des EuGH in das Blickfeld gerückte Problem der Anerkennung einer im EU-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis nach einer vorangegangenen Entziehung der inländischen Fahrerlaubnis stellt sich allerdings im Rahmen der Zulässigkeit des gerichtlichen Eilantrages nach § 80 Abs. 5 VwGO in ähnlicher Weise wie bei der Begründetheit des Antrages. Denn wenn der in § 28 Abs. 5 FeV vorgesehene inländische Anerkennungsvorbehalt gemeinschaftsrechtlich wegen der in Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG ausgesprochenen Pflicht der EU-Mitgliedstaaten zur wechselseitigen Anerken-

nung von Fahrerlaubnissen Zweifeln ausgesetzt sein sollte, wären mit beachtlicher Wahrscheinlichkeit auch der nachfolgenden Entziehung der ausländischen Fahrerlaubnis bzw. dem damit einhergehenden Verbot, von ihr im Inland Gebrauch zu machen (§ 46 Abs. 5 Satz 2 FeV), Grenzen gesetzt.

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des gegen die Ordnungsverfügung erhobenen Widerspruchs ist jedenfalls unbegründet. Die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 13. 01. 2005 erweist sich nach summarischer Prüfung weder als offensichtlich rechtmäßig noch als offensichtlich rechtswidrig, so dass es vorliegend entscheidend auf eine allgemeine und umfassende Abwägung der widerstreitenden privaten und öffentlichen Interessen ankommt, die zum Nachteil des Antragstellers ausgeht.

Dabei kann hinsichtlich der materiellen Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 46 Abs. 1 FeV) auf die zutreffenden Ausführungen des VG verwiesen werden, denen der Antragsteller mit seiner Beschwerde nicht näher entgegengetreten ist. Ergänzend ist noch darauf hinzuweisen, dass auch für die Zeit nach der für den Antragsteller negativ verlaufenen medizinisch-psychologischen Untersuchung keine Anhaltspunkte für eine Wiedererlangung der Kraftfahreignung zutage getreten sind. Der Antragsteller hat nichts dafür anführen können, dass es ihm inzwischen gelungen ist, sich selbstkritisch mit seinem bisherigen Drogenkonsum auseinanderzusetzen und Strategien für ein drogenfreies Leben oder jedenfalls – bei weiterem gelegentlichem Cannabiskonsum – für eine strikte Trennung zwischen dem Konsum und der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu entwickeln. Der Umstand, dass er stattdessen den vermeintlich einfachen Weg des Erwerbs einer ausländischen Fahrerlaubnis gegangen ist, spricht vielmehr nachdrücklich gegen den Willen zu einer durchgreifenden Verhaltensänderung.

Gleichwohl kann derzeit angesichts divergierender Auffassungen in Rechtsprechung und Schrifttum zur Anerkennung von Fahrerlaubnissen, die nach der inländischen Entziehung der Fahrerlaubnis im EU-Ausland erworben worden sind, bei der im Eilverfahren allein möglichen summarischen Überprüfung keine Gewissheit über die Rechtmäßigkeit oder Rechtswidrigkeit der angefochtenen Ordnungsverfügung des Antragsgegners erzielt werden. Der EuGH hat in seinem Urteil vom 29. 04. 2004 unter anderem entschieden, dass Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG als Ausnahmebestimmung zu Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie restriktiv dahin auszulegen sei, dass ein Mitgliedstaat die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht deshalb ablehnen dürfe, weil im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats auf den Inhaber des Führerscheins zuvor eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet worden sei, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen gewesen sei, bevor der andere Mitgliedstaat den neuen Führerschein ausgestellt habe. Da dem Antragsteller wegen der ihm zur Last gelegten Fahrt unter der Wirkung berauschender Mittel vom 30. 06. 2003 neben einer Geldbuße lediglich ein einmonatiges Fahrverbot auferlegt worden war und die darüber hinaus verfügte Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Fehlens der Kraftfahreignung nicht mit einer Frist für die Wiedererteilung versehen war, könnte die EuGH-Entscheidung gegen die Befugnis des Antragsgegners sprechen, dem Antragsteller wegen des damaligen Verstoßes und der daraus abzuleitenden Fahreignungszweifel die nachfolgend erlangte tschechische Fahrerlaubnis zu entziehen (in diesem Sinne OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 15. 08. 2005 – 7 B 11021/05.OVG –, NJW 2005, 3228 [in diesem Heft]; ebenso Otte/Kühner, NZV 2004, 321, und Grohmann, Blutalkohol 2005, 106). Diese Schlussfolgerung ist allerdings nicht zwingend. In der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung und auch im einschlägigen Schrifttum werden vielmehr kontroverse Auffassungen zur Reichweite des vom EuGH vorgegebenen Zwangs zur Anerkennung (EU-)ausländischer Fahrerlaubnisse vertreten. So erscheint es möglich, dass der EuGH die gemeinschaftswidrige „Negation des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine“ speziell darin sieht, dass einzelstaatlich vorgesehene Vorbehalte die Befugnis verleihen, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften (zeitlich) unbegrenzt zu verweigern (vgl. EuGH, a. a. O., Ziff. 77). In diesem Falle könnte bereits die im Jahre 2002 geschaffene Vorschrift des § 28 Abs. 5 FeV, zu der sich der EuGH nicht abschließend verhält, als hinreichende Vorkehrung gegen eine zeitlich unbegrenzte Verweigerung der Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis angesehen werden (VGH Bad.-Württ., Urteil vom 12. 10. 2004 – 10 S 1346/04 –, VRS 2005, 141 = Blutalkohol 2005, 402; VG Neustadt a. d. Weinstraße, Beschlüsse vom 04. 03. 2005 – 3 L 253/05.NW –, Juris, und vom 11. 03. 2005 – 4 L 389/05.NW –, Juris). Verstieße demzufolge die Verweisung des jeweiligen Verkehrsteilnehmers auf das Antragsverfahren nach § 28 Abs. 5 i. V. m. Abs. 4 Nr. 3 FeV nicht gegen die Bestimmungen des Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG, so bestünden gemeinschaftsrechtlich auch keine durchgreifenden Bedenken gegen die Befugnis der Fahrerlaubnisbehörde, eine ausländische Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis keinen Antrag nach § 28 Abs. 5 i. V. m. Abs. 4 Nr. 3 FeV gestellt hat. Des Weiteren ist nicht auszuschließen, dass dem EuGH bei seiner Entscheidung die im deutschen Straßenverkehrsrecht verankerte Dualität des Maßnahmensystems nicht hinreichend vor Augen gestanden hat. Diese ist durch die straf- bzw. ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung von Verkehrsdelikten einschließlich der Verhängung von kurzzeitigen Fahrverboten (§ 44 StGB bzw. § 25 StVG) bzw. der Entziehung der Fahrerlaubnis in Verbindung mit einer zeitlichen Sperre für deren Neuerteilung

(§§ 69 und 69a StGB) einerseits und die dem Bereich der Gefahrenabwehr zuzuordnende Möglichkeit andererseits gekennzeichnet, bei Eignungsmängeln für die Dauer des jeweiligen Eignungsmangels Fahrerlaubnisse zu entziehen, zu beschränken oder mit Auflagen zu versehen (§§ 46 und 47 FeV). Für dieses Verständnis spricht, dass dem vom EuGH entschiedenen Fall eine vom Strafgericht verhängte Fahrerlaubnisentziehung (mit neunmonatiger Sperre für die Neuerteilung) zugrunde gelegen hatte und der EuGH für die Pflicht zur Anerkennung einer hernach im EU-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis entscheidend darauf abstellt, ob zur Zeit der Ausstellung dieser Fahrerlaubnis die zuvor verhängte Sperre bereits abgelaufen war. Demgegenüber werden die Besonderheiten im Falle gefahrenabwehrrechtlich relevanter Fahreignungsmängel bzw. nicht ausgeräumter Zweifel an der Fahreignung nicht erörtert. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass ein Mitgliedstaat es nach Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439/EWG ablehnen kann, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins anzuerkennen, gegen dessen Inhaber zuvor eine Maßnahme der Einschränkung oder Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis angewendet worden war. Diese Bestimmung ist nach der Entscheidung des EuGH zwar als Abweichung von dem allgemeineren Grundsatz des Gebots der wechselseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen (Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG) eng auszulegen. Es erscheint jedoch zweifelhaft, dass der EuGH die Berücksichtigung von gravierenden Eignungsmängeln bei der Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse nach Ablauf einer Sperrfrist oder ohne dass eine solche überhaupt in Lauf gesetzt worden wäre, generell ausschließen wollte. Zum einen sind solche Eignungsmängel vielfach zeitlich nicht determiniert. Zum anderen fehlt es bislang an einer europarechtlichen Harmonisierung der materiellen Voraussetzungen für die Fahrerlaubniserteilung und an einem zentralen europäischen Straßenverkehrsregister bzw. einer hinlänglichen Vernetzung der bestehenden nationalen Register, die es rechtfertigen würden, auf die Einhaltung spezieller nationaler Schutzmechanismen zu verzichten. Eine Auslegung des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG, kraft derer diese Vorschrift nur den vom EuGH hervorgehobenen, im Grunde aber selbstverständlichen Tatbestand der noch laufenden Sperrfrist erfasste und ansonsten leerliefe, kann dem EuGH nicht ohne weiteres unterstellt werden. Deshalb spricht nach Ansicht des Senats viel für die auch im Schrifttum vertretene Auffassung, dass EU-Fahrerlaubnisse außerhalb der erwähnten Sperrfristfälle nur dann automatisch anzuerkennen sind, wenn das nationale Fahrerlaubnisrecht keine weiteren – insbesondere materiellen – Anforderungen an die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis stellt (so auch Geiger, DAR 2004, 340 und 690, sowie Bräutigam, Blutalkohol 2004, 441; im Ergebnis ähnlich Nds. OVG, Beschluss vom 11. 10. 2005 – 12 ME 288/05 – [in diesem Heft], im Internet veröffentlicht unter http://www.dbovg.niedersachsen.de, sowie Ludovisy, DAR 2005, 7, 12 ff.).

Die angefochtene Ordnungsverfügung des Antragsgegners ist schließlich auch nicht deshalb rechtlichen Zweifeln ausgesetzt, weil darin angewandte Vorschriften, namentlich § 46 FeV, aus formellen Gründen unwirksam wären. Unabhängig von der Frage, wie sich Verstöße des nationalen Gesetzgebers gegen gemeinschaftsrechtliche Mitwirkungserfordernisse auswirken, lässt sich bereits ein derartiger Verstoß – hier das vom Antragsteller gerügte Fehlen der Zustimmung der Europäischen Kommission nach Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG – nicht feststellen. In dem oben genannten Urteil des EuGH wird unter Ziff. 69 eine schriftliche Stellungnahme der Kommission (zu § 28 FeV 1999) wiedergegeben, wonach die Kommission zu dieser Vorschrift implizit ihre Zustimmung gegeben habe, da ihr diese notifiziert worden sei und sie – anders als bei anderen Vorschriften der FeV 1999, die Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens seien – keine Einwände gehabt habe. Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie verlange von der Kommission keine förmlichen Entscheidungen, mit denen sie den ihr von den Mitgliedstaaten mitgeteilten nationalen Vorschriften ausdrücklich ihre Zustimmung erteile. Diese Erwägungen treffen offensichtlich auch für § 46 FeV zu, weil auch diese Bestimmung nicht Gegenstand des erwähnten und inzwischen abgeschlossenen Vertragsverletzungsverfahrens war (vgl. EuGH, Urteil vom 15. 09. 2005 – C 372/03 –, Juris). Erweist sich mithin angesichts der europarechtlichen Bedenken die Ordnungsverfügung des Antragsgegners weder als offensichtlich rechtmäßig noch als offensichtlich rechtswidrig (so auch in jüngster Zeit der VGH Bad.-Württ., Beschlüsse vom 19. 09. 2005 – 10 S 1194/05 – und vom 27. 09. 2005 – 10 S 1777/05 –, veröffentlicht unter http://www.fahrerlaubnisrecht.de), führt die vorzunehmende Interessenabwägung zu einem eindeutigen Überwiegen der vom Antragsgegner ins Feld geführten öffentlichen Belange, die dem überragenden Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs Rechnung tragen und somit dem Schutz höchstrangiger Rechtsgüter dienen. Der Senat nimmt insoweit auf die zutreffenden Ausführungen des angefochtenen Beschlusses Bezug, denen der Antragsteller nichts von Belang entgegengesetzt hat. Wenngleich sich, wie oben dargestellt, hinsichtlich des Widerspruchs des Antragstellers keine offensichtliche Erfolglosigkeit prognostizieren lässt, sprechen überdies überwiegende Gründe dafür, dass auch Art. 1 Abs. 2 und 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG die Berücksichtigung fortwirkender, nach dem innerstaatlichen Recht relevanter Fahreignungsmängel zulassen. Außerdem ist zu beachten, dass der Abwägungsgesichtspunkt der Gewährleistung von Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union in Fällen wie dem vorliegenden allenfalls in einem Randbereich berührt ist. Letztlich geht es allein darum, dass Trunksüchtige, Drogenabhängige oder andere Personen, die sich nach deutschem Recht in der Vergangenheit bereits als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben, die Möglichkeit erhalten sollen, in einem Mitgliedstaat unter vereinfachten Bedingungen eine Fah-

rerlaubnis zu erwerben, ohne dass ansonsten persönliche oder berufliche Bindungen zu diesem Staat bestehen. Dieses persönliche Interesse des Antragstellers ist nachrangig gegenüber dem öffentlichen Interesse am Ausschluss ungeeigneter Personen von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr.

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

59. 1.) Die abschließende Klärung der Frage, in wie weit die Mitgliedsstaaten der EU auf Grund von Art. 8 Abs. 2 und 4 der Führerschein-Richtlinie befugt sind, einem im EU-Ausland ausgestellten Führerschein die Anerkennung zu versagen, muss auch unter Berücksichtigung des Urteils des EuGH vom 29. April 2004 (C-476/01, NJW 2004, 1725 ff. [= BA 2004, 450]) in einem erneuten Vorlageverfahren erfolgen (Anschluss an OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 04. November 2005 – 16 B 736/05 – [in diesem Heft]).

2.) Die bisherige Rechtsprechung des EuGH kann angesichts des Verkehrsgefährdungspotenzials von Personen, bei denen eine schwerwiegende Alkoholproblematik bestand und möglicherweise weiterhin besteht, nur solche Sachverhalte betreffen, die in ihrem tatsächlichen Verlauf im Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis im EU-Ausland bereits abgeschlossen waren, also nicht als Fahreignungsmangel über diesen Zeitpunkt hinaus bis in die Gegenwart fortwirken (Anschluss an Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 12 ME 288/05 – [in diesem Heft])

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 16. Dezember 2005 – 2 TG 2511/05 –

Aus den Gründen:

Die fristgerecht eingelegte und begründete Beschwerde des Antragsgegners führt zur Abänderung des erstinstanzlichen Beschlusses und zur Ablehnung des am 18. Juli 2005 gestellten Antrags, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid vom 11. Juli 2005 wiederherzustellen, durch den dem Antragsteller das Recht aberkannt wurde, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen.

Das Verwaltungsgericht hat diesem Antrag im Wesentlichen mit der Begründung entsprochen, die von dem Antragsteller am 28. Februar 2005 erlangte tschechische Fahrerlaubnis müsse nach Ablauf der für die Wiedererteilung festgesetzten Sperrfrist von den deutschen Behörden ohne inhaltliche Überprüfung anerkannt werden. Zwar bestimme § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV, dass die Berechtigung nach Abs. 1 Satz 1 u. a. nicht für Personen gelte, denen – wie unstreitig dem Antragsteller durch Strafbefehl vom 28. Oktober 2002 wegen einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 3,26 Promille – die Fahrerlaubnis im Inland rechtskräftig von einem Gericht entzogen worden sei. Der auf die (Neuerteilungs-)Vorschriften des § 20 Abs. 1 und 3 FeV verweisende Abs. 5 dieser Bestimmung könne aber im Hinblick auf die den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen hervorhebende Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 29. April 2004 – C-476/01 –, NJW 2004, 1725 ff. [= BA 2004, 450]) in Fällen der vorliegenden Art keine Anwendung finden, in denen einem Bewerber die EU-Fahrerlaubnis im Ausland erst nach Ablauf der im Inland festgesetzten Sperrfrist erteilt worden sei. Demzufolge habe der Antragsgegner von dem Antragsteller nach Erlangung der tschechischen Fahrerlaubnis nicht mehr die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangen und in Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV auf seine Nichteignung schließen dürfen. Die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass deshalb die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den für sofort vollziehbar erklärten Bescheid vom 11. Juli 2005 gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO wiederherzustellen sei, vermag das Beschwerdegericht nach Maßgabe folgender Erwägungen nicht zu teilen:

Soweit der Antragsgegner in seiner Beschwerdebegründung die Auffassung vertritt, das Verwaltungsgericht habe dem Urteil des EuGH vom 29. April 2004 eine zu weit reichende Bedeutung hinsichtlich der durch das Gemeinschaftsrecht gebotenen gegenseitigen Anerkennung von EU- oder EWR-Führerscheinen im Inland beigemessen, ist ihm jedenfalls im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes beizupflichten. Insbesondere vermag sich der beschließende Senat für dieses Verfahren nicht der vom OVG Rheinland-Pfalz (Beschluss vom 15. August 2005 – 7 B 11021/05.OVG –, NJW 2005, 3228 ff. = DAR 2005, 650 ff. = NZV 2005, 605 ff. [in diesem Heft]) vertretenen, von dem Verwaltungsgericht in dem angefochtenen Beschluss geteilten Ansicht anzuschließen, eine Anwendung des § 28 Abs. 5 FeV scheide in den Fällen des Abs. 4 Nr. 3 und 4 wegen des Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts aus, wenn die EU-Fahrerlaubnis – wie hier – erst nach Ablauf einer im Inland festgesetzten Sperrfrist erteilt wurde.

Zwar hat der EuGH den zweiten Teil der ihm von dem Amtsgericht Frankenthal zur Vorabentscheidung vorgelegten Frage in seinem Urteil vom 29. April 2004 (Nr. 78) dahin beantwortet, dass Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (Amtsblatt EG Nr. L 237, Seite 1) in der Fassung der Richtlinie vom 2. Juni 1997 (Amtsblatt EG Nr. L 150, Seite 41) so auszulegen ist, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht deshalb ablehnen darf, weil im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrer-

laubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist.

Es erscheint aber in hohem Maße zweifelhaft, ob diese Auslegung der genannten Führerschein-Richtlinie entsprechend der Auffassung des Verwaltungsgerichts auch in Fällen der vorliegenden Art dem Anerkennungsstaat gebietet, (ohne eigene Überprüfungsbefugnis) „das Ergebnis einer Eignungsprüfung beim Verfahren der Erteilung der Fahrerlaubnis im Ausstellungsstaat hinzunehmen" und erst ein erneutes Auffälligwerden nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis zum Anlass dafür zu nehmen, die nach innerstaatlichem Recht vorgesehenen Maßnahmen auf der Grundlage des Art. 8 Abs. 2 der Führerschein-Richtlinie zu ergreifen.

Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

Abgesehen davon, dass dem Vorlagefall des Amtsgerichts Frankenthal wohl ein anderer Sachverhalt zu Grunde lag als dem vorliegenden Streitfall (– der Antragsteller hat sich nach Ablauf der Sperrfrist zweimal erfolglos um die Wiedererteilung der ihm wegen einer Trunkenheitsfahrt entzogenen Fahrerlaubnis bemüht –), ist jedenfalls nicht auszuschließen, dass dem EuGH bei seiner Entscheidung vom 29. April 2004 die Besonderheiten des deutschen Rechts in Form der „Dualität des Maßnahmensystems" (vgl. Beschluss des OVG Nordrhein-Westfalen vom 04. November 2005 – 16 B 736/05 – [in diesem Heft]) nicht hinreichend vor Augen gestanden haben. Hierfür spricht insbesondere, dass der EuGH dort zwar entscheidend darauf abgestellt hat, ob zur Zeit der Ausstellung der im EU-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis eine zuvor vom Strafgericht verhängte Sperre bereits abgelaufen war, demgegenüber aber auf die Besonderheiten im Falle gefahrenabwehrrechtlich relevanter Fahreignungsmängel bzw. nicht ausgeräumter Zweifel an der Fahreignung, wie sie sich gerade aus einer durch bloßen Zeitablauf nicht zu behebenden schwerwiegenden Alkoholproblematik ergeben können, nicht eingegangen ist. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch, dass es ein Mitgliedstaat nach Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der genannten Richtlinie ablehnen kann, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Abs. 2 genannten Maßnahmen angewendet wurde. Zwar ist diese Bestimmung als Abweichung von dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen (Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie) nach der Entscheidung des EuGH (Nr. 76) eng auszulegen. Mit dem OVG Nordrhein-Westfalen (a. a. O.) hält es der beschließende Senat jedoch für zweifelhaft, dass der EuGH die Berücksichtigung von gravierenden Eignungsmängeln bei der Anerkennung ausländischer Führerscheine nach Ablauf einer Sperrfrist generell ausschließen wollte. Zum einen sind nämlich solche Eignungsmängel vielfach zeitlich nicht determiniert, insbesondere dann nicht, wenn sie auf einer Alkohol- oder Drogenproblematik beruhen. Zum anderen fehlt es bislang an einer gemeinschaftsrechtlichen Harmonisierung der materiellen Voraussetzungen für die Fahrerlaubniserteilung durch die einzelnen Mitgliedstaaten sowie an einem zentralen europäischen Register bzw. einer hinlänglichen Vernetzung bereits bestehender nationaler Register, die es rechtfertigen könnten, auf die Einhaltung spezieller nationaler Schutzmechanismen – wie beispielsweise § 28 Abs. 5 i. V. m. Abs. 4 Nr. 3 und 4 FeV – zu verzichten. Eine Interpretation des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie, wonach diese Vorschrift nur den Tatbestand einer noch laufenden Sperrfrist erfasste, ansonsten aber leer liefe, kann dem EuGH selbst unter Anerkennung der Notwendigkeit einer engen Auslegung nicht ohne weiteres unterstellt werden; deshalb spricht nach Auffassung auch des beschließenden Senats viel für die – von dem Verwaltungsgericht abgelehnte – Auffassung, dass EU-Fahrerlaubnisse außerhalb der erwähnten Sperrfristfälle nur dann automatisch („ohne jede Formalität") anzuerkennen sind, wenn das jeweilige nationale Fahrerlaubnisrecht keine weiteren – insbesondere materiellen – Anforderungen an die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis stellt (vgl. Beschluss des OVG Nordrhein-Westfalen vom 04. November 2005, a. a. O., m. w. N.).

Die abschließende Klärung der Frage, inwieweit die Mitgliedstaaten auf Grund von Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie befugt sind, einem im EU-Ausland – unter Umständen ohne jegliche Eignungsüberprüfung – ausgestellten Führerschein die Anerkennung zu versagen, muss auch unter Berücksichtigung des Urteils vom 29. April 2004 dem EuGH selbst überlassen bleiben.

Von der auch im Verfahren nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO eröffneten Möglichkeit zur Vorlage an den EuGH macht der Senat hier keinen Gebrauch. Abgesehen davon, dass die vorstehend angesprochenen Fragen bereits Gegenstand eines Vorlagebeschlusses des Verwaltungsgerichts München vom 04. Mai 2005 (– M 6aK 04.1 – [in diesem Heft], NJW 2005, 2800 = NZV 2005, 552 <nur Leitsätze>) sind, könnte nämlich auch dann, wenn die Anwendbarkeit der nationalen Eignungsüberprüfungs- und Fahrerlaubnisentziehungsvorschriften im Hinblick auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine in der Auslegung durch den EuGH auf solche Umstände beschränkt sein sollte, die nach Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis aufgetreten sind, eine solche Auslegung des Gemeinschaftsrechts in dem vorliegenden Eilverfahren nicht zu einem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis führen. Denn auch unter dieser Prämisse könnten nur solche Sachverhalte als Grundlage für Überprüfungsmaßnahmen und gegebenenfalls Fahrerlaubnisentziehungen ausgeschlossen sein, die zum Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis in ihrem tatsächlichen Verlauf bereits abgeschlossen waren. Insoweit schließt sich der beschließende Senat der Auffassung des Nieder-

sächsischen OVG (Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 12 ME 288/05 – [in diesem Heft]) an, dass etwas anderes bei Vorliegen solcher Eignungsmängel zu gelten hat, die – wie insbesondere eine noch nicht dauerhaft bewältigte Alkohol- oder Drogenproblematik – typischerweise geeignet sind, über den Ablauf einer gegebenenfalls festgesetzten Sperrfrist hinaus bis in die Gegenwart fortzuwirken, die sich also mit ihrem Verkehrsgefährdungspotenzial ständig – auch noch nach Ausstellung eines EU-Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat – neu aktualisieren können. Die bei dem Antragsteller jedenfalls früher – unstreitig bis zu der Trunkenheitsfahrt am 21. Juni 2002 – bestehende, durch die erreichte Blutalkoholkonzentration von mindestens 3,26 Promille als besonders schwerwiegend gekennzeichnete Alkoholproblematik hat sich nach den hier zugrunde zu legenden allgemein anerkannten wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht allein durch Zeitablauf erledigt.

Die Gründe, die den Antragsgegner veranlasst haben, von dem Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 13 Nr. 2 lit. d i. V. m. lit. c FeV zu verlangen, bestehen auch nach Ablauf der durch Strafbefehl vom 28. Oktober 2002 festgesetzten Sperrfrist sowie nach Erteilung einer tschechischen Fahrerlaubnis fort. Ein am 10. März 2004 erstelltes medizinisch-psychologisches Eignungsgutachten geht auf der Grundlage einer festgestellten neuerlichen Leberwerterhöhung davon aus, dass sich der Antragsteller in seiner als „lebenslang notwendig" bezeichneten Alkoholabstinenz noch nicht ausreichend stabilisieren konnte. Ein weiteres Gutachten, mit dessen Erstellung sich der Antragsteller am 30. Juni 2004 ausdrücklich einverstanden erklärt hatte, legte er der Fahrerlaubnisbehörde nicht vor. Deren Bescheid vom 10. November 2004, mit dem die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis aus diesem Grund abgelehnt wurde, hat er bestandskräftig werden lassen. Am 16. März 2005 wurde der Antragsteller in seinem Wohnort als Führer eines Kraftfahrzeugs angetroffen und des Fahrens ohne Fahrerlaubnis verdächtigt; daraufhin legte er seinen am 28. Februar 2005 ausgestellten tschechischen Führerschein vor. Der Antragsteller hat im vorliegenden Verfahren selbst nichts vorgetragen, was eine tragfähige Grundlage für die Annahme bilden könnte, dass die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer weggefallen sein könnte, die aus seiner mit überwiegender Wahrscheinlichkeit weiterhin bestehenden Alkoholproblematik resultiert.

Können demnach die Erfolgsaussichten seines Widerspruchs insgesamt als allenfalls offen angesehen werden, führt die in diesem Fall vorzunehmende Interessenabwägung zur Ablehnung des Rechtsschutzantrags. Die von dem Antragsgegner angeführten öffentlichen Belange, die dem überragenden Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit im motorisierten Straßenverkehr Rechnung tragen und somit dem Schutz besonders wichtiger Rechtsgüter dienen, überwiegen – eindeutig – das persönliche Interesse des Antragstellers daran, vorläufig weiterhin als Inhaber einer tschechischen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland führen zu dürfen (im Ergebnis ebenso das OVG Nordrhein-Westfalen, das Niedersächsische OVG in den vorstehend zitierten Beschlüssen); dieses Interesse steht mit der gemeinschaftsrechtlich gebotenen Gewährleistung von Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union in keinem relevanten Zusammenhang. Vielmehr geht es auch dem Antragsteller – ebenso wie zahlreichen weiteren in Deutschland lebenden Personen, die sich in jüngster Vergangenheit einen tschechischen Führerschein haben ausstellen lassen – ersichtlich darum, unter gegenüber dem deutschen Fahrerlaubnisrecht erheblich erleichterten Voraussetzungen eine Fahrerlaubnis im EU-Ausland zu erlangen, die ihm im Inland wegen noch nicht hinreichend ausgeräumter Eignungsbedenken versagt geblieben ist. Dieses persönliche Interesse hat hinter das Interesse der Allgemeinheit am sofortigen Ausschluss ungeeigneter Personen von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zurückzutreten, wie sich aus der Gesamtheit vorstehender Erwägungen ergibt.

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt Uwe Lenhart,
Frankfurt am Main)

60.*) 1. Die Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach §§ 46 Abs. 3 i. V. m. 11 Abs. 3 Satz 1, 13 Nr. 2 b), c) FeV stellt keinen Verwaltungsakt, sondern lediglich eine vorbereitende Verfahrenshandlung i. S. v. § 44a VwGO dar, die nicht selbständig anfechtbar ist.

2. Die EU-Richtlinie 91/439/EWG ist nicht auf eine vollständige Harmonisierung hinsichtlich der Führerscheinerteilung und -entziehung ausgerichtet, sondern enthält z. T. nur Mindestanforderungen, die einer strikteren Ausformung im Recht des einzelnen Mitgliedstaates jedenfalls nicht grundsätzlich entgegenstehen. Im nicht harmonisierten Bereich behalten die Mitgliedstaaten vielmehr die Kompetenz, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wenn der Betroffene trotz der in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen EU-Fahrerlaubnis nach den kraft nationalen Regeln bestehende Kriterien nicht die Eignungsvoraussetzungen für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr erfüllt. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Betroffene seinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland hat.

3. Weist der Betroffene nach, dass er die Forderung der Behörde zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aus finanziellen Gründen nicht erfüllen kann, so hat die Behörde nach pflichtgemäßen Ermessen darüber zu befinden, in welcher Weise sie diesem Hintergrund Rechnung trägt, beispielsweise durch Prüfung einer Fristverlängerung oder ähnlicher Maßnahmen.

Verwaltungsgericht Ansbach,
Beschluss vom 14. März 2005 – AN 10 E 05-00679b –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller, der seinen ordentlichen Wohnsitz mit Hauptwohnung im Zuständigkeitsbereich des Antragsgegners gemeldet hat und derzeit nicht im Besitz einer gültigen deutschen Fahrerlaubnis ist, ist in den letzten 10 Jahren mit folgenden Straftaten in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr in Erscheinung getreten:

– 12. Juni 1996, 22.36 Uhr: fahrlässige Trunkenheit im Verkehr mit einer BAK von 1,74 ‰, Strafbefehl des AG … vom 02. September 1996 (rechtskräftig seit 16. Dezember 1996), Geldstrafe, Entzug der Fahrerlaubnis, Sperrfrist von 10 Monaten;

– zu einem nicht mehr näher feststellbaren Zeitpunkt im Zeitraum zwischen 10. und 30. Oktober 1998: vorsätzlicher Gebrauch eines Kraftfahrzeugs ohne Haftpflichtversicherung in Tateinheit mit Kennzeichenmissbrauch, Urteil des AG … vom 22. Juli 1999 (rechtskräftig seit 22. Juli 1999) in Verbindung mit dem insoweit rechtskräftigen Strafbefehl des AG … vom 26. Mai 1999, Geldstrafe;

– 09. August 1999, 14.25 Uhr: fahrlässiges Fahren ohne Fahrerlaubnis, Urteil des AG … vom 20. Dezember 1999 (rechtskräftig seit 20. Dezember 1999), Geldstrafe.

In dem vorstehend beschriebenen Zeitraum stellte der Antragsteller mehrere Anträge auf Erteilung einer Fahrerlaubnis, die er jeweils nach Nichtvorlage bzw. nach Erstellung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens mit für ihn negativem Ergebnis zurücknahm bzw. die mit Bescheid des Landratsamtes … vom 26. August 1999 und Widerspruchsbescheid der Regierung von M. vom 06. Dezember 1999 abgelehnt wurden.

Nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis am 21. August 2000 (Klassen B, M, L) bzw. 06. November 2000 (Klasse C1, C) auf der Grundlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens mit positivem Ergebnis:

– 26. März 2001, 21.10 Uhr: fahrlässige Trunkenheit im Verkehr mit einer BAK von 1,37 ‰, Urteil des AG … vom 27. September 2001 (rechtskräftig seit 05. Oktober 2001), Freiheitsstrafe von 5 Monaten auf Bewährung, Entzug der Fahrerlaubnis mit einer Sperrfrist von 2 Jahren (Sperrfristablauf 26. September 2003).

Am 01. November 2004 wurde dem Antragsteller in Tschechien eine tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt.

Nachdem das Landratsamt … hiervon durch eine Mitteilung der Grenzpolizeistation … vom 22. Dezember 2004 Kenntnis erlangt hatte, forderte es den Antragsteller mit Bescheid vom 30. Dezember 2004 auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen.

Dagegen ließ der Antragsteller durch seinen Bevollmächtigten Widerspruch einlegen, über den bisher noch nicht entschieden wurde.

Mit Schriftsatz vom 14. Februar 2004 ließ der Antragsteller durch seine Bevollmächtigten beim Verwaltungsgericht Ansbach Antrag nach § 123 VwGO stellen und beantragen: Dem Antragsgegner wird untersagt, dem Antragsteller das Führen von Kraftfahrzeugen entsprechend den Möglichkeiten seiner dort genannten Fahrerlaubnis der Tschechischen Republik vom 01. November 2004 aus den im Bescheid vom 30. Dezember 2004 genannten Gründen zu untersagen oder einzuschränken.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist bereits unzulässig, da vorläufiger Rechtsschutz gegen den (drohenden) Entzug der Fahrerlaubnis vorliegend ausschließlich im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO zu gewähren ist:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich die Kammer anschließt, ist eine auf § 15 Abs. 2 StVZO a. F. gestützte Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens kein Verwaltungsakt, sondern lediglich eine vorbereitende Verfahrenshandlung im Sinne von § 44a VwGO, die nicht selbstständig anfechtbar ist und die jedenfalls in aller Regel erst im Rahmen eines Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens nach Erlass einer Fahrerlaubnisentziehung überprüft werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 28. 11. 1969, Az.: VII C 18.69 zu § 3 Abs. 2 StVZO a. F.; BVerwG, Urteil v. 27. 09. 1995, Az.: 11 C 34/94; Beschluss v. 17. 05. 1994, Az.: 11 B 157/93 jeweils zu § 15 Abs. 2 StVZO a. F.). Gleiches muss für die vorliegend auf der Grundlage von § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 3 Satz 1, § 13 Nr. 2 b), c) FeV ergangene Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gelten (vgl. zur neuen Rechtslage OVG Hamburg, Beschluss vom 22. 05. 2002, Az.: 3 Bs 71/02 [BA 2003, 460]; VGH Mannheim, Beschluss v. 24. 06. 2002, Az.: 10 S 985/02 [BA 2003, 245]; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 11 FeV Rn. 26 und § 46 FeV Rn. 15). Wollte man nun – wie vorliegend begehrt – nach Ergehen einer Gutachtenanordnung stets einstweiligen Rechtsschutz gegen die darin angedrohte Entziehungsverfügung im Wege einer einstweiligen Anordnung gewähren, so würde der vorstehend dargestellte Grundsatz der Unanfechtbarkeit vorbereitender Verfahrenshandlungen aufgrund der dann gebotenen Inzidentprüfung der Rechtmäßigkeit der Gutachtenanordnung im Ergebnis umgangen.

Abgesehen davon ist das vorliegend gestellte Ersuchen um vorbeugenden (vorläufigen) Rechtsschutz gegen einen drohenden Verwaltungsakt der auf repressiven Rechtsschutz angelegten Systematik der VwGO – vgl. insbesondere §§ 80, 80a VwGO – fremd und daher grundsätzlich unzulässig.

Ausnahmen von den vorstehenden Grundsätzen sind im Hinblick auf Art. 19 Abs. 4 GG nur dann zu machen, wenn dem Rechtssuchenden auf Grund besonderer Umstände nicht zuzumuten ist, sich auf den von der Verwaltungsgerichtsordnung als grundsätzlich angemessenen und ausreichend angesehenen nachträglichen Rechtsschutz gegen den verfahrensabschließenden Verwaltungsakt verweisen zu lassen (vgl. für die gerichtliche Überprüfung von Verfahrenshandlungen BVerfG, Kammerbeschluss v. 24. 10. 1990, Az.: 1 BvR 1028/90; BayVGH, Beschluss v. 25. 01. 1988, NVwZ 1988, 742; BayVGH, Beschluss v. 01. 02. 2001, NVwZ-RR 2001,

373; für den vorbeugenden Rechtsschutz gegen Verwaltungsakte: BVerwG, Urteil v.16. 04. 1971, Az.: IV C 66.67; BayVGH, Urteil v. 09. 12. 1992, NVwZ-RR 1993, 384; BayVGH Beschluss v. 28. 04. 1992, BayVBl 1992, 439). Unabhängig von der Frage, ob ein derartiges qualifiziertes Rechtsschutzbedürfnis in Fällen der vorliegenden Art überhaupt denkbar ist, liegen die insoweit erforderlichen Voraussetzungen hier jedenfalls nicht vor (so auch das OVG Hamburg, Beschluss vom 22. 05. 2002, Az.: Bs 71/02 in einem ähnlich gelagerten Fall).

Der Antragsteller hat hier die Möglichkeit, die von ihm für rechtswidrig gehaltene Anordnung zur Gutachtenbeibringung im Rahmen des gegen die Entziehungsverfügung zu gewährenden Rechtsschutzes gerichtlich überprüfen zu lassen, da die auf die Verweigerung der Gutachtenbeibringung gestützte Entziehung der Fahrerlaubnis nur dann Bestand haben kann, wenn die Gutachtenaufforderung rechtmäßig war (BayVGH, Urteil 07. 05. 2001, Az.: 11 B 99.2527 [BA 2003, 73]; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 11 FeV Rn. 24 m. w. N. zur Rechtsprechung).

Der Verweis auf einen Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO gegen die – regelmäßig für sofort vollziehbar erklärte Entziehungsverfügung – führt auch nicht zu einer unzumutbaren Verzögerung der Rechtsschutzgewährung, da in einem solchen Fall gerichtlicher Rechtsschutz sehr schnell gewährt werden kann (so auch OVG Hamburg, Beschluss vom 22. 05. 2002, Az.: 3 Bs 71/02), insbesondere das Verwaltungsgericht die Möglichkeit hat, (gegebenenfalls durch den Vorsitzenden gern. § 80 Abs. 8 VwGO) ohne weitere Sachprüfung die aufschiebende Wirkung bis zur Entscheidung des Gerichts wiederherzustellen. Einen solchen „Hängebeschluss“ kann der Antragsteller zusammen mit seinem Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO beantragen oder anregen (vgl. hierzu VGH Baden-Württemberg, Beschluss v. 25.11.2003, Az.: 9 S 2526/03: Unzulässigkeit vorbeugenden Rechtsschutzes gegen eine angekündigte Anordnung des Ruhens der Approbation; zur Möglichkeit eines Hängebeschlusses vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 13. Aufl., § 80 Rn. 170).

Nichts anderes ergibt sich aus der Strafbewehrung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis in § 21 StVG: Auch das Drohen eines straf- bzw. bußgeldbewehrten Verwaltungsaktes begründet vorbehaltlich hier nicht vorliegender besonderer Umstände noch nicht ein besonderes Rechtsschutzbedürfnis im oben dargestellten Sinne. Der Verweis auf nachträglichen Rechtsschutz gegen einen strafbewehrten Hoheitsakt ist für den Betroffenen nur dann unzumutbar, wenn er dadurch gezwungen wäre, sich zur Klärung der Rechtslage der Gefahr einer Strafe oder Geldbuße auszusetzen. Dies wäre aber nur dann zu bejahen, wenn ein Verhalten im konkreten Fall schon von Gesetzes wegen, ohne konkretisierenden Verwaltungsakt mit einer Strafe oder Geldbuße belegt ist. Im vorliegenden Fall begründet aber erst die noch zu erlassende Entziehungsverfügung die Strafbarkeit des fraglichen Verhaltens (Führen eines Kfz). Gegen diese kann der Antragsteller aber unabhängig von einer Zuwiderhandlung als Adressat eines belastenden Verwaltungsaktes (Anfechtungs-)Klage erheben bzw. einstweiligen Rechtsschutz nach § 80 Abs. 5 VwGO begehren. Ist die verwaltungsgerichtliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung somit aber auch ohne Zuwiderhandlung und damit ohne die Gefahr einer Strafe oder Geldbuße erreichbar, vermag auch die Tatsache der Strafbewehrung als solche nicht, das erforderliche qualifizierte Rechtsschutzbedürfnis zu begründen (vgl. hierzu Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, § 42 Abs. 1 Rn. 167),

Der Antrag ist daher bereits unzulässig.

Letztlich kann die Frage der Zulässigkeit hier jedoch sogar offen bleiben, da der Antrag überdies jedenfalls auch unbegründet ist.

Nach der gebotenen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung im Eilverfahren hat der Antragsteller hier in der Hauptsache für den Fall der Nichtbeibringung des geforderten Gutachtens keinen Anspruch auf Unterlassung der Fahrerlaubnisentziehung mit der Folge des Erlöschens des Rechts zum Führen von Kfz im Inland (§§ 3 Abs. 1 Satz 2 StVG, 28 Abs. 1 Satz 3, 46 Abs. 5 Satz 2 FeV) aus den im Bescheid vom 30. Dezember 2004 genannten Gründen.

Entgegen dem Vorbringen des Antragstellers ist es dem Antragsgegner nicht aufgrund höherrangigen Gemeinschaftsrechts verwehrt, die Kraftfahreignung des Antragstellers am Maßstab des deutschen Fahrerlaubnisrechts (StVG, FeV) zu überprüfen und im Falle der Nichteignung die Fahrerlaubnis mit den Wirkungen der §§ 3 Abs. 1 Satz 2 StVG, 28 Abs. 1 Satz 3, 46 Abs. 5 Satz 2 FeV zu entziehen.

Darin liegt kein Verstoß gegen die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung von den Mitgliedstaaten ausgestellter Führerscheine gem. Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG: Der EuGH hat in seiner Entscheidung vom 29. April 2004 ausdrücklich festgestellt, dass nach Sinn und Zweck der Ausnahmeregelung die Anwendung des Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG nicht auf die Fälle beschränkt ist, in denen die Behörde eines Mitgliedstaates vom Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins mit einem Antrag auf Umtausch des Führerscheins befasst werden. Denn die Ausnahmeregelung solle es den Mitgliedstaaten gerade ermöglichen, in ihrem Hoheitsgebiet ihre nationalen Vorschriften über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden. (EuGH, Urteil. v. 29. 04. 2004 in der Rechtssache C-476/01 [BA 2004, 450]). Die Richtlinie ist somit nicht auf vollständige Harmonisierung hinsichtlich der Führerscheinerteilung und -entziehung ausgerichtet, sondern enthält z. T. nur Mindestanforderungen, die einer strikteren Ausformung im Recht des einzelnen Mitgliedstaates jedenfalls nicht grundsätzlich entgegenstehen (so auch das VG München im Beschluss vom 13. 01. 2005, Az.: M 6b 04.5543 – juris – [BA 2005, 408]).

Soweit somit im Hinblick auf materielle Eignungsvoraussetzungen die Richtlinie 91/439/EWG nur Mindestvoraussetzungen in diesem Sinne festlegt, besteht auch keine ausschließliche Prüfungskompetenz des

Ausstellungsstaates. Im nicht harmonisierten Bereich behalten die Mitgliedstaaten vielmehr die Kompetenz, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wenn der Betroffene trotz der in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen EU-Fahrerlaubnis nach den kraft nationalen Regeln bestehenden Kriterien nicht die Eignungsvoraussetzungen für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr erfüllt. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Fahrerlaubnisinhaber seinen ordentlichen Wohnsitz gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland hat, was hier der Fall ist (vgl. München a. a. O.).

Sofern der Bevollmächtigte des Antragstellers sich darauf beruft, der EuGH habe in der genannten Entscheidung festgestellt, Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs: 4 der Richtlinie 91/439 sei so auszulegen, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht deshalb ablehnen dürfe, weil im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaates auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet worden sei, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden sei, trifft dies zwar zu, spielt für die vorliegend entscheidende Frage aber keine Rolle: Die Gültigkeit der dem Antragsteller erteilten tschechischen Fahrerlaubnis wird vom Antragsgegner vorliegend gerade nicht gem. § 28 Abs. 4 Nr. FeV unter Berufung auf die erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis im Urteil des AG vom 27. September 2001 (Sperrfristablauf 26. September 2003) in Frage gestellt; vielmehr soll die gegenwärtig als gültig anerkannte tschechische Fahrerlaubnis im Falle der Nichtbeibringung des auf der Grundlage der Straßenverkehrsverstöße des Antragstellers vom 12. Juni 1996, Oktober 1998, 09. August 1999 und 26. März 2001 angeforderten Gutachtens mit der Folge des Erlöschens des Rechts zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland (§§ 3 Abs. 1 Satz 2, 46 Abs. 5 Satz 2 FeV) entzogen werden. Ob die Gutachtenanordnung und eine eventuell nachfolgende Entziehungsverfügung vorliegend auf die genannten Vorfälle gestützt werden kann, ist somit eine am Maßstab des deutschen Straßenverkehrs bzw. Fahrerlaubnisrechts zu messende Frage; höherrangiges Gemeinschaftsrecht schränkt die diesbezügliche Prüfungs- und Anordnungskompetenz der deutschen Fahrerlaubnisbehörden jedenfalls nicht ein.

Aus dem Vorbringen des Antragstellers ist bei summarischer Prüfung aber nicht ersichtlich, dass die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an formellen oder materiellen Mängeln leiden würde, die dem in § 11 Abs. 8 FeV vorgesehenen Schluss von der Nichtvorlage des angeforderten Gutachtens auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entgegenstehen würde (zum Erfordernis der rechtmäßigen Anordnung der Gutachtenbeibringung im Rahmen von § 11 Abs. 8 FeV vgl. BayVGH, Urteil v. 07. 05. 2001, Az.: 11 B 99.2527; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 11 FeV Rn. 24 m. w. N. zur Rechtsprechung).

Die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens genügt den sich aus §§ 22 Abs. 2 Satz 4 i. V. m. § 11 Abs. 2 Satz 3, Abs. 6 FeV ergebenden formellen Anforderungen (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 05. 07. 2001 – 3 C 13.01 – [BA 2002, 133]), diesbezügliche Mängel wurden vom Antragsteller auch nicht geltend gemacht.

Auch die materiellen Voraussetzungen von § 13 Nr. 2 b) FeV (als lex specialis zu § 11 FeV) liegen vor: Der Antragsteller hat im Sinne von § 13 Nr. 2 b) FeV wiederholt, d. h. mindestens zweimal (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 13 FeV Rn. 4), Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen (fahrlässige Trunkenheit im Verkehr am 12. Juni 1996 laut Strafbefehl des AG vom 02. September 1996, rechtskräftig seit 16. Dezember 1996 und am 26. März 2001 laut Urteil des AG vom 27. September 2001, rechtskräftig seit 05. Oktober 2001), die im vorliegend einzuleitenden Entziehungsverfahren gem. §§ 29 Abs. 1 Nr. 3, 65 Abs. 9 StVG, 52 Abs. 2 Satz 1 BZRG auch verwertet werden dürfen.

Soweit der Antragsteller vorträgt, nicht das Geld für ein 500 EUR teures Gutachten zuzüglich Nebenkosten für Vorbereitung, Reise- und Verwaltungskosten zu haben, kann dies seinem Begehren ebenfalls nicht zum Erfolg verhelfen: Das behauptete mangelnde finanzielle Leistungsvermögen in diesem Sinne berührt jedenfalls die Rechtmäßigkeit der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens nicht. Erklärt sich allerdings der Adressat einer rechtmäßigen Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens zu der Begutachtung bereit, verweist dabei jedoch gleichzeitig auf sein wirtschaftliches Unvermögen, die damit einhergehenden Kosten zu begleichen, ist der in § 11 Abs. 8 FeV vorgesehene Schluss von der Nichtvorlage auf die Nichteignung unter Umständen nicht ohne Weiteres zulässig (vgl. BayVGH, Beschluss vom 09. 02. 2005, Az.: 11 CS 04.2438): Weist der Betroffene nach, dass er die Forderung der Behörde nach der Beibringung des Gutachtens aus finanziellen Gründen nicht erfüllen kann, so ist die Behörde deswegen zwar nicht gezwungen, eine Person, an deren Fahreignung Zweifel bestehen, weiterhin im Besitz der Fahrerlaubnis zu belassen. Sie hat jedoch nach pflichtgemäßem Ermessen darüber zu befinden, in welcher Weise sie diesem Hintergrund Rechnung trägt, beispielsweise durch Prüfung einer Fristverlängerung oder ähnlicher Maßnahmen. (vgl. hierzu BayVGH a. a. O.)

Dies spielt für den vorliegend zu entscheidenden Fall jedenfalls im gegenwärtigen Verfahrensstadium allerdings keine Rolle: Zum einen hat der Antragsteller hier nicht – zur Vermeidung von Rechtsnachteilen – seine grundsätzliche Bereitschaft zu der Begutachtung bekundet, was trotz des primären Vorgehens gegen die Rechtmäßigkeit der Anordnung möglich gewesen wäre. (vgl. hierzu BayVGH a. a. O.) Zum anderen ist die – hier gegenwärtig im Übrigen noch nicht hinreichend nachgewiesene – finanzielle Leistungsunfähigkeit des Antragstellers wie bereits dargestellt nur für die Frage bedeutsam, ob das Landratsamt im Falle der

Nichtbeibringung des Gutachtens ohne weiteres gem. § 11 Abs. 8 FeV von der Nichtvorlage des Gutachtens auf die Nichteignung des Antragstellers schließen darf. Ob und inwieweit das Landratsamt allerdings – den hinreichenden Nachweis der finanziellen Leistungsunfähigkeit des Antragstellers einmal unterstellt – bei dieser Entscheidung im Rahmen seines durch § 11 Abs. 8 FeV („darf") eingeräumten Ermessens das mangelnde wirtschaftliche Leistungsvermögen des Antragstellers berücksichtigen wird bzw. zu berücksichtigen haben wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Jedenfalls ist der vorliegende Fall nicht so gelagert, dass bereits jetzt festzustellen wäre, dass ein auf die Nichtvorlage des geforderten Gutachtens gestützter Entzug der Fahrerlaubnis nicht in Frage käme.

Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung war nach alledem abzulehnen.

61.*) Folgende Fragen werden dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG so auszulegen, dass ein Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet die Fahrberechtigung nach Maßgabe eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auch dann nicht ablehnen darf, wenn im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist *und*

a) wenn das Recht des erstgenannten Mitgliedstaats davon ausgeht, dass die Fahreignung als materielle Voraussetzung für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Form einer nach innerstaatlichen Normen näher reglementierten medizinisch-psychologischen Begutachtung auf Anordnung der Behörde nachzuweisen ist (was bislang nicht geschehen ist) und / oder

b) wenn nach innerstaatlichem Recht ein Anspruch auf Erteilung des Rechts besteht, von der nach Ablauf der Sperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis im Gebiet des erstgenannten Mitgliedstaats Gebrauch zu machen, wenn die innerstaatlichen Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen?

2. Ist Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG so auszulegen, dass einem Mitgliedstaat für den Fall der Beantragung der Erteilung einer Fahrerlaubnis an einen Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem anderen Mitgliedstaat gegen Aushändigung des Führerscheins des anderen Mitgliedstaats (sog. „Umschreibung") allein aufgrund der erfolgten Erteilung der EU-Fahrerlaubnis durch den anderen Mitgliedstaat eine weitere Prüfung der – nach seinem innerstaatlichem Recht als Erteilungsvoraussetzung vorgesehenen und im Einzelnen reglementierten – Eignung in Bezug auf Umstände, die bereits im Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis bestanden haben, verwehrt ist?

Verwaltungsgericht München,
Vorlagebeschluss vom 04. Mai 2005 – M 6a K 04.1 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Verpflichtung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde, die von ihm in Österreich erworbene Fahrerlaubnis in eine deutsche Fahrerlaubnis umzuschreiben, hilfsweise die Erteilung des Rechts, von der österreichischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen. Nach einer Verurteilung zu einer einjährigen Jugendstrafe im August 1992 kam der mehrfach vorbestrafte Kläger erstmals während der Haft mit Rauschgiften (Amphetamine und Haschisch) in Berührung, die er allerdings zu dieser Zeit nur gelegentlich konsumierte. Mit bestandskräftigem Bescheid vom 18. Oktober 1995 entzog das Landratsamt N. dem Kläger die Fahrerlaubnis der damaligen Klasse 3, weil dieser einer Aufforderung zur Vorlage eines Gutachtens nicht nachgekommen war. Mit Urteil des Amtsgerichts A. – Schöffengericht – vom 13. Juni 1996 wurde der Kläger der unerlaubten Einfuhr von Betäubungsmitteln, des unerlaubten Handeltreibens mit Betäubungsmitteln und des unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln für schuldig befunden. Ebenso wurde ihm mit diesem Urteil unter Bestimmung einer isolierten Sperrfrist von einem Jahr und sechs Monaten die Fahrerlaubnis entzogen. Durch Urteil des Landgerichts N. vom 12. März 1997 wurde der Kläger wegen unerlaubter Einfuhr von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge unter Einbeziehung der vorgenannten Verurteilung des Amtsgerichts A. – Schöffengericht – vom 13. Juni 1996 unter Auflösung der dortigen Freiheitsstrafe in ihre Einzelstrafen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 3 Jahren und 5 Monaten verurteilt. Die durch das Amtsgericht A. ausgesprochene Entziehung der Fahrerlaubnis und die angeordnete Sperrfrist von einem Jahr und sechs Monaten für die Neuerteilung eines Führerscheins für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland blieb durch das Urteil des Landgerichtes aufrechterhalten. Diese Sperrfrist lief am 20. Dezember 1997 ab. Im Strafverfahren vor dem Landgericht N. räumte der Kläger ein, ab Februar 1995 in erheblichem Umfang Drogen (Ecstasy, Kokain, Heroin) zu sich genommen zu haben. Nach den Feststellungen des Gerichts war er sowohl zur Tatzeit im Sommer 1996 als auch zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung vor der Strafkammer (12. März 1997) betäubungsmittelabhängig. Im Anschluss verlegte der Kläger berufsbedingt seinen Wohnsitz nach Österreich. Dort stellte ihm die Bundespolizei I. am 05. Juni 2002 einen österreichischen Führerschein A und B aus, nachdem er sich dort

einer ärztlichen und einer verkehrspsychologischen Untersuchung unterzogen hatte. Am 04. Juli 2003 beantragte der nunmehr wieder in Deutschland wohnende Kläger beim Landratsamt M. als Fahrerlaubnisbehörde des im vorliegenden Verwaltungsstreitverfahren beklagten Freistaats Bayern, die österreichische Fahrerlaubnis in eine deutsche Fahrerlaubnis umzuschreiben. Das Landratsamt verstand den Antrag dahingehend, dass der Kläger die Zuerkennung des Rechts begehre, von der österreichischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen (vgl. § 28 Abs. 5 FeV) und teilte dies auch dem Kläger mit. Im Verwaltungsverfahren forderte die Behörde den Kläger mit Schreiben vom 01. September 2003 unter Berufung auf § 11 Abs. 3 Nr. 5 Buchst. b Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sowie unter Verweis auf § 66 Abs. 1 FeV in Verbindung mit § 11 Abs. 5 und Anlage 15 auf, ein Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle zum Nachweis seiner Fahreignung beizubringen. Die österreichische Bundespolizeidirektion I. legte dem Landratsamt M. die durch sie veranlasste Stellungnahme der verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle des Kuratoriums für Verkehrssicherheit Tirol vor. Danach sei der Kläger zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse A und B aus verkehrspsychologischer Sicht geeignet. Das Landratsamt M. lehnte mit Bescheid vom 16. Oktober 2003 den (so von ihr ausgelegten) Antrag des Klägers, von der ausländischen Fahrerlaubnis auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch machen zu können, ab. Den hiergegen erhobenen Widerspruch wies die zuständige Regierung von Oberbayern mit Widerspruchsbescheid vom 09. Dezember 2003 zurück. Am 02. Januar 2004 erhob der Kläger Klage zum Bayerischen Verwaltungsgericht München.

Aus den Gründen:

II. 1.a) Die Vorlagefrage Nr. 1 ist für die Klage im Hauptantrag entscheidungserheblich.

Gemäß § 30 Abs. 1 FeV besteht ein Anspruch auf Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis an einen Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nur dann, wenn die EU-Fahrerlaubnis des anderen Mitgliedstaats zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt.

Nach der Grundregel des § 28 Abs. 1 Satz 1 der FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis – wie vorliegend der Kläger als Inhaber einer österreichischen Fahrerlaubnis – oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz i. S. von § 7 Abs. 1 oder 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben – so auch der Kläger – grundsätzlich im Umfang der erteilten Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge im Inland führen. § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV setzt Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG in nationales Recht um. Nach dieser gemeinschaftsrechtlichen Regelung, die trotz ihres formalen Richtliniencharakters die Voraussetzungen der sog. unmittelbaren Wirkung erfüllt (VGH Baden-Württemberg vom 21. 06. 2004, Az.: 10 S 308/04, DAR 2004, 606 [= BA 2005, 325] unter Verweis auf EuGH, Urt. v. 29. 10. 1998, C-230/97, Slg. I-6781; Urt. v. 29. 04. 2004, C-476/01 [BA 2004, 450]), sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anzuerkennen. Aufgrund Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG in der derzeit gültigen Fassung und aufgrund § 28 Abs. 1 FeV sind die Inhaber einer gültigen EU- bzw. EWR-Fahrerlaubnis mit Wohnsitz im Inland daher ohne weiteres befugt, im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der Berechtigung des ausländischen Führerscheins bzw. der ausländischen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge zu führen. Es bedarf auch keiner förmlichen Umschreibung des EU- bzw. EWR-Führerscheins, weil deren Inhaber hiermit ohne weiteres zum Führen von Kraftfahrzeugen in jedem Mitgliedstaat der EU berechtigt sind (vgl. VGH Baden-Württemberg vom 21. 06. 2004, DAR 2004, 606/607; VG Karlsruhe vom 18. 08. 2004, Az.: 11 K 476/03; VG München vom 13. 01. 2005, Az.: M 6b S 04.5543 [BA 2005, 408] sowie vom 12. 04. 2005, Az.: M 6b S 05.999). Die grundsätzliche Berechtigung nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV steht aber unter dem ausdrücklichen Vorbehalt von Einschränkungen nach § 28 Abs. 2 bis 4 FeV, deren Anwendung allerdings vom sog. Anwendungsvorrang des Gemeinschaftsrechts – gemessen an der unmittelbar anwendbaren Regelung des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG – abhängig ist.

Nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung des § 28 Abs. 1 FeV – im Umfang der ausländischen Berechtigung, Kraftfahrzeuge im Inland zu führen – nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben. Diese Voraussetzungen sind hinsichtlich des Klägers erfüllt. Ihm ist mit rechtskräftigem Urteil des Amtsgerichts A. – Schöffengericht – vom 13. Juni 1996, das im Wege der Gesamtstrafenbildung durch ein späteres Urteil des Landgerichts N. vom 12. März 1997 mit einbezogen wurde, die Fahrerlaubnis entzogen und bislang nicht von einer deutschen Behörde wiedererteilt worden. Der Kläger hätte mithin aufgrund § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV derzeit keine Berechtigung, im Inland Kraftfahrzeuge zu führen. Ein Anspruch auf „Umschreibung" seines österreichischen Führerscheins gemäß § 30 FeV bestünde nicht; die Klage wäre jedenfalls im Hauptantrag unbegründet.

Andererseits erscheint es je nach Auslegung von Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG denkbar, dass die einschränkende Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV in der vorliegenden Konstellation kraft Vorrangs des Gemeinschaftsrechts unanwendbar ist (vgl. auch insofern bereits EuGH vom 29. 04. 2004, DAR 2004, 333/339 f.; VG Karlsruhe vom 18. 08. 2004, Az. 11 K 4476/03).

aa) Nach dem Wortlaut der EuGH-Entscheidung scheint § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV *generell* nicht anwendbar zu sein auf jede Konstellation, in der ein Betroffener

nach innerstaatlichem Entzug im EU-Ausland eine EU-Fahrerlaubnis wiedererworben hat, wenn – wie auch im Fall des Klägers – eine in der Entzugsentscheidung nach innerstaatlichem Recht angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis abgelaufen war, bevor der Führerschein bzw. die Fahrerlaubnis von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist (so im Ergebnis Otte/Kühner, NZV 2004, 321/328; ebenso Grohmann, Blutalkohol 2005, 106/111; wohl auch VG Karlsruhe vom 18. 08. 2004, Az.: 11 K 4476/03). Hiernach wäre auch für den vorliegenden Fall die Konsequenz zu ziehen, dass der Kläger durch den Erwerb der österreichischen Fahrerlaubnis aufgrund § 28 Abs. 1 FeV das Recht wiedererhalten hätte, Kraftfahrzeuge im Inland im Umfang der in dieser Fahrerlaubnis ausgesprochenen Berechtigung zu führen. In diesem Falle wäre § 30 FeV nicht von vornherein unanwendbar und der Kläger könnte als Inhaber einer österreichischen Fahrerlaubnis gegen Aushändigung seines österreichischen Führerscheins (§ 30 Abs. 3 FeV) die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis verlangen, wenn die übrigen Voraussetzungen des § 30 Abs. 1 FeV vorlägen, insbesondere wenn von der Eignung des Klägers gem. § 2 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 4 StVG, § 11 Abs. 1 FeV auszugehen wäre (wobei maßgeblich Letzteres auch von der Beantwortung von Vorlagefrage 2. abhängt, s. u.). Allerdings sind hinsichtlich der innerstaatlichen Auswirkungen der Rechtsprechung des EuGH auf die Anwendung des § 28 FeV in Literatur und Rechtsprechung auch hiervon abweichende, differenzierende Folgerungen gezogen worden (vgl. hierzu auch VG München vom 13. 01. 2005, Az.: M 6b S 04.5543 sowie vom 12. 04. 2005, Az.: M 6b S 05.999):

bb) Nach Geiger (DAR 2004, 342 f. sowie DAR 2004, 690/691) ist die EuGH-Entscheidung vom 29. April 2004 nicht dahingehend zu verstehen, dass generell und unbeschränkt eine EU-Fahrerlaubnis, die nach Ablauf einer in Deutschland verhängten Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat erteilt wurde, ohne Rücksicht auf nationale materielle Wiedererteilungsanforderungen im Inland als gültig anzusehen ist. Eine automatische Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis erfolge kraft Vorrangs des Gemeinschaftsrechts nur in den Fällen, in denen eine Sperrfrist ausgesprochen worden, diese verstrichen sei *und das nationale Fahrerlaubnisrecht keine weiteren Anforderungen an die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis stelle.* [siehe hierzu näher VG München, BA 2005, 408 <411>]. Bei Zugrundelegung dieser Rechtsauffassung wäre im vorliegenden Fall weiterhin von der Anwendbarkeit des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV auszugehen, sodass der vom Kläger im Hauptantrag geltend gemachte Anspruch nach § 30 FeV nicht bestünde. Denn nach Maßgabe der Bestimmungen der FeV wäre im vorliegenden Fall eine Neuerteilung einer deutschen Fahrerlaubnis nur nach Eignungsüberprüfung im Wege einer medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtlich zulässig gewesen: Im Falle von Eignungszweifeln sieht das deutsche Recht unter unterschiedlichen Voraussetzungen die Möglichkeit sowie z. T. die Pflicht der Fahrerlaubnisbehörde vor, zur Abklärung der Fahreignung entweder ein ärztliches oder ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen, §§ 11, 13 und 14 FeV. Die Eignung entfällt im deutschen Recht grundsätzlich im Falle des Konsums von (harten) Drogen (außer Cannabis), § 11 Abs. 1 FeV i. V. mit Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV. Nach erfolgtem Drogenkonsum ist ein Bewerber um eine deutsche Fahrerlaubnis erst dann wieder als geeignet anzusehen, wenn er keine Drogen mehr konsumiert und auch in Zukunft zu erwarten ist, dass er keine weiteren Drogen mehr konsumieren wird (vgl. auch Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV). Aus diesem Grund sieht § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV die – für die Fahrerlaubnisbehörde zwingende – Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor, um abzuklären, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin die in § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV genannten Mittel oder Stoffe (Betäubungsmittel im Sinne des deutschen Betäubungsmittelgesetzes – nach Maßgabe des Beschlusses des BVerfG vom 20. 06. 2002 NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362] außer Cannabis) einnimmt. In Anwendung von § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV musste der Beklagte gegenüber dem Kläger, – der laut den Feststellungen des rechtskräftigen Urteils des Landgerichts N. vom 12. März 1997 jedenfalls zum damaligen Zeitpunkt von harten Drogen abhängig war – zur Klärung seiner Fahreignung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zwingend anordnen. Ein Ermessen war der Behörde nach dieser Vorschrift nicht eingeräumt. In diesem Zusammenhang geht die Kammer davon aus, dass die nach deutschem Recht gem. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV zwingend zu fordernde Begutachtung nicht durch die in Österreich erfolgte ärztliche Untersuchung und die verkehrspsychologische Stellungnahme kompensiert werden kann, da diese nicht den rechtlichen Vorgaben des deutschen Rechts entsprechen. Nach innerstaatlichem Recht der Bundesrepublik Deutschland muss das medizinisch-psychologische Gutachten von einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung, die die Anerkennungsvoraussetzungen des § 66 FeV in Verbindung mit der Anlage 14 zur FeV (BGBl. I, 1998, 2291) erfüllt, erstellt werden. Gemäß Ziffer 6 dieser Anlage 14 zu § 66 FeV und § 72 FeV besteht weiter das Erfordernis der Akkreditierung für die Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung durch die deutsche Bundesanstalt für Straßenwesen. Auch müssen Gutachten den Grundsätzen für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten gemäß Anlage 15 zu § 11 Abs. 5 FeV (BGBl. I 1998, 2292–2293) genügen. Die in Österreich getrennt eingeholten Gutachten über die Eignung des Klägers – sowohl aus medizinischer als auch aus verkehrspsychologischer Sicht – entsprechen den rechtlichen Anforderungen des deutschen Fahrerlaubnisrechts, die im vorliegenden Fall gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV eine Doppelbegutachtung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung vorsehen, nicht. Die für den Kläger vorliegend verfassten österreichischen Gutachten lassen sich auch in Form und Inhalt nicht mit einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach bundesdeutschen Maßstäben vergleichen. Weder lagen bei

der ärztlichen Untersuchung, die nicht von einem Amtsarzt vorgenommen wurde, noch dem Gutachter der verkehrspsychologischen Begutachtungsstelle behördliche Unterlagen vor. Damit hatten die Begutachtenden auch keine ausreichende Kenntnis über die Strafurteile, aus denen sich die frühere Abhängigkeit des Klägers von harten Drogen ergibt. In den nationalen Grundsätzen für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten ist demgegenüber in Ziffer 1a der Anlage 15 zu § 11 Abs. 5 FeV (a. a. O.) festgelegt, dass eine Untersuchung anlassbezogen und unter Verwendung der von der Fahrerlaubnisbehörde zugesandten Unterlagen über den Betroffenen vorzunehmen ist. Wenn eine Begutachtung zur Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel (§ 14 FeV) erfolgen soll, ist Gegenstand der Untersuchung auch das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, insbesondere ob zu erwarten ist, dass er nicht oder nicht mehr ein Kraftfahrzeug unter Betäubungsmitteln führen wird. Die Untersuchung darf nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden (Nr. 1 Buchst. c Anlage 15 a. a. O.), wobei in der Praxis die auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse ergangenen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 115, 2000) herangezogen werden. Hat Abhängigkeit von Betäubungsmitteln vorgelegen, muss sich die Untersuchung darauf erstrecken, dass die Abhängigkeit nicht mehr besteht (vgl. Nr. 1 Buchst. f Anlage 15 a. a. O.). Dabei ist gem. Nr. 1 Buchst. f Anlage 15 a. a. O. wesentlicher Gegenstand der medizinisch-psychologischen Untersuchung das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, insbesondere ob zu erwarten ist, dass er nicht oder nicht mehr ein Kraftfahrzeug unter Betäubungsmitteln führen wird. Die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung (s. o.) konkretisieren dies normkonkretisierend dahin, dass es für eine positive Verkehrsprognose für einen zuvor von Betäubungsmitteln Abhängigen wesentlich ist, dass zur positiven Veränderung der körperlichen Befunde einschließlich der Laborbefunde ein tiefgreifender und stabiler Einstellungswandel hinzutreten muss, der es wahrscheinlich macht, dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält (Nr. 3.12.1 der Begutachtungsleitlinien a. a. O.).

Die im vorliegende Fall aktenkundige (isolierte) verkehrspsychologische Stellungnahme der österreichischen Verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle über den Kläger beruht demgegenüber im Wesentlichen auf der Auswertung standardisierter Testverfahren und Fragebögen zu kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen und fahrverhaltensrelevanten Einstellungen und Persönlichkeitsmerkmalen. Zwar werden die Angaben des Klägers zu seiner Vorgeschichte, in der er auch seine Vorstrafen erwähnt, kurz wiedergegeben, ein individuelles, anlassbezogenes Explorationsgespräch, aus dem hervorgeht, ob der Kläger die Ursachen für seine (frühere) Betäubungsmittelabhängigkeit verinnerlicht hat und welche Vermeidungsstrategien er ergriffen hat, ist in dem Gutachten nicht enthalten (zu den formalen Anforderungen an den Gutachteninhalt vgl. auch Nr. 2 der Anlage 15 a. a. O.). Weiter fehlt die für eine positive Verhaltensprognose erforderliche Feststellung, dass beim Kläger ein tiefgreifender und stabiler Einstellungswandel eingetreten ist, der es wahrscheinlich macht, dass er in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält. Hinzu kommt, dass die medizinische Untersuchung durch den niedergelassenen Arzt völlig allgemein gehalten ist und nicht mit dem Hintergrundwissen der Betäubungsmittelproblematik erfolgte. Es wurden u. a. Feststellungen zu Größe, Gewicht, Hör- und Sehvermögen, Herz, Kreislauf, Beweglichkeit der Wirbelsäule und der Gliedmaßen getroffen. Auch wurde der Kläger als Führerscheinbewerber aufgefordert, einen kurzen Fragebogen zu verschiedenen Erkrankungen (u. a. auch zu Suchtleiden) auszufüllen, jedoch erfolgte im vorliegenden Fall weder die erforderliche Erhebung anlassbezogener Laborbefunde noch ein Anamnesegespräch zu der (früheren) Betäubungsmittelabhängigkeit. Nach der Anlage 15 zu § 11 Abs. 5 FeV müssen die medizinischen Befunde im verkehrsrelevanten Kontext interpretiert werden und stellen einen Baustein in der Gesamtbeurteilung, die aus dem medizinischen und psychologischen Teil interdisziplinär zusammen erstellt wird, dar. Die untereinander abgestimmte Entscheidung der Gutachter – des Arztes und des Psychologen – für eine bestimmte Empfehlung an die Fahrerlaubnisbehörde ist unter Verwendung sämtlicher verwertbarer Informationen und aller erhobenen Befunde auf der Basis der Beurteilungskriterien und Entscheidungsregeln der Begutachtungsleitlinien zu treffen (vgl. Laub/Brenner-Hartmann, NZV 2001, 16 ff.).

cc) Nach VGH Baden-Württemberg (vom 12. 10. 2004, Az.: 10 S 1346/04 [BA 2005, 402]) hat die Bundesrepublik Deutschland von der Ermächtigung des Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439/EWG gerade durch die Regelungen in § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 Gebrauch gemacht. Durch die nachträglich geschaffene Regelung des § 28 Abs. 5 FeV im Jahr 2002 und das hierin geregelte gesonderte Zuerteilungsverfahren habe die Bundesrepublik nunmehr dafür Sorge getragen, dass der jetzige Regelungskomplex gem. § 28 Abs. 4 Nr. 3 i. V. mit Abs. 5 FeV uneingeschränkt mit Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG vereinbar sei (ablehnend insofern Otte/Kühner, NZV 2004, 321/328). [siehe hierzu näher die abgedruckte Entscheidung des VGH in BA 2005, 402 ff.]

Nach dem Lösungsmuster des VGH Baden-Württemberg wäre der Kläger – da ihm gegenüber bislang keine Entscheidung gemäß § 28 Abs. 5 FeV ergangen ist – wegen § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV derzeit nicht berechtigt, im Bundesgebiet Kraftfahrzeuge aufgrund der in Österreich erworbenen Fahrerlaubnis der Klassen A und B zu führen. Es bliebe dabei, dass mangels Vorliegens einer EU-Fahrerlaubnis, die zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, kein Anspruch auf „Umschreibung" des österreichischen Führerscheins gemäß § 30 FeV bestünde. Die Klage wäre im Hauptantrag unbegründet und daher abzuweisen.

dd) Im Falle der Verneinung der Vorlagefrage Nr. 1 (etwa mit der Argumentation Geigers oder des VGH Baden-Württemberg) wäre also die Klage im Hauptantrag schon unbegründet, weil der Kläger dann wegen des anwendbar bleibenden § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV nicht nach Maßgabe seiner österreichischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland am Kraftfahrzeugverkehr teilnehmen darf. Andernfalls – also bei Bejahung der Vorlagefrage Nr. 1 – müsste weiter geprüft werden, ob hinsichtlich eines Anspruchs auf Umschreibung nach Maßgabe von § 30 FeV der Kläger als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist oder nicht. Dies ist wiederum von der Beantwortung von Vorlagefrage Nr. 2. abhängig.

b) Die Vorlagefrage Nr. 2 ist damit für die Beurteilung der Klage im Hauptantrag dann entscheidungserheblich, wenn Vorlagefrage Nr. 1 bejaht wird.

Die für den im Hauptantrag geltend gemachten Anspruch auf „Umschreibung" relevante Regelung des § 30 FeV sieht in Absatz 1 Nrn. 1 bis 5 eine privilegierte Form der Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis gegenüber § 2 StVG, § 20 FeV vor, da bestimmte Nachweise – wie z. B. auch die Ablegung der Befähigungsprüfung – nicht gefordert werden. Das bedeutet indessen nicht, dass die Umschreibung trotz bestehender Bedenken gegen die Fahreignung erfolgen müsste. Vielmehr sind in der Aufzählung der nicht anzuwendenden Vorschriften in § 30 Abs. 1 Nrn. 1 bis 5 FeV die zwingenden Eignungsvoraussetzungen des § 2 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 StVG, § 11 Abs. 1 FeV nicht enthalten (vgl. auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage 2005, Rdnr. 7 zu § 30 m. w. N.).

Würde Vorlagefrage Nr. 2 bejaht werden und müsste daher der Mitgliedstaat von einer grundsätzlichen Fahreignung des Bewerbers ausgehen bzw. dürfte er die Fahreignung nur noch im Hinblick auf Umstände prüfen, die nach der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind, müsste im vorliegenden Fall – da keine nachträglichen Umstände im vorgenannten Sinne erkennbar sind – wohl von der Eignung des Klägers und damit von einem Anspruch auf Umschreibung gem. § 30 FeV ausgegangen werden. Die Klage im Hauptantrag wäre ohne Weiteres begründet.

Anderes würde gelten, wenn der Mitgliedstaat nach Maßgabe von Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG seine Prüfkompetenz in Bezug auf die Eignung im Ganzen behielte. Soweit sich das Gericht nicht bereits auf § 11 Abs. 8 FeV zu stützen vermag, mit der Argumentation, dass der Kläger ein von der Behörde eingefordertes Fahreignungsgutachten nicht vorgelegt hat und deswegen als ungeeignet anzusehen ist, wäre es gehalten – da im Klageverfahren auf Erteilung einer Fahrerlaubnis (hier gem. § 30 FeV) maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage grundsätzlich der Zeitpunkt der Entscheidung des Gerichts und nicht der letzten Behördenentscheidung ist –, im Rahmen der gerichtlichen Aufklärungspflicht nach § 86 VwGO zwecks Ermittlung der derzeit bestehen Fahreignung durch Beweisbeschluss ein medizinisch-psychologischen Gutachten einzuholen, um auf dieser Basis die aktuelle Fahreignung des Klägers zu beurteilen.

Die Kammer hat Zweifel, ob das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 29. April 2004 (Az.: C-476/01, DAR 2004, 333/339 f.) über die Auslegung des Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG dahingehend verstanden werden muss, dass einem Mitgliedstaat nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts kein Raum bleibt für eine weitergehende Überprüfung der Fahreignung einer Person, die – nach Entzug der Fahrerlaubnis und nach Ablauf der Sperrfrist für die Wiedererteilung – in einem anderen Mitgliedstaat eine Fahrerlaubnis erworben hat. Die Kammer steht grundsätzlich auf dem Standpunkt, dass die Prüfung und Beurteilung der Fahreignung nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts nicht gegen den Anwendungsvorrang von Gemeinschaftsrecht verstößt, insbesondere mit Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG im Einklang steht, zumal gerade Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG jedem Mitgliedstaat entsprechende Regelungs- und Handlungsmöglichkeiten offen hält. Trotz des grundsätzlichen Anerkennungsgebots des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG muss es für jeden Mitgliedstaat – und zwar sowohl seinen Fahrerlaubnisbehörden als auch seinen Verwaltungsgerichten – bei der von der Ausnahmeregelung des Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG abgedeckten Möglichkeit verbleiben, in seinem Hoheitsgebiet seine nationalen Vorschriften über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung der Fahrerlaubnis zur Anwendung kommen zu lassen (EuGH vom 29. 04. 2004, DAR 2004, 333/339). Da die Richtlinie 91/493/EWG im Hinblick auf materielle Eignungsvoraussetzungen allenfalls Mindestvoraussetzungen festlegt (Otte/Kühner, NZV 2004, 321/324; Geiger, DAR 2004, 342 f. sowie DAR 2004, 690/691), besteht anders als beim Wohnsitzerfordernis keine ausschließliche Prüfkompetenz des Ausstellungsstaates. Im nicht harmonisierten Bereich behalten die Mitgliedstaaten (Behörden und Gerichte) daher die Kompetenz, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wenn der Betroffene trotz der in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen EU-Fahrerlaubnis nach den kraft nationalen Regeln bestehenden Kriterien nicht die Eignungsvoraussetzungen für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr erfüllt (im Ergebnis ebenso: Kalus, VD 2004, 147/151; Weibrecht, VD 2004, 153/154; zweifelnd Otte/Kühner, NZV 2004, 321/328). Aus diesem Grund muss es auch bei der Anwendbarkeit der innerstaatlichen Regeln über die Anordnung entsprechender Nachweise über die als Erteilungsvoraussetzung normativ festgelegte Fahreignung verbleiben. Eine Bindung an die Erteilung der Fahrerlaubnis durch den anderen Mitgliedstaat kraft Gemeinschaftsrechts resp. kraft Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG dergestalt, dass eine Überprüfung der Fahreignung nach innerstaatlichen Regeln abgeschnitten wäre, gibt es nach Ansicht der Kammer nicht (siehe auch VG München vom 13. 01. 2005, Az.: M 6b S 04.5543 sowie vom 12. 04. 2005, Az.: M 6b S 05.999).

Allerdings ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass dies auch anders beurteilt werden könnte. So wäre jedenfalls der juristische Standpunkt denkbar, wonach

es ein eventueller Anwendungsvorrang des Rechtes der Europäischen Union bei entsprechender Auslegung der Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG gebietet, dass aufgrund einer auch ggf. insofern bestehenden gemeinschaftsrechtlichen Pflicht der Mitgliedstaaten zur gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen (vgl. EuGH vom 29. 04. 2004, Az.: C-476/01) deutsche Behörden und deutsche Gerichte – unabhängig von der Ausgestaltung des innerstaatlichen Rechts – bei Anwendung des § 30 FeV gehalten wären, ohne weitere Prüfung allein aufgrund der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis – hier der österreichischen Fahrerlaubnis an den Kläger – nach abgelaufener innerstaatlicher Erteilungssperre die Eignung des Betroffenen – hier des Klägers – zu Grunde zu legen. Möglicherweise ist das Urteil vom 29. 04. 2004 (a. a. O.) bzw. das sekundäre Gemeinschaftsrecht also dahin zu verstehen, dass der Anerkennungsstaat – im vorliegenden Fall also die zuständige Fahrerlaubnisbehörde in der Bundesrepublik Deutschland – grundsätzlich dann keine weitergehende (Eignungs-)Prüfung vornehmen kann, wenn die betroffene Person von einem anderen Mitgliedstaat – hier: Österreich – nach Ablauf der strafgerichtlichen Sperrfrist eine EU-Fahrerlaubnis erhalten hat, weil die dortige Fahrerlaubnisbehörde im Erteilungsverfahren von den Eignungsvoraussetzungen (dieses Mitgliedstaates) ausgegangen ist oder der Betroffene dort nach Ablauf der Sperrfrist keine weiteren materiellen Voraussetzungen erfüllen musste, um die Fahrerlaubnis wieder zu erlangen.

Wäre Letzteres der Fall – würde also der Vorrang des Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG die Anwendung innerstaatlicher Rechtsvorschriften über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und deren Überprüfung nach Maßgabe von § 2 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 4 StVG, §§ 11 – 14, 20, 30 FeV verbieten – müsste sowohl der Beklagte als auch das vorlegende Gericht von der Fahreignung des Klägers ausgehen, weil vorliegend keine Anhaltspunkte bestehen, dass die Fahreignung des Klägers aufgrund von Umständen in Frage zu ziehen wäre, die nach der Erteilung der österreichischen Fahrerlaubnis an den Kläger eingetreten sind. Dann hätte im vorliegenden Fall schon im behördlichen Verfahren die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung wie auch der Schluss auf die Nichteignung des Klägers gemäß § 11 Abs. 8 FeV unterbleiben müssen. Insbesondere aber dürfte auch das vorlegende Gericht nicht an der bestehenden Fahreignung des Klägers zweifeln und dürfte – trotz § 86 VwGO – keine weiteren Aufklärungsmaßnahmen im Hinblick auf eignungsrelevante Umstände treffen, die zeitlich vor der Erteilung der österreichischen Fahrerlaubnis lägen, obwohl nach den Maßstäben des innerstaatlichen Rechts (vgl. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV) weiterer Aufklärungsbedarf bestünde. Aufgrund dessen wäre die Klage des Klägers dann im Hauptantrag begründet, weil sonstige (resp. nachträgliche) Umstände, die der begehrten Umschreibung nach § 30 FeV im Wege stünden, derzeit nicht ersichtlich sind.

Soweit also die Vorlagefrage Nr. 1 (s. o.) bejaht wird und deshalb kraft des Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts derzeit von der Fahrberechtigung des Klägers auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe seiner österreichischen Fahrerlaubnis auszugehen ist, ist die Beantwortung von Vorlagefrage Nr. 2 insofern für die von der Kammer zu judizierende Streitsache entscheidungsrelevant, als bejahendenfalls dann § 30 FeV anwendbar bliebe und – je nach Beantwortung der Frage – deutsche Behörden wie auch das Gericht von der Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen hätten und verneinendenfalls das Gericht im Rahmen seiner Beweiserhebung die Frage der (aktuellen) Eignung des Klägers aufgrund von Umständen, die auch schon bei Erteilung der österreichischen Fahrerlaubnis vorgelegen haben, als Erteilungsvoraussetzung weiter prüfen müsste (sofern es nicht sogar in Anwendung von § 11 Abs. 8 FeV unter Übernahme der Argumentation der Behörde auf die Nichteignung zu schließen hat).

c) Die beiden Vorlagefragen werden nicht in Abhängigkeit voneinander gestellt; insbesondere ist Vorlagefrage Nr. 2 nicht nur für den Fall gestellt, dass Vorlagefrage Nr. 1 bejaht wird. Denn die Beantwortung der beiden Fragen ist – soweit der Kammer hierzu eine Prüfung verbleibt – auch für den gestellten Hilfsantrag entscheidungserheblich:

aa) Wäre Vorlagefrage Nr. 1 zu verneinen, wäre ein Anspruch des Klägers als Inhaber einer österreichischen Fahrerlaubnis auf Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis im Wege der Umschreibung nach § 30 FeV zu verneinen, weil die österreichische Fahrerlaubnis wegen des anwendbar bleibenden § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigte. Die Klage wäre dann im Hauptantrag abzuweisen, sodass die Kammer dann auf die Prüfung des Hilfsantrags übergehen müsste. Der Anspruch gemäß § 28 Abs. 5 FeV auf Erteilung des Rechts, von der EU-Fahrerlaubnis (hier der österreichischen Fahrerlaubnis) im Inland Gebrauch zu machen, hängt dann davon ab, ob „die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen". Insofern wird auch die Beantwortung von Vorlagefrage Nr. 2 dann für den Hilfsantrag entscheidungserheblich: Da Eignungszweifel aufgrund von Umständen, die *nach* Erteilung der österreichischen Fahrerlaubnis eingetreten sind, nicht ersichtlich sind, kommt es dann darauf an, ob es Behörden und/oder Gerichten in der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf einen eventuellen Anwendungsvorrang von Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG verwehrt wäre, eine Eignungsprüfung nach deutschem Recht auf Umstände zu erstrecken, die bereits im Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis des anderen Mitgliedstaats existent waren.

bb) Für den Fall, dass Vorlagefrage Nr. 1 bejaht wird und daher die österreichische Fahrerlaubnis im Rahmen ihrer Klassen kraft Anwendungsvorrangs des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG zur Teilnahme am Straßenverkehr in Deutschland berechtigt, liefe der Hilfsantrag von seinem bislang gestellten Wortlaut leer. Soweit auch Vorlagefrage Nr. 2 bejaht würde, wäre von der Eignung des Klägers auszugehen und die Klage wäre im Hauptantrag begründet (zur Prüfung des Hilfs-

antrags käme es nicht mehr). Soweit Vorlagefrage Nr. 2 verneint würde und deswegen der Hauptantrag im Ergebnis abzulehnen wäre, hätte der Hilfsantrag keinen Sinn, da trotz ggf. fehlender Eignung nach Maßgabe des deutschen Rechts aufgrund der positiven Beantwortung von Vorlagefrage Nr. 1 die Fahrberechtigung des Klägers im Umfang der österreichischen Fahrerlaubnis schon allein von Gesetzes wegen bestünde, ohne dass es einer gewährenden Entscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV bedürfte. In diesem Fall dürfte dem gestellten Hilfsantrag – in seinem Wortlaut – das Rechtsschutzbedürfnis fehlen. Das Gericht würde aber dann über § 88 VwGO den hilfsweise gestellten Antrag als Feststellungsantrag dahingehend umdeuten, dass der Kläger berechtigt ist, auch ohne Umschreibung nach § 30 FeV bzw. einer gewährenden Entscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV im Umfang seiner österreichischen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Alternativ würde das Gericht im Rahmen seiner Fürsorgepflicht auf die Umstellung des gestellten Hilfsantrags in einen entsprechenden Feststellungsantrag hinwirken.

(Mitgeteilt von Richter am Verwaltungsgericht Harald Lecker, München)

Anmerkung der Schriftleitung: Siehe hierzu die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 06. April 2006 – C-227/05 (Daniel Halbritter) – in diesem Heft.

Aus dem Institut für Gerichtliche Medizin der Eberhard-Karls-Universität Tübingen
DIREKTOR: PROF. DR. MED. DIPL.-PHYS. H.-DIETER WEHNER

HEINZ-DIETER WEHNER, HOLGER WILDEMANN, RUDOLF KÖHLING

Quantitative Pharmakokinetik der passiven THC-Aufnahme

Quantitative Pharmacokinetics of Passive THC Absorption

1. Einleitung

Zahlreiche Autoren [1, 7, 8, 12] berichteten in der Vergangenheit über die Möglichkeit einer passiven THC-Aufnahme nach Exposition in THC-angereicherter Raumluft.

Zuletzt hat SKOPP [13] die von diesen Autoren mitgeteilten wesentlichen Expositionsbedingungen und die sich hieraus im Plasma ergebenden Konzentrationen tabellarisch (Tab. 1) zusammengestellt.

Probanden-anzahl	Expositionsbedingungen	Raum-volumen	Konzentrationen	Referenz
4	6 Joints à 17,1 mg THC 180 min	28,00 m³	ohne Befund	LAW et al. (1984) [1]
5	6 Joints à 7,5 mg THC 30 min	1,65 m³	1,3–6,3 ng THC/mL	MØRLAND et al. (1985) [2]
1	4 Joints à 2,8 mg THC 60 min an 2 Tagen	15,50 m³	2,2 ng THC/mL	PEREZ-REYES et al. (1983) [3]
5	4/16 Joints à 2,8 mg THC 60 min an 6 Tagen	12,20 m³	2,4–7,4 ng THC/mL	CONE et al. (1986) [4]

Tab. 1: Zusammenstellung von von verschiedenen Autoren festgestellten, für die passive THC-Aufnahme relevanten Daten nach SKOPP [13].

Um über die von den Autoren zwar unter Anwendung von experimentellen Methoden, aber doch eher punktuell getroffenen Feststellungen hinaus die Abhängigkeit des Konzentrationsverlaufes von den Expositionsbedingungen auch auf einer allgemeineren Grundlage voraussagbar quantitativ zu erfassen, bedarf es der Rückführung der passiven THC-Absorption und der sich anschließenden Disposition auf ein mathematisch fassbares pharmakokinetisches Modell. Anhand (in der Literatur leider nur singulär) vorliegender Messdaten wird die Prediktionsgüte des Modelles überprüft, weil gerade diese für die Unterscheidbarkeit zwischen aktiver und passiver Aufnahme das wichtigste Kriterium darstellt.

2. Methoden

Der sich nach alveolärer THC-Absorption im Plasma einstellende Konzentrationsverlauf ist biphasisch und lässt sich daher durch eine (im folgenden aus Gründen der Einfachheit auf die Gesamtdosis normierte) Dispositionsfunktion d(t) beschreiben, die durch die Summe zweier Exponentialfunktionen darzustellen ist. Letztere sind durch ihre Amplituden A_1 bzw. A_z und ihre Dispositionskonstanten λ_1 bzw. λ_z charakterisiert (s. z. B. KLOTZ [6]):

$$d(t) = A_z e^{-\lambda_z t} + A_1 e^{-\lambda_1 t}. \quad (1)$$

Für spätere Betrachtungen ist es zweckmäßig, die Gleichung (1) durch Einführung des Quotienten

$$\gamma = \frac{A_1}{A_z}$$

in die Form

$$d(t) = A_z(e^{-\lambda_z t} + \gamma e^{-\lambda_1 t}) \quad (1a)$$

umzuschreiben. A_z entspricht dem Quotienten aus Verfügbarkeit F und scheinbarem Distributionsvolumen V_D, also

$$A_z = \frac{F}{V_D}.$$

V_D kann mithilfe der Distributionskonstanten d_z als Vielfaches des Körpergewichtes BW ausgedrückt werden, so dass die Dispositionsfunktion (1a) die Gestalt

$$d(t) = \frac{F}{d_z \cdot BW}(e^{-\lambda_z t} + \gamma e^{-\lambda_1 t}) \quad (1b)$$

annimmt.

Dieser Gleichung ist umkehrbar eindeutig ein Dispositionsvorgang in einem Zweikompartimentenmodell des Körpers zugeordnet.

Die Tatsache, dass der (hier inhalativ-alveoläre) Input aus einem abgeschlossenen Expositionsraum erfolgt, der dem Dispositionssystem vorgeschaltet ist, und der Umstand, dass in diesem im allgemeinen über die Zeit hinweg eine THC-Anreicherung stattfindet, die THC-Konzentration also nicht konstant bleibt, führt zwingend zu dem in der Abb. 1 wiedergegebenen die THC-Absorption und -Disposition vollständig beschreibenden Dreikompartimentensystem:

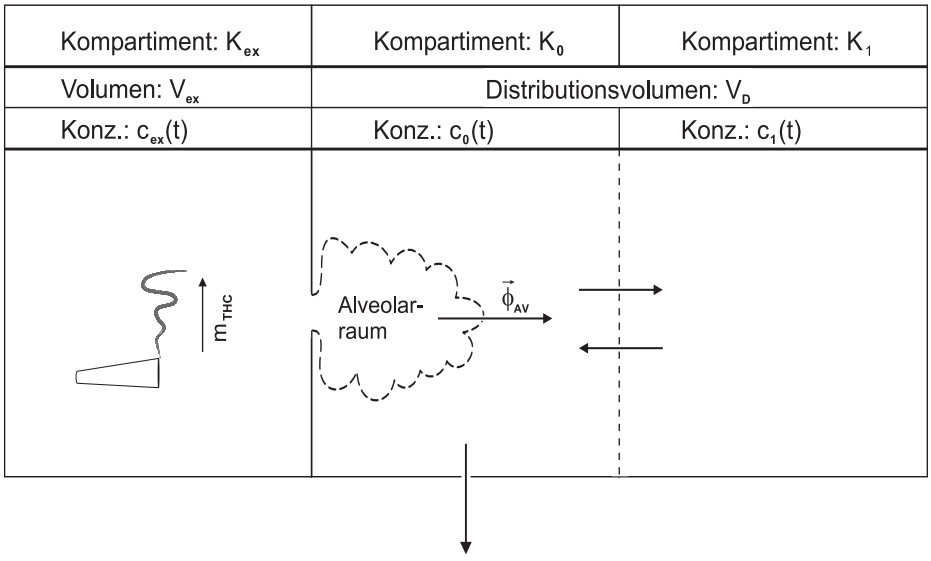


Abb. 1: Dreikompartimentensystem der passiven alveolären THC-Aufnahme
(m_{THC}: Anreicherungsgeschwindigkeit; $\vec{\phi}_{AV}$: Clearance des Volumens V_{ex} durch alveoläre Absorption).

In dem den Expositionsraum ausmachenden Kompartiment K_{ex} des Volumens V_{ex} werde über einen Zeitraum t_a (z. B. durch einen Bypass-Effect) THC angereichert. Die Anreicherungsgeschwindigkeit betrage m_{THC}. Aus dem Kompartiment K_{ex}, in dem sich die zeitabhängige THC-Konzentration $c_{ex}(t)$ ausbilden möge, wird THC zunächst im Wege der alveolären Ventilation und dann per diffusionem, also im Wege einer first-order-absorption dem zentralen Kompartiment K_0 zugeführt, wo es einerseits mit dem peripheren Kompartiment K_1 in diffusiver Wechselwirkung ($\leftrightarrows$) steht und andererseits einem first-order-Vorgang gemäß eliminiert ($\downarrow$) wird.

Für das Kompartiment K_{ex} betrage die durch alveoläre Absorption bewirkte spezifische, also auf das Volumen V_{ex} bezogene Clearance

$$C\ell_{AV}^{ex} = \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}\ ^{*)}. \tag{2}$$

Dann gilt unter der Voraussetzung einer first-order-absorption für die alveoläre THC-Aufnahme das folgende sogenannte Faltungsintegral (s. z. B. GIBALDI et al. [2] und HOLBROOK [3]), als von der Expositionszeit abhängige Inputfunktion:

$$in(t) = m_{THC}\,\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}[U(t) - U(t-t_a)] * [e^{-\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}t}], \tag{3}$$

mit

$$U(t) = 1 \text{ für } t \geq 0 \text{ bzw. } U(t) = 0 \text{ für } t < 0 \tag{3a}$$

und

$$U(t-t_a) = 1 \text{ für } t \geq t_a \text{ bzw. } U(t-t_a) = 0 \text{ für } t < t_a, \tag{3b}$$

in der – wie oben ausgeführt – m_{THC} für die im Zeitintervall $[0, t_a]$ stattfindende lineare THC-Anreicherung steht.

Da für THC das Verteilungsgleichgewicht zwischen Luft und Plasma nahezu vollständig auf der Plasmaseite liegt, darf davon ausgegangen werden, dass die Clearance $\vec{\phi}_{AV}$ der alveolären Ventilation entspricht.

Die Konzentration $c_o(t)$ im zentralen Kompartiment K_0 ergibt sich nach GIBALDI et al. [2] als Faltungsintegral (s. z. B. HOLBROOK [3]) von Input- und Dispositionsfunktion (s. (3) und (1))

$$c_0(t) = in(t) * d(t)\ . \tag{4}$$

*) Gerade bei kleinen Expositionsräumen wie etwa dem von Mørland et al. angegebenen wird durch diese Clearance (innerhalb von 30 min bei z.B. drei Passivrauchern) eine nicht mehr zu vernachlässigende Konzentrationserniedrigung bewirkt, die eine Behandlung des Problems mittels eines Zweikompartimenten-Modelles mit konstanter Invasionsgeschwindigkeit in das zentrale Kompartiment nicht mehr ohne weiteres zulässt.

Nach Ausführung der Integration erhält man für die Konzentration im zentralen Kompartiment K_0 während des Expositionszeitintervalles $[0, t_e]$ den Ausdruck:

$$c_0(t) = F\frac{m_{THC}}{d_z \cdot BW}\cdot\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}\left[\frac{1}{\lambda_z - \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}}\left[\frac{V_{ex}}{\vec{\phi}_{AV}}\left(1-e^{-\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}t}\right)-\frac{1}{\lambda_z}\left(1-e^{-\lambda_z t}\right)\right]\right.$$

$$+\frac{\gamma}{\lambda_1 - \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}}\left[\frac{V_{ex}}{\vec{\phi}_{AV}}\left(1-e^{-\frac{\vec{\phi}}{V_{ex}}t}\right)-\frac{1}{\lambda_1}\left(1-e^{-\lambda_1 t}\right)\right] \qquad (5)$$

$$-\frac{U(t-t_a)}{\lambda_z - \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}}\left[\frac{V_{ex}}{\vec{\phi}_{AV}}\left(1-e^{-\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}(t-t_a)}\right)-\frac{1}{\lambda_z}\left(1-e^{-\lambda_z(t-t_a)}\right)\right]$$

$$\left.+\frac{\gamma\,U(t-t_a)}{\lambda_1 - \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}}\left[\frac{V_{ex}}{\vec{\phi}_{AV}}\left(1-e^{-\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}(t-t_a)}\right)-\frac{1}{\lambda_1}\left(1-e^{-\lambda_1(t-t_a)}\right)\right]\right].$$

Für hinreichend kleine Anreicherungszeiten t_a geht Gleichung (5) wegen der Taylorschen Näherung

$$e^{\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}t_a} \approx 1+\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}t_a \quad \text{bzw.} \quad e^{\lambda_z t_a} \approx 1+\lambda_z t_a \quad \text{bzw.} \quad e^{\lambda_1 t_a} \approx 1+\lambda_1 t_a \qquad (5a)$$

in die folgende Gleichung (6) über, in der $M_{THC} = m_{THC} \cdot t_a$ die gesamte im Zeitraum t_a im Volumen V_{ex} akkumulierte THC-Menge ist:

$$c_0(t) = F\cdot\frac{M_{THC}}{d_z \cdot BW}\cdot\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}\left[\frac{1}{\lambda_z - \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}}\left(e^{-\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}t}-e^{-\lambda_z t}\right)+\frac{\gamma}{\lambda_1 - \frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}}\left(e^{-\frac{\vec{\phi}_{AV}}{V_{ex}}t}-e^{-\lambda_1 t}\right)\right] \qquad (6)$$

Die Gleichung (6) gilt selbstverständlich auch für den Fall der Exposition nach bereits abgeschlossener Akkumulation, in dem sich im Kompartiment K_{ex} die THC-Menge M_{THC} befindet.

Nach Beendigung der Expositionszeit t_e fällt die Konzentration für die Zeit $(t - t_e)$ gemäß der Dispositionsfunktion (1a)

$$c_0(t - t_e) = \frac{c_0(t_e)}{1+\gamma}\left(e^{-\lambda_z(t-t_e)} + \gamma\, e^{-\lambda_1(t-t_e)}\right) \qquad (7)$$

ab.

Während für F, d_z und λ_z in der Literatur unmittelbar Daten zur Verfügung stehen, mussten solche für λ_1 und γ erst aus in der Literatur veröffentlichten Konzentrationskurven rekonstruiert werden (s. Anh. I). Nach dem Studium der Literatur darf man für die einzelnen Parameter d_z, λ_z, λ_1 und γ von folgendem in der Tab. 2 niederlegten Wertevorrat ausgehen:

Applikationsform	d_z[ℓ/kg]	$\lambda_z \cdot 10^{-2}$ [min^{-1}]	λ_1*) [min^{-1}]	γ*)	Literatur
pulmonal		1,55 ± 1,07	0,065	13,8	[9]
	6,4				[10]
oral	10				[11]
i. v.	9,9 – 10,2				[11]
inhalativ	10				[5]
		~ 1,67			[12]
			0,093 – 0,1	10 – 14	[13]

*) Berechnung erfolgte aus den in der Literatur beschriebenen Konzentrationsverläufen [s. Anh. I]

Tab. 2: Aus der Literatur entnommene bzw. abgeleitete Daten für die Distributionskonstante d_z, die Dispositionskonstanten λ_z und λ_1 und das Verhältnis $\gamma(=A_1/A_z)$ der Amplituden (A_1/A_z) der beiden die Disposition beschreibenden Exponentialfunktionen [s. Formel (1a)].

Für F wurden von NAEF et al. [9] neueste Werte gemessen. Sie liegen bei 28,5 % ± 23,1 % (Mittelwert ± Standardabweichung).

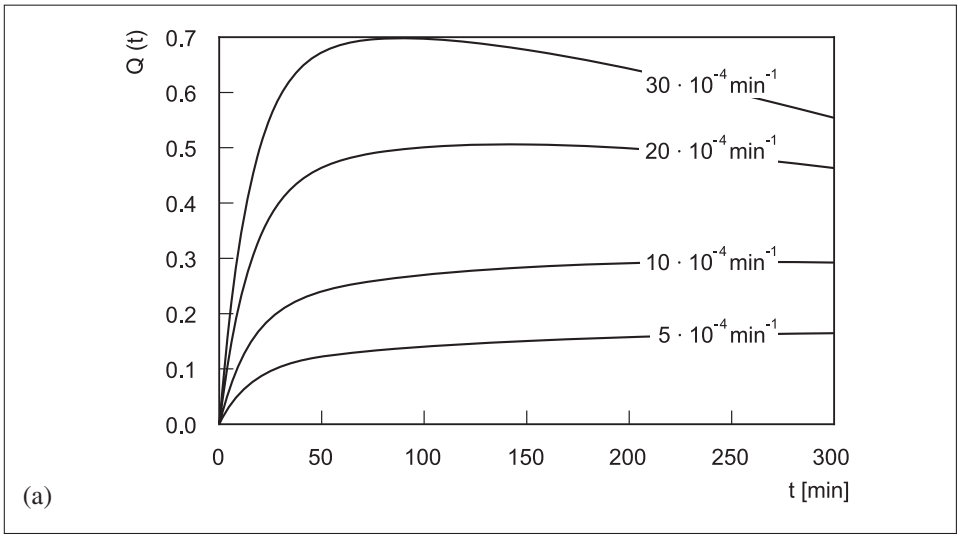
3. Ergebnisse

Um im Falle abgeschlossener Akkumulation oder hinreichend kleiner Akkumulationszeiten t_a für eine auf die Gleichung (6) gestützte Betrachtung des prinzipiellen Kurvenverlaufes von $c_0(t)$ unabhängig von der Belastung $(F \cdot M_{THC}/d_z \cdot BW)$ zu sein, bildet man den Quotienten

$$Q(t) = \frac{c_0(t)}{F \cdot M_{THC}/(d_z \cdot BW)}\ , \qquad (8)$$

der die zeitabhängige körperbelastungsbezogene Konzentration angibt.

Mit der raumspezifischen alveolären Clearance $C\ell_{AV}^{ex}$ als laufendem Parameter findet man für das die Disposition charakterisierende Trippel (s. Tab. 2) $[\lambda_z; \lambda_1; \gamma]_{max} = [4{,}8 \cdot 10^{-3}$ min^{-1}; 0,065 min^{-1}; 13,8] die Maximalkurven $Q_{max}(t)$. Sie sind in Abb. 2a dargestellt. Die Minimalkurven $Q_{min}(t)$ findet man für das Trippel (s. Tab. 2) $[\lambda_z; \lambda_1; \gamma]_{min} = [2{,}62 \cdot 10^{-2}$ min^{-1}; 0,1 min^{-1}; 10]. Sie sind in Abb. 2b dargestellt.



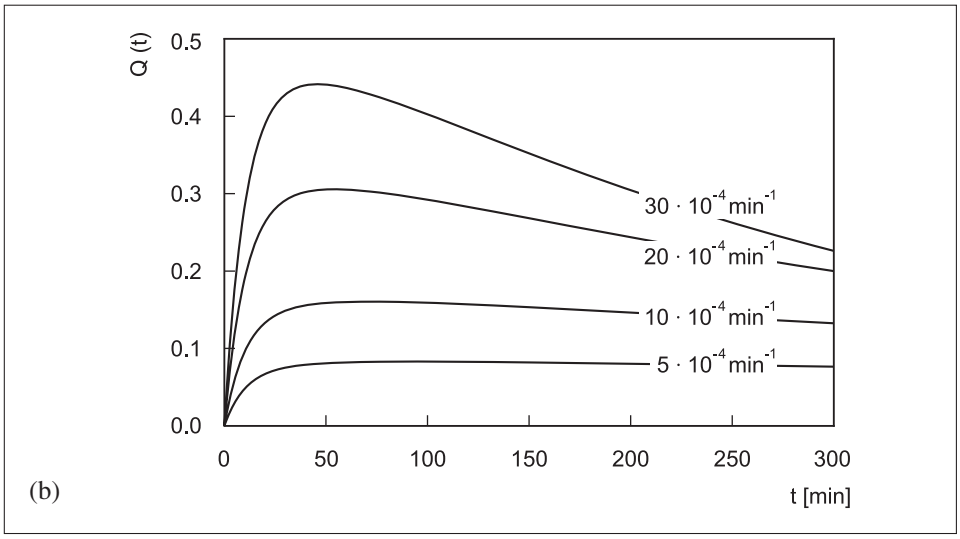


Abb. 2: Auf die Körperbelastung bezogene (a) maximale Q(t)-Kurven [λ_z : 0,0048 min^{-1}; λ_1 : 0,065 min^{-1}; γ : 13,8], (b) minimale Q(t)-Kurven [λ_z : 0,0262 min^{-1}; λ_1 : 0,1 min^{-1}; γ : 10] für unterschiedliche expositionsvolumenspezifische Clearances $\left(C\ell_{AV}^{ex}\right.$: 5 bzw. 10 bzw. 20 bzw. 30 $\left.[10^{-4}min^{-1}]\right)$ bei bis zu 300 min währender ununterbrochener passiver Exposition.

Die Multiplikation der Werte $Q_{max}(t)$ bzw. $Q_{min}(t)$ mit der Belastung $F \cdot M_{THC}/d_z \cdot BW$ ergibt den zeitlichen Verlauf der maximal bzw. minimal möglichen expositionsbedingten THC-Plasma-Konzentrationen bei Aufenthalt in einem anfänglich mit der Gesamtdosis M_{THC} belasteten Raum des Volumens V_{ex}.

Im allgemeinen handelt es sich nicht um eine abgeschlossene Raumbelastung oder um genügend kleine Anreicherungszeiten t_a. Dann kann die Näherung (5a) und mithin (6) keine Anwendung finden. Infolgedessen muss die Berechnung der Konzentrationsverläufe auf der Grundlage der Formel (5) ausgeführt werden. Auch hier normiert man zweckmäßigerweise auf $F \cdot m_{THC}/(d_z \cdot BW)$ und wählt unter Beachtung von $m_{THC} = M_{THC}/t_a$ für die Betrachtung des prinzipiellen Kurvenverlaufes den Quotienten

$$q^{t_a}(t) = \frac{c_0(t)}{\dfrac{F \cdot M_{THC}}{t_a} \Big/ d_z \cdot BW}\,, \tag{9}$$

der für die oben eingeführten Trippel $[\lambda_z ; \lambda_1 ; \gamma]_{max\ bzw.\ min}$ und die von MØRLAND et al. [8] beschriebenen weiter unten näher erläuterten Expositionsverhältnisse beispielhaft in Abb. 3 wiedergegeben ist. Die maximalen bzw. minimalen Kurven sind jeweils für die sich aus der alveolären Ventilation $\dot{\phi}_{AV} : 5\,\ell/min$ und dem Expositionsvolumen $V_{ex} : 1650\,\ell$ ergebende spezifische Clearance $C\ell^{ex}_{AV}$ ($= \dot{\phi}_{AV}/V_{ex} = 3 \cdot 10^{-3}[min^{-1}]$) durch eine bzw. zwei bzw. drei Person(en) angegeben.

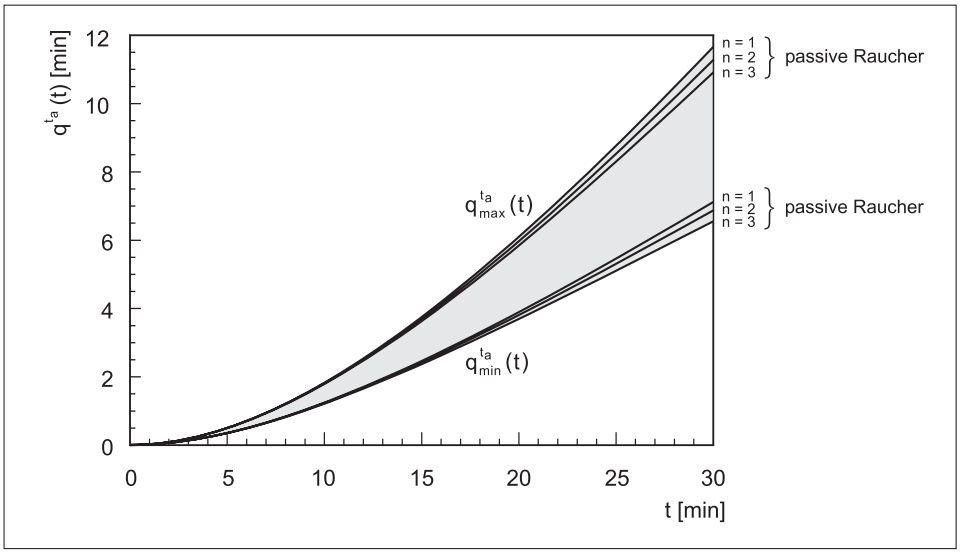


Abb. 3. Auf die Körperbelastung bezogene (a) maximale $q^{t_a}_{max}$ (t) - Kurven $(\lambda_z : 0{,}0048\ min^{-1}; \lambda_1 : 0{,}065\ min^{-1}; \gamma : 13{,}8)$, (b) minimale $q^{t_a}_{min}$ (t) - Kurven $(\lambda_z : 0{,}0262\ min^{-1}; \lambda_1 : 0{,}1\ min^{-1}; \gamma : 10)$ für die von MØRLAND et al. [8] angegebenen Expositionsverhältnisse (Akkumulationszeit (t_a) = Expositionszeit (t_e) = 30 min; alveoläres Ventilationsvolumen $(\dot{\phi}_{AV})$: 5ℓ/min; Expositionsvolumen (V_{ex}): 1650ℓ für n = 1, 2, 3 passive Raucher).

4. Diskussion

Für die passive THC-Aufnahme sind bisher keine kontinuierlichen Konzentrationsverlaufskurven im Blut gemessen worden. Eine Abschätzung des zeitabhängigen Konzentrationsverlaufes ist daher nur über einen in der vorliegenden Arbeit präsentierten theoretisch-pharmakokinetischen Ansatz möglich. Dieser stützt sich im Einklang mit den in der Literatur unmittelbar und mittelbar zugänglichen Dispositionsdaten (F, λ_z ; λ_1 ; γ) und mit dem inhalativen durch die aktuelle alveoläre spezifische Clearance $C\ell^{ex}_{AV}$ charakterisierten Absorptionsgeschehen in vernünftiger Weise auf ein Dreikompartimentensystem (s. Abb.1) und führt zu den durch die Ausdrücke (5), (6) bzw. (8), (9) beschriebenen Verlaufskurven.

Können diese bisher auch aufgrund fehlender Messungen nicht experimentell per continuitatem verifiziert werden, so hält jedenfalls der Ausdruck (5) gleichwohl einer Plausibilitätsprüfung stand, da er die von MØRLAND et al. [8] unter exakt festgelegten Expositionsbedingungen experimentell erzeugten Konzentrationsdaten (Tab. 1, zweite Reihe) von der Größenordnung her richtig wiedergibt, was im folgenden gezeigt wird:

Geht man von dem von MØRLAND et al. [8] für den Expositionsraum angegebenen Volumen von 1,65 m³ aus, so beträgt die raumspezifische alveoläre Clearanceleistung unter Annahme eines individuellen alveolären Ventilationsvolumens von $\dot{\phi}_{AV} = 5\ell/\text{min}$

für eine Person	$C\ell^{ex}_{AV} = 5/1650$	$= 3{,}03 \cdot 10^{-3}$ [min^{-1}],
für zwei Personen	$C\ell^{ex}_{AV}$	$= 6{,}06 \cdot 10^{-3}$ [min^{-1}]
und für drei Personen	$C\ell^{ex}_{AV}$	$= 9{,}09 \cdot 10^{-3}$ [min^{-1}].

Wählt man dem von Mørland et al. [8] durchgeführten Experiment entsprechend eine zugleich der Expositionszeit (t_e) entsprechende Anreicherungszeit (t_a) von $t_e = t_a = 30$ min, so erhält man die den obigen personenzahlabhängigen spezifischen Clearanceleistungen zugeordneten in Abb. 3 dargestellten $q^{t_a}_{max}$- bzw. $q^{t_a}_{min}$ -Kurven.

Nimmt man weiterhin für das Experiment von MØRLAND et al. [8] (s. Tab. 1) einen Nebenschluss von 50 % = 0,5 an (vom Autor wird dieser qualitativ als „großer" Nebenschluss angegeben), so beträgt die THC-Anreicherungsgeschwindigkeit im Expositionsraum ungefähr

$$m_{THC} = \frac{0{,}5 \cdot 90\,\text{mg}}{30\,\text{min}}\ ^{*)} = 1{,}5\ \text{mg/ml}.$$

Unterstellt man zudem ein Körpergewicht BW von 60 kg, einen Distributionsfaktor von 10ℓ/kg und eine Bioverfügbarkeit F, die zwischen 5,4 % und 51,6 % liegt, so kommt man für die sich einstellende Konzentration zu einem Schätzintervall, das zwischen

*) 90 mg deswegen, weil nach den Angaben des Autors von zwei Personen simultan Joints geraucht werden, also $2 \times 6 \cdot 7{,}5 = 90$ mg.

maximal $$c^{*}_{max} = F_{max}\,\frac{m_{THC}}{d_z \cdot BW}\cdot q^{t_e}_{max} = 15{,}2\left[\frac{ng}{ml}\right]$$

und minimal $$c^{*}_{min} = F_{min}\,\frac{m_{THC}}{d_z \cdot BW}\cdot q^{t_e}_{min} = 0{,}88\left[\frac{ng}{ml}\right]$$

liegt. Ganz offensichtlich liegen die von Mørland et al. [8] angegebenen Blutkonzentrationen (s. Tab. 1, zweite Zeile) in diesem Schätzintervall, wenn man die von den Autoren für eine Blutmatrix angegebenen Werte (1,3 – 6,3 ng/ml) vermittels des Plasma/Blut-Koeffizienten von 1,8 – 2,2 auf eine der vorliegenden Arbeit zugrunde liegende Plasmamatrix umrechnet und so hinsichtlich der Konzentrationsbelastung auf ein Werteintervall von 2,6 – 12,6 ng/ml kommt, welches in der Tat zwischen 0,88 ng/ml und 15,2 ng/ml liegt[*]).

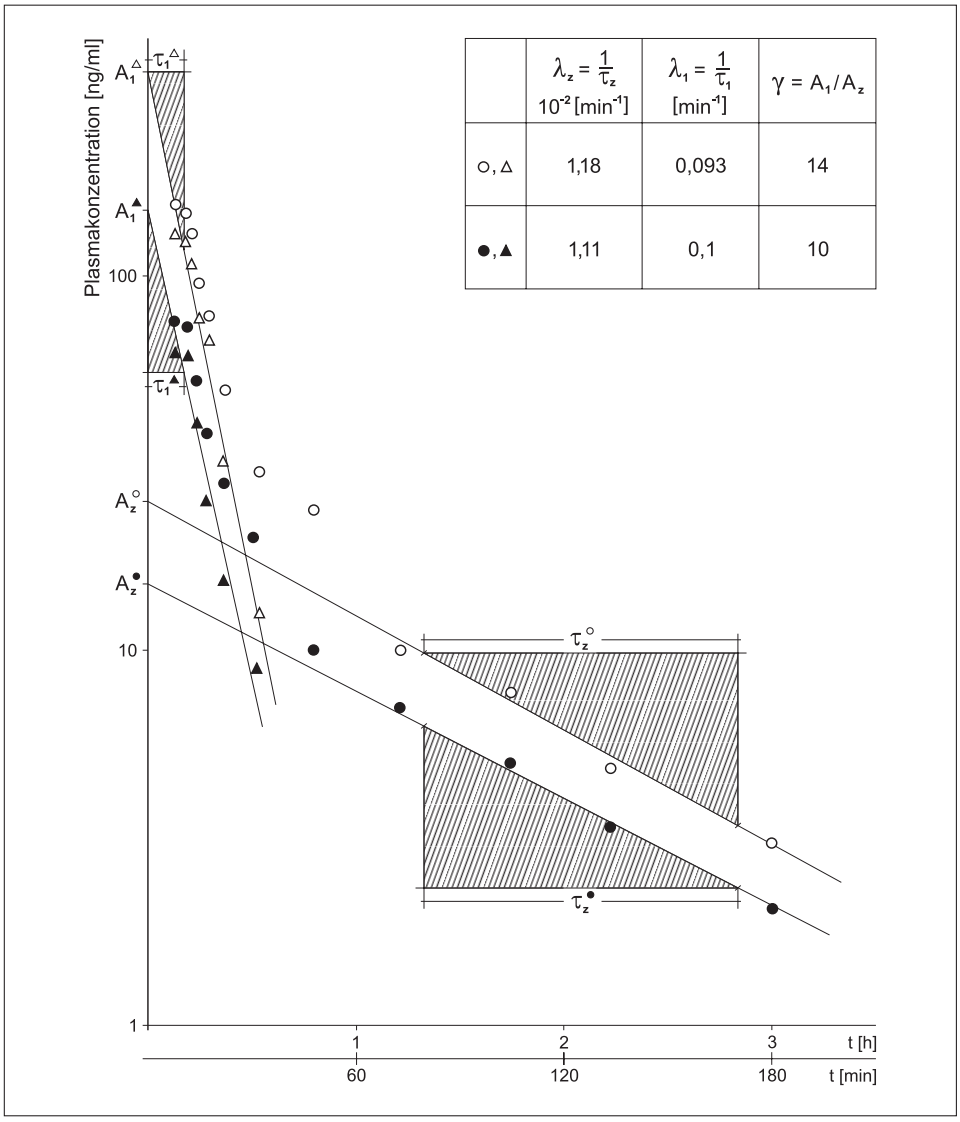
Dies und der bereits gezeigte (s. Anhang I) Umstand, dass durch die Bestimmung von λ_z , λ_1 und γ prinzipiell auch die Kurvenform der Disposition hinreichend genau gefittet wird, macht das eingeführte pharmakokinetische Modell für eine quantitativ-bilanzierende Abschätzung des nach passiver THC-Inhalation auftretenden Konzentrationsverlaufes im Plasma brauchbar. Schon jetzt kann aufgrund des oben gefundenen Maximalwertes sicher vorausgesagt werden, dass in Räumen, die in der Regel um mehr als ein Zehnfaches größer sind als der von MØRLAND et al. [8] gewählte sehr kleine Raum bei sonst gleichen Expositionsverhältnissen eine durch passive THC-Aufnahme erzeugte Plasmakonzentration eine obere Grenze von 2 ng/ml kaum überschreiten dürfte. Auch dies ist ein bereits geltendes Erfahrungsgut und bestätigt weiterhin die suffiziente Prediktionsgüte der oben entwickelten Berechnungsformeln.

Anhang I

HUESTIS et al. [4] präsentieren zwei Blut-THC-Konzentrationskurven nach aktiver inhalativer THC-Aufnahme, aus denen sich mittels der Residualmethode die Dispositionskonstanten λ_1 in üblicher Weise ermitteln lassen (s. Abb. I.1). Für die gemessenen Kurvenverläufe ergeben sich die Werte:

$$\lambda_1 = 0{,}1\ [\text{min}^{-1}] \text{ bzw. } \lambda_1 = 0{,}093\ [\text{min}^{-1}].$$

[*]) Ergänzend sei noch erwähnt, dass der von MØRLAND et al. erhobene Befund, wonach zwei Stunden nach Expositionsende keine THC-Konzentrationen im Blut festgestellt wurden, seinen mathematischen Niederschlag in Formel (7) findet.



	$\lambda_z = \frac{1}{\tau_z}$ 10^{-2} [min^{-1}]	$\lambda_1 = \frac{1}{\tau_1}$ [min^{-1}]	$\gamma = A_1 / A_z$
○, △	1,18	0,093	14
●, ▲	1,11	0,1	10

Abb. I.1 Die Bestimmung der Dispositionsparameter λ_z, λ_1 und γ nach der Residualmethode [2, 6] für die Experimentalergebnisse von HUESTIS et al. [4].

Wie aus der Abb. I.1 weiter hervorgeht, bestimmen sich die Amplitudenverhältnisse zu:

$$\gamma = 10 \text{ bzw. } \gamma = 14.$$

Für von NAEF et al. [9] durchgeführte Untersuchungen findet man nach gleichem Vorgehen für die Dispositionskonstante λ_1 einen Wert von 0,065 [min^{-1}] und ein Amplitudenverhältnis von $\gamma = 13{,}8$.

Die Werte sind u.a. in Tab. 2 aufgelistet.

Zusammenfassung

In der vorliegenden Arbeit ist ein mathematisch fassbares pharmakokinetisches Dreikompartimentenmodell entwickelt worden, welches den sich nach passiver THC-Aufnahme einstellenden Konzentrationsverlauf innerhalb von aufgrund der Variabilität von Dispositionsparametern gegebenen Intervallgrenzen in zufriedenstellender Weise voraussagbar abschätzen lässt. Derartige Abschätzungen lassen prinzipiell unter bilanzierenden Gesichtspunkten eine Unterscheidung zwischen aktiver und passiver THC-Aufnahme zu. Es kann sicher vorausgesagt werden, dass bei einem Aufenthalt in einem Raum normaler Größe durch passive inhalative Aufnahme eine THC-Plasmakonzentration von 2 ng/ml kaum überschritten wird.

Schlüsselwörter

THC-Absorption (passive) – Konzentrationskurve – Dispositionsparameter – pharmakokinetisches Modell – Prediktionsgüte

Summary

In the presented paper, a mathematical pharmacokinetic three-compartment model is developed, which allows a predictable, satisfactory appraisal of the concentration curve pertaining after passive THC absorption within the interval limit defined by the variability of the disposition parameters. In principle, such prediction appraisals allow active and passive THC absorption to be distinguished on the basis of the criteria of balance. It is safely predictable that for a stay in a normal sized room a THC plasma concentration of 2 ng/ml caused by passive absorption through inhalation is barely exceeded.

Keywords

THC absorption (passive) – concentration curve – disposition parameters – pharmacokinetic model – prediction quality

Literatur

[1] Cone E J, Johnson R E (1986) Contact highs and urinary cannabinoid excretion after passive exposure to marijuana smoke. Clin Pharmacol Ther 40 (3): 247–56
[2] Gibaldi M, Perrier D (1982) Pharmacokinetics. 2nd rev. exp. ed. New York. Basel: Marcel Dekker inc.
[3] Holbrook J G (1959, 1966) Laplace Transforms for Electronic Engineers. Oxford: Pergamon Press Ltd.
[4] Huestis M A, Henningfield V E, Cane E D (1992) Blood cannabinoids; absorption of THC and formation of 11-OH-THC and THC-COOH during and after smoking marijuana. J Anal Toxicol 16: 276–282
[5] Hunt C A, Jones R T (1980) Tolerance and disposition of tetrahydrocannabinol in man. J Pharmacol Exp Ther 215: 35–44
[6] Klotz (1984) Klinische Pharmakokinetik. 2nd. rev. exp. ed. Stuttgart. New York: Gustav Fischer Verlag
[7] Law B, Mason P A, Moffat A C, et al. (1984) Passive inhalation of cannabis smoke. J Pharm Pharmacol 36 (9): 578–81
[8] Mørland J, Bugge A, Skuterud B, et al. (1985) Cannabinoids in blood and urine after passive inhalation of cannabis smoke. J Forensic Sci 30 (4): 997–1002
[9] Naef M, Russmann S, Petersen-Felix S, et al. (2004) Development and pharmacokinetic characterization of pulmonal and intravenous delta-9-tetrahydrocannabinol (THC) in humans. J Pharm Sci 93 (5): 1176–84
[10] Niedbala S, Kardos K, Salamone S (2004) Passive cannabis smoke exposure and oral fluid testing. J Anal Toxicol 28 (7): 546–52
[11] Ohlsson A, Lindren J-E, Wahlen A, et al. (1980) Plasma delta-9-tetrahydrocanna-binol concentrations and clinical effects after oral and intravenous administration and smoking. Clin Pharmacol Ther 28: 409–16
[12] Perez-Reyes M, Di Guiseppi S, Mason A P, et al. (1983) Passive inhalation of marihuana smoke and urinary excretion of cannabinoids. Clin Pharmacol Ther 34 (1): 36–41
[13] Skopp G, Pötsch L (2001) Zur Passivexposition bei der Beurteilung niedriger Cannabinoidkonzentrationen in Blut und Urin. Arch Kriminol 207 (5-6): 137–47
[14] Wall M, Sadler B, Brine D, et al. (1983) Metabolism, disposition, and kinetics of delta-9-tetrahydrocannabinol in men and women. Clin Pharmacol Ther 34 (3): 352–63

Anschrift der Verfasser
Prof. Dr. med. Dipl.-Phys. H.-D. Wehner
Dr. rer. nat. H. Wildemann
Dr. rer. nat. R. Köhling
Eberhard-Karls-Universität Tübingen
Institut für Gerichtliche Medizin
Nägelestraße 5
72074 Tübingen
Email: heinz-dieter.wehner@uni-tuebingen.de

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

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

1974:
Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US $ 20,–

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Aus dem Starterzentrum des Universitätsklinikums des Saarlandes

MANFRED R. MÖLLER, GEROLD KAUERT, STEFAN TÖNNES, EHRHARD SCHNEIDER,
EEF L. THEUNISSEN, JOHANNES G. RAMAEKERS

Leistungsverhalten und Toxikokinetik der Cannabinoide nach inhalativer Marihuanaaufnahme

Performnance behaviour and Toxicokinetik of Cannabinoids after inhaling marihuana

1. Einleitung

Nach der Statistik der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen [1] hatten 2003 nahezu die Hälfte (42,7 %) der 18–24-Jährigen Cannabiserfahrung. Da diese Altersgruppe auch bei den Unfällen im Straßenverkehr die Hauptrisikogruppe darstellt [2], wurde auf der *33. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin,* 2005 in Bonn die Thematik *Cannabis und Verkehrssicherheit – Eine Bestandsaufnahme und aktuelle Befunde,* als eines der Schwerpunktthemen behandelt. Die akuten Effekte von Delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) auf Leistungsfunktionen im kognitiven und motorischen Bereich, wie sie für die ordnungsgemäße Führung eines Kraftfahrzeugs erforderlich sind, wurden in einer Vielzahl von wissenschaftlichen Arbeiten teilweise sehr kontrovers diskutiert [3–7]. Die Ergebnisse, die mit Leistungstests an freiwilligen Versuchspersonen gewonnen wurden, die unter kontrollierten Bedingungen Cannabis konsumierten, hatten alle den Nachteil, dass die applizierte Dosis im Verhältnis zu realen Konzentrationen, wie sie gegenwärtig in Deutschland bei Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr gemessen werden, zu niedrig war. Darüber hinaus wurden Blutspiegelmessungen von THC und seinen Stoffwechselprodukten und Beobachtungen der Leistungsfunktionen meist auf 2–3 Stunden beschränkt. Im Hinblick auf die Diskussion in Deutschland über Grenzwerte bei THC, in Zusammenhang mit § 24a, Abs. 2 StVG und das Urteil des BVerfG vom 21. 12. 2004 [8], sollte in einer experimentellen Studie überprüft werden, wie lange welche Beeinträchtigungen der Leistungsfunktionen messbar sind. Dazu war es erforderlich Dosierungen zu verwenden, die THC-Konzentrationen im Blut erzeugen, die denen bei Cannabiskonsumenten entsprechen, die gegenwärtig im Straßenverkehr auffällig werden.

2. Methodik

Studien, bei denen freiwillige Versuchspersonen unter kontrollierten Bedingungen Drogen konsumieren, sind in Deutschland aus ethischen, technischen und rechtlichen Gründen extrem schwierig. Dies führte dazu, dass eine geplante, vom Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) sowie der Polizeiführungsakademie (Münster/Hiltrup) finanzierte Studie, bei der unter kontrollierten Bedingungen Cannabis geraucht werden sollte, in den Niederlanden, an der Universität Maastricht, durchgeführt wurde. Sie war von den Ethikkommissionen der Universitäten Maastricht und Frankfurt genehmigt worden. Sie umfasste die Untersuchung von Gelegenheitskonsumenten, die unter standardisierten Bedingungen Cannabis rauchten [9, 10].

2.1 Versuchspersonen und Testparameter

20 freiwillige Versuchspersonen (14 Männer, 6 Frauen), die an der Universität Maastricht angeworben worden waren, und die bei einer ärztlichen Eingangs-Untersuchung angaben, gelegentlich Cannabis zu rauchen (mindestens 5 mal innerhalb der letzten 12 Monate), nahmen an der Studie teil. Das Versuchsprotokoll war von den Ethikkommissionen der Universitäten Maastricht und Frankfurt gemäß der Deklaration von Helsinki 1964, zuletzt geändert in Edinburgh 2000, genehmigt worden. Die Probanden wurden eingehend aufgeklärt und im Rahmen eines Vorbereitungstages einer fachärztlichen Untersuchung mit Erhebung entsprechender klin.-chem. Parameter unterzogen. Erforderlich waren: guter Gesundheitszustand und Normalgewicht (BMI 18–28 kg/qm). Ausschlusskriterien für eine Teilnahme waren: Drogenmissbrauch (inkl. tägl. Cannabiskonsum), exzessiver Alkoholkonsum, Bluthochdruck (> 170/100), endokrinologische oder mentale Störungen und Schwangerschaft. Die Versuchspersonen verpflichteten sich, während der Dauer der Versuche keine Arzneimittel oder Drogen zu konsumieren, am jeweiligen Vortag keinen Alkohol zu trinken und gut ausgeschlafen am Versuchstag zu erscheinen.

Die Testbatterie bestand aus drei Leistungstests:

Der *Stop Signal Test (SST)* misst die Fähigkeit eines Individuums, auf ein Ausführungs- und Stopsignal adäquat zu reagieren (Impulssteuerung), indem bei verschiedenen auf dem Bildschirm erscheinenden Buchstaben bestimmte zugeordnete Tasten zu drücken sind. Nach dem jeweiligen Buchstaben erscheint in unregelmäßigen Abständen danach ein Stopsignal in einer der vier Ecken des Bildschirms, das erfordert, den Tastendruck zu unterlassen. Hierbei gibt es eine kritische Zeitdifferenz zwischen Erscheinen des Buchstabens und des Stopsignals. Ist diese überschritten, kann das Individuum die eingeleitete Bewegung zum Drücken der Taste nicht mehr stoppen. Hierbei handelt es sich um die kritische Stop Signal Zeit [11].

Der *Critical Tracking Test (CTT)* misst die feinmotorischen Fähigkeiten eines Individuums, wobei die Aufgabe darin besteht, mit einen Joystick ein Computersignal auf einer vorgegebenen Bahn auf dem Bildschirm, bei immer stärker werdenden seitlichen Auslenkungen, zu führen. Es handelt sich hierbei um die Computersimulation der Spurhaltung und -korrektur bei der realen Führung eines Kraftfahrzeugs [12]. Der Zeitpunkt, bei dem die Versuchsperson die Kontrolle verliert und mit dem Joystick die vorgegebenen Grenzen überschreitet, wird als kritische Frequenz bezeichnet und ist Messparameter.

Der *Tower of London Test (TOLT)* misst das Denkvermögen und die Entscheidungsfunktionen des Individuums. Die Aufgabe besteht in der Überführung von zwei computergenerierten Bildern mit verschiedenfarbigen Kugeln ineinander, wobei so schnell wie möglich die Zahl der Schritte bedacht und als Zahl angegeben werden muss [13]. Die Gesamtzahl der korrekten Entscheidungen ist der Messparameter.

Alle Versuchspersonen erhielten am Vorbereitungstag eine Unterweisung in der Durchführung der Leistungstests, um sich damit vertraut zu machen. Die Übungen beim *CTT* und *SST* wurden solange fortgesetzt, bis die Versuchspersonen die Aufgaben mit weniger als 5 % Varianz bei drei Durchgängen bewältigten. Beim *TOLT* ergaben sich keine Lerneffekte.

Die gaschromatographisch-massenspektrometrischen Untersuchungen der Serumproben (GC-MS-MS) auf die Parameter THC, sein psychoaktives Stoffwechselprodukt Hydroxy-Tetrahydrocannabinol (HO-THC) und sein inaktives Stoffwechselprodukt Tetra-

hydrocannabinol-Carbonsäure (THC-COOH) erfolgte nach Festphasenextraktion und Derivatisierung nach der validierten Methodik des Kriminaltechnischen Instituts des Landeskriminalamtes Baden-Württemberg. Mit dem Programm Valistat wurden die analytischen Grenzwerte ermittelt. Für THC ergaben sich 0,17 ng/ml NG (Nachweisgrenze), 0,50 ng/ml BG (Bestimmungsgrenze), für THC-OH 0,10 ng/ml NG, 0,32 ng/ml BG, für THC-COOH 1,9 ng/ml NG, 6,2 ng/ml BG. Die genannten Parameter THC, HO-THC und THC-COOH sind üblicherweise auch die Zielanalyte in forensisch-toxikologischen Untersuchungen von Blutproben zum Nachweis eines Cannabiskonsums.

Die Speicheluntersuchungen erfolgten aus den mit OraSure Preservation Buffer stabilisierten und gefroren gelagerten Originalasservaten wie beschrieben [14]. Nach Zusatz von 2 ml Methanol zur Verbesserung der Elution des THC wurde jeweils ein Aliquot ausgewogen, mit internem Standard (THC-d_3) versetzt, eingeengt und einer automatisierten Festphasenextraktion (Zymark RapidTrace mit 500 mg C_{18}-Cartridges) unterworfen. Nach Elution mit Aceton wurde der eingetrocknete Extrakt mit 40 µl N-Methyl-trimethylsilyl-trifluoracetamid silyliert und THC im Selected Ion Monitoring-Mode mittels Gaschromatographie-Massenspektrometrie quantifiziert. Für die Kalibration wurden aufgestockte Leermatrixproben (bis 750 ng THC) in gleicher Weise aufgearbeitet. Zur Qualitätssicherung wurden Präzisionskontrollen (5 ng und 37,5 ng Gehalt, Variationskoeffizienten 7,2 % bzw. 2,5 % bei jeweils n = 5) sowie eine Richtigkeitskontrolle (Medichem Serumkontrolle) überprüft.

2.2 Design, Dosierung und Cannabisaufnahme

Jeder Versuchsteilnehmer rauchte an drei Versuchstagen Cannabis-Zigaretten, die den Wirkstoff Delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) körpergewichtsbezogen in Einzeldosierungen von 0, 250 und 500 µg THC/kg Körpergewicht (entspricht ca. 17 bzw. 36 mg THC pro Joint) enthielten, wobei die Versuche in Doppelblindanordnung erfolgten, d. h. weder der Proband noch der Versuchsleiter wussten, welche Dosierung jeweils anstand. Die Versuchstage lagen immer mindestens eine Woche auseinander (Auswaschphase). Vor Versuchsbeginn am jeweiligen Versuchstag wurde eine Urinprobe auf Drogen untersucht (Mahsan-Test [15]) und zwar auf Cannabinoide, Cocain, Amphetamine und Opiate. Der cut-off für THC-COOH im Urin liegt bei 50 ng/ml. Nur bei negativem Ergebnis konnte der Proband den Rauchversuch durchführen. Die Cannabis-Zigaretten wurden für jeden Versuchsteilnehmer individuell zubereitet aus einem Standard, der vom niederländischen Büro für Medizinisches Cannabis (www.cannabisbureau.nl) zur Verfügung gestellt wurde und 13 % THC enthielt. Hierbei handelt es sich um einen Standard, der in niederländischen Apotheken für medizinische Zwecke verkauft wird. Die körpergewichtsbezogenen Cannabis-Zigaretten wurden unter Zugabe von Tabak hergestellt. Die Placebo-Zigaretten hatten das gleiche Aussehen, enthielten jedoch nur Tabak. Die Rauchphase dauerte 10 Minuten, wobei die Versuchspersonen angewiesen wurden, jeweils 4 Sekunden zu inhalieren, die Luft für 10 Sekunden anzuhalten und dann 15 Sekunden zu exhalieren. Dieser Vorgang war bis zum möglichst kompletten Verbrauch des Joints fortzusetzen.

2.3 Testverlauf

Über sechs Stunden wurden dann insgesamt 10 Speichel- und Blutproben genommen und die Leistungstests zeitversetzt viermal *(CCT, SST)* bzw. dreimal *(TOLT)* durchgeführt (Tab.1). Die Blutentnahmen wurden unmittelbar nach Rauchende beginnend zu den ange-

gebenen Zeiten durchgeführt. Die Speichelproben wurden, abweichend von den Blutproben, 30 Minuten vor Rauchbeginn, dann ab 15 Minuten im gleichen Zeitrhythmus entnommen. Lediglich bei 10 Versuchspersonen konnten anstelle der Speichelproben die Dräger DrugTests durchgeführt werden, da während der ersten Hälfte der Untersuchungen keine Testkassetten lieferbar waren.

Zeit relativ zum Rauchen (min)	–30	0	15	30	45	60	120	180	240	300	360
Rauchen (–5 min)		X									
Blutprobe		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Speichelprobe	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Feinmotorik (Critical Tracking Test)			X			X		X		X	
Impulssteuerung (Stop Signal Test)			X			X		X		X	
Wahrnehmungs- und Denkvermögen (Tower of London Test)					X		X				X

Tab. 1: Zeitschema der Blut- und Speichelentnahmen sowie der Testdurchführungen.

2.4 Statistische Berechnungen

Die gesammelten Messdaten der Leistungstests wurde mit Hilfe der Varianzanalyse (Multivariate analysis of variance MANOVA) und dem statistischen Softwareprogramm SPSS ausgewertet. Untersucht wurde hierbei die Konzentrations-Zeit-Wirkungsbeziehung von THC auf die psychophysische Leistungsfähigkeit.

3. Ergebnisse

3.1 Blutanalysen und Leistungstests

Die analytischen Ergebnisse bei der Bestimmung von THC, THC-OH und THC-COOH im Serum, und von THC im Speichel (oral fluid) sind in Tab. 2 dargestellt.

Zeit relativ zum Rauchen (min)	**Serum (GC-MS)**						**Oral fluid (GC-MS)**	
	THC 500			**THC 250**			**THC500**	**THC250**
	THC	**HO-THC**	**THCCOOH**	**THC**	**HO-THC**	**THCCOOH**	**THC**	**THC**
–5	–	–	–	–	–	–	0	0
5	95.1 (63.2)	5.5 (6.0)	21.9 (15.6)	58.0 (47.7)	3.0 (2.7)	11.0 (10.6)	–	–
15	27.7 (13.8)	5.0 (4.6)	33.4 (24.1)	16.9 (11.1)	2.7 (2.5)	18.1 (15.9)	918 (702)	899 (630)
30	19.5 (9.8)	4.6 (4.2)	31.0 (23.9)	10.8 (7.6)	2.3 (2.3)	16.1 (14.7)	715 (443)	567 (388)
45	14.3 (8.1)	4.0 (4.0)	27.7 (23.4)	7.7 (5.0)	2.0 (1.8)	13.9 (12.5)	498 (317)	307 (279)
60	10.4 (5.9)	3.4 (3.1)	25.6 (21.6)	6.1 (3.7)	1.9 (1.8)	13.2 (12.8)	356 (414)	142 (92)
120	5.9 (2.7)	2.2 (1.6)	20.4 (17.4)	3.0 (1.4)	1.2 (0.9)	10.4 (9.6)	138 (87)	71 (65)
180	3.0 (1.7)	1.4 (0.9)	15.4 (12.4)	1.7 (0.8)	0.8 (0.6)	8.3 (7.5)	62 (46)	54 (67)
240	1.8 (0.9)	1.0 (0.7)	12.7 (11.0)	0.9 (0.5)	0.4 (0.4)	6.0 (4.7)	23 (13)	15 (10)
300	1.2 (0.8)	0.7 (0.5)	10.0 (8.6)	0.6 (0.4)	0.3 (0.3)	4.6 (3.4)	23 (12)	13 (8)
360	0.9 (0.5)	0.5 (0.4)	8.4 (7.6)	0.5 (0.4)	0.3 (0.3)	4.9 (5.3)	21 (12)	13 (11)

Tab. 2: Mittlere Konzentrationen (+/-Standardabweichung) von THC und seinen Stoffwechselprodukten THC-OH und THC-COOH im Serum (ng/ml; N=20) und Speichel (oral fluid) (ng/g; N=10) nach dem Konsum von zwei THC-Dosierungen.

Bei der niedrigen THC-Aufnahme (Abb. 1) wurden in den unmittelbar nach Konsumende entnommenen Blutproben Ausgangskonzentrationen von 58 ng/ml THC (Mittelwert) festgestellt. Wie aus den angegebenen Standardabweichungen hervorgeht, wurden erhebliche Schwankungen der Ausgangswerte gemessen. Sie lagen zwischen 165 ng/ml und 9 ng/ml. Die Konzentrationen sanken im Verlauf der sechs Stunden mit einer Ausnahme (1,4 ng/ml) alle auf unter 1 ng/ml. Die zugehörigen Werte von HO-THC erreichten maximal 11 (Mittelwert 2,7) ng/ml und lagen im Mittel nach drei Stunden < 1 ng/ml. Die Konzentrationen von THC-COOH fielen bei der niedrigen Cannabisdosierung nach Maximalwerten von 54 ng/ml nach sechs Stunden auf unter 20 (Mittelwert 7,3) ng/ml. Lediglich in einem Fall lagen sie bei 24 ng/ml. Die in Klammer angegebenen Standardabweichungen zeigen, dass es sehr große interindividuelle Schwankungen gab.

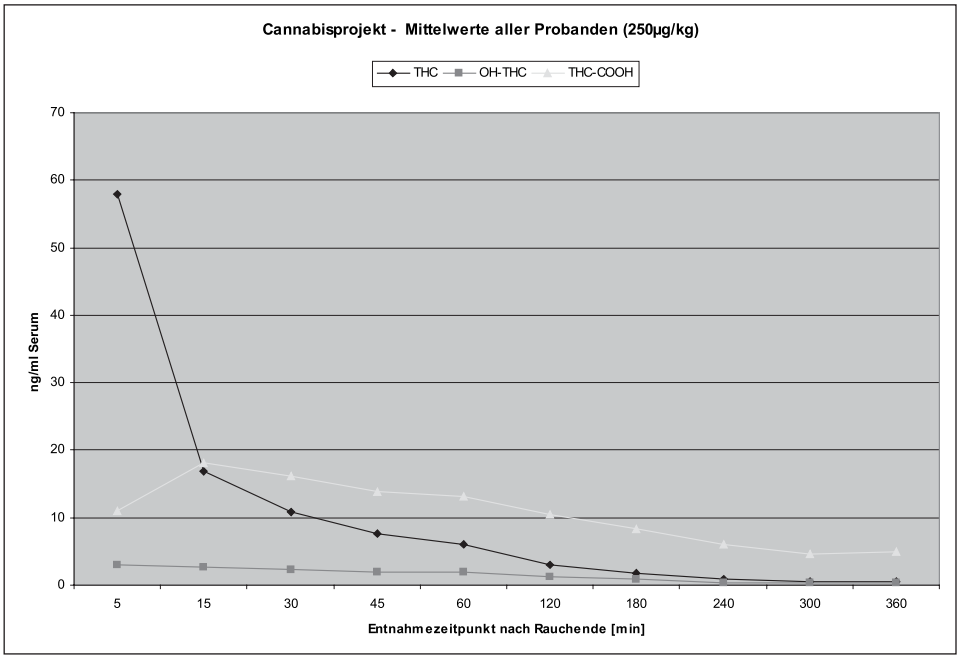


Abb. 1: Mittlere Konzentrationsverläufe (20 Versuchspersonen) von THC, HO-THC und THC-COOH bei Aufnahme von 250 µg THC/kg Körpergewicht.

Bei der hohen THC-Konzentration (Abb. 2) ergaben sich unter entsprechenden Bedingungen THC-Konzentrationen von 95 ng/ml (Mittelwert), die ebenfalls nach sechs Stunden im Mittel unter 1 ng/ml lagen. Bei fünf Probanden lag der Wert nach 6 Stunden zwischen 1 und 2, wobei einer davon bereits vor Versuchsbeginn Spuren von THC im Blut hatte. Die HO-THC-Werte erreichten maximal 25 (Mittelwert 7,8) ng/ml und fielen im Mittel nach fünf Stunden unter 1 ng/ml. Für THC-COOH ergaben sich Maximalwerte von 91 ng/ml THC-COOH, mit einem Abfall nach sechs Stunden auf Werte von ebenfalls überwiegend unter 20 ng/ml (Mittelwert 11,3 ng/ml). Lediglich in zwei Fällen lag dieser Wert über 20 ng/ml, d. h. bei 21 bzw. 27 ng/ml. Auch hier wurden große interindividuelle Schwankungen festgestellt.

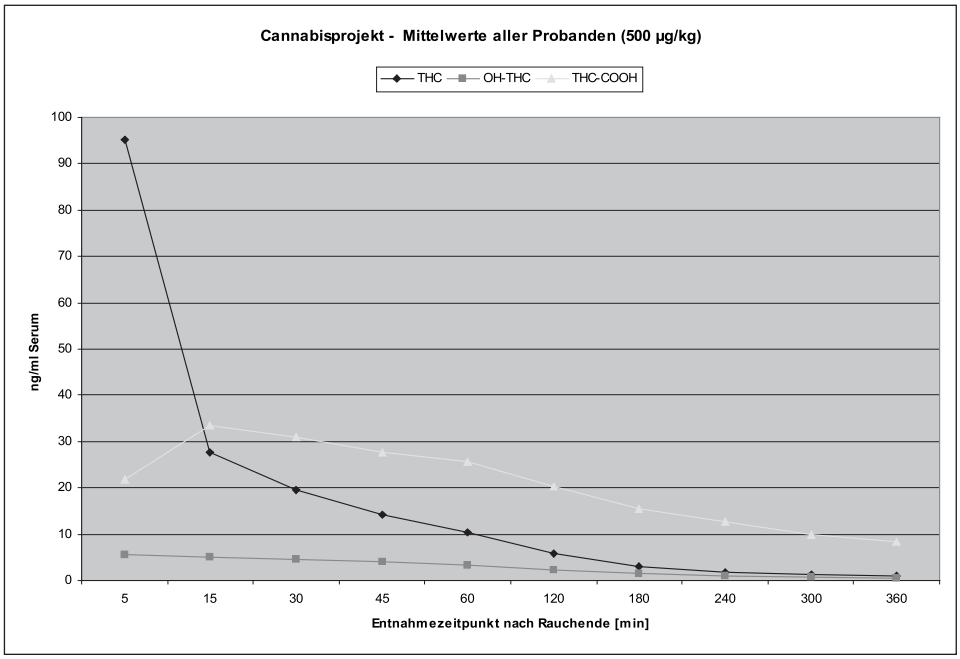


Abb. 2. Mittlere Konzentrationsverläufe (20 Versuchspersonen) von THC, HO-THC und THC-COOH bei Aufnahme von 500 µg THC/kg Körpergewicht.

In den Leistungstests ergaben sich bei der statistischen Auswertung keine deutlichen verwertbaren Korrelationen zwischen den THC-Mittelwerten und den Leistungseinschränkungen. Die Korrelationskoeffizienten lagen zwischen R = 0,18 *(Critical Tracking Test)* und R = 0,38 *(Tower of London Test)*. Lediglich bei letzterem, bei dem kognitive Fähigkeiten geprüft wurden, kam es zu signifikanten Verbesserungen im Versuchszeitverlauf mit fallender THC-Konzentration, teilweise bis zur vollständigen Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit (kein Unterschied zu der Leistung unter Placebo). Die feinmotorischen Leistungen blieben demgegenüber jedoch fast über den gesamten Beobachtungszeitraum (d. h. letzte Messungen waren bei 5 Stunden nach Rauchbeginn) beeinträchtigt.

Eine weitergehende Aussagemöglichkeit erhält man, wenn man jeden Versuchsteilnehmer mit seinem eigenen Placebowert vergleicht. Hierfür mussten die Messwerte in Gruppen zusammengefasst werden, um statistische Auswertungen zu ermöglichen (Abb. 3–5).

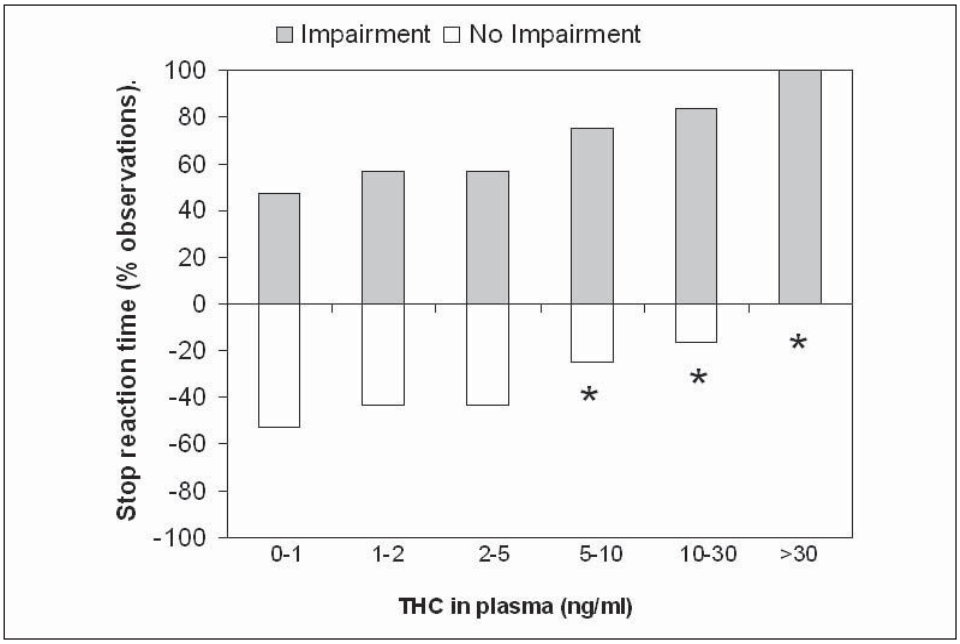


Abb. 3: Verteilung der Beobachtungen, die „Leistungsbeeinträchtigung" (impairment) und „keine Leistungsbeeinträchtigung" (no impairment) bei der Impulskontrolle (SST) als Funktion der THC-Konzentration darstellen (*$p < 0.05$).

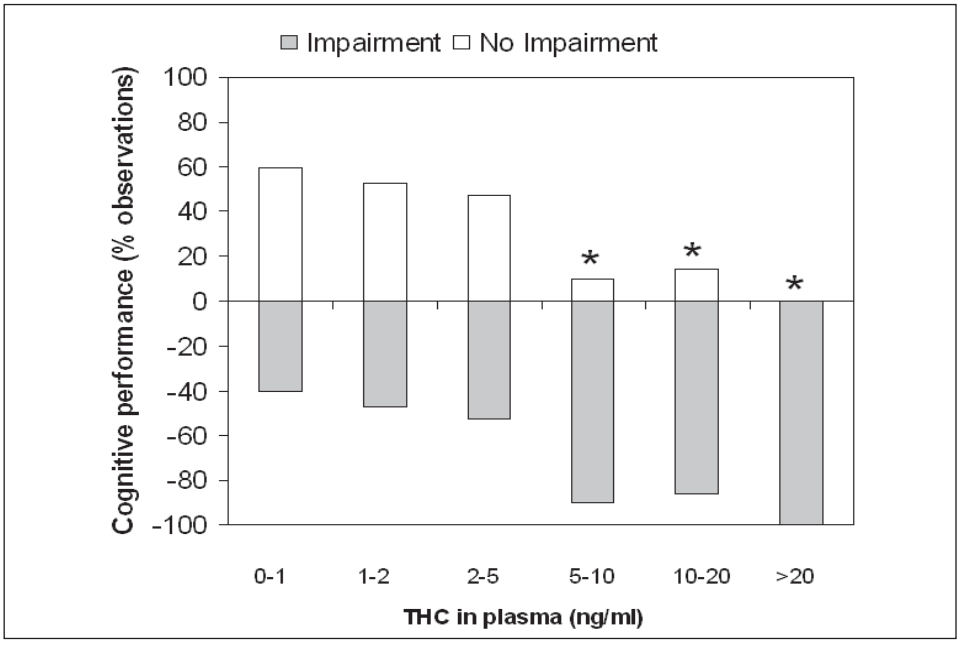


Abb. 4: Verteilung der Beobachtungen, die „Leistungsbeeinträchtigung" (impairment) und „keine Leistungsbeeinträchtigung" (no impairment) bei den Wahrnehmungs- und Denkleistungen *(TOLT)* als Funktion der THC-Konzentration darstellen (*$p < 0.05$).

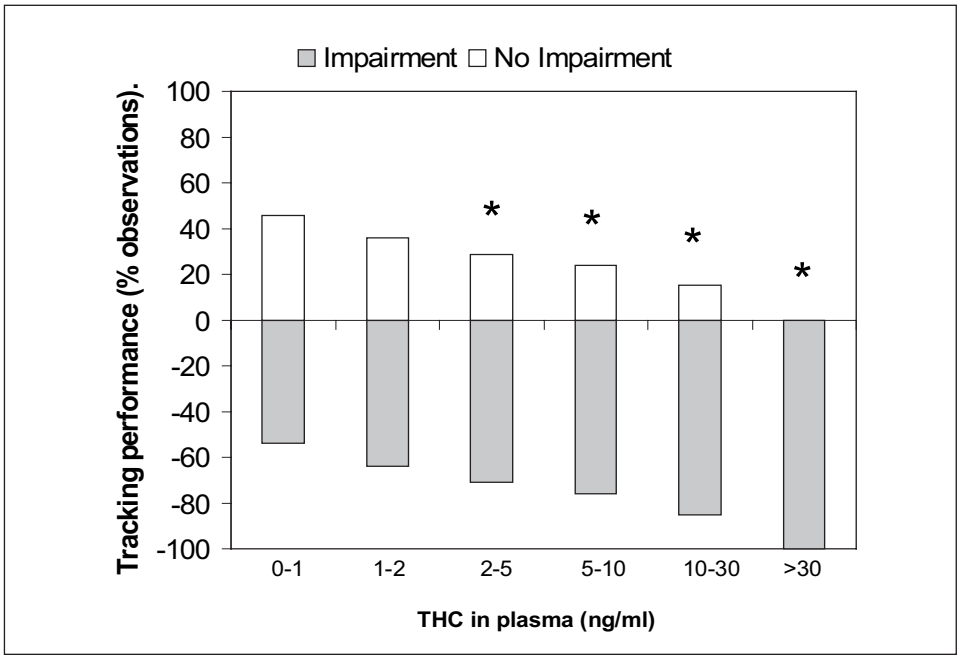


Abb. 5: Verteilung der Beobachtungen, die „Leistungsbeeinträchtigung" (impairment) und „keine Leistungsbeeinträchtigung" (no impairment) bei der Feinmotorik *(CTT)* als Funktion der THC-Konzentration darstellen ($p < 0.05$).

Bei Werten über 30 ng/ml war jeder Proband ($p = 0.001$) bei allen Tests signifikant beeinträchtigt. Bei Werten von 5 – 30 ng/ml waren signifikante Beeinträchtigungen ($p = .05$) der Probanden in allen Tests feststellbar. Im Bereich von 2–5 ng/ml waren signifikante Beeinträchtigungen ($p = .05$) nur noch im feinmotorischen Test (Abb. 5) messbar. Zwischen 1 – 2 ng/ml waren die Beeinträchtigungen im feinmotorischen Bereich auch hier nicht mehr signifikant. Dies bedeutet, dass die Leistungsbeeinträchtigungen bei dem *SST* (Abb. 3) und dem *TOLT* (Abb. 4) unterhalb einer THC-Konzentration von 5 ng/ml im Serum zufällig zwischen Verum und Placebo verteilt waren. Beim *CTT* (Abb. 5) war unter 2 ng/ml lediglich noch eine nicht signifikante Tendenz zu einer Beeinträchtigung zu erkennen. Unter 1 ng/ml ließen sich keine Unterschiede in der Leistung zwischen THC-Konsum und Placebo feststellen.

3.2 Speichelanalysen und Dräger DrugTest®

Die Speicheltests mit dem Dräger DrugTest® sind in Tab. 3 aufgelistet.

Subject	THC Dose	Basis-linie	15 min	30 min	45 min	60 min	120 min	180 min	240 min	300 min	360 min
1	THC 500	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0
2	THC 500	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0
3	THC 500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	THC 500	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
5	THC 500	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0
6	THC 500	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
7	THC 500	0	1	0	0	99	0	0	0	1	0
8	THC 500	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
9	THC 500	0	0	0	0	0	99	0	0	0	0
10	THC 500	0	1	1	99	1	1	99	0	99	0
Falsch negativ (%)		*0*	*30*	*50*	*60*	*50*	*60*	*50*	*90*	*80*	*90*
1	THC 250	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0
2	THC 250	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1
3	THC 250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	THC 250	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
5	THC 250	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0
6	THC 250	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
7	THC 250	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8	THC 250	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
9	THC 250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	THC 250	0	0	0	0	0	0	99	0	0	0
Falsch negativ (%)		*0*	*50*	*60*	*70*	*70*	*80*	*60*	*100*	*90*	*90*

Tab. 3: Qualitative Auswertung des THC-Nachweises im Speichel (oral fluid) durch das UPlink/Dräger Test System® bei 10 Versuchspersonen unmittelbar vor Rauchbeginn (Basislinie) und über einen Zeitraum von sechs Stunden (1 = THC positiv; 0 = THC negativ; 99 = keine Daten vorhanden).

Die Tests unter standardisierten Bedingungen ergaben, dass bei der niedrigen THC-Dosis bereits nach 30 min 60 % der Speicheltests mit dem Dräger DrugTest® negativ verliefen, nach 45 min waren es bereits 70 %. Bei der hohen THC-Dosis waren nach 30 min 50 % negativ, nach 45 min 60 %. Die Vergleichskurven der Mittelwerte von Speichel und Blut (Abb. 6 und 7) zeigen demgegenüber, dass die Mittelwerte der THC-Konzentration im Speichel bei beiden THC-Dosierungen zum Zeitpunkt 45 min noch über 200 ng/ml (allerdings mit großen interindividuellen Schwankungen) liegen. Damit ergibt sich eine Diskrepanz zu den Ergebnissen des Dräger DrugTest®, wenn man die vom Hersteller angegebene Nachweisgrenze von 20 ng/ml zugrunde legt. Allerdings hat der Test in der Praxis wesentlich günstiger abgeschnitten [16]. Da der Test Ende 2005 vom Markt genommen wurde, ist diese Diskrepanz nicht mehr aufklärbar.

Die Speichelprobennahme erfolgte bei 10 Probanden mittels Dräger DrugTest® und bei 10 Versuchspersonen mittels des Speichelsammelsystems (Intercept™) der Fa. Orasure Technologies. Die letzteren Proben wurden im Institut für Toxikologie der Johann-Wolf-

gang-Goethe-Universität Frankfurt nach einer validierten Methode [17] nur auf THC untersucht, da im Speichel die THC-Stoffwechselprodukte (HO-THC und THC-COOH) nicht nachweisbar sind.

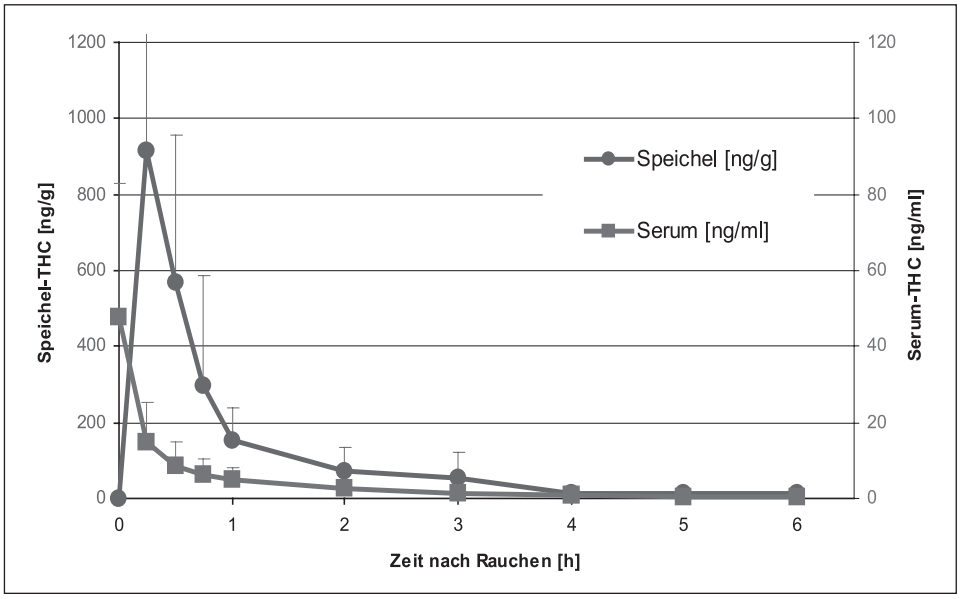


Abb. 6: THC-Konzentrationen im Serum und Speichel bei einer Dosierung von 250 µg/kg Körpergewicht.

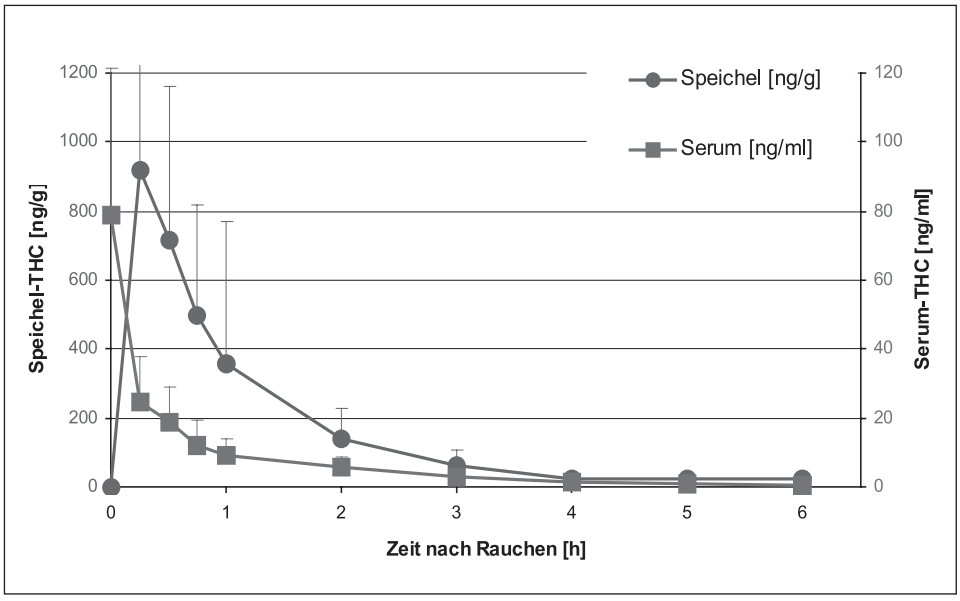


Abb. 7: THC-Konzentrationen im Serum und Speichel bei einer Dosierung von 500 µg/kg Körpergewicht.

3.3 Diskussion der Ergebnisse

Das Ausgangsmaterial für die hier verwendeten Cannabis-Zigaretten enthielt 13 % THC und wurde vom niederländischen Büro für Medizinisches Cannabis zur Verfügung gestellt. Damit wurden THC-Konzentrationen erreicht, die mit Werten vergleichbar sind wie sie gegenwärtig bei Verkehrsteilnehmern gemessen werden, die im Straßenverkehr bei Verkehrskontrollen oder -unfällen auffällig werden. In der ersten Studie, in der sowohl Blutspiegel gemessen als auch Fahrversuche durchgeführt wurden, lagen die maximal gemessenen THC-Konzentrationen bei 30 – 40 ng/ml Serum [18]. Darüber hinaus wurden in den bisherigen Studien fast ausnahmslos nur Leistungstests ohne Kontrolle der dazugehörigen THC-Blutspiegel, oder Blutspiegelbestimmungen ohne entsprechende Leistungstests durchgeführt. In den meistens Fällen endeten die Untersuchungen außerdem nach 2–3 Stunden.

In der hier vorgelegten Studie wurde weltweit erstmalig von einer ausreichend hohen Zahl von 20 Versuchspersonen zwei verschiedene THC-Dosierungen konsumiert, die zu THC-Konzentrationen führten, wie sie in Deutschland bei Cannabis konsumierenden Verkehrsteilnehmern in typischer Weise gemessenen werden. Als Probanden waren nur Gelegenheitskonsumenten zugelassen. Dies bedeutete, dass die am Vorbereitungstag untersuchte Urinprobe mittels Mahsan-Test positive Ergebnisse auf Cannabinoide zeigen konnte, nicht jedoch bei der Eingangs-Urinkontrolle an den jeweiligen Versuchstagen. Über einen Zeitraum von sechs Stunden wurden Blut- und Speichelproben entnommen und auf ihren THC-Gehalt sowie dessen Stoffwechselprodukte HO-THC und THC-COOH untersucht. Zeitgleich wurden mehrfach Leistungstests durchgeführt, welche wesentliche Elemente der komplexen, für die Fahrtüchtigkeit notwendigen Leistungsanforderungen darstellen. So reflektiert der CTT die feinmotorische Leistungsfähigkeit, die z. B. Einfluß auf das Lenkverhalten ausübt. Der SST greift in den komplexen Reaktionsmechanismus bei einer Gefahrenerkennung ein, während der TOL ein Maß für die allgemeine Cognition ist, die unter akutem Cannabiseinfluß verlangsamt ist.

Die Frage, ob die in dieser Studie eingesetzten wissenschaftlich anerkannten Testverfahren ausreichen, die Fahruntüchtigkeit zu belegen, muss man unter Bezugnahme auf die BGH-Definition dieses unbestimmten Rechtsbegriffes bejahen:

Hiernach ist fahruntüchtig, wer den Anforderungen schwieriger Verkehrslagen, wie sie jederzeit eintreten können, nicht mehr gewachsen ist, bzw., wenn Funktionsstörungen eintreten, die durch Willensanspannung nicht mehr ausgeglichen werden können [20]. (Mit dieser Definition wird deutlich, dass nicht zwingend sämtliche Leistungsparameter der Fahrtüchtigkeit negativ beeinträchtigt sein müssen.)

Im Gegensatz zu den Messergebnissen in Blutproben von Verkehrsteilnehmern, in der eine, maximal zwei Blutproben in einem kurzen Zeitabstand entnommen werden, wurden in der Studie über einen Beobachtungszeitraum von sechs Stunden eine Fülle von objektiven Messdaten erhoben, mit denen umfangreiche statistische Berechnungen durchgeführt werden konnten, die weitgehende Schlussfolgerungen über die Wirkung von THC auf die psychophysische Leistungsfähigkeit und die Pharmakokinetik von THC und seinen Stoffwechselprodukten im menschlichen Organismus erlauben.

Die im Verlauf der Versuche gemessenen Konzentrationen von THC und HO-THC entsprechen realistischen Werten, wie sie in Blutproben von Verkehrsteilnehmern nachgewiesen werden, die im Zusammenhang mit „Drogenfahrten“ i. S. von § 24a StVG und §§ 315c, 316 StGB entnommen wurden. Bezüglich THC-COOH trifft dies nur bedingt zu.

Die in der Praxis gemessenen Karbonsäure-Werte sind überwiegend höher, teilweise um eine Zehnerpotenz [6]. Dies bedeutet, dass, aufgrund der bei diesen Verkehrsteilnehmern gemessenen höheren THC-COOH-Werten, entweder der Konsumzeitpunkt kürzer zurückliegt oder die Konsumfrequenz (erheblich) höher ist.

Die zugehörigen Konzentrationen im Speichel liegen i. d. R. um ein mehrfaches höher (Abb. 6 und 7), teilweise um den Faktor 10. Bei der wissenschaftlichen Interpretation der THC-Konzentrationen im Speichel wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei nur um eine Kontamination der Mundhöhle durch das Rauchen handelt [19] und eine Sekretion aus dem Blut über die Speicheldrüsen im Gegensatz zu anderen Drogen nicht stattfindet. Deshalb sind unterschiedliche Nachweiszeiten nicht nur abhängig von der Intensität der Inhalation sondern auch von Vorgängen, die der Cannabiskonsument nach Rauchende durchführt, z. B. Trinken, Essen, Kaugummi kauen, o. ä.. Trotzdem ist die Übereinstimmung der Mittelwerte, d. h. der „Nachweisfenster“ überraschend gut (Abb. 8).

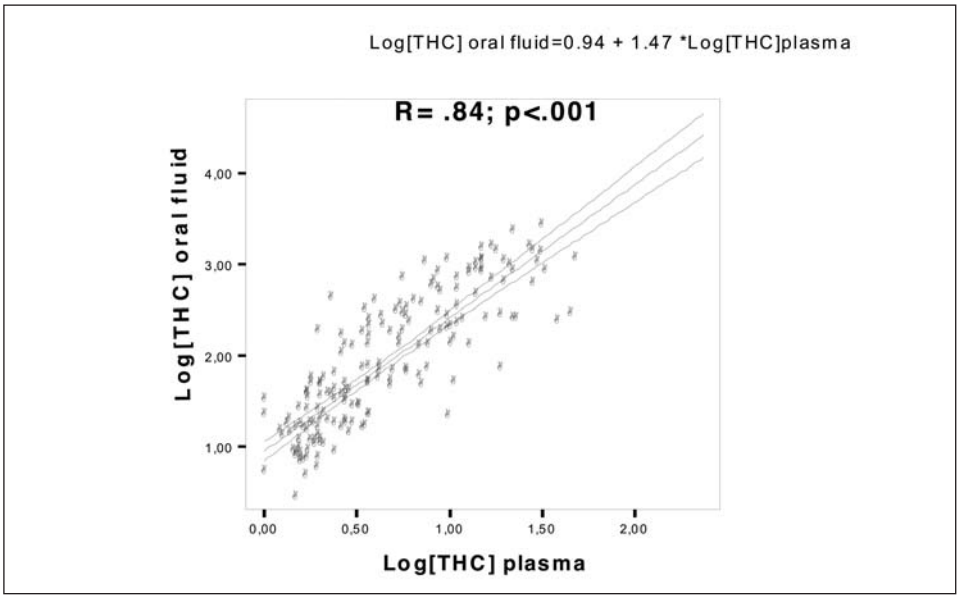


Abb. 8: Korrelation zwischen den Konzentrationen von THC im Speichel und im Blut (R = .84).

Als herausragende Ergebnisse der Studie, die in Teilen bereits veröffentlicht wurden [9,10], sind für die Rechtsprechung und Polizeiarbeit in Deutschland festzuhalten:

1. Die THC-Konzentration im Serum sinkt auch nach Konsum hoher Dosierungen (bis zu ca. 35 mg THC) bei Gelegenheitskonsumenten innerhalb sechs Stunden nach Rauchende auf einen Wert von ca. 1 ng/ml ab.
2. Für beide Konzentrationsgruppen waren gegenüber Placebo signifikante Beeinträchtigungen bei allen Leistungstests, d. h. im Bereich der Feinmotorik, der Impulskontrolle sowie der Wahrnehmungs- und Denkfähigkeit während der ersten zwei bis drei Stunden nach Cannabiskonsum feststellbar, was THC-Werten im Bereich von 5–10 ng/ml Serum entsprach. Bis zu 5 Stunden nach Rauchende blieb eine signifikante Beeinträchtigung der Feinmotorik feststellbar, entsprechend einer THC-Konzentration von 2-5 ng/ml Serum.

3. Bei Messwerten < 1ng THC/ml Serum waren keine messbaren Leistungsunterschiede gegenüber Placebo mehr nachweisbar. Dieses Ergebnis stützt die frühere Einschätzung der Grenzwertkommission, dass die Wahrscheinlichkeit einer Cannabisbeeinflussung unter 1 ng THC/ml immer geringer wird. Dieser Einschätzung hat sich das BVerfG in seiner jüngsten Entscheidung bekanntlich angeschlossen.
4. Auch bei hoher Dosierung sinkt bei Gelegenheitskonsumenten die Konzentration von THC-Carbonsäure, die als Parameter für den mehr als gelegentlichen Konsum im Fahrerlaubnisrecht eine bedeutende Rolle spielt, im Zeitraum von sechs Stunden nach dem Rauchen auf Werte unter 30 ng/ml.
5. Zwischen der THC-Konzentration im Speichel und im Serum besteht im Mittel eine relativ gute Übereinstimmung, d.h. die Zeitfenster der Nachweisbarkeit sind weitgehend identisch, jedoch bestehen interindividuell sehr große Schwankungen. Hierbei gilt es in der wissenschaftlichen Diskussion als erwiesen, dass THC in den Speichel ausschließlich durch die beim Rauchen entstehende Kontamination gelangt und keine Rückdiffusion aus dem Blut stattfindet.
6. Die derzeitig verfügbaren Speicheltestgeräte sind noch nicht empfindlich genug, um den festgestellten Wirkzeitraum von 5-6 Stunden abzudecken.

Zusammenfassung

Bisherige experimentelle Studien über die Beeinträchtigungen von psychophysischen Leistungen nach Cannabiskonsum basierten auf Versuchen mit niedrig dosierten THC-Applikationen und kurzen Beobachtungszeiten. In dem hier beschriebenen Forschungsprojekt wurden in einer placebo-kontrollierten Doppel-Blind-Studie die Einflüsse von hochdosierten THC-Gaben auf wesentliche Bestandteile der Leistungsfähigkeit untersucht, die für die Führung eines Kraftfahrzeugs von Bedeutung sind, wie Wahrnehmungs- und Denkleistungen, Impulskontrolle und feinmotorische Funktionen in einem Zeitraum von sechs Stunden nach Rauchende. 20 Probanden konsumierten an drei Versuchstagen Marihuana-Zigaretten mit 500 µg THC/kg Körpergewicht, 250 µg THC/kg Körpergewicht und Placebo. Gleichzeitig wurden jeweils 10 Blut- und Speichelproben in regelmäßigen Zeitabständen bis insgesamt sechs Stunden genommen.

Für beide Konzentrationsgruppen waren gegenüber Placebo signifikante Beeinträchtigungen bei allen Leistungstests, d. h. im Bereich der Feinmotorik, der Reaktionsfähigkeit sowie der Wahrnehmungs- und Denkfähigkeit während der ersten zwei bis drei Stunden nach Cannabiskonsum feststellbar, was THC-Werten im Bereich von 5–10 ng/ml Serum entsprach. Bis zu 5 Stunden nach Rauchende blieb eine signifikante Beeinträchtigung der Feinmotorik feststellbar, entsprechend einer THC-Konzentration von 2-5 ng/ml Serum. Bei Messwerten < 1 ng THC/ml Serum waren keine messbaren Leistungsunterschiede gegenüber Placebo mehr nachweisbar. Dieses Ergebnis stützt die frühere Einschätzung der Grenzwertkommission, dass die Wahrscheinlichkeit einer Cannabisbeeinflussung unter 1 ng THC/ml immer geringer wird und der sich das BVG in seiner jüngsten Entscheidung auch angeschlossen hat.

Die Blutkonzentrationen (Mittelwerte) fielen von ca. 60 ng/ml bei der niedrigen Dosis bzw. 90 ng/ml bei der hohen Dosis unmittelbar nach Rauchende auf ca. 1 ng/ml in beiden Gruppen im Verlauf der sechs Stunden. Bei standardisierten Speichelentnahmen während des Versuchszeitraums zeigte sich, dass die Konzentrationen von THC im Speichel und im Serum im Mittel parallel verlaufen, allerdings individuell sehr große Schwankungen aufweisen. Das Nachweisfenster mit den derzeit verfügbaren Speicheltestgeräten liegt allerdings nur unter günstigen Bedingungen in der Größenordnung von bis zu zwei Stunden (Nachweisgrenze 20 ng/ml).

Schlüsselwörter

kontrollierter Cannabis-Konsum – Blut-/Speichelkonzentrationsverläufe – THC und Metabolite – Leistungsparameter

Summary

To date, experimental studies regarding the impairment of psycho-physical performance after cannabis use were based on tests with low doses of THC and short observation time. In the present double blind, placebo controlled study, the influence of high doses of THC on performance was tested, measuring skills essentially related to car driving, such as perception, reasoning, impulse control and fine motor skills, were investigated during the first six hours after smoking. On three separate test days, 20 subjects smoked marihuana cigarettes containing 500 µg THC/kg bodyweight, 250 µg THC/kg bodyweight and placebo. In addition, 10 blood and saliva samples were taken at regular intervals for six hours after smoking.

For both THC conditions, significant differences from the placebo condition were found on all performance tests, i.e. on fine motor performance, reaction time, perception and reasoning. These differences were demonstrated during the first 2 to 3 hours after smoking, at which THC concentration in serum reached 5–10 ng/ml.

Until 5 hours after smoking, a significant effect on fine motor performance was found. At this point THC concentration in serum reached 2–5 ng/ml. No performance differences were demonstrated when THC in serum was below 1 ng /ml. These results confirm earlier statements of the Grenzwertkommission (threshold value commission) that the probability of impairing effects of cannabis is more and more reduced with THC-concentrations below 1 ng/ml, which has been accepted by the BVG (German Supreme Constitution Court) [8].

Immediately after smoking the THC concentration in serum was approximately 60 ng/ml for the low dose and 90 ng/ml for the high dose. After 6 hours, this dropped to about 1ng/ml in both groups. Standardized saliva samples during the test day demonstrated that THC concentrations in saliva (when measured with GC-MS) and serum generally decrease in parallel, however with great individual variations. Only under favourable conditions and during the first 2 hours after smoking (limit of detection of 20 ng/ml will currently available saliva tests show positive THC concentration.

Keywords

controlled cannabis use – blood and saliva concentrations – THC and metabolites – performance parameters

Literatur

[1] www.dhs-intern.de
[2] www.destatis.de
[3] Meyer Lv (2005) Akute Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch Cannabiskonsum – Eine internationale Übersicht. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 171: 35–40
[4] Berghaus G, Krüger H P, Wehner D, Grotenhermen F (2005) Cannabis und Fahrsicherheit. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 171: 45–48
[5] Daldrup T (2005) Akute Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch Cannabiskonsum aus toxikologischer Sicht – Ein nationaler Zustandsbericht. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 171: 41–44
[6] Kauert G (2005) Fahrfehler und Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Cannabiskonsum. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 171: 49–52
[7] Drasch G, Meyer Lv, Roider G, Buchholzer M L, Sachs H, Schurig C E (2005) Begutachtung der Verkehrstüchtigkeit unter Cannabis – Vergleich des Status quo mit Grenzwerten. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 171: 53–55
[8] BVerfG, 1 BvR 2652/03 v. 21. 12. 2004, Absatz-Nr (1–34) www.bverfg.de/entscheidungen/rk20041221_1bvr265203 html
[9] Ramaekers J G, Kauert G, Ruitenbeek Pv, Theunissen E L, Schneider E, Moeller M R (2006) High-Potency Marijuana Impairs Executive Function and Inhibitory Motor Control. Neuropsychopharmacology: 1–8
[10] Ramaekers J G, Moeller M R, Ruitenbeek Pv, Theunissen E L, Schneider E, Kauert G (2006) Cognition and motor control as a function of delta-9-THC concentration in serum and oral fluid: Limits of impairment. Drug and Alcohol Dependence xxx (2006) xxx-xxxin press
[11] Logan G D (1994) On the ability to inhibit though and action: a users' guide to stop signal paradigm. In: D Dagenbach, T H Carr (Eds.) Inhibitory Process in Attention, Memory and Language. Academic Press (1994), S. 189–239
[12] Ramaekers J G (2003) Antidepressants and driver impaiment: experimental evidence froma standard on-the-road-test. J. Clin. Psychiatry 64: 20–29

[13] Veale D M, Sahakian B J, Owen A M, Marks I M (1996) Specific cognitive deficits in tests sensitive to frontal lobe dysfunctions in obsessive-compulsive disorders. Psychol. Med. 26: 1261–1269
[14] Kauert G F, Iwersen-Bergmann S, Toennes S W (2006) Assay of Δ^9-tetrahydrocannabinol (THC) in oral fluid – evaluation of the OraSure Oral Specimen Collection Device. J. Anal. Toxicol. 30: 274–277
[15] www.mahsan.de
[16] www.rosita.org
[17] S Toennes S, Steinmeyer S, aurer H J, Moeller M R, Kauert G (2005): Screening for Drugs of Abuse in Oral Fluid – Correlation of Analysis Results with Serum in Forensic Cases. J. Anal. Toxicol. 29: 22–27
[18] Robbe H W J (1994) Influence of Marijuana on Driving. Institute for Human Psychopharmacology, University of Limburg
[19] Huestis M A, Cone E J (2004): Relationship of Delta 9-tetrahydrocannabinol concentrations in oral fluid and plasma after controlled administration of smoked cannabis. J. Anal. Toxicol. 28: 394–399
[20] BGHSt 19, 243, 244

Danksagung

Wir danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Hamburg, und der Polizeiführungsakademie, Hiltrup, für die finanzielle Förderung des Projektes. Für die Bereitstellung von Testkassetten möchten wir uns bei den Firmen Mahsan, Hamburg, und Dräger, Lübeck, bedanken. Für die Unterstützung bei der Studie, Logistik und der Datensammlung danken wir Anita van Oers, Janneke Guyaux und Roland Otten, Maastricht. Für die technische Unterstützung bei den Blutanalysen danken wir Elke Runow, Volker Schwarz, Werner Pogoda und Markus Duchardt, Stuttgart.

Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. Manfred R. Möller
Starterzentrum, Geb. 07
Uniklinikum des Saarlandes
66421 Homburg/Saar
Email: manfred_moeller@uniklinik-saarland.de

Prof. Dr. Gerold Kauert
Priv. Doz. Dr. Stefan Tönnes
Institut für Forensische Toxikologie
Zentrum der Rechtsmedizin
Johann-Wolfgang-von-Goethe-Universität Frankfurt
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt am Main

Dr. Ehrhard Schneider
Landeskriminalamt Baden-Württemberg
Kriminaltechnisches Institut
Taubenheimerstr. 85
70372 Stuttgart

Eef L. Theunissen
Dr. Jan G. Ramaekers
Experimetal Psychopharmacology Unit
Department of Neurocognition
Faculty of Psychology
Maastricht University, Maastricht
The Netherlands

Aus dem Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin der Universität Heidelberg
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. RAINER MATTERN)
und dem Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. WOLFGANG EISENMENGER)

ANDREA DETTLING, SVENJA BÖHLER, FLORIAN FISCHER, FEE ULRICHS, GISELA SKOPP, LUDWIG VON MEYER, PETER STROHBECK-KÜHNER, MATTHIAS GRAW, HANS-THOMAS HAFFNER

Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen

Teil II: Vergleich der mathematischen Approximation der AAK- und BAK-Kurven in der Eliminationsphase

Basic Principles of Ethanol Pharmacokinetics on the Basis of Breath Alcohol Concentrations

Part II: Comparison of the Mathematical Approximation of BrAC- and BAC-Curves in the Elimination

Einleitung

Kernpunkt der experimentellen Studie war die mathematische Beschreibung der Ethanol-Eliminationskinetik anhand der Blutkonzentrationen und der Eliminationskinetik anhand der Atemluft-Konzentrationen, getrennt nach Männern und Frauen. Die jeweilige Eliminationsfunktion beschreibt wichtige pharmakokinetische Kenngrößen, die nicht nur für die Bestimmung der Eliminationsgeschwindigkeiten, sondern auch für die Bestimmungen der Distribution notwendig sind. Somit bildet die Eliminationsfunktion die Basis sowohl für Rückrechnungen aus einer gemessenen Konzentration auf die Tatzeitkonzentration als auch für die Konzentrationsberechnung aus Angaben über einen der Tat vorangegangenen Alkoholkonsum.

Material und Methode

Die Durchführung der Versuche wurde in ihren Grundzügen bereits beschrieben [6]. Für die Charakterisierung der Eliminationskinetik standen Ergebnisse aus Trinkversuchen von insgesamt 177 Probanden, 81 Frauen und 96 Männern zur Verfügung. Zunächst wurde der Zeitraum gewählt, in dem für die Blutalkoholkonzentration (BAK) von einer sicher linearen Elimination ausgegangen werden kann: Der vollständige Abschluss der Absorption wurde spätestens 2 Stunden nach Trinkende angenommen, der Beginn der konzentrationsabhängigen exponentiellen Elimination frühestens ab einer BAK von 0,20 g/kg bzw. der zeitgleich gemessenen Atemalkoholkonzentration (AAK). In dem gewählten Eliminationsbereich wurden an die jeweiligen Messpunkte sowohl für die AAK als auch die BAK eine lineare Funktion ($y = a + bx$) angepasst. Alternativ dazu wurden auch Polynome zweiter Ordnung ($y = a + bx + cx^2$) berechnet, in denen der quadrierte Term cx^2 ein Maß für die Abweichung von der Linearität darstellt (Abb. 1a und b).

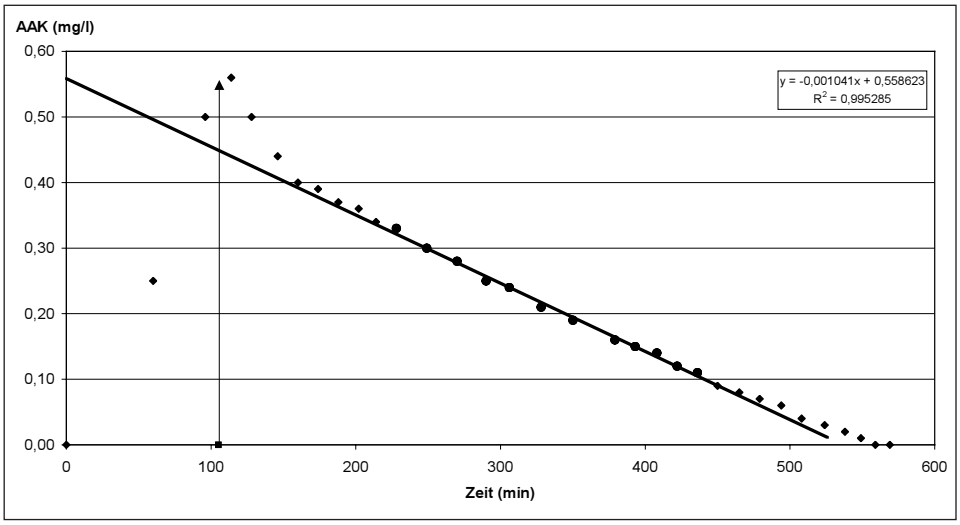


Abb. 1a: Beispielhafte Darstellung einer linearen Anpassung der Messwerte.

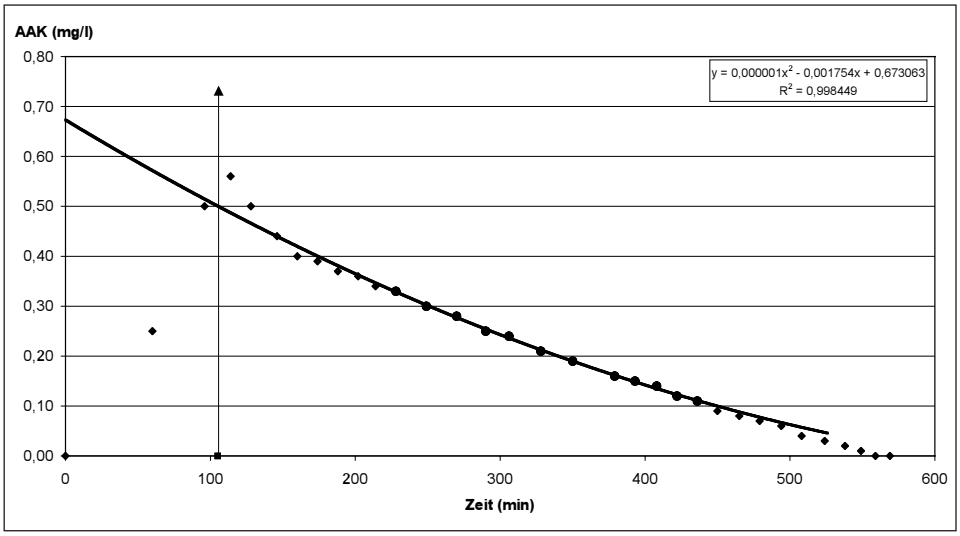


Abb. 1b: Beispielhafte Darstellung einer polynomischen Anpassung der Messwerte.

Sowohl für die linearen Funktionen als auch für die jeweiligen Polynome wurde das Bestimmtheitsmaß r^2 berechnet. Schließlich wurden unter Verwendung einer Funktion nullter Ordnung ($y = a + bx$) die c_0-Konzentrationen (a) und β_{60}-Werte (b) ermittelt. Es wurde eine nach Geschlechtern getrennte Auswertung vorgenommen.

Die statistischen Prüfungen wurden mittels Vorzeichentest und/oder t-Test für gepaarte Stichproben bzw. mittels t-Test für unabhängige Stichproben durchgeführt. Als Ausreißer definiert wurden Werte, die in einer Normalverteilung außerhalb des Bereichs der vierfachen Standardabweichung lagen.

Ergebnisse

In Abhängigkeit von den erreichten Gipfelkonzentrationen und den Eliminationsgeschwindigkeiten standen im definierten Auswertungszeitraum 3 bis 15 Messpunkte für die AAK (Mittelwert MW: 6,12 ± 2,42; Median 6) und 3 bis 14 Messpunkte für die BAK (MW: 6,07 ± 2,39; Median 6) zur Verfügung. Die Differenz in der Anzahl n der Messpunkte erklärt sich daraus, dass in 5 Fällen jeweils zu einem Messzeitpunkte zwar die AAK bestimmt werden konnte, die zeitgleiche Blutentnahme aber wegen technischer Probleme scheiterte. Aufgrund höherer Eliminationsraten und folglich kürzerer Beobachtungszeiten lag die Anzahl der Messpunkte bei Frauen geringfügig niedriger (AAK: n = 3-15; MW 5,76 ± 2,44; Median 5 / BAK: n = 3-14; MW 5,74 ± 2,39; Median 5) als bei Männern (AAK: n = 3-14; MW 6,42 ± 2,37; Median 6 / BAK: n = 3-14; MW 6,35 ± 2,36; Median 6).

Da n in die Berechnung des Bestimmtheitsmaßes r^2 eingeht, wurden beim Vergleich der Bestimmtheitsmaße nur die 172 Fälle berücksichtigt (78 Frauen und 94 Männer), bei denen die gleiche Anzahl von Messpunkten für die AAK- und BAK-Kurvenbereiche zur Verfügung stand. Die Überprüfung des Datenmaterials förderte zusätzlich 2 Ausreißer zu Tage, einen in der Gruppe der linearen BAK-Eliminationsfunktionen der Frauen, der sich auf 4 Messpunkte stützte, einen in der Gruppe der linearen AAK-Eliminationsfunktionen der Männer, der sich auf 5 Messpunkte stützte. Bei den Frauen betrug der Ausreißer-Wert $r^2 = 0{,}8860$ bei einem Mittelwert von 0,9898 ± 0,0142, bei den Männern 0,8903 bei einem Mittelwert von 0,9916 ± 0,0135. Beide lagen weit außerhalb des Bereichs der vierfachen Standardabweichung und mussten deshalb eliminiert werden. Entsprechend wurde eine Bereinigung der Kollektive auf 77 Frauen und 93 Männer vorgenommen. Unter den als Polynom berechneten Eliminationsfunktionen waren keine Ausreißer feststellbar.

Die berechneten Bestimmtheitsmaße sind in den Tabellen 1a für Frauen und 1b für Männer zusammengefasst.

Bestimmtheitsmaß r^2	Lineare Funktion		Polynom 2. Ordnung	
	AAK	BAK	AAK	BAK
Minimum	0,9674	0,9377	0,9683	0,9719
Maximum	0,9998	0,9999	1,0000	1,0000
Mittelwert	0,9941	0,9906	0,9966	0,9951
Standardabweichung	0,0059	0,0098	0,0054	0,0058
Median	0,9957	0,9939	0,9985	0,9968

Tab. 1a: Bestimmtheitsmaße für lineare Funktionen und Polynome 2. Ordnung der AAK und der BAK bei Frauen (n = 77).

Bestimmtheitsmaß r^2	Lineare Funktion		Polynom 2. Ordnung	
	AAK	BAK	AAK	BAK
Minimum	0,9558	0,9562	0,9618	0,9589
Maximum	0,9999	0,9999	1,0000	1,0000
Mittelwert	0,9927	0,9912	0,9950	0,9940
Standardabweichung	0,0084	0,0095	0,0067	0,0074
Median	0,9956	0,9949	0,9968	0,9969

Tab. 1b: Bestimmtheitsmaße für lineare Funktionen und Polynome 2. Ordnung der AAK und der BAK bei Männern (n = 93).

Bei einem Vergleich ergeben sich keine Unterschiede zwischen AAK und BAK in der Anpassung durch lineare Funktionen. Eine bessere Anpassung im Vergleich zur linearen Funktion konnte durch ein Polynom zweiter Ordnung erreicht werden. Dies galt in gleichem Maße für die AAK wie für die BAK. Der Unterschied ließ sich jeweils als signifikant sichern ($p < .01$), wenngleich die Differenzen zwischen linearer und polynomischer Anpassung minimal waren.

Die Polynome wurden hinsichtlich der Größe und Vorzeichen ihres quadrierten Terms (cx^2) überprüft, der den Grad der Abweichung von der Linearität und die Richtung der

Kurvenkrümmung angibt. Dabei wurden in der Gruppe der BAK-Eliminationsfunktionen der Frauen erneut 2 Fälle als Ausreißer eliminiert, die im Bereich der fünffachen bzw. der sechsfachen Standardabweichung lagen (c = 0,1622 und c = 0,2087 bei MW = 0,0037 ± 0,0321). Es handelte sich in beiden Fällen um Kurven, die sich nur auf drei Messwerte stützen konnten, bei deutlicher Abweichung des mittleren Wertes. Die bereinigten Ergebnisse sind in Tabelle 2 dargestellt.

Größe des c in $y = a + bx + cx^2$	Frauen (n = 75)		Männer (n = 93)	
	AAK	BAK	AAK	BAK
Minimum	– 0,0143	– 0,0421	– 0,0132	– 0,0330
Maximum	+ 0,0279	+ 0,0299	+ 0,0279	+ 0,0251
Mittelwert	0,0010	– 0,0011	0,0011	0,0002
Standardabweichung	0,0055	0,0112	0,0052	0,0089
Median	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

Tab. 2: Größe des c in Anpassung der AAK- bzw. BAK-Elimination durch Polynome der Formel $y = a + bx + cx^2$.

Der Term C unterschied sich nicht von Null oder schwankte in vergleichsweise engen Grenzen um Null. Die Mediane betrugen in allen Fällen Null. Folglich wiesen die Polynome nur sehr geringe Abweichungen von einer Geraden auf und krümmten sich etwa gleich häufig nach beiden Seiten. Unterschiede im Vergleich der c-Werte zwischen den AAK- und den BAK-Gruppen ergaben sich nicht.

Zur mathematischen Beschreibung der Elimination im definierten Zeitraum waren daher lineare Funktionen ausreichend. Dabei wurde auf das Gesamtmaterial von 81 Frauen und 96 Männern zurückgegriffen, da sich die Eigenschaften, die in der Prüfung der Linearität zu Ausschlüssen geführt hatten, auf die Größen der Glieder einer Eliminationsfunktion nullter Ordnung nicht zwangsläufig auswirken. Die Ergebnisse sind in Tabelle 3 zusammengestellt, wobei in der Funktion $y = a + bx$ das Glied a der c_0-Konzentration und b der stündlichen Eliminationsrate β_{60} entspricht.

	$a \equiv C_0$		$b \equiv \beta_{60}$	
	für AAK in mg/L	für BAK in g/kg	für AAK in mg/L/h	für BAK in g/kg/h
Minimum	0,401	0,772	– 0,065	– 0,130
Maximum	0,867	1,904	– 0,129	– 0,275
Mittelwert	0,597	1,276	– 0,092	– 0,188
Standard-abweichung	0,102	0,237	0,014	0,031
Median	0,584	1,245	– 0,089	– 0,186

Tab. 3a: Glieder der linearen Eliminationsfunktion $y = a + bx$ der AAK und der BAK bei Frauen (n = 81).

	$a \equiv C_0$		$b \equiv \beta_{60}$	
	für AAK in mg/L	für BAK in g/kg	für AAK in mg/L/h	für BAK in g/kg/h
Minimum	0,413	0,873	– 0,051	– 0,108
Maximum	0,880	1,954	– 0,125	– 0,245
Mittelwert	0,582	1,254	– 0,080	– 0,168
Standard-abweichung	0,087	0,205	0,014	0,031
Median	0,578	1,242	– 0,079	– 0,166

Tab. 3b: Glieder der linearen Eliminationsfunktion $y = a + bx$ der AAK und der BAK bei Männern (n = 96).

Die Eliminationsgeschwindigkeiten waren bei Frauen im Vergleich zu Männern beschleunigt. Der Unterschied ließ sich als signifikant sichern ($p < .001$). Bei beiden Geschlechtern lagen die Eliminationsraten höher als erwartet. Eine Korrelation zwischen den anamnestischen Angaben zu den durchschnittlichen wöchentlichen Konsummengen als Maß für die Alkoholgewöhnung und der Höhe der Eliminationsrate ergab sich nicht.

Abbildung 2 stellt die Korrelation zwischen den AAK-Eliminationsraten $\beta_{60\text{-AAK}}$ und den BAK- Eliminationsraten $\beta_{60\text{-BAK}}$ dar.

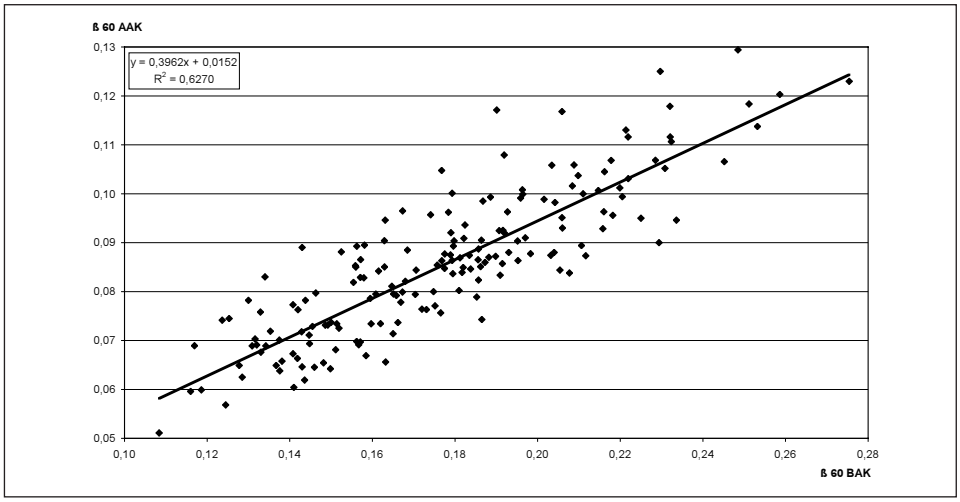


Abb. 2: Korrelation der AAK-Eliminationsraten und der BAK-Eliminationsraten.

Sie zeigt zwar einerseits den erwarteten hochsignifikanten Zusammenhang ($r = 0{,}6270$; $p < .001$; $S_{y.x} = 0{,}00768$), andererseits aber auch eine erhebliche Streuung der Werte um die Regressionsgerade. Das Verhältnis von $\beta_{60\text{-BAK}}$ zu $\beta_{60\text{-AAK}}$ schwankte zwischen 1,61 und 2,55.

Diskussion

Die Eliminationsgeschwindigkeiten waren im vorliegenden Untersuchungskollektiv teilweise deutlich höher, als dies bei der Versuchsplanung erwartetet worden war. Über den Eindruck einer Akzeleration der Ethanolelimination in den vergangenen Jahrzehnten, möglicherweise in der Folge soziokultureller Veränderungen mit allgemein erhöhtem Alkoholkonsum, hatten FISCHER et al. bereits 2005 [8] berichtet. Aufgrund der hohen Eliminationsraten und unter Berücksichtigung des sicher linearen Verlaufs der BAK-Kurve – 2 Stunden nach Trinkende bis zum Erreichen einer BAK von 0,20 g/kg – ergaben sich in einigen Fällen ($n = 17$) sehr kurze Auswertungszeiträume, in denen nur drei Messpunkte für die Berechnung der Eliminationskinetik der BAK bzw. AAK zur Verfügung standen. Derartige Drei-Punkt-Kurven bergen sowohl hinsichtlich der Form der Eliminationskinetik als auch hinsichtlich der Größe der einzelnen Parameter der Eliminationsfunktionen die Gefahr einer größeren Ungenauigkeit. Es war deshalb zunächst zu diskutieren, ob man auf die Einbeziehung dieser Fälle zugunsten genauerer Ergebnisse verzichtet. Es konnte allerdings erwartet werden, dass sich eventuell auftretende Fehler als Zufallsfehler in der Menge der Einzelfälle kompensieren, also keine gerichteten Verfälschungen befürchten lassen. Entscheidend für die Einbeziehung der Drei-Punkt-Kurven war aber, dass der Auswertungszeitraum und damit die Zahl der Messpunkte wesentlich von der Eliminationsgeschwindigkeit abhängen. Der Verzicht auf diese Fälle hätte also einen Ausschluss höherer Eliminationsraten und somit eine Verfälschung der Ergebnisse in Richtung langsamerer Eliminationsgeschwindigkeiten bedeutet.

Bedenken gegen eine Einbeziehung der Drei-Punkt-Kurven konnten auch durch eine Erweiterung der Auswertungszeiträume entlang der Linearität über den definierten Bereich hinaus ausgeräumt werden. Bei den 17 betroffenen AAK- und den 16 betroffenen BAK-Eliminationskurven lagen in unmittelbarer Nachbarschaft des definierten Auswertungszeitraums Messpunkte, die eng um die berechnete Gerade schwankten und so deren Verlauf im Wesentlichen auch noch jenseits des festgelegten Zeitabschnitts bestätigten. Eine solche Erweiterung war um ein bis sieben Messpunkte möglich. Bei Einbeziehung dieser außerhalb liegenden Messpunkte in die Berechnung der Geraden ergaben sich insgesamt keine nennenswerten Unterschiede zu den ursprünglichen Funktionen. Anders war dies bei den Polynomen, die bei den Drei-Punkt-Kurven naturgemäß teilweise starke Krümmungen aufwiesen, die durch die Erweiterungen erheblich gestreckt bzw. begradigt wurden. Dies spielte allerdings insofern keine Rolle, als nach entsprechenden Prüfungen letztendlich von einer linearen Eliminationskinetik ausgegangen werden konnte.

Die lineare Eliminationskinetik der BAK steht außer Frage. Für die AAK lässt sie sich entsprechend bereits aus der Tatsache herleiten, dass die Anpassung der AAK-Werte an eine Funktion nullter Ordnung nicht schlechter ist als die der BAK-Werte. Dem widerspricht auch nicht, dass die Anpassung bei alternativer Anwendung eines Polynoms geringfügig besser wird, zumal es sich für die AAK-Eliminationsphase in gleicher Weise feststellen lässt wie für die BAK-Eliminationsphase. Es handelt sich um ein Phänomen, das sich alleine aus den zufälligen Messwertschwankungen ergeben kann. Bedeutung im Hinblick auf eine mögliche Abweichung von der Linearität käme ihm erst dann zu, wenn von einer großen und einseitig gerichteten Kurvenkrümmung ausgegangen werden müsste. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang der Faktor c der quadratischen Gleichung $y = a + bx + cx^2$, da sich diese Formel für $c \rightarrow 0$ einer Geradengleichung annähert. Der Faktor c war aber zum Einen Null oder nahe Null. Zum Zweiten wiesen die vorkommenden geringen Abweichungen von Null in gleichem Ausmaß sowohl positive wie negative Vorzeichen auf, schwankten also weitgehend gleichmäßig um Null, was einem Zufallseffekt entspricht. Somit bestehen keine Bedenken, für die Eliminationsphase der AAK in gleicher Weise wie für die BAK im definierten Zeitfenster Linearität zu unterstellen.

Die Eliminationsfunktion der AAK wurde auch in anderen Untersuchungen, überwiegend gestützt auf rein optische Eindrücke, als linear beschrieben [11, 12, 13, 19]. Lediglich die Arbeitsgruppe um BILZER ging von einer exponentiellen Eliminationsfunktion aus [3, 4, 5]. Von dieser Arbeitsgruppe wurde jedoch der Zeitraum unmittelbar nach Trinkende mit in die Auswertung einbezogen, in dem Nachabsorption und Distribution noch nicht abgeschlossen sind und eine relative hohe arterielle und somit hohe Atemalkoholkonzentration hervorrufen. Überprüft man die von der Arbeitsgruppe von BILZER beobachteten Kurven ab 2 Stunden nach Trinkende, also nach abgeschlossener Absorption, so lassen sich die Konzentrationsverläufe ebenfalls als lineare Funktionen beschreiben.

Die auf der Grundlage einer linearen Funktion errechneten Eliminationsgeschwindigkeiten wiesen allerdings signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede auf. Die Eliminationsraten der Frauen lagen sowohl für die AAK wie auch für die BAK um etwa 10 % bis 15 % höher als die der Männer. Ein solcher Geschlechtsunterschied wurde auch von anderen Arbeitsgruppen beobachtet [10, 13, 15, 29], wobei die Ursachen noch nicht geklärt sind. Diskutiert werden u. a. Einflüsse von Geschlechtshormonen auf alkoholabbauende Enzymsysteme [1, 20, 21, 22, 23, 29, 30], geschlechtsspezifische Unterschiede im first pass Metabolismus [9, 16, 22, 28] und die unterschiedliche Relation von Verteilungs-

volumen und Lebermasse [2, 7, 14, 15, 18, 20, 25, 30]. Nur von wenigen Autoren wurden die Geschlechtsunterschiede negiert [17, 24, 27].

Aufgrund der Unterschiede scheint es wissenschaftlich nicht mehr gerechtfertigt, Frauen und Männer einer gemeinsamen Bewertung zu unterziehen. Somit ist auch die derzeitige forensische Praxis einer geschlechtsunabhängigen Festlegung von Rückrechnungswerten in Zweifel zu ziehen.

Auch die Höhe und Variationsbreite der Eliminationsgeschwindigkeit, gestützt auf die BAK-Eliminationsraten, entsprechen weder bei den Männern noch bei den Frauen der Spannbreite, die nach höchstrichterlicher Rechtsprechung für die forensische Anwendung vorgegeben ist. Während man allgemein von einer durchschnittlich BAK-Eliminationsgeschwindigkeit von ca. 0,15 g/kg/h ausgeht, lagen die mittleren Eliminationsraten in den vorgestellten Kollektiven zumindest bei den Frauen mit 0,188 g/kg/h deutlich darüber. Ein Drittel aller Frauen überschritt den üblicherweise in foro angewandten maximalen Rückrechnungswert von 0,20 g/kg/h. Die langsamste Eliminationsgeschwindigkeit bei einer Frau lag mit 0,13 g/kg/h in deutlichem Abstand zur bisherigen Mindest-Eliminationsrate von 0,10 g/kg/h. Bei den Männern war die Abweichung zu den bisherigen forensischen Rückrechnungswerten geringer. Die kleinste beobachtete Eliminationsrate entsprach zwar der Mindest-Eliminationsrate von 0,10 g/kg/h, aber auch bei jedem sechsten Mann betrug die Eliminationsrate mehr als 0,20 g/kg/h. Die Häufigkeitsverteilung scheint nicht nach oben versetzt wie bei den Frauen, sondern eher asymmetrisch nach oben gespreizt.

Ungewöhnlich hohe Eliminationsraten waren in den letzten Jahren verschiedentlich auch in anderen Untersuchungskollektiven beobachtet worden, ohne dass sich bei den Probanden Hinweise auf normabweichenden Alkoholkonsum ergeben hätten [11, 12, 26]. Es erscheint also nicht nur notwendig, künftig geschlechtsspezifische Unterschiede, sondern auch ein verändertes Niveau und veränderte Spannbreiten der Eliminationsgeschwindigkeit zu beachten.

Bislang gibt es wenig Erfahrung zur Geschwindigkeit der AAK-Elimination aus größeren Untersuchungskollektiven. JACHAU et al. 2004 [12] berichteten über 56 Einzelkurven, 28 Frauen und 28 Männer, mit einer Eliminationsgeschwindigkeit von 0,079 ± 0,0195 mg/L/h bei geschlechtsunabhängiger Auswertung. JONES und ANDERSSON 2003 errechneten für insgesamt 9 Frauen eine AAK-Eliminationsrate von 0,086 ± 0,011 mg/L/h und für insgesamt 9 Männer von 0,075 ± 0,006 mg/L/h. Im Vergleich dazu liegen die hier vorgestellten Werte etwas höher. Dies entspricht aber auch den Relationen der jeweils parallel berechneten BAK-Eliminationsraten, die in den zitierten Untersuchungen ebenfalls etwas unterhalb der hier ermittelten Werte lagen.

Zusammenfassung

Anhand von 3 bis 15 Messpunkten in der sicher postabsorptiven Eliminationsphase wurde bei 81 Frauen und bei 96 Männern die Eliminationskinetik der Atemalkoholkonzentration (AAK) im Vergleich zur Eliminationskinetik der Blutalkoholkonzentration (BAK) untersucht. Es kann von einem postabsorptiv linearen Eliminationsverlauf der AAK ausgegangen werden. Die Anpassung der AAK-Messwerte an eine lineare Funktion war nicht schlechter als die Anpassung der BAK-Messwerte an eine lineare Funktion. Die Eliminationsraten der AAK wie auch der BAK lagen bei den Frauen mit 0,092 ± 0,014 mg/L/h bzw. 0,188 ± 0,031 g/kg/h signifikant ($p < .001$) höher als bei den Männern (0,080 ± 0,014 mg/L/h bzw. 0,168 ± 0,031 g/kg/h). Die Ergebnisse können eine Grundlage für Wahrscheinlichkeitsberechnungen bilden, die für die Festlegung maximaler und minimaler AAK-Rückrechnungswerte in foro erforderlich sind. Sie zeigen darüber hinaus hinsichtlich der derzeitig gebräuchli-

chen BAK-Rückrechnungswerte, dass auch hier eine Neuberechnung notwendig ist, wobei Geschlechtsunterschiede und eine erhöhte Abbaurate mit einbezogen werden sollten.

Schlüsselworte
AAK – BAK – Ethanol-Elimination

Summary
The elimination of both breath alcohol concentration (BrAC) and blood alcohol concentration (BAC) was investigated in 81 females and 96 males. An estimate of the elimination rate was based on 3 to 15 measurement points of the linear proportion of the elimination curve. It could be assumed, that the post-absorptive BrAC elimination was also linear. Regression analysis of BrACs gave a linear regression line which was as precise as that obtained for BACs. Elimination rates of BrAC values were significantly higher in females than in males, with 0,092 ± 0,014 mg/l/h and 0,080 ± 0,014 mg/l/h, respectively. Also the elimination rates of BAC values were higher in females than in males with 0,188 ± 0,031 g/kg/h and 0,168 ± 0,031 g/kg/h, respectively. These findings could be the basis of probability calculations for establishing maximum and minimum BrAC values, which are required for back calculation in legal purposes. Furthermore, the data reveal a necessary review of the burn-off rates of BAC values, which are currently in use for back calculation. Gender differences and an increased elimination rate should also be considered.

Keywords
breath alcohol concentration – blood alcohol concentration – ethanol-elimination

Literatur

[1] Arthur M J P, Lee A, Wright R (1984) Sex differences in the metabolism of ethanol and acetaldehyde in normal subjects. Clin Sci 67: 397–401
[2] Baraona E, Abittan C S, Dohmen K, Moretti M, Pozzato G, Chayes Z W, Schaefer C, Lieber CS (2001) Gender differences in pharmacokinetics of alcohol. Alcohol Clin Exp Res 25 (4): 502–507
[3] Bilzer N, Grüner O (1995): Vergleichende Untersuchungen zum Verlauf der Atemalkohol- und Blutalkoholkurve sowie deren forensische Bedeutung – Ergebnisse von 29 standardisierten Trinkversuchen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M47: 67–69
[4] Bilzer N, Schewe G, Blauert J, Kirschall C (1997): Experimentelle Untersuchungen mit dem Evidential 7110 MK II von Dräger im standardisierten Trinkversuch bei gleichzeitiger Gabe von Fructose und Ascorbinsäure. Blutalkohol 34: 89–100
[5] Bilzer N, Schewe G, Papendieck J (1995): AAK-Kurven bei Rauchern und deren Bedeutung für die forensische Praxis – Ein Vergleich zwischen Rauchern und Nichtrauchern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M47: 70–73
[6] Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ulrichs F, Skopp G, von Meyer L, Graw M, Haffner H-Th: Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen. I. Anflutung und Gipfelkonzentrationen. Blutalkohol 43: 257–268
[7] Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ulrichs F, Skopp G, von Meyer L, Haffner H-Th, Graw M (2005) AAK- und BAK-Eliminationsraten bei Frauen – Anpassung an die forensischen Rückrechnungswerte. Rechtsmedizin 4 (15): 336
[8] Fischer F, Dettling A, Ulrichs F, Graw M, Haffner H-Th (2005) Akzeleration der durchschnittlichen Ethanol-Eliminationsraten in Trinkversuchen. Rechtsmedizin 4 (15): 336
[9] Frezza M, di Padova C, Pozzato G, Terpin M, Baraona E, Lieber C S (1990) High blood alcohol levels in women. The role of decreased gastric alcohol dehydrogenase activity and first pass metabolism. N Engl J Med 322 (2): 95–99
[10] Gubala W, Zuba D (2003) Gender differences in the pharmacokinetics of ethanol in saliva and blood after oral ingestion. Pol J Pharmacol 55: 639–644
[11] Haffner H-Th, Graw M, Jeske A, Schmitt G, Goll M, Dietz K (2002): Die Präzision von Atemalkohol-(AAK)-Messungen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Vergleich zur Präzision der forensischen Blutalkohol-(BAK)-Bestimmungen. Blutalkohol 39: 397–406
[12] Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H (2004) Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. Forensic Sci Int 143: 115–120

[13] Jones A W, Andersson L (2003) Comparison of ethanol concentrations in venous blood and end-expired breath during a controlled drinking study. Forensic Sci Int 132: 18–25
[14] Kwo P Y, Ramchandani V A, O'Connor S, Amann D, Carr L G, Sandrasegaran K, Kopecky K K, Li T K (1998) Gender differences in alcohol metabolism: relationship to liver volume and effect of adjusting for body mass. Gastroenterology 115: 1625–1632
[15] Li T K, Beard J D, Orr W E, Kwo P Y, Ramchandani V A, Thomasson H R (2000) Variation in ethanol pharmacokinetics and perceived gender differences in alcohol elimination. Alcohol Clin Exp Res 24 (4): 415–416
[16] Lieber C S (2000) Ethnic and gender differences in ethanol metabolism. Alcohol Clin Exp Res 24 (4): 417–418
[17] Lucey M R, Hill E M, Young J P, Demo-Dananberg L, Beresford T P (1999) The influence of age and gender on blood ethanol concentrations in healthy humans. J Stud Alcohol 60: 103–110
[18] Marshal A W, Kingstone D, Boss M, Morgan M Y (1983) Ethanol elimination in males and females: relationship to menstrual cycle and body composition. Hepatology 3 (5): 701–706
[19] Martin E, Moll W, Schmid P, Dettli L (1984) The pharmacokinetics of alcohol in human breath, venous and arterial blood after oral ingestion. Eur J Clin Pharmacol 26:619–626
[20] Mezey E (2000) Influence of sex hormones on alcohol metabolism. Alcohol Clin Exp Res 24 (4): 421
[21] Mezey E, Hamilton B, Potter J J (1989) Effect of testosterone administration on rates of ethanol elimination in hypogonadal patients. Alcohol 6 (4): 331–333
[22] Mezey E, Sharma S, Rennie L, Potter J J (1992) Sex differences in gastric alcohol dehydrogenase activity in Sprague-Dawley rats. Gastroenterology 103 (6): 1804–1810
[23] Mishra L, Sharma S, Potter J, Mezey E (1989) More rapid elimination of alcohol in women as compared to their male siblings. Alcohol Clin Exp Res 13 (6): 752–754
[24] Nyberg S, Wahlstrom G, Bachstrom T, Poromaa I S (2004) No difference on responsiveness to a low dose of alcohol between healthy women and men. Pharmacol Biochem Behav 78 (3): 603–610
[25] Sato N, Lindros K O, Baraona E, Ikemjia K, Mezey E, Järveläinen H A, Ramchandani V A (2001) Sex differences in alcohol- related organ injury. Alcohol Clin Exp Res 25 (5): 40S–45S
[26] Schröter A, Sopp M., Brettel H F (1995): Trinkversuche zur Rückrechnung bei langen Rückrechnungszeiten. Blutalkohol 32: 344–352
[27] Seidl S, Jensen U, Alt A (2000) The calculation of blood ethanol concentrations in males and females. Int J Legal Med 114: 71–77
[28] Seitz H K, Egerer G, Simanowski U A, Waldherr R, Eckey R, Agarwal D P, Goedde H W, von Wartburg J P (1993) Human gastric alcohol dehydrogenase activity: effect of age, sex and alcoholism. Gut 34 (10): 1433–1437
[29] Sutker P B, Goist K C, Allain A N, Bugg F (1987) Acute alcohol intoxication: Sex comparisons on pharmacokinetic and mood measures. Alcohol Clin Exp Res 11 (6): 507–512
[30] Van Thiel D H, Tarter R E, Rosenblum E, Gavaler J S (1988) Ethanol, its metabolism and gonadal effects: Does sex make a difference? Adv Alcohol Subst Abuse 7 (3-4): 131–169

Anmerkungen

Ein positives Votum der Ethikkommission der Universität München liegt vor.
Wir danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und der Firma Dräger für die freundliche Unterstützung der Studie.
Teile dieser Arbeit entstanden im Rahmen der Dissertation von Frau Ulrichs an der Medizinischen Fakultät der LMU München.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. H.-Th. Haffner
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin
Universität Heidelberg
Luisenstr. 5
69115 Heidelberg
Email: hans_haffner@med.uni-heidelberg.de

Prof. Dr. med. M. Graw
Institut für Rechtsmedizin
Universität München
Frauenlobstr. 7a
80337 München
Email: matthias.graw@med.uni-muenchen.de

Nachruf

* 21. 03. 1939
† 27. 05. 2006

Zum Gedenken an Peter Hentschel

In einer würdigen Trauerfeier nahmen am 19. Juni 2006 Angehörige, Freunde und Weggefährten auf dem Kölner Nordfriedhof Abschied von Peter Hentschel und geleiteten die Urne zur Grabstätte. Auch die um seine Erkrankung an Krebs wussten, wurden von der Nachricht überrascht, dass Peter Hentschel am 27. Mai im Alter von 67 Jahren verstorben war. Für die Angehörigen war es ein Trost, dass er bis zuletzt bei Bewusstsein war und sanft entschlafen ist. Einer ärztlichen Untersuchung hatte er sich im Frühjahr 2005 unterzogen, kurz vor einer Reise mit seiner Frau Sigrid nach Andalusien auf die von ihnen geschätzte iberische Halbinsel. Es wurde ihre letzte, aber auch eine ihrer schönsten Reisen. Nach der Rückkehr erhielt er die niederschmetternde Diagnose. Es folgten Operation, Bestrahlungen und Chemotherapien, Phasen, in denen er Hoffnung schöpfte, die Krankheit, wenn nicht zu besiegen, so doch deren Verlauf deutlich zu verlangsamen. Ungeachtet dieser Belastungen arbeitete er – unterstützt von seiner Frau – an der Neuauflage seines Werkes „Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot“, dessen Erscheinen in der 10. Auflage er noch erleben konnte. Den Verpflichtungen als Lehrbeauftragter für Verkehrsrecht an der Universität zu Köln, auf die er sich nach seiner Pensionierung so sehr gefreut hatte, versuchte er noch bis zuletzt gerecht zu werden, selbst als er sich nur noch mit Hilfe seiner Frau und auf einer Gehhilfe in den Hörsaal schleppen konnte.

Peter Hentschel wurde am 21. März 1939, wenige Monate vor Ausbruch des zweiten Weltkriegs, in Glatz in Niederschlesien geboren. Nach Kriegsende versuchte die Mutter mit dem 6-jährigen Peter und seiner zwei Jahre älteren Schwester aus dem von den Polen besetzten Niederschlesien über das Sudetenland deutschen Boden zu erreichen. Bei diesem Versuch wurde die Familie von den Tschechen gefasst und ein halbes Jahr als Kriegsgefangene festgehalten, bevor sie zu Verwandten nach Görlitz entlassen wurden. Weihnachten 1948 ließ sich sein Vater aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft in weiser Voraussicht nach Siegen entlassen. Dorthin folgte ihm knapp drei Monate später die

Familie. Eine endgültige Bleibe fand Familie Hentschel wie viele Schlesier drei Jahre später in Köln. Hier besuchte Peter Hentschel das humanistische Dreikönigsgymnasium, an dem er 1959 das Abitur ablegte. Das Jurastudium an der Universität zu Köln schloss er 1963 mit dem ersten Staatsexamen ab. Nach der Ernennung zum Referendar wagte er 1964 den Schritt in die Ehe. Nach dem zweiten Staatsexamen 1967 wurde er am 1. Februar 1971 in Köln zum Amtsgerichtsrat ernannt.

Bereits die erste Auflage 1975 von „Fahrverbot, Führerscheinentzug" von Himmelreich und Hentschel erhielt hervorragende Kritiken. Der allseits geschätzte Richter am BGH Dr. Dr. Richard Spiegel nannte es ein „meisterliches Kompendium", „Wir haben es hier mit einer auf die praktische Tätigkeit von Rechtsprechung, Verwaltungsbehörde und Anwaltschaft abgestellten Aufbereitung des Stoffes zu tun, wie sie in dieser Gesamtheit und doch vorbildlich übersichtlichen Gliederung bisher tatsächlich nirgendwo zu finden ist." Die Prognose des Rezensenten: „Der Erfolg des Buches ist bereits mit seiner ersten Auflage vorgezeichnet" ließ sich zwanglos auch auf die späteren Schriften von Peter Hentschel übertragen. 1977 erschien im Werner-Verlag das gemeinsam mit Frau Born verfasste Buch „Trunkenheit im Verkehr", zu dem Schneble 1978 im Blutalkohol (S. 138) schrieb: „Die Sorgfalt und Verlässlichkeit der Darstellung und ihrer logisch-übersichtlichen Aufbereitung muss man bewundern." Später führte Hentschel als alleiniger Herausgeber das Buch fort unter dem Titel „Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht". Besonders hervorgehoben wird in diesen Rezensionen seine umfassende und verständliche Darstellung der naturwissenschaftlichen und rechtsmedizinischen Aspekte und Entwicklungen, die sich auch auf die Wertung von Straftatbeständen bzw. Ordnungswidrigkeiten auswirken. Für den eiligen Juristen hatte er mit dem Titel „Fahrerlaubnis und Alkohol" im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht ein skriptartiges Kompendium geschaffen, das 2005 in seiner 4. Auflage erschien. Außerdem verfasste Peter Hentschel etwa 150 Publikationen für Fachzeitschriften wie u. a. die jährlichen Berichte zur Entwicklung des Straßenverkehrsrechts in der NJW und als Buchbeiträge, hielt Vorträge auf Fachtagungen und Fortbildungsveranstaltungen und war wegen seiner umfassenden Kenntnisse vor allem auf den Verkehrsgerichtstagen in Goslar ein geschätzter Moderator und Arbeitskreisleiter. Als Mitherausgeber der NZV bemühte sich Peter Hentschel auch um Aufsätze aus der Rechtsmedizin, da er deren Bedeutung für das Verkehrsrecht und dessen Fortentwicklung sehr hoch einschätzte. Er war stets bereit, diese Aufsätze auf die juristisch korrekte Diktion zu prüfen und gelegentlich den Zeigefinger zu heben, wenn die Autoren zu unbefangen ihr rheinisches Temperament oder die Neigung der Naturwissenschaftler, unkorrekte Darstellungen anderer Autoren allzu deutlich zu machen, in diese Aufsätze einbrachten.

1983 erschien die 27. Auflage des Straßenverkehrsrechts-Kommentar aus dem Beck-Verlag mit Peter Hentschel als Herausgeber. Dr. Dr. Spiegel würdigte dieses Ereignis in der NJW mit folgenden Worten: „Der ‚Jagusch' hat einen neuen Herausgeber. Der Richter an einem AG, Peter Hentschel. Als Name längst ausgewiesen durch seine einschlägigen Veröffentlichungen. Als Person ausgewiesen durch die tägliche Praxis an der Front der rechtlichen Bewältigung des Straßenverkehrs. Aber nicht nur im eng forensischen Bereich, sondern ebenso auch als Mitwirkender bei verkehrsrechtlichen Fachtagungen, vom regionalen Lehrgang bis zum Verkehrsgerichtstag in Goslar. Auch – das erscheint mir für den Verantwortlichen eines derartigen Werkes unumgänglich – vielfach nur als Zuhörender auf solchen Zusammenkünften. Der neue Betreuer des ‚Jagusch' ist ansprechbar, er diskutiert mit. Der Elfenbeinturm ist geöffnet." Littbarski würdigte im Blutalkohol 2006 (S. 28–30) kurz

und treffend die 38. Auflage dieses Kommentars: „Wer den HENTSCHEL bei der Beschäftigung mit dem Straßenverkehrsrecht nicht heranzieht, handelt fahrlässig." Gekrönt wurde die Lebensleistung von Peter Hentschel 2004 mit der Verleihung der Goslar-Medaille der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft.

Peter Hentschel war ein Mensch, dessen vielseitige musische Begabungen und Interessen eine seltene Einheit mit seinem disziplinierten Arbeiten als Jurist und Wissenschaftler bildeten. Die Liebe zur Musik und Malerei und die Freude an der Arbeit für Justitia konnte er an seine beiden Söhne weitergeben, von denen der eine Musikwissenschaftler und der andere Jurist wurde. Welche Bedeutung Peter Hentschel für das deutsche Verkehrsrecht hatte, kann man auch daran ermessen, wenn man sich im Internet unter den Begriffen Verkehrsrecht und Hentschel auf die Suche begibt. Bei Google findet man mit dieser Verknüpfung 16 000 Hinweise. Der Schlüssel zu seinem Erfolg waren vor allem ein unbeirrbares Pflichtbewusstsein, eine Begabung, aber auch die Freude an sorgfältig abgewogenen aber präzisen Formulierungen und als sein schlesisches Erbe eine preußisch geprägte Arbeitsdisziplin, ohne die er die Fülle seines wissenschaftlichen Wirkens und die Aufgaben als Verkehrsrichter am Amtsgericht Köln nicht hätte gleichzeitig schultern können. Sein Arbeitstag war sorgfältig geplant und diese Planung wurde strikt eingehalten. Insofern war er gegen den rheinischen Bazillus, gelegentlich auch einmal etwas Leichtfertigkeit an den Tag zu legen, immun geblieben.

Peter Hentschel übernahm 1972 am Amtsgericht Köln ein Dezernat in der Verkehrsabteilung. Entschieden widerstand und widersetzte er sich allen Bemühungen der Justizverwaltung, ihn mit „höheren" Aufgaben zu betrauen oder in andere Dezernate zu versetzen. Er schätzte die Arbeit an der Basis, die unersetzliche Erfahrung aus dem direkten Kontakt mit den täglichen Fragen und Problemen des Verkehrsrechts, aber auch die Freiheit als Richter am Amtsgericht, nur dem Recht, aber keinen hierarchischen Zwängen verpflichtet zu sein. Von den übrigen Kölner Verkehrsrichtern unterschied er sich durch sein Markenzeichen, Anzug mit Fliege, einen in Justizgebäuden ungewöhnlich schnellen Schritt und seine sehr aufrechte Haltung. Diese hatte er sich, soweit es um das Äußerliche ging, als Turniertänzer angeeignet, einen Sport, den er zusammen mit seiner Frau betrieb. Wie in allem, was Peter Hentschel begann, ob dies das Tanzen, Fotografieren, die Kunst, sein Beruf oder seine wissenschaftliche Tätigkeit waren, legte er Wert auf Perfektion und Präzision. Nach anfänglichen, auf das Berufliche und Wissenschaftliche beschränkten Kontakten lernte ich Peter Hentschel auch als humorvollen und aufmerksamen Gastgeber kennen, der seine Gäste mit Weinen verwöhnte, die er an seinen Urlaubzielen entdeckt hatte, und der darauf achtete, dass man sich beim Konsum nicht nur mit therapeutischen Dosierungen aufhielt. Der gute Geist hinter diesem sympathischen und bescheidenen Menschen und dem äußerst diszipliniert arbeitenden Juristen Peter Hentschel war seine Frau, die eine hervorragende Küche pflegt, als Lektorin für ihn nicht zu ersetzen war und ohne die für ihn die Besuche der Kongresse undenkbar waren.

Peter Hentschel gehörte zu der Generation, die als Kinder die Schrecken des Krieges, die Entbehrungen der ersten Jahre nach dem Krieg erlebt haben und ohne psychologische Betreuung erwachsen wurden. Dies hat viele aus dieser Generation leistungsbereit und kritisch gegenüber Hierarchien gemacht, frühzeitig zur Eigenständigkeit, aber auch zur Bescheidenheit erzogen. Der Justiz kann man nur mehr Richter vom Format eines Peter Hentschel wünschen.

Dr. Rolf Iffland, Pulheim

Literatur

BERNHARD SCHLAG

Hans Jürgen Bode / Werner Winkler: Fahrerlaubnis

– Eignung, Entzug, Wiedererteilung –

Deutscher Anwaltverlag, 5. Auflage, Bonn, 2006, 772 Seiten, 74,– €, ISBN 3-8240-0762-2

Mit der 5. Auflage (2006) wird die Erfolgsgeschichte des Standardwerks zur Fahrerlaubnis von BODE und WINKLER fortgeschrieben. Die 5. Auflage teilt die in vorangegangenen Rezensionen (so für die 3. Auflage in BA 2001, 26 ff., und für die 4. Auflage in BA 2004, 512 f.) beschriebenen Vorzüge und sie aktualisiert und erweitert den systematischen und umfassenden Überblick über alle mit der Erteilung, der Entziehung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zusammenhängenden Fragen und Vorgehensweisen. Sie bietet einen hervorragenden Überblick des aktuellen Standes des Fahrerlaubnisrechts in Deutschland, der gegenwärtigen, durchaus nicht immer einheitlichen Rechtsprechung und der Begutachtung und Korrektur von Eignungsmängeln. Wiederum profitiert auch diese Auflage von der interdisziplinären Kooperation und den langjährigen Erfahrungen der beiden Autoren auf den Gebieten des Straßenverkehrsrechts und der Verkehrspsychologie. Mit den 15 Kapiteln des Buches, dem umfassenden Anhang und einem Literatur- sowie einem Entscheidungsverzeichnis wird Rechtsanwälten, Richtern und Verwaltungsbeamten, Medizinern und Psychologen, die mit der Begutachtung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen befasst sind, sowie Sachverständigen auch ohne juristische Vorbildung ein ausgezeichnetes Basiswerk mit unmittelbarer praktischer Anwendbarkeit an die Hand gegeben. Über diese Fachkreise hinaus ist das Buch all jenen als gründliches Nachschlagewerk zu empfehlen, die sich um die Hebung der Verkehrssicherheit durch sachgerechte Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bemühen. Fast wäre man geneigt, die Autoren für einen solchen erweiterten Leserkreis um einen zusätzlichen kurz gefassten Überblick zu bitten, der die Thematik der breiten Öffentlichkeit in fundierter Weise verständlich macht. Unter Juristen und Verwaltungsbeamten, Medizinern und Psychologen, die sich dieses Standardwerks professionell bedienen, könnte hingegen eine internetbasierte Version hohe Akzeptanz finden, wenn der deutsche Anwaltverlag dies ermöglicht.

Dass ein Werk wie BODE/WINKLER „Fahrerlaubnis“ alle drei Jahre eine Neuauflage erfährt, dies spricht zum einen für den großen Erfolg dieses Werks, zum anderen jedoch auch für die Virulenz, mit denen in diesem Bereich Veränderungen voranschreiten. Dem Rezensenten macht die Tatsache solcher vergleichsweise schnell aufeinander folgender Neuauflagen die Arbeit nicht leichter, das aktuelle Werk in der gebotenen Weise zu würdigen. Der ausführlichen Rezension von KANNHEISER in BA 2001, 26 ff., der zum damaligen Zeitpunkt die Stärke der einzelnen (15) Kapitel darlegte, kann auch aus heutiger Sicht gefolgt werden.

In § 1 sind personale, soziale und rechtliche Grundlagen zur Fahrerlaubnis im Spannungsfeld zwischen „Verkehrsfreiheit“, bis hin zu einem vermeintlichen Grundrecht auf Mobilität und Verkehrssicherheit, dargestellt. § 2 behandelt die unterschiedlichen Fahrer-

laubnisarten und Fahrerlaubnisformen. Die rechtlichen Regelungen zu den Fahrerlaubnisarten und -formen sind in den vergangenen Jahren, bedingt unter anderem durch die Bestrebungen zu einer stärkeren Harmonisierung des Fahrerlaubniswesens in der Europäischen Union, einer Reihe von Änderungen unterworfen gewesen. Die Autoren stellen die Änderungen dar und teilen die aktuellen einschlägigen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte mit. Sie kommentieren die Situation kritisch und stellen unter anderem fest, dass die deutschen Fahrerlaubnisbehörden wohl teilweise überfordert waren „bei der Aufgabe, die deutschen Rechtsvorschriften im Einklang mit der 2. Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über den Führerschein und den im Grundgesetz bestimmten verfassungsrechtlichen Vorgaben anzuwenden". Eine wesentliche Änderung betrifft zudem die Fahrerlaubnis für begleitetes Fahren ab 17 Jahren, zu der die in Deutschland laufenden Modellversuche dargestellt werden. Überblickt man die internationale Entwicklung im Bereich der Fahrerlaubniserteilung und die Bemühungen, auf diesem Wege die nach wie vor außerordentlich hohen Verkehrsunfallzahlen junger Fahranfänger zu reduzieren, so lassen sich für die Zukunft in diesem Bereich weitere Veränderungen prognostizieren.

Ein zentrales Kapitel dieses Bandes stellt § 3 dar, in dem unter anderem die Elemente der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen differenziert dargestellt sind. Auch in diesem Bereich haben sich in der Zwischenzeit eine Reihe von Neuerungen und Präzisierungen ergeben, die die Autoren gründlich eingearbeitet haben. So wurden 2005 Beurteilungskriterien für die Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik und eine 2. Auflage eines grundlegenden Kommentars zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung veröffentlicht. Auf den neuesten Stand gebracht ist mit einem weiteren zentralen Kapitel (§ 7) die Darstellung der medizinisch-psychologischen Untersuchung und Begutachtung. Differenziert wird hierin unter anderem auf Begutachtungsanlässe, Arten der Begutachtung, die Untersuchungen im Rahmen der Begutachtung und die Gestaltung des Gutachtens eingegangen. Dies gibt den „state of the art" auf bestmögliche Weise wieder.

Differenziert dargestellt sind im Weiteren die Beweisführung (§ 8) und Entscheidungen über die Fahrerlaubnis (§ 9) sowie die Rechte des Betroffenen im Fahrerlaubnis-Verwaltungsverfahren (§ 10). Als Verwaltungsmaßnahmen bei Führerscheininhabern (§ 11) werden differenziert beschrieben: Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkehrszentralregister, Verkehrsunterricht, Maßnahmen bei Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe und Maßnahmen nach dem Punktesystem. Kapitel zur Entziehung der Fahrerlaubnis durch Strafgerichte (§ 12), zum Vorrang des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts (§ 13) und zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entziehung (§ 14) runden die rechtlich und gutachterlich orientierten Darstellungen mit der gebotenen Gründlichkeit ab.

Mit § 15 „Korrektur von Eignungsmängeln" widmen sich die Verfasser ausführlich dem neuesten Stand der für auffällig gewordene Kraftfahrer angebotenen Korrekturmöglichkeiten. Dies betrifft in erster Linie alkoholauffällige Kraftfahrer sowie, in den vergangenen Jahren in zunehmenden Maße, drogenauffällige Kraftfahrer, daneben verkehrsauffällige Kraftfahrer („Punktetäter", ohne Alkoholeinfluss) und in der Probezeit auffällig gewordene Fahranfänger. Die Evaluation dieser Rehabilitations- und Nachschulungsmaßnahmen und die spätere Bewährung der Kursteilnehmer zeigen den Erfolg dieser psychologischen Behandlungsformen im Bereich der Verkehrsauffälligkeit.

Ein umfassender Anhang, unter anderem mit Auszügen aus den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung und aus dem Leitfaden 2000 zur Eignungsbegutachtung, mit

einem gründlich bearbeiteten Literatur- und einem Entscheidungsverzeichnis sowie einem hilfreichen Stichwortverzeichnis runden das Werk ab und ermöglichen dem Leser vertiefende Recherchen.

Fazit: Das (notwendigerweise umfangreiche und nicht ganz billige) Handbuch von BODE und WINKLER zur Fahrerlaubnis ist mit seiner 5. Auflage weiterhin ein zentrales, juristisch-psychologisches Standardwerk für alle Fragen der Kraftfahreignung und des Entzugs und der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Dem Werk ist in seiner eigenen Tradition ein fortdauernder Erfolg und ein weiterhin großer Leserkreis zu wünschen.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Bernhard Schlag
Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften
Verkehrspsychologie
01062 Dresden
Email: schlag@verkehrspsychologie-dresden.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2005, Vol. 1–42), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 42/2005
und ebenso Vol. 1–41 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

DELA-MADELEINE HALECKER

Carsten Krumm: Das Fahrverbot in Bußgeldsachen

Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2006, 246 Seiten, 39,– €, ISBN 3-8329-1988-0

Die Fülle an gerichtlichen Entscheidungen zum Fahrverbot nach § 25 Straßenverkehrsgesetz (StVG) verdeutlicht dessen Relevanz in der Praxis und die erforderliche Sachkenntnis des Verteidigers für ein erfolgreiches Verfahren gegen die Verhängung der Sanktion. Angesichts unterschiedlichster Interpretationen und Auslegungen der Voraussetzungen für die Anordnung als auch Vollstreckung des Fahrverbotes lassen sich die relevanten Probleme des Einzelfalls jedoch kaum noch auf Anhieb erkennen. Das Bemühen des jungen Rechtsanwalts, einen Überblick von der Materie zu gewinnen bzw. des Spezialisten, ihn nicht zu verlieren, erweist sich dadurch oftmals als schwieriges Unterfangen. Aus diesem Grund sah sich der Autor, Richter am Amtsgericht Lüdinghausen, veranlasst, dem Fahrverbot als das „Salz in der Suppe" des Ordnungswidrigkeitenverfahrens mit der vorgenannten Erstauflage die gebotene Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Das Werk richtet sich sowohl an Rechtsanwälte und Richter als auch an Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörden in der Hoffnung, sich als nützlicher Ratgeber für diesen Themenbereich zu etablieren.

Inhaltlich wird in § 1– § 2 kurz auf die rechtlichen Grundlagen und Sinn und Zweck des Fahrverbotes nach § 25 StVG eingegangen. Dabei stellt der Autor zu Recht ausdrücklich klar, dass trotz Geltung des § 4 Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) der § 25 Abs. 1 StVG die alleinige Rechtsgrundlage für die Anordnung des Fahrverbotes bildet. Es ist also ausschließlich die Frage zu beantworten, ob eine grobe oder beharrliche Pflichtverletzung vorliegt, nicht hingegen, ob der Tatbestand einer Nummer des Bußgeldkatalogs (BKat) verwirklicht ist. Hier ist der gerichtlichen Praxis entgegenzuwirken, die offenbar verkennt, dass die BKatV zwar die Begründungspflicht für die Anordnung eines Fahrverbots erleichtert, nicht hingegen aber das Erfordernis einer Einzelfallprüfung ersetzt.

Nach einer kurzen Feststellung in § 3, dass ausgehend vom Gesetzeswortlaut des § 25 Abs. 1 StVG das Fahrverbot ausschließlich nur gegen den Fahrzeug**führer** angeordnet werden kann, greift § 4 das Verhältnis Fahrverbot und Geldbuße zueinander auf. Dabei wird insbesondere der zulässige Bußgeldrahmen nach § 17 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) erörtert, der bei einer Verkürzung der Fahrverbotsdauer oder einem gänzlichen Absehen vom Fahrverbot unter Erhöhung der Geldbuße an Relevanz gewinnt. Daneben finden sich auch Ausführungen zu der zunehmend von den Oberlandesgerichten gerügten fehlenden bzw. unzureichenden Darstellung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen bei Verhängung einer hohen Geldbuße (vgl. OLG Dresden, BA 2005, 489). Zwar können gemäß § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG bei der Bemessung der Geldbuße die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen außer Betracht bleiben, wenn sein zu ahndendes Verhalten eine geringfügige Ordnungswidrigkeit darstellt. Letzteres ist jedoch aus Sicht des Verfassers bei einer Geldbuße i. H. v. etwa 250,– € nicht mehr der Fall.

Es folgt eine umfangreiche Darstellung der Voraussetzungen für die Verhängung des Fahrverbotes. Die Bearbeitung differenziert hier zwischen dem Fahrverbot wegen grober und beharrlicher Pflichtverletzung eines Kraftfahrzeugführers nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG (§ 5) und dem Fahrverbot wegen Führen eines Kraftfahrzeuges unter Alkohol- bzw.

Drogeneinfluss i. S. d. § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG (§ 6). Der Schwerpunkt liegt neben der Erläuterung der Begrifflichkeiten „grobe“ und „beharrliche“ Pflichtverletzung in der praxisgerechten Veranschaulichung zahlreicher relevanter Fallgestaltungen, die zu einem Absehen vom Fahrverbot führen können. Darunter finden sich Beispiele wie Augenblicksversagen, Richtlinienverstoß, Notstandsituationen bei Geschwindigkeitsverstoß, „fahrververbotsfeindliche“ Verfahrensdauer (Verfasser befürwortet 2-Jahres-Zeitraum als Grenzlinie), Durchführung von Nachschulungen, nachträgliche Änderung der Beschilderung sowie Eintritt beruflicher Härten. An den Fallgestaltungen ausgerichtete Rechtsprechungsübersichten mit jeweiligen Fundstellennachweisen runden das Bild ab.

Es schließen sich Ausführungen zur Festsetzung eines einheitlichen Fahrverbotes bei Aburteilung mehrerer (prozessualer) Taten (§ 7), zu der sog. „Schonfrist“ des § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG (§ 8), zur zulässigen Beschränkung des Fahrverbotes auf einzelne Fahrzeugarten (§ 9) und zur Fahrverbotsdauer (§ 10) an.

Die höchst umstrittenen Fragen des Beginns der Fahrverbotsfrist bei gleichzeitigem Fahrerlaubnisentzug, nicht existierender Fahrerlaubnis bzw. (tatsächlichem) Führerscheinverlust werden in § 11 aufgegriffen und diskutiert. Nach Ansicht des Verfassers haben die vorgenannten Umstände keinerlei Einfluss auf den Fahrverbotsbeginn. Beim Fahrerlaubnisentzug müsse die Frist richtigerweise erst dann beginnen, wenn der Betroffene der Vollstreckungsbehörde nach Rechtskraft der Bußgeldentscheidung mitteilt, dass sich sein Führerschein bei einer anderen Behörde in amtlicher Verwahrung befindet. Im Fall des tatsächlichen Führerscheinverlustes beginne die Fahrverbotsfrist hingegen mit Rechtskraft der Bußgeldentscheidung, wobei die Schonfrist des § 25 Abs. 2a StVG weiterhin anzuerkennen sei.

In den nachfolgenden Abschnitten werden in gebotener Kürze die Auswirkungen einer Anstaltsunterbringung des Betroffenen auf den Beginn der Fahrverbotsfrist (§ 12), die Anrechnung einer vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung nach § 25 Abs. 6 StVG (§ 13) oder wegen freiwilligen Aufschubs der Rückgabe i. S. d. § 25 Abs. 7 StVG (§ 14) und die Folgen einer mangelnden/falschen Belehrung über den Fahrverbotsbeginn nach § 25 Abs. 8 StVG (§ 15) thematisiert.

§ 16 und § 17 widmen sich der Vollstreckung des Fahrverbotes und den damit verbundenen praxisrelevanten Fragen der Vollstreckung mehrerer mit Rechtskraft wirksamer Fahrverbote oder sog. „Mischfälle“, in denen ein Fahrverbot ohne und ein Fahrverbot mit der 4-Monats-Frist des § 25 Abs. 2a StVG aufeinander treffen. Der Verfasser befürwortet in beiden Fällen eine zeitgleiche Vollstreckung der Fahrverbote nebeneinander.

Bei ausländischen Führerscheinen zu beachtende Aspekte zeigt § 18 kurz auf.

In § 19 finden sich sodann die für den Praktiker besonders relevanten Ausführungen zu verfahrensrechtlichen Besonderheiten, wie z. B. die Beschränkung des Einspruchs auf die Anordnung des Fahrverbotes, die Entbindung von der Pflicht des Betroffenen zum persönlichen Erscheinen in der Hauptverhandlung, die weitgehend unbekannte Möglichkeit der Pflichtverteidigerbestellung in Bußgeldsachen und die Einlegung der Rechtsbeschwerde wegen Verletzung formellen (Verfahrensrüge) oder materiellen Rechts (Sachrüge).

Im Fall des Zusammentreffens von Straftat und Ordnungswidrigkeit weist der Verfasser in § 20 auf die oftmals übersehene Möglichkeit der Anordnung eines Fahrverbotes nach § 25 StVG im Strafprozess hin. Seiner Ansicht nach eröffne § 21 Abs. 1 Satz 2 OWiG dem Strafrichter einen entsprechenden Spielraum und gewinne in den Fällen an Bedeutung, in denen die für das strafrechtliche Fahrverbot nach § 44 Strafgesetzbuch (StGB) erforder-

liche Verkehrsbezogenheit der Straftat zweifelhaft sei, das Verhalten jedoch die Anordnung eines Regelfahrverbotes rechtfertigen würde (als Beispiel wird ein Vergehen nach §§ 185, 194 StGB bei gleichzeitigem qualifizierten Rotlichtverstoß angeführt).

Ferner wird in angemessenem Umfang auf die Eintragung des Fahrverbotes ins Verkehrszentralregister nach § 28 Abs. 3 Nr. 3 StVG (§ 21), die Folgen des Fahrens trotz Fahrverbotes (§ 22) und die Bedeutung des Fahrverbotes im Rahmen der Anwaltsvergütung – Zumessung von Rahmengebühren i. S. d. § 14 Rechtsanwaltsvergütungsgesetz (RVG) mit Rechtsprechungsübersicht – (§ 23) eingegangen.

Besonders hervorzuheben sind die zahlreichen, als solche auch gekennzeichneten Beratungs-/Strategie-/Verteidigungs- und Prozesshinweise in den vorgenannten Kapiteln. Sie erweisen sich beim Erkennen möglicher Fallkonstellationen als besonders hilfreich und eröffnen zugleich Möglichkeiten für deren Handhabung gegenüber dem Mandanten bzw. im Verfahren. Ergänzt werden diese Hinweise oftmals durch Musterschriftsätze, z. B. Rechtsbeschwerdebegründung wegen Überschreiten des Bußgeldrahmens oder Belehrung des Mandanten bei Fahrverbot ohne Schonfrist bei einem Inlands- als auch Auslandsführerschein. Eine entsprechende Übersicht der Musterschriftsätze findet sich zu Beginn des Werkes und gewährleistet somit ein leichtes Auffinden der Arbeitshilfe im Einzelfall. Nicht zu vernachlässigen ist in diesem Zusammenhang der im Anhang befindliche Abdruck der relevanten Rechtsgrundlagen/Regeltatbestände aus dem StVG, der BKatV und des BKat.

Einen gelungenen Abschluss bilden die Leitlinien zur Verteidigung in ordnungswidrigkeitenrechtlichen Fahrverbotsfällen (§ 24), eine Checkliste für das erste Mandantengespräch (§ 25) und die Hinweise zum Umgang mit der Verwaltungsbehörde bzw. dem Gericht (§ 26), die sich insbesondere für den Berufseinsteiger als sog. „Ariadne-Faden“ erweisen dürften.

Als Fazit bleibt die uneingeschränkte Empfehlung sowohl für den Berufseinsteiger als auch für den bereits spezialisierten Praktiker, die eigene Bibliothek mit diesem Werk zu bereichern, um der zunehmenden Verhängung des Fahrverbotes in Bußgeldsachen ohne Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls Einhalt zu bieten.

Anschrift der Verfasserin
Wiss. Mit. Ass. iur. Dela-Madeleine Halecker
Europa-Universität Viadrina
Große Scharrnstraße 59
15232 Frankfurt (Oder)
Email: halecker@euv-frankfurt-o.de

Zur Information

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Bewertung der Fahruntüchtigkeit bei Cannabiskonsum*)

Vorbemerkung der Fragesteller

Bundesverfassungsgericht und Bundesverwaltungsgericht sind sich darüber einig, dass bei einem einmaligen oder gelegentlichen Konsum von Cannabis keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Konsument grundsätzlich nicht mehr in der Lage ist, seine Fahruntüchtigkeit zu erkennen (BVerfG vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – [BA 2002, 362]; BVerwG, NJW 2002, 78 ff. [= BA 2002, 133]). Die Einleitung eines Verwaltungsverfahrens zur Eignungsüberprüfung nach § 14 Abs. 1 der Fahrerlaubnisverordnung bedarf vielmehr zusätzlicher Verdachtsmomente, welche die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Frage stellen. In der Rechtsprechung werden insbesondere genannt: das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Drogeneinfluss, ein erheblicher Cannabismissbrauch über einen längeren Zeitraum hinweg oder die Zugehörigkeit zu einer sog. Risikogruppe. Nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen stimmen Wirkungsdauer und Nachweisdauer bei Cannabis nicht notwendig überein. Aufgrund des technischen Fortschritts in der Medizin ist Tetrahydrocannabinol (THC) im Blut inzwischen wesentlich länger nachweisbar als die berauschende Wirkung des Cannabis anhält. Der bloße Nachweis des Konsums von Cannabis reicht nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts (1 BvR 2652/03 [BA 2005, 158 mit Anm. SCHEFFLER/HALECKER]) nicht für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit aus; es muss zudem ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr vorliegen. Zur Feststellung, ob die Menge des konsumierten Cannabis zu einem erhöhten Risiko für die Verkehrssicherheit führt, werden von der Rechtsprechung unterschiedliche THC-Blutwerte herangezogen: Zum Teil wird bereits ab einem Wert von 1,0 ng/ml ein erhöhtes Risiko angenommen, andere sehen erst bei einem Wert über 2,0 ng/ml die Verkehrssicherheit als gefährdet an. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof stellt in seiner Entscheidung vom 25. Januar 2006 (Az. 11 CS 05.1711 [in diesem Heft]) aufgrund dieser Erkenntnisse die Frage, ob das Risiko durch Cannabiskonsum im Straßenverkehr nicht möglicherweise geringer sei als bislang angenommen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung betrachtet die Entwicklung der Unfälle im Straßenverkehr, bei denen illegale Drogen eine Rolle spielen, mit Sorge. Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen eine Beeinflussung durch den Konsum illegaler Drogen polizeilich registriert wurde, nahm in den letzten Jahren deutlich zu: Zwischen 1997 und 2005 stieg die Zahl der

*) Die Kleine Anfrage erfolgte durch die Abgeordneten Dr. Harald Terpe, Birgitt Bender, Elisabeth Scharfenberg, weitere Abgeordnete und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 29. Juni 2006 – BT-Drucksache 16/2148 –. Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. Juli 2006 übermittelt. Die entsprechende BT-Drucksache 16/2264 vom 19. Juli 2006 enthält zusätzlich – in kleinerem Schrifttyp – den Fragetext.

Unfälle mit Personenschaden und mit Unfallursache „andere berauschende Mittel“ von 612 auf 1 337, das entspricht einem Anstieg um knapp 125 Prozent. Im Gegensatz hierzu ging die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden in diesem Zeitraum um ca. 12 Prozent zurück. Vor diesem Hintergrund sieht die Bundesregierung die Verkehrssicherheit durch den Konsum illegaler Drogen gefährdet. Dies gilt auch für die in Deutschland am weitesten verbreitete illegale Droge Cannabis. Drogenkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr müssen daher strikt voneinander getrennt werden.

1. a) Beabsichtigt die Bundesregierung, die in der Rechtsprechung bestehende Unsicherheit bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit Cannabiskonsum durch die Festlegung bestimmter THC-Grenzwerte zu beseitigen?
b) Wenn ja, wie könnten diese Grenzwerte lauten?
c) Auf welche wissenschaftlichen Erkenntnisse stützt sich die Festlegung dieser Grenzwerte?
d) Gibt es Erkenntnisse, dass sich die Festlegung eines bestimmten Grenzwerts positiv auf die Unfallstatistiken auswirken würde?

Nach § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) gilt im Straßenverkehr für bestimmte illegale Drogen, darunter auch Cannabis, das sog. absolute Drogenverbot. Danach handelt ordnungswidrig, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels ein Kraftfahrzeug führt (Satz 1). Eine solche Wirkung liegt nach Satz 2 vor, wenn eine in der Anlage zu § 24a StVG (Liste der berauschenden Mittel und Substanzen) genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Mit seiner Entscheidung vom 21. Dezember 2004 hat das Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass diese Vorschrift verfassungsgemäß ist. Allerdings bedürfe sie – so das Bundesverfassungsgericht – einer verfassungsgemäßen Auslegung dahin, dass eine Drogenkonzentration im Blut nachgewiesen werden muss, die es „als möglich erscheinen“ lässt, dass der Betroffene trotz eingeschränkter Fahrtüchtigkeit am Straßenverkehr teilgenommen hat. Das Gericht nennt für den Cannabis-Wirkstoff THC keine bestimmte Grenze, sondern weist darauf hin, dass teilweise Konzentrationen von über 1 ng/ml verlangt, teilweise der von der Grenzwertkommission angegebene analytische Grenzwert von 1 ng/ml als entscheidend angesehen werde. Nach Auffassung der Bundesregierung ist danach ein Tätigwerden des Gesetzgebers nicht erforderlich, da das Bundesverfassungsgericht die angesprochene Norm ausdrücklich für verfassungskonform erklärt hat. Geringfügige Substanzkonzentrationen im Blut, bei denen typischerweise eine Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit nicht vorliegt, werden bereits bei verfassungsgemäßer Auslegung von der bußgeldrechtlichen Sanktion nicht erfasst. Die beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angesiedelte Grenzwertkommission, der Vertreter der einschlägigen Fachgesellschaften (Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie, Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin) angehören, hat für die von § 24a Abs. 2 StVG erfassten Substanzen Entscheidungsgrenzen empfohlen [siehe hierzu den Beschluss der Grenzwertkommission vom 20. November 2002 in BA 2005, 160]. Dem hat sich auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag angeschlossen, der sich in dem Arbeitskreis „Drogen im Straßenverkehr – Neue Entwicklungen“ im Jahre 2006 eingehend mit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts und seinen Konsequenzen für die Verfolgungspraxis auseinander gesetzt hat und im Ergebnis eine gesetzliche Änderung nicht empfohlen hat [siehe hierzu den Dokumentationsbeitrag „44. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25.–27. Januar 2006 in Goslar“ in BA 2006, 93 ff.]. Die Bundesregierung hält die Aufnahme der Entscheidungsgrenzen in den Gesetzeswortlaut auch nicht für sinn-

voll, da sie eine negative Signalwirkung entfalten könnte, damit der Verkehrssicherheit schaden und sich letztlich negativ auf das Unfallgeschehen auswirken würde. Es könnte hierdurch der Eindruck hervorgerufen werden, dass der Gesetzgeber einen Drogenkonsum unterhalb des Grenzwertes toleriert. Dies trifft jedoch hier nicht zu, weil bei den von der Regelung erfassten Drogen „noch keine Quantifizierbarkeit der Dosis-Wirkungsbeziehungen – wie bei Alkohol – vorliegt", „eine empirische statistische Definition des Grades der Gefährdung bei Drogeneinnahme" nicht möglich und Experimente mit Personen „bei illegalen Drogen aus ethischen und rechtlichen Gründen auf Bedenken" stoßen (Auszug aus der Amtlichen Begründung zur Einführung des § 24a Abs. 2 StVG, siehe Bundestagsdrucksache 13/3764, S. 6). Diese bereits bei der Schaffung der Verbotsnorm bestehende Ausgangslage ist auch heute noch unverändert. Die Bundesregierung hat ihre Auffassung den für die Verfolgung und Ahndung von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen obersten Landesbehörden mitgeteilt und sie aufgefordert, in Fällen, in denen eine geringe, unterhalb der genannten Grenze liegende Substanzkonzentration festgestellt wird, von der Ahndung abzusehen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Länder ihren Behörden entsprechende Weisungen erteilen.

2. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Praxis der Straßenverkehrsbehörden, ein Verfahren auf Entzug der Fahrerlaubnis bei Cannabiskonsumenten schon dann einzuleiten, wenn diese so genannten Risikogruppen angehören?
b) Wer sind diese Risikogruppen?
c) Auf welche Erkenntnisse stützt sich die Bildung dieser Risikogruppen?
d) Sieht die Bundesregierung dadurch die Gefahr einer möglichen Umgehung der Anforderungen, die Bundesverfassungsgericht und Bundesverwaltungsgericht an die Einleitung eines solchen Verfahrens stellen?

Zu Fragen des Gesetzesvollzugs durch die Länder gibt die Bundesregierung keine Bewertung ab.

3. a) Wie sollte nach Auffassung der Bundesregierung der in der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung erwähnte gelegentliche und regelmäßige Cannabiskonsum definiert werden?
b) Wie beurteilt die Bundesregierung einheitliche Grenzwerte für die Bestimmung dieser Konsummuster?

Die Einnahme von Cannabis wird in Anlage 4 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) als ein „Mangel" aufgeführt, der Zweifel an der Fahreignung auslösen kann. Bei regelmäßigem Konsum wird die Fahreignung ausgeschlossen, während bei gelegentlichem Cannabiskonsum unter bestimmten Voraussetzungen, wie z. B. der deutlichen Trennung von Konsum und Fahren, die Fahreignung noch gegeben ist. Bislang existieren keine einheitlichen Kriterien, die eine Differenzierung zwischen regelmäßigem und gelegentlichem Cannabiskonsum erlauben. Die bisher in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des Gemeinsamen Beirates für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Bundesministerium für Gesundheit enthaltene Definition des regelmäßigen Konsums („täglich oder gewohnheitsmäßig") scheint eine bundesweit einheitliche Abgrenzung des regelmäßigen von dem gelegentlichen Konsum nicht mehr zu gewährleisten. Das Forschungsprojekt AP 02 435 „Cannabis und Verkehrssicherheit" der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird hier voraussichtlich weitere Erkenntnisse liefern, die dann zu einer höheren Anwendungssicherheit in den Straßenverkehrsbehörden und möglicherweise zu einer Definition auch über Grenzwerte führen könnten. [Das vorgenannte Projekt ist abgeschlossen und wird voraussichtlich Ende September/Anfang Oktober in der BASt-Reihe „Mensch und Sicherheit" veröffentlicht.]

4. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Einordnung einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss als Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit im Wesentlichen von der Frage abhängt, ob die damit befassten Polizeibeamten Fahrunsicherheiten und Ausfallerscheinungen feststellen?
b) Welche Initiativen ergriff die Bundesregierung, um eine entsprechende Schulung der Beamten in den jeweiligen Ländern zu unterstützen?
c) Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um mögliche Fehleinschätzungen oder willkürliche Beurteilungen zu verhindern?

Die Verdachtsgewinnung hinsichtlich der Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss kann wie auch sonst bei der Begehung einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit auf unterschiedlichen Tatsachen beruhen und hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Anhaltspunkte für das Einwirken von Drogen, darunter auch Cannabis, können typische Ausfallerscheinungen oder unerklärliche Fahrfehler sein, aber auch Indizien wie verzögerte Pupillenreaktionen, Tremor und ähnliche körperliche Auffälligkeiten sowie das Auffinden von Drogen oder Gegenständen, die dem Konsum von Betäubungsmitteln dienen. Eine strafrechtliche Verurteilung wegen Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss ist nur möglich, wenn die Tatsachen, die geeignet sind, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Strafnorm (§§ 315c, 316 Strafgesetzbuch) auszufüllen, zur richterlichen Überzeugung feststehen (§ 261 Strafprozessordnung). Welche Tatsachen dies im Einzelfall sind und durch welche der gesetzlich geregelten Beweismittel (Zeugen-, Sachverständigenbeweis, Augenscheinsobjekt, ggf. Urkundenbeweis) der Richter sich die notwendige Überzeugung verschafft, hängt – wie bei jeder Straftat – von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab. Somit kann die Zeugenaussage eines Polizeibeamten als Beweismittel herangezogen werden. Ob diese ggf. auch als alleinige Grundlage für die erforderliche richterliche Überzeugung ausreicht oder ob weitere Anhaltspunkte, wie etwa die oben Genannten, die Aussage (anderer) Zeugen oder aber auch die Einlassung des Beschuldigten selbst hinzutreten müssen bzw. zur Überzeugungsbildung erforderlich sind, ist eine Frage des Einzelfalls. Um die Arbeit der Polizeibeamten vor Ort zu erleichtern, hat die Bundesregierung Schulungsprogramme für Polizeibeamte unterstützt. So wurde im Auftrag der BASt ein Schulungsprogramm für Polizeibeamte entwickelt, das neben Stoffkunde, Epidemiologie, Rechtsfragen und Informationen zu Drogenwirkungen schwerpunktmäßig Kenntnisse über Verdachtsgewinnung und Beweissicherung vermittelt. Geschulte Multiplikatoren geben ihr Wissen an Kollegen vor Ort weiter. Eine Evaluation des Programms ergab, dass mittlerweile alle Bundesländer ein Drogenerkennungsprogramm einsetzen, zumeist basierend auf dem von der BASt entwickelten Programm. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebenen Gutachtens „Fahrt unter Drogen – Auswirkungen neuerer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (FE 82.173/2000) insbesondere
a) zur hohen Zahl angeordneter medizinisch-psychologischer Untersuchungen,
b) zur hohen Zahl der Untersuchungen, welche die Fahrtauglichkeit der Betroffenen bestätigten,
c) zur Forderung nach einer einheitlichen Definition und Abgrenzung zwischen gelegentlichem und regelmäßigem Konsum?

Die Datenerhebungsphase des o. a. Projekts FE 82.173 begann vor den Bundesverfassungsgerichtsurteilen des Jahres 2002, so dass eine relativ große Zahl von Personen, deren Fahreignungsprüfung allein wegen des Besitzes von Cannabis angeordnet wurde, in die Datenerhebung eingingen. Dies könnte ein Grund für die häufigen MPU-Anordnungen wie auch für die daraus resultierende relativ hohe Zahl an positiven Gutachten ohne Kon-

sequenz für den Fahrerlaubnisbesitz sein. Das Gutachten hat Unsicherheiten in den Ländern beziehungsweise einzelnen Fahrerlaubnisbehörden bei einigen Anwendungsbereichen aufgezeigt. Für eine Klarstellung und bessere Umsetzungspraxis zu sorgen, liegt in erster Linie in der Zuständigkeit der Länder. Mit Übersendung der Studie an die Länder am 18. Mai 2005 wurden diese gebeten, diesbezüglich für eine einheitliche Anwendung der straßenverkehrs- und fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften zu sorgen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu Frage 2 und 3 verwiesen.

6. a) Warum wurde das genannte Gutachten noch nicht veröffentlicht?
b) Wann beabsichtigt die Bundesregierung die Veröffentlichung des Gutachtens?

Ziel der Studie war es, aussagekräftige Erkenntnisse über die Umsetzungsrealität in den verschiedenen Ländern seit den in den Jahren 1998 und 1999 erfolgten Änderungen im Straßenverkehrsrecht bezüglich der Thematik „Drogen im Straßenverkehr“ zu erhalten. Anhand dieser Ergebnisse sollten die internen Verwaltungsabläufe optimiert werden. Eine Veröffentlichung des Gutachtens ist nicht beabsichtigt.

7. Welche über das genannte Gutachten hinausgehenden Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor zur Praxis der Fahrerlaubnisbehören nach den Urteilen des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002 (1 BvR 2062/96) und vom 08. Juli 2002 (1 BvR 2428/95) [BA 2002, 370]?

Der Bundesregierung liegen keine weiteren Erkenntnisse vor.

8. a) Sieht die Bundesregierung aufgrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 (1 BvR 2652/03) mit den Fragestellern die Notwendigkeit, den § 24a des Straßenverkehrsgesetzes bezüglich des Bezugs von Cannabis neu zu fassen?
b) Wenn nicht, warum nicht?
c) Wenn ja, mit welchem Regelungsinhalt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Antrag der FDP-Fraktion zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt*)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bereits im Juni 2005 hat der Deutsche Bundestag in einem Beschluss (175. Sitzung) zum Ausdruck gebracht, dass er der Sicherheit des Schiffsverkehrs eine große Bedeutung beimisst, da ein Schiffsunfall potenziell mit sehr großen Gefahren für Mensch und Umwelt verbunden sein kann und deshalb der Kampf gegen Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt intensiviert werden soll. Die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrlicher Vorschriften [siehe hierzu den Informationsbeitrag „Neue Promillegrenzen für die Seeschiffahrt" in BA 2005, 371 f.] hat zwar erste Verbesserungen gebracht, aber der 44. Verkehrsgerichtstag hat festgestellt, dass die von der Mehrheit im Deutschen Bundestag und von der Bundesregierung bislang beschlossenen Maßnahmen noch nicht ausreichend sind [siehe hierzu den Dokumentationsbeitrag „44. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25.–27. Januar 2006 in Goslar" in BA 2006, 93 ff., 192 ff.]. Nach wie vor fehlt den Vollzugsbehörden seit der Verabschiedung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) am 21. Februar 2002 die Möglichkeit des sofortigen Vollzugs. Selbst wenn die Wasserschutzpolizei bei einer Kontrolle erhöhte Alkoholwerte feststellt, darf sie dem betroffenen Schiffsführer nicht das Patent entziehen. Nach seiner Ausnüchterung darf er die unterbrochene Fahrt fortsetzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf, eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu starten, die u. a. folgende Maßnahmen umsetzt:

- ein Gesetzgebungsverfahren einzuleiten, das beim SUG die Rechtsgrundlage schafft, die vorläufige Patententziehung und das vorläufige Fahrverbot wieder einzuführen;
- Verbesserung der Kontrolldichte und insbesondere Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für Kontrollen der Verkehrstüchtigkeit. § 1 Abs. 2 SUG (Legaldefinition eines „schadens- oder gefahrverursachenden Vorkommnisses") muss gesondert für die Seeämter ergänzt werden;
- die Voruntersuchungsstelle nach § 22 SUG abzuschaffen;
- das Alkoholverbot, das in der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrlicher Vorschriften in der Fahrgastschifffahrt und bei einigen Gefahrguttransporten eingeführt wurde, ist durch den Passus klarzustellen, dass im Dienst befindliche Besatzungsmitglieder nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen dürfen. Gleiches muss für im Einsatz befindliche See- und Hafenlotsen gelten;
- Harmonisierung der Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und Befähigungszeugnissen bei Alkoholmissbrauch;
- eine wissenschaftliche Untersuchung unter Auswertung aller national und international bekannt gewordenen Alkoholmissbräuche zu veranlassen, die alle möglichen Ursachen (z. B. soziale Situation, Umfeld, Belastungen) erfasst und Vermeidungsstrategien entwickelt;
- Prüfung der Möglichkeit, bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seedienstuntauglichkeit auch Untersuchungen im Hinblick auf eine mögliche Drogen- bzw. Alkoholabhängigkeit durchzuführen und ggf. die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen;
- Einrichtung eines zentralen Überwachungsregisters, in dem alle endgültigen und vorläufigen Patentenziehungen registriert werden. Die Vollzugsbehörden müssen jederzeit Zugriff auf diese Daten haben;
- Schaffung eines EU-Überwachungsregisters.

*) BT-Drucksache 16/1158 vom 04. April 2006. Der Antrag wurde am 01. Juni 2006 an den Ausschuss für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (federführend), AfG und Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union überwiesen.

Begründung

Bereits in der Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 14. November 2001 hatten drei Sachverständige darauf hingewiesen, dass im Gegensatz zum ersetzten SeeUG (§ 14) das neue SUG keinen Sofortvollzug bei Trunkenheitsfahrten mehr vorsähe. Trotz immer wieder von den Fachkreisen erfolgter Kritik daran waren die Mehrheit des Bundestages und die letzte Bundesregierung nicht bereit, diese Regelungslücke zu schließen. Nach dem nun auch der 44. Verkehrsgerichtstag am 27. Januar 2006 nochmals die Forderung aufgestellt hat, den Sofortvollzug, insbesondere auch für Ausländer, wieder einzuführen, sollten Bundestag und Bundesregierung ihre bisherige Haltung überdenken. Obwohl das Verkehrsministerium in der Fragestunde wenige Tage nach dem Bundestagsbeschluss zum Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt einräumen musste, dass es Probleme mit der Sanktionierung des Fehlverhaltens ausländischer Schiffsführer gibt und das Ministerium geeignete Maßnahmen prüfe, ist bislang nichts geschehen, um den Missstand zu beseitigen.

Wir haben nach wie vor die Situation, dass ein Kapitän nach seiner Ausnüchterung sein Schiff weiter führen darf, obwohl z. B. festgestellte Alkoholwerte von 2 Promille und mehr auf eine Alkoholabhängigkeit hindeuten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat immer wieder darauf verwiesen, dass es Rechtsvorschriften gäbe, die dem Alkoholmissbrauch in der Schifffahrt begegneten, und bezieht sich dabei auf § 23 der Schiffsoffizierausbildungs-VO. Allerdings sieht auch diese Vorschrift keinen Sofortvollzug vor und kommt seitens der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen so gut wie nie zur Anwendung. Aber auch ein Verweis auf § 316 des Strafgesetzbuches führt nicht weiter, weil auch diese Strafvorschrift keine vorläufige Patententziehung und kein vorläufiges Fahrverbot (zur Gefahrenabwehr) ermöglicht. Bei Trunkenheitsfahrten ohne konkreten Unfall oder Beinahunfall mangelt es an geeigneten Rechtsgrundlagen. Die Schiffsoffiziersausbildungsverordnung deckt in bestimmten Fällen das präventive Sicherheitsbedürfnis nicht ab oder geht andererseits z. T. auch zu weit, da sie kein zeitlich befristetes Fahrverbot bei Erfüllung von Auflagen zulässt. Solche Fälle sollten allein schon aus Gründen der Gleichbehandlung, aber auch wegen der besonderen Fachkompetenz von den Seeämtern entschieden werden. Deshalb muss § 1 Abs. 2 SUG gesondert für die Seeämter und nicht für die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ergänzt werden. Dann wären z. B. die ausländischen Patente bei nicht unfallbedingten Trunkenheitsfahrten voll erfasst. Gegenwärtig gibt es dafür nämlich kein geeignetes Verfahren außer einer Meldung des Vorkommnisses an die patentausstellende ausländische Behörde (Das aber auch nur, wenn der Fall den Direktionen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bekannt ist; oft werden solche Fälle nur den Strafverfolgungsbehörden bekannt. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen erhalten von der Wasserschutzpolizei oder der Staatsanwaltschaft nur Kenntnis, wenn der Fall im Ordnungswidrigkeitenbereich liegt). Außerdem können wir in Deutschland nicht bei Alkoholunfällen, und seien sie auch nur geringfügiger Art, den Anspruch erheben, mit Fahrverboten gegen ausländische Patentinhaber vorzugehen (so geschieht es jetzt nach dem SUG) und bei schweren Trunkenheitsfahrten ohne Unfall uns damit begnügen, dass das zuständige Ausland etwas unternimmt. Das Sicherheitsbedürfnis für deutsches Hoheitsgebiet ist in beiden Fällen gegeben. Wie will man erklären, dass Deutschland z. B. gegen einen ausländischen Kapitän, der mit 1,1 Promille sein Anlegemanöver verpatzt und die Brücke leicht beschädigt, ein Fahrverbot verhängt und andererseits bei einem volltrunkenen ausländischen Kapitän mit 2,0 oder 2,5 Promille (also wahrscheinlich einem

echten Alkoholiker) die Sicherheitsfrage dem jeweiligen Ausland überlässt. Wer weiß schon, in welcher Geschwindigkeit und ob überhaupt eine patentausstellende Behörde Maßnahmen ergreift? Soll der Alkoholiker so lange auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen weiterfahren dürfen? Eine Ausdehnung bzw. Ergänzung in § 1 Abs. 2 SUG ist aber andererseits auch wichtig, weil das SUG mit seinen Instrumentarien (z. B. Auflagen, dass vor Aufhebung des Fahrverbots eine gerichtmedizinische Untersuchung stattzufinden hat oder dass eine Befristung ausreichend ist) sich besser auf die konkrete Situation einstellen kann und damit auch den Anforderungen des Artikels 12 des Grundgesetzes und der Verhältnismäßigkeit besser gerecht werden kann.

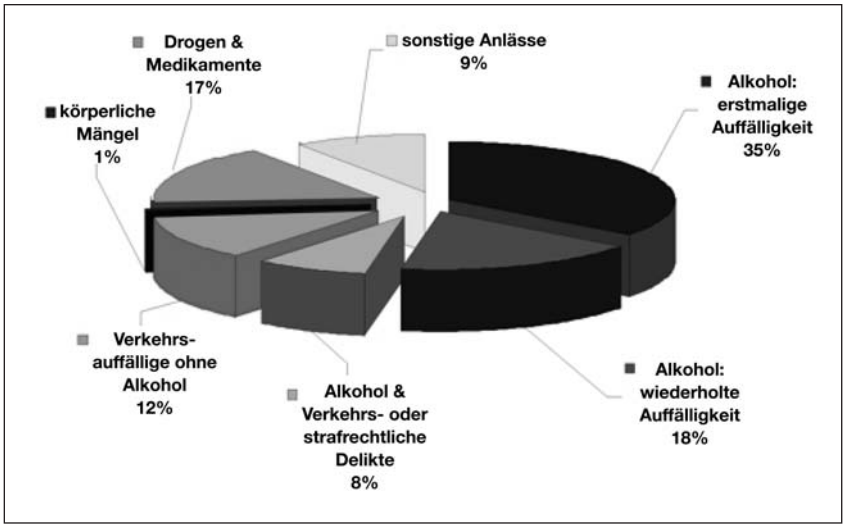
Die Vorprüfstelle nach § 22 SUG ist bürokratisch und überflüssig. Wir sind 120 Jahre ohne sie ausgekommen und werden es besser auch zukünftig können. Sie ist nicht nur teuer und überflüssig, sondern hat auch zu einer Verzögerung des regulären Verfahrens geführt. Ob ein öffentliches Interesse besteht oder nicht, kann das Seeamt nicht nur genauso gut, sondern besser prüfen. Würde die Vorprüfstelle bestehen bleiben, dann wäre ja zu entscheiden, wer den Sofortvollzug einleitet. Würde es die Vorprüfstelle machen, weil sie nach dem jetzigen Meldeverfahren als erste von dem Fall erfährt, dann würden Eilentscheidung und endgültige Entscheidung in der Hauptsache durch unterschiedliche Stellen entschieden. Das sollte vermieden werden. Bekommen die Seeämter wieder den Sofortvollzug, dann ist die Vorprüfstelle ohnehin in den meisten Fällen überflüssig. Sie kann dann eigentlich nur noch das öffentliche Interesse in solchen Fällen prüfen, wo es nicht um Alkoholmissbrauch ging.

Die Bundesregierung hat im August 2005 durch die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrlicher Vorschriften bereits einige Verbesserungen zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten auf den Weg gebracht. Allerdings ist die Änderung des § 3 der SeeSchStrO mit seiner 0-Promille-Regelung nicht sachgemäß. Nach ständiger Rechtsprechung ist bei einem Promillewert von unter 0,3 niemals eine Annahme alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit zu rechtfertigen. Angesichts dessen, dass für den Seemann das Schiff nicht nur Arbeitsstätte, sondern Ort seiner Privatsphäre ist, ist es fraglich, ob das von der Bundesregierung formulierte Alkoholverbot fach- und sachgerecht ist. Der Verkehrsgerichtstag hat deshalb zu Recht vorgeschlagen, den Begriff Alkoholverbot so klarzustellen, dass das Schiffspersonal nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen darf.

Ein zentrales Überwachungsregister würde den Vollzugsbehörden die Arbeit erleichtern und es wäre auch sinnvoll, ein solches Register europaweit einzuführen. Die EMSA wäre auf europäischer Ebene die geeignete Behörde zur Umsetzung dieser Forderung.

Weniger medizinisch-psychologische Untersuchungen im Jahr 2005

Im vergangenen Jahr führten die Begutachtungsstellen für Fahreignung 104 325 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) waren das gut 6 % weniger als im Jahr 2004. Hauptgrund für eine Untersuchung war wie in den Vorjahren die Alkoholauffälligkeit von Straßenverkehrsteilnehmern (61 %). Dabei fiel der größte Anteil der zu begutachtenden Personen (35 %) erstmalig mit Alkohol auf. Mit großem Abstand folgte die Auffälligkeit aufgrund von Drogen- und Medikamenten-Einnahme (17 %). Entsprechend der rückläufigen Zahl aller Untersuchungen zeigte sich der stetige Abwärtstrend auch bei den Alhoholauffälligen: Bei den erstmalig Auffälligen waren es rund 12 % weniger als 2004. Die Zahl der wiederholt Alkoholauffälligen verringerte sich um etwa 9 %. Entgegen dem Trend ist die Zahl der Drogen- und Medikamentenauffälligen um rund 8 % gestiegen. Der Rückgang der Alkoholauffälligkeiten bei gleichzeitigem Anstieg der Drogen- und Medikamentenauffälligkeiten ist jedoch nicht allein auf Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen, sondern auch mit der Veränderung der Überwachungstätigkeit der Polizei zu erklären, die ihre Aktivitäten zunehmend auf die Drogenerkennung fokussiert.



(Aus der Pressemitteilung Nr.: 15/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10. August 2006)

*) Medizinisch-psychologische Untersuchungen in Deutschland: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2005; in dem Diagramm wurden folgende Anlassgruppen zusammengefasst: körperliche, geistige und neurologisch-psychiatrische Mängel = „körperliche Mängel"; Verkehrsauffälligkeiten und allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten = „Verkehrsauffällige ohne Alkohol"; Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige, Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten und sonstige Drogen & Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten = „Drogen & Medikamente"; Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung, sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten, sonstige Mehrfachfragestellungen, vorzeitige FE-Erteilung, Fahrlehrerbewerber und sonstige Anlässe = „sonstige Anlässe".

Rechtsprechung

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

62.*) Für die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB reicht allein die Benutzung eines Kraftfahrzeugs zum Transport von Rauschgift, selbst wenn vom Betroffenen durch ein präpariertes Versteck besondere Vorkehrungen gegen eine Entdeckung des Rauschgifts getroffen worden sind, und die Fahrt zum Tatort nicht aus. Vielmehr muss die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulassen, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 08. November 2005 – 1 StR 389/05 –
(LG Mannheim)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen unerlaubter Einfuhr von Betäubungsmitteln in Tateinheit mit unerlaubtem Handeltreiben mit Betäubungsmitteln in jeweils nicht geringer Menge zu einer Freiheitsstrafe von drei Jahren verurteilt, die bei ihm sichergestellten Betäubungsmittel eingezogen sowie ihm die Fahrerlaubnis entzogen. Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Zum Schuld- und Strafausspruch sowie zur Entscheidung über die Einziehung der sichergestellten Betäubungsmittel hat die Nachprüfung des Urteils keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO). Jedoch kann die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis keinen Bestand haben. Der Generalbundesanwalt hat hierzu ausgeführt:

„Das Landgericht hat die Annahme, der Angeklagte sei zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet, auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung im Wesentlichen damit begründet, der Angeklagte habe seine Fahrerlaubnis ‚missbraucht', als er zwecks Einfuhr und Handel mit Marihuana und Haschisch von ihr Gebrauch gemacht habe, ‚auch wenn er dabei spezifische Verkehrsbelange nicht konkret beeinträchtigt' habe. Nach dem Beschluss des Großen Senats für Strafsachen des Bundesgerichtshofs vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – [BA 2005, 311] trägt diese Erwägung die Entscheidung nicht mehr. Danach reicht allein die Benutzung eines Kraftfahrzeugs zum Transport von Rauschgift, insbesondere wenn – wie hier – durch ein präpariertes Versteck besondere Vorkehrungen gegen eine Entdeckung des Rauschgifts getroffen worden sind, nicht aus. Vielmehr muss die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulassen, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen. Dem steht im vorliegenden Fall auch nicht entgegen, dass der Angeklagte geraume Zeit vor Fahrtantritt Betäubungsmittel konsumiert hatte, denn das sachverständig beratene Landgericht ging ausdrücklich von der Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zur Tatzeit aus. Angesichts der vom Landgericht getroffenen Feststellungen ist auszuschließen, dass sich aufgrund neuer Hauptverhandlung noch Umstände ergeben könnten, die eine Ungeeignetheitsprognose im Sinne des § 69 StGB rechtfertigen und deshalb den Maßregelausspruch tragen könnten."

Dem schließt sich der Senat an, hebt daher in entsprechender Anwendung des § 354 Abs. 1 StPO den Maßregelausspruch auf und lässt die Maßregel entfallen.

63. Die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 69 Abs. 2 StGB ist für den Zeitpunkt der Hauptverhandlung festzustellen. Dazu muss auch sein Verhalten nach der Tat berücksichtigt werden, zumal wenn er seit dem Tatzeitpunkt mehr als 20 Monate am Straßenverkehr teilgenommen hat.

Oberlandesgericht Oldenburg,
Beschluss vom 17. Januar 2005 – Ss 428/04 (I 2) –
– 12 Ns 180/03 (LG Aurich) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Wittmund hat den Angeklagten am 18. September 2003 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe von drei Monaten mit Strafaussetzung zur Bewährung verurteilt. Zugleich hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist von neun Monaten für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis festgesetzt. Die auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Berufung des Angeklagten hat das Landgericht mit Urteil vom 15. September 2004 verworfen. Die hiergegen gerichtete Revision des Angeklagten führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils.

Aus den Gründen:

Die Rüge einer Verletzung formellen Rechts ist allerdings unbegründet. [wird ausgeführt]

Indessen führt die Sachrüge gleichwohl zur Aufhebung des Urteils und Zurückverweisung der Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung über die gesamte Rechtsfolgenentscheidung an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts. Die Entziehung der Fahr-

erlaubnis kann auf der Grundlage der bisher getroffenen Feststellungen zur Ungeeignetheit des Angeklagten, als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilzunehmen, keinen Bestand haben. Zwar hat das Landgericht zu Recht darauf abgestellt, dass die Tat in einer Kette von nicht unerheblichen Ordnungswidrigkeiten und auch Straftaten steht, die der Angeklagte im Straßenverkehr beging. Dieses Verhalten des Angeklagten – namentlich auch die immer wieder vorgekommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen und das ersichtliche vollständige Missachten der Warnfunktion der jeweils früher verhängten Sanktionen – ist in der Tat ein starkes Indiz für einen charakterlichen Mangel des Angeklagten, der eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB rechtfertigt. Allerdings ist, da der Verurteilung keine Anlasstat gemäß § 69 Abs. 2 StGB zugrunde liegt, die Ungeeignetheit zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung festzustellen. Deshalb hätte das Verhalten des Angeklagten nach der Tat berücksichtigt werden müssen. Die Urteilsgründe lassen nicht erkennen, ob das Landgericht dies bedacht hat. Vor allem hätte erörtert werden müssen, dass der Angeklagte in der letzten Zeit verkehrsrechtlich nicht mehr aufgefallen ist. Zwischen dem Tatzeitpunkt und der Berufungshauptverhandlung liegen mehr als 20 Monate, in denen dem Angeklagten die Fahrerlaubnis nicht vorläufig entzogen war. Sofern die Strafkammer dennoch im Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung eine Ungeeignetheit im Sinne von § 69 StGB angenommen hat, die unter anderem voraussetzt, dass die Teilnahme des Angeklagten am Kraftfahrzeugverkehr eine nicht hinnehmbare Gefährdung der Verkehrssicherheit bedeutete, hätte sie sich ferner damit auseinandersetzen müssen, ob und inwieweit sich die nach der Tat vom Angeklagten wahrgenommenen verkehrspsychologischen Beratungen und Aufbauseminare auf dessen Ungeeignetheit, Kraftfahrzeuge zu führen, ausgewirkt haben. Falls in der neuen Berufungsverhandlung eine Ungeeignetheit nicht mehr festgestellt werden können sollte, wird zu prüfen sein, ob als Nebenstrafe die Anordnung eines – gegebenenfalls mehrmonatigen – Fahrverbots (§ 44 StGB) in Betracht kommt.

(Mitgeteilt vom 1. Strafsenat des Oberlandesgerichtes Oldenburg)

64. Für die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration bleibt die dritte Dezimalstelle der Messergebnisse einer Atemalkoholmessung sowohl für die Berechnung des maßgeblichen Mittelwertes als auch für die beiden zugrunde liegenden Einzelwerte außer Betracht.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 14. November 2005 – 3 Ss OWi 767/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Minden hat gegen den Betroffenen mit dem angefochtenen Urteil wegen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l eine Geldbuße von 250,– € und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Zum Tatvorwurf hat das Amtsgericht folgende Feststellungen getroffen:

„Am 19. 10. 2004 gegen 02.10 Uhr befuhr er (der Betroffene, der Senat) in P. W. die P.-Straße in Richtung B. O. mit dem PKW … Er wurde von den Zeugen M. und P. angehalten; die dann durchgeführte Alco-Test-Untersuchung nach Draeger ergab um 02.25 Uhr 0,259 und 02.28 Uhr 0,248 mg/l. Diese Untersuchung fand auf der Polizeiwache P. W. statt und zwar mit dem Gerät Draeger 7110 Evidential. Es wurden 2 Mundstücke verwendet. Das Gerät ist vor und nach der Messung auf den ordnungsgemäßen Zustand überprüft worden. Der Sicherungsstempel und das Eichsiegel, sowie die Plomben waren vor und nach der Messung im einwandfreien Zustand."

Aus den Gründen:

Die zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zum Freispruch des Betroffenen. Das Amtsgericht hat bei der Bildung des Mittelwertes der gemessenen Atemalkoholkonzentration zu Unrecht die dritte Dezimalstelle zum Nachteil des Betroffenen verwendet. Dies war rechtsfehlerhaft. Für die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration bleibt die dritte Dezimalstelle der Messergebnisse einer Atemalkoholmessung nämlich sowohl für die Berechnung des maßgeblichen Mittelwertes als auch für die beiden zugrunde liegenden Einzelwerte außer Betracht (OLG Dresden, OLG-NL 2001, 264; ebenso BayObLG, NZV 2001, 524 [= BA 2001, 372]; OLG Köln, NZV 2001, 137 [= BA 2001, 192]). Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass sich nach Nichtberücksichtigung der dritten Dezimalstelle Einzelmesswerte in Höhe von 0,25 mg/l und in Höhe von 0,24 mg/l ergeben. Der sich daraus weiter ergebende Mittelwert liegt bei 0,245 ml/l und damit wiederum unter der nach § 24a Abs. 1 Nr. 2 StVG für die Verwirklichung des Bußgeldtatbestandes gegebenen Grenze von 0,25 mg/l Atemalkohol. Der Betroffene war daher mit der Kostenfolge aus § 79 Abs. 3 OWiG i. V. m. § 467 Abs. 1 StPO freizusprechen.

65.*) 1. Werden weder konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler bei der Ermittlung der Atemalkoholkonzentration ersichtlich noch Messfehler vom Betroffenen oder einem anderen Verfahrensbeteiligten behauptet, muss der Tatrichter im Urteil nicht feststellen, dass die Bedingungen für ein ordnungsgemäßes Messverfahren gewahrt worden sind.

2. Die Nichteinhaltung der 20-minütigen Wartezeit hat die Unverwertbarkeit der Atemalkoholmessung zur Folge. Die Verwertbarkeit kann auch nicht dadurch herbeigeführt werden, dass das – auch sachverständig beratene – Gericht von dem

gewonnenen Messwert einen Sicherheitsabschlag vornimmt.

3. Das Fahrverbot kann seinen Sinn als „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" verloren haben, wenn zwischen dem Verkehrsverstoß und der Verhängung der Maßnahme ein Zeitraum von zwei Jahren liegt und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten im Straßenverkehr festgestellt worden ist.

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 08. Februar 2005 – Ss (OWi) 32/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen „wegen fahrlässigen Verstoßes gegen eine Vorschrift der Straßenverkehrsordnung, in dem er ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l, nämlich 0,46 mg/l, führte" zu einer Geldbuße von 250,00 Euro verurteilt, ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat angeordnet und die Privilegierung des § 25 Abs. 2a StVG gewährt.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts befuhr der Betroffene am 09. Februar 2003 mit einem Kraftfahrzeug in E. öffentliche Straßen. Als bei einer um 00.30 Uhr durchgeführten polizeilichen Verkehrskontrolle Alkoholgeruch bemerkbar war, wurde der Betroffene um 00.45 Uhr einer Atemalkoholmessung unterzogen. Die Messung wurde mit einem geeichten Atemalkoholmessgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential durchgeführt und ergab eine Atemalkoholkonzentration von 0,46 mg/l.

Gegen das Urteil richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung sachlichen Rechts gerügt wird.

Die Generalstaatsanwaltschaft Dresden hat beantragt, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Das Urteil hält sachlich-rechtlicher Überprüfung nicht stand.

1. Bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration mit dem Messgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential handelt es sich um ein standardisiertes Messverfahren im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (allgemein zu standardisierten Messverfahren BGH, Beschluss vom 19. August 1993, BGHSt 39, 291 = NJW 1993, 3081; speziell für Atemalkoholmessung BGH, Beschluss vom 03. April 2001, BGHSt 46, 358 = NJW 2001, 1952 [= BA 2001, 280]; BayObLG NZV 2000, 295 [= BA 2000, 247]). In diesen Fällen reicht es grundsätzlich aus, dass das angewandte Messverfahren und das Messergebnis mitgeteilt werden. Gleichwohl muss sich der Tatrichter im Einzelfall von der Beachtung der Verfahrensbestimmungen – wie etwa der Kontroll- und Wartezeiten (vgl. OLG Dresden NStZ 2004, 352 [= BA 2005, 487]) überzeugen. Im Urteil muss er hierzu aber nur dann Ausführungen machen, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass diese nicht eingehalten worden sind (vgl. BayObLG NJW 2003, 1752 [= BA 2003, 380]; BGH NJW 1993, 3081 (3082); OLG Dresden, Beschluss vom 03. Januar 2005, Az.: Ss [OWi] 629/04 [BA 2005, 488]). Werden deshalb weder konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler ersichtlich noch Messfehler von dem Betroffenen oder einem anderen Verfahrensbeteiligten behauptet, muss der Tatrichter im Urteil nicht feststellen, dass die Bedingungen für ein ordnungsgemäßes Messverfahren gewahrt worden sind (OLG Dresden, Beschluss vom 03. Januar 2005, Az.: Ss [OWi] 629/04).

Im vorliegenden Fall sind Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass die zwingend notwendige Wartezeit von mindestens 20 Minuten zwischen Trinkende und Messbeginn nicht eingehalten worden sein könnte. Das angegriffene Urteil teilt mit, dass der Betroffene um 00.30 Uhr einer polizeilichen Kontrolle unterzogen worden ist. Die erste Atemalkoholmessung wurde nach den Gründen um 00.45 Uhr, durchgeführt. Das Trinkende hat das Amtsgericht nicht festgestellt.

Die fehlenden Feststellungen führen zur Aufhebung des angegriffenen Urteils, weil eine Nichteinhaltung der Wartezeit die Unverwertbarkeit der Atemalkoholmessung zur Folge hat (OLG Dresden NStZ 2004, 352; BayObLG DAR 2005, 40).

Eine eigene Sachentscheidung gemäß § 354 Abs. 1 StPO, § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG ist dem Senat gleichwohl verwehrt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine neue Hauptverhandlung noch Aufschlüsse zum Trinkende zu erbringen vermag, weil sich der Betroffene zum Ort der Alkoholaufnahme und zu der von ihm anschließend befahrenen Strecke eingelassen hat.

2. Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

a) Sollte das Amtsgericht in der neuen Hauptverhandlung die Einhaltung der Wartezeit von mindestens 20 Minuten nicht feststellen können, wird eine Verwertbarkeit auch nicht dadurch herbeigeführt werden können, dass das – auch sachverständig beratene – Gericht von dem gewonnenen Messwert einen Sicherheitsabschlag vornimmt.

Bei der Bemessung des in § 24a Abs. 1 StVG normierten Atemalkohol-Grenzwertes hat der Gesetzgeber die Ergebnisse des Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes „Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse" (Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen, H. 86 [1992], S. 14) zugrunde gelegt und ist dabei ausdrücklich davon ausgegangen, dass zuverlässige Messergebnisse nur gewonnen werden können, wenn die verwendete Messmethode den im Gutachten genannten Anforderungen genügt (BT-Drs. 13/1439, S. 4; vgl. auch BGHSt 46, 358 <363>). Danach ist eine Wartezeit von mindestens 20 Minuten zwischen Beendigung der Alkoholaufnahme (Trinkende) und Beginn der Messung notwendig. Nur so konnte von der Berücksichtigung – zusätzlicher – Sicherheitsabschläge abgesehen werden. Im Übrigen liegen keine gesicherten Anhaltspunkte dafür vor, in welcher Höhe Sicherheitsabschläge bei einer Unterschreitung der Wartezeit festzusetzen

wären. Die Einhaltung der für eine ordnungsgemäße Messung notwendigen Verfahrensbestimmungen stellt auch keine unzumutbaren Anforderungen an die Praxis (OLG Dresden NStZ 2004, 352).

b) Soweit das Amtsgericht in der neuen Hauptverhandlung erneut zu der Überzeugung einer zumindest fahrlässigen Begehungsweise kommt, wird es die Merkmale der inneren Tatseite, sofern sie sich nicht von selbst aus der Sachverhaltsschilderung ergeben, durch tatsächliche Feststellungen zu belegen haben. Insbesondere sind die Rechtsbegriffe Vorsatz und Fahrlässigkeit in ihre tatsächlichen Bestandteile aufzulösen (KK-Engelhardt, StPO, 5. Aufl., § 267 Rdn. 10).

Im vorliegenden Fall hat sich das Amtsgericht lediglich auf die Feststellung beschränkt, dass Anhaltspunkte für vorsätzliches Verhalten nicht bestanden hätten.

c) Bei einer erneuten Verurteilung werden zwischen dem Verkehrsverstoß und dem neuen tatrichterlichen Urteil zwei Jahre vergangen sein. Das Amtsgericht wird deshalb zu prüfen haben, ob von der Verhängung eines Fahrverbotes abzusehen ist.

Nach der gesetzgeberischen Intention hat das Fahrverbot in erster Linie eine Erziehungsfunktion und ist als „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" gedacht und ausgeformt (vgl. BVerfGE 27, 36 <42>). Von ihm soll eine warnende Wirkung auf den Betroffenen ausgehen, sich künftig verkehrsordnungsgemäß zu verhalten, um sich nicht wieder der besonders lästigen oder gar beruflich und wirtschaftlich beeinträchtigenden Wirkung eines befristeten Verbotes auszusetzen. Dabei setzt der Gesetzgeber auf den normalerweise ablaufenden Lernprozess des Kraftfahrers, der in möglichst zeitnahem Abstand zum Verkehrsverstoß einsetzen soll, um so eindringlich und nachhaltig wie möglich zu wirken. In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist allerdings anerkannt, dass das Fahrverbot seinen Sinn verloren haben kann, wenn zwischen dem Verkehrsverstoß und der Verhängung der Maßnahme ein erheblicher Zeitraum liegt und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten im Straßenverkehr festgestellt worden ist. Die Oberlandesgerichte gehen dabei von einem Mindestzeitraum von zwei Jahren aus (OLG Dresden, OLG NL 2003, 167 m. w. N.).

66. 1. Bei der Atemalkoholmessung mit dem Testgerät Dräger Alcotest 7110 ist die Mitteilung des Messverfahrens und des Mittelwertes in den schriftlichen Urteilsgründen erforderlich, aber auch grundsätzlich ausreichend; weitergehende Feststellungen sind erforderlich, wenn einer der Verfahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sonst Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit des Messergebnisses vorliegen (Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung).

2. Bei der Berechnung des Mittelwertes von Einzelmessergebnissen hat die dritte Dezimalstelle der Einzelwerte außer Betracht zu bleiben. Auch eine Aufrundung ist versagt.

*) **3. Trifft das Tatgericht an sich nicht gebotene Feststellungen zum Messvorgang und/oder teilt es die Ergebnisse der Einzelmessungen mit, dürfen diese vom Rechtsbeschwerdegericht nicht unberücksichtigt gelassen werden. Sie müssen vielmehr in die Kontrolle der angegriffenen Entscheidung einbezogen werden.**

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 08. Juli 2005 – 1 Ss 22/05 –

Zum Sachverhalt:

Durch Bußgeldbescheid vom 29. 06. 2004 verhängte das Thüringer Polizeiverwaltungsamt – Zentrale Bußgeldstelle – gegen den Betroffenen wegen Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr geführt hat, zu einer Geldbuße von 500,– € und ordnete ein Fahrverbot von 3 Monaten an. Hiergegen legte der Verteidiger des Betroffenen Einspruch ein. Am 02. 11. 2004 verurteilte das Amtsgericht Suhl den Betroffenen „wegen Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr, obwohl er mehr als 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 ‰ oder mehr im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hatte, nämlich tatsächlich 0,46 mg/l in der Atemluft", zu einer Geldbuße von 500,– € und ordnete gegen diesen ein Fahrverbot von 3 Monaten an. Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen. Die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme vom 26. 05. 2005 beantragt, die Rechtsbeschwerde mit der Maßgabe als offensichtlich unbegründet zu verwerfen, dass der Urteilstenor klarstellend um fahrlässige Begehungsweise ergänzt wird und die Wirksamkeitsregelung des § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG Anwendung findet. Mit Beschluss vom 07. 07. 2005 ist die Sache auf den Senat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen worden.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel des Betroffenen hat mit der Sachrüge in dem aus dem Beschlusstenor ersichtlichen Umfang Erfolg [entspricht Antrag der Generalstaatsanwaltschaft]; im Übrigen ist es unbegründet.

Das Amtsgericht hat folgende Feststellungen getroffen:

„Am 29. 04. 2004 gegen 20.05 Uhr führte der Betroffene in B. am Markt einen Pkw …, obwohl er wusste, dass er zuvor Alkohol zu sich genommen hatte und bei entsprechender Überlegung damit hätte rechnen können, dass seine Atemalkoholkonzentration über 0,5 ‰ lag. Die gegen 20.40 Uhr bzw. 20.45 Uhr vorgenommene Atemalkoholmessung mit dem zum Tatzeitpunkt bis Mai 2004 geeichten Alkoholtestgerät Dräger … – Seriennummer… – ergab in der ersten Probemessung um 20.43 Uhr einen Atemalkoholgehalt von 0,469 mg/l und die um 20.45 Uhr durchgeführte zweite Probemessung einen Atemalkoholgehalt von 0,431 mg/l. Als Durchschnittswert wurde nach dem standardisierten Messverfahren ein Wert von 0,45 mg/l ermittelt."

Diese Feststellungen tragen die Verurteilung wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG. Es ist nicht zu beanstanden, dass das Amtsgericht Suhl keine Feststellungen zur Einhaltung der Warte- und Kontrollzeit getroffen hat. Der Tatrichter teilt mit, dass eine Atemalkoholmessung mit dem Messgerät Dräger Alcotest … durchgeführt und welcher Atemalkoholwert dabei gemessen worden ist. Das ist ausreichend (so auch OLG Stuttgart VRS 99, 286, 287 [= BA 2000, 388]; OLG Hamm VRS 107, 386, 387 m. w. N. [= BA 2005, 170]). Soweit der Senat bislang höhere Anforderungen an die notwendigen Urteilsfeststellungen gestellt hat (resp. ordnungsgemäße Eichung des Gerätes, Einhaltung der Warte- und Kontrollzeit, Vornahme einer Doppelmessung innerhalb von höchstens 5 Minuten und hierbei gemessene Einzelwerte; vgl. Beschluss vom 22. 03. 2004, Az.: 1 Ss 22/04), gibt er diese Rechtsprechung auf. Denn diese weiteren Angaben betreffen nicht die tatsächlichen Feststellungen, sondern lediglich die Beweiswürdigung (s. BGHSt 39, 291, 303).

Nähere Feststellungen waren vorliegend aber auch nicht aus Gründen einer schlüssigen und nachvollziehbaren Beweiswürdigung geboten. Bei dem Atemalkoholmessverfahren mit dem Testgerät Dräger Alcotest … handelt es sich um ein sog. standardisiertes Messverfahren (OLG Hamm NZV 2000, 426, 428 [= BA 2000, 385]). Die bei standardisierten Messverfahren als Grundlage gerichtlicher Entscheidungen zu stellenden Anforderungen an die verwendeten Messgeräte und Messmethoden sind von den sachlich-rechtlichen Anforderungen an die Feststellungen des Urteils zu unterscheiden. Gerade die amtliche Zulassung der Messverfahren enthebt die Gerichte von der Erörterung des Regelfalles in den Urteilsgründen (BGHSt 39, 291, 297). Damit sind bei standardisierten Messverfahren die Einzelheiten des Messvorgangs grundsätzlich nicht in die schriftlichen Urteilsgründe aufzunehmen, da im Regelfall von einer ordnungsgemäßen Messung ausgegangen werden kann. Erforderlich und ausreichend ist die Mitteilung des Messverfahrens und des Messergebnisses unter Angabe des berücksichtigten Toleranzwertes, wobei letzteres jedoch bei Atemalkoholkonzentrationsmessungen entfällt. Denn bei diesen wird auf Sicherheitsabschläge verzichtet, weil sie bereits in der gesetzlichen Festlegung des AAK-Grenzwertes enthalten sind (BGHSt 46, 358, 367, 369 [= BA 2001, 280]). Auch die Mitteilung der festgestellten Einzelmessergebnisse ist nicht erforderlich; es genügt die Feststellung des Mittelwertes. Insoweit sieht der Senat keine Veranlassung, höhere Anforderungen zu stellen als bei Blutalkoholanalysen, wo die Angabe des Mittelwertes ebenfalls genügt und die im Labor gemessenen Einzelwerte sowie der Vorgang der Mittelwertbildung durch Addition und Division nicht in die schriftlichen Urteilsgründe aufgenommen werden müssen (BGHSt 28, 235, 238 f.). Nähere Feststellungen sind erst erforderlich, wenn einer der Verfahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sich sonstige Anhaltspunkte für eine Abweichung von der Regel bieten (BGHSt 39, 291, 301). Damit korrespondiert zum einen, dass sich der Tatrichter nur dann von der Zuverlässigkeit der Messungen überzeugen muss, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler gegeben sind (BGHSt 39, 291, 300/301; 43, 277, 283, 284). Zum anderen kann mangelnde Aufklärung, wenn die tatsächlichen Grundlagen, auf denen die Zweifel an der Zuverlässigkeit der Messung resultieren, in den Urteilsfeststellungen keinen Niederschlag gefunden haben, im Rechtsbeschwerdeverfahren nicht mit der Sachrüge, sondern nur mit einer Verfahrensrüge beanstandet werden (BGHSt 39, 291, 301/302; 43, 247, 284). Solche Tatsachen haben indes vorliegend im Urteil vom 02. 11. 2004 keinen Niederschlag gefunden. Für eine Nichteinhaltung der Warte- oder Kontrollzeit findet sich darin kein Anhalt. Auch aus der Einlassung des Betroffenen in der Hauptverhandlung ist nichts herzuleiten. Das Ergebnis der Einlassung des Betroffenen oder der Aussage eines Zeugen festzustellen und zu würdigen, ist allein Sache des Tatrichters. Der dafür bestimmte Ort ist das Urteil. Was in ihm über das Ergebnis der Verhandlung zur Schuld- und Straffrage festgehalten ist, bindet das Rechtsbeschwerdegericht (vgl. BGHSt 21, 149, 151). Im Urteil des Amtsgerichts Suhl vom 02. 11. 2004 ist aber gerade nicht festgestellt, dass der Betroffene die Richtigkeit der Messung angezweifelt hätte. Entsprechendes gilt im Hinblick auf die Einlassung des Betroffenen zu seinem Alkoholkonsum vor der Tat. Dessen Trinkmengenangaben lassen sich jederzeit mit dem Ergebnis der Atemalkoholkontrolle in Einklang bringen und lassen keine Zweifel an der Richtigkeit der Messung oder des Messergebnisses aufkommen. Soweit die Rechtsbeschwerde nunmehr bestimmte Trinkmengenangaben des Betroffenen heranzieht, um hieraus die Fehlerhaftigkeit des ermittelten Mittelwertes herzuleiten, entsprechen diese nicht denjenigen in der Hauptverhandlung, wie sie das Amtsgericht Suhl festgestellt hat. Entsprechend musste sich dieses damit auch nicht auseinandersetzen. Entgegen der Ansicht der Rechtsbeschwerde ergibt sich die Fehlerhaftigkeit der Messung auch nicht daraus, dass nach den Feststellungen des Amtsgerichts Suhl lediglich eine Doppelmessung (im Abstand von höchstens 5 Minuten) stattgefunden hat. Dies ist lege artis (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 24a StVG, Rn. 16). Eine Vierfachmessung, wie sie die Rechtsbeschwerde fordert, ist nicht geboten. Die damit gebotene Geltendmachung der Fehlerhaftigkeit des Messungsvorganges und/oder der Unrichtigkeit des Messergebnisses mittels einer den Anforderungen der §§ 344 Abs. 2 Satz 2 StPO, 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG genügenden Verfahrensrüge fehlt. Eine entsprechende Verfahrensrüge hat der Betroffene nicht erhoben. Er rügt ausschließlich die Verletzung sachlichen Rechts.

Trifft das Tatgericht – wie hier – an sich nicht gebotene Feststellungen zum Messvorgang und/oder teilt es die Ergebnisse der Einzelmessungen mit, dürfen diese vom Rechtsbeschwerdegericht nicht unberücksichtigt gelassen werden. Sie müssen vielmehr in die Kontrolle der angegriffenen Entscheidung einbezogen werden. Hier liegt nicht nur ein Widerspruch zwischen Ur-

teilstenor (AAK 0,46 mg/l) und den schriftlichen Urteilsgründen (AAK im Mittelwert von 0,45 mg/l) vor. Es sind auch beide Werte falsch. Denn aus den beiden Einzelmessergebnissen hatte im Wege der Addition und Divison nur eine Atemalkoholkonzentration im Mittelwert von 0,44 mg/l festgestellt werden dürfen.

Bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration hat die dritte Dezimalstelle des gemessenen Promillewertes außer Betracht zu bleiben, weil sie wegen der von Dezimale zu Dezimale zunehmenden Messungenauigkeit sowohl analytisch wie biologisch ohne Bedeutung ist (BayObLG DAR 2001, 370). Danach war für die für die Berechnung des Mittelwertes von Einzelmessergebnissen von 0,46 und 0,43 mg/l auszugehen. Der hieraus gebildete Mittelwert erreicht nur 0,44 mg/l, weil eine Aufrundung gegen den Grundsatz in dubio pro reo verstoßen würde. Das Urteil beruht indes auf diesem Verstoß nicht, weil auch bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,44 mg/l ein Verstoß gegen § 24a Abs. 1 StVG gegeben ist.

Auch hinsichtlich des Rechtsfolgenspruchs ergeben die schriftlichen Urteilsgründe, dass das Tatgericht zutreffend von einem typischen Regelfall ausgegangen ist, der mit der Regelgeldbuße und dem Regelfahrverbot zu ahnden ist. Es ist daher auszuschließen, nachdem das Tatgericht insoweit die Höhe der Atemalkoholkonzentration nicht in seine Überlegungen eingestellt hat, dass es den Betroffenen nur deshalb mit der festgesetzten Geldbuße und dem angeordneten Fahrverbot sanktioniert hat, weil es von einer minimal unrichtigen Atemalkoholkonzentration ausgegangen ist. Der dem Amtsgericht unterlaufene Fehler konnte im Wege der Schuldspruchberichtigung korrigiert werden, da die in concreto festgestellte Atemalkoholkonzentration nicht in den Urteilstenor aufgenommen wird.

Der Tenor war zudem um die Schuldform hinsichtlich des Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG zu ergänzen. Da dieser Verstoß vorsätzlich oder fahrlässig begangen werden kann, muss die Urteilsformel erkennen lassen, von welcher Schuldform das Tatgericht ausgegangen ist. Dies ist vorliegend nicht geschehen. Es ergibt sich jedoch eindeutig aus den Urteilsgründen, dass das Tatgericht von einem fahrlässigen Verstoß gegen § 24a Abs. 1 StVG ausgegangen ist. Der Schuldspruch war daher auch insoweit zu ändern.

Zudem war die Wirksamkeitsregel des § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG zur Anwendung zu bringen.

67.*) 1. Bei einer Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 1, 3 StVG, der die Messung der Atemalkoholkonzentration mittels eines bauartzugelassenen, gültig geeichten Atemalkoholmessgerätes zugrunde liegt, müssen die Urteilsgründe weder Angaben zur Einhaltung eines ordnungsgemäßen Messverfahrens noch zu den gemessenen Einzelwerten enthalten, sofern Anhaltspunkte für Messfehler nicht vorhanden sind und auch nicht geltend gemacht werden.

2. Die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Wartezeit zwischen Trinkende und erster Atemalkoholmessung führt zur Unverwertbarkeit des Messergebnisses.

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 22. Juli 2005 – 1 Ss 191/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Thüringer Polizeiverwaltungsamt – Zentrale Bußgeldstelle – setzte durch Bußgeldbescheid vom 30. 06. 2004 gegen den Betroffenen wegen einer am 09. 05. 2004 begangenen Verkehrsordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,29 mg/l eine Geldbuße von 250,– € fest und ordnete ein Fahrverbot von einem Monat Dauer an. Gegen den Bußgeldbescheid legte der Betroffene durch seinen Verteidiger Einspruch ein. Daraufhin verurteilte das Amtsgericht Suhl den Betroffenen in der Hauptverhandlung vom 26. 04. 2005 in Anwesenheit wegen fahrlässigen Fahrens eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l zu einer Geldbuße von 250,– € und ordnete unter Anwendung der Wirksamkeitsregelung des § 25 Abs. 2a StVG ein Fahrverbot von einem Monat Dauer an. Am 28. 04. 2005 legte der Betroffene durch seinen Verteidiger Rechtsbeschwerde ein. Die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme vom 15. 07. 2005 beantragt, das Urteil des Amtsgerichts Suhl vom 26. 04. 2005 aufzuheben und den Betroffenen freizusprechen.

Aus den Gründen:

Die statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde ist begründet. Auf die Sachrüge war das Urteil des Amtsgerichts Suhl aufzuheben und der Betroffene freizusprechen. Die Beweiswürdigung des Amtsgerichts ist rechtsfehlerhaft, weil das Gericht von einer ordnungsgemäßen Messung der Atemalkoholkonzentration ausgegangen ist, ohne sich anhand entsprechender tatsächlicher Feststellungen von der Einhaltung der Bedingungen eines ordnungsgemäßen Messverfahrens zu überzeugen. Wie der Senat unter Aufgabe seiner bisherigen Rechtsprechung im Beschluss vom 08. 07. 2005 (Az. 1 Ss 22/05) [in diesem Heft] ausgesprochen hat, müssen bei einer Verurteilung wegen Fahrens unter Alkohol gem. § 24a Abs. 1, 3 StVG, der die Messung der Atemalkoholkonzentration mittels eines bauartzugelassenen, gültig geeichten Atemalkoholmessgerätes zugrunde liegt, die Urteilsgründe weder Angaben zur Einhaltung eines ordnungsgemäßen Messverfahrens noch zu den gemessenen Einzelwerten enthalten, sofern Anhaltspunkte für Messfehler nicht vorhanden sind und auch nicht geltend gemacht werden (vgl. BGHSt 39, 291, 300 f.; 43, 277, 283 f.; 46, 358, 373 [= BA 2001, 280]).

Vorliegend hat der Betroffene ausweislich der Urteilsgründe bereits in der Hauptverhandlung eingewandt, dass eine Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Vornahme der ersten Einzelmessung mit dem Atemalkoholmessgerät nicht eingehalten worden

sei. Bei der Einhaltung der Wartezeit von 20 Minuten handelt es sich um eine notwendige Verfahrensbedingung für die Gewinnung eines zuverlässigen Messergebnisses bei der Atemalkoholbestimmung (siehe Schoknecht, Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse, Gutachten des Bundesgesundheitsamtes, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, hrsg. im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 86, 1992, S. 12; Begr. zu § 24a StVG, BT-Drucks. 13/1439 Seite 4; BGHSt 46, 358, 367, 369). Erst nach mindestens 20-minütiger Wartezeit hat sich das Risiko von Schwankungen auf ein zu vernachlässigendes geringes Maß vermindert (Schoknecht a. a. O. S. 12).

Der Einwand des Betroffenen, diese Wartefrist sei hier nicht eingehalten worden, war keineswegs aus der Luft gegriffen. Nach den getroffenen Feststellungen begab sich der Betroffene unmittelbar nach Verlassen der Gaststätte, in der er alkoholische Getränke zu sich genommen hatte, zu seinem Fahrzeug, fuhr damit sogleich los, wurde wenige Minuten später von der Polizei angehalten und einem Alkoholtest unterzogen, 10 Minuten darauf fand die Atemalkoholwertbestimmung mittels eines Dräger Evidential-Messgerätes statt.

Der Tatrichter war deshalb gehalten, die Zuverlässigkeit der Messung zu überprüfen und dies sowie das Ergebnis dieser Überprüfung in den Urteilsgründen festzuhalten.

Das Amtsgericht hat insofern ausgeführt:

„Soweit hier der Betroffene einwendet, dass nach Angaben seiner geschiedenen Ehefrau, die bei der Fa. D., dem Gerätehersteller, beschäftigt ist, 20 Minuten bis zur Atemalkoholmessung gewartet werden müsste und der Betroffene sich den Mund hätte ausspülen müssen, handelt es sich hierbei lediglich um Angaben vom Hörensagen, die letztlich die Bedienung des Gerätes nach den Richtlinien des Thüringer Innenministerium, wie sie vom Zeugen B. vollzogen worden sind, nicht widerlegen können. Das Gericht geht daher von einer ordnungsgemäßen Messung aus, die auch noch im Rahmen der zeitlichen Eichung des Gerätes vorgenommen worden ist, sodass das Messergebnis unter ordnungsgemäßen Unständen zustande gekommen ist und somit verwertbar ist."

Das genügt den Anforderungen, die an die Beweiswürdigung im Hinblick auf die Beobachtung eines ordnungsgemäßen Messverfahrens zu stellen sind, nicht. Da auszuschließen ist, dass eineinhalb Jahre nach der Tat die erforderlichen – hier notwendigerweise minutengenauen – Feststellungen zum Trinkende noch getroffen werden können, sieht der Senat von einer Zurückverweisung ab und entscheidet selbst in der Sache (§ 79 Abs. 6 OWiG).

Der Angeklagte war freizusprechen, weil das Vorliegen einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l nicht nachgewiesen ist. Zugunsten des Betroffenen muss von der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und erster Atemalkoholmessung ausgegangen werden. Dies macht das Messergebnis unverwertbar. Es genügt nicht, einen Sicherheitsabschlag vorzunehmen (OLG Dresden VRS 108, 279, 280; NStZ 2004, 352 [= BA 2005, 487]; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 24a StVG, Rn. 16; grundsätzlich auch BayObLG NJW 2005, 232, 233 [= BA 2005, 492]). Es liegen keine gesicherten Erkenntnisse darüber vor, in welcher Höhe ein derartiger Sicherheitsabschlag festzusetzen wäre.

68. Auf die ausdrückliche Bezeichnung der Art des Messverfahrens in den Urteilsgründen (hier: Atemalkoholbestimmung mit dem Gerät Dräger Alcotest 7110 MK III Evidential) kann bei einer Verurteilung nach § 24a Abs. 1 i. V. m. Abs. 3 StVG jedenfalls dann ausnahmsweise verzichtet werden, wenn sich der verwandte Gerätetyp neben seiner Nennung im Bußgeldbescheid unzweifelhaft den sonstigen Urteilsgründen entnehmen lässt.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 09. Februar 2006 – 3 Ss OWi 1376/2005 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen u. a. wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr bzw. einer zu einer solchen Atemalkoholkonzentration führenden Alkoholmenge im Körper (§ 24a I, III StVG) zu einer Geldbuße verurteilt und ein Fahrverbot von drei Monaten verhängt.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts führte der Betroffene am 28. 12. 2004 um 01.49 Uhr einen Pkw auf öffentlichen Straßen in M., wobei er eine Alkoholmenge im Körper hatte, die zu einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr führte, was der Betroffene bei Anwendung der erforderlichen und zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können. Die Sachverhaltsdarstellung schließt mit dem Passus:

„Atemalkoholmessungen, die am 28. 12. 2004 um 02.10 Uhr und um 02.13 Uhr vorgenommen wurden, erbrachten AAK-Werte von 0,338 mg/l bzw. 0,327 mg/l."

Im Rahmen seiner Beweiswürdigung hat das Amtsgericht ergänzend festgestellt, dass der Betr. über die Freiwilligkeit des Atemalkoholtests belehrt wurde und zwischen Fahrtzeit und erster Messung „der geforderte Zeitraum von 20 Minuten" gelegen habe sowie „beide verwertbaren Tests im Abstand von 3 Minuten durchgeführt" wurden. Schließlich sei das fragliche Messgerät „nach Alkomatenausdruck und nach Angaben der Polizeibeamten bis Februar 2005 geeicht" gewesen, so dass auch insoweit keinerlei Zweifel an der Richtigkeit der Messung bestünden.

Mit seiner Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung materiellen Rechts, insbesondere Fehler bei der Durchführung und im Ergebnis der Atemalkoholbestimmung. Zudem sei er nicht über die Freiwilligkeit des Atemalkoholtests belehrt worden.

Die Staatsanwaltschaft bei dem Rechtsbeschwerdegericht hat ebenfalls beantragt, das Urteil aufzuheben. Nach ihrer Ansicht tragen die vom Tatrichter getroffenen Feststellungen den Schuldspruch in objektiver Hinsicht bereits deshalb nicht, weil dem Urteil die eingesetzte Methode zur Atemalkoholmessung nicht zu entnehmen sei.

Aus den Gründen:

Die statthafte (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 OWiG) und auch sonst zulässige Rechtsbeschwerde ist unbegründet. Die Überprüfung des Urteils aufgrund der allein erhobenen Sachrüge deckt keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen auf.

1. Der Bestand des Urteils wird insbesondere nicht deshalb in Frage gestellt, weil das Messverfahren zur Bestimmung der Atemalkoholkonzentration in den Urteilsgründen nicht namentlich bezeichnet wird. Auf die ausdrückliche Bezeichnung der Art des Messverfahrens (hier: Atemalkoholbestimmung mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 MK III Evidential") konnte schon deshalb verzichtet werden, weil sich der verwandte Gerätetyp neben seiner ausdrücklichen Nennung im Bußgeldbescheid vom 01. 02. 2005 unzweifelhaft den differenzierten Ausführungen zum Messverfahren in den Urteilsgründen des Amtsgerichts entnehmen lässt. Hinzu kommt, dass es sich bei dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 MK III Evidential" um das derzeit in der alltäglichen Praxis ausschließlich verwendete und gegenwärtig einzig von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) zur Eichung zugelassene Atemalkoholmessgerät handelt (Burhoff/Böttger, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren <2005> Rn. 541, 1984). Die Atemalkoholmessung mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 MK III Evidential" erfüllt die Voraussetzungen eines sogenannten standardisierten Messverfahrens im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. BGHSt 46, 358/367 ff. = NJW 2001, 1952/1953 ff. [= BA 2001, 280]; Bay ObLG NZV 2000, 295 ff. [= BA 2000, 247]; 2001, 524 [= BA 2001, 372]; 2003, 393 f. [= BA 2003, 380]; Bay ObLG, Beschl. v. 18. 11. 2004 – 2 ObOWi 594/04 –; KG VRS 100, 337; OLG Hamburg NStZ 2004, 350 [= BA 2005, 484]; OLG Celle NStZ-RR 2004, 286 [= BA 2004, 465]; zusammenfassend: Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 24a StVG Rn. 4b f.).

2. Auch den sonstigen sachlich-rechtlichen Anforderungen an die Abfassung der Urteilsgründe (§ 267 Abs. 1 StPO) wird die angefochtene Entscheidung gerecht:

a) Die aufgrund der Einwendungen des Betroffenen gegen die ordnungsgemäße Einhaltung des Messverfahrens gebotenen Feststellungen zur Eichgültigkeitsdauer (hier: bis Februar 2005), zur Einhaltung von Kontroll- und Wartezeit sowie zur Doppelmessung im Zeitabstand vom maximal 5 Minuten unter Mitteilung der beiden Einzelmessergebnisse mitsamt ausdrücklicher Bezugnahme auf den „bei den Akten befindlichen AAK-Ausdruck" lassen einen Anwendungsfehler nicht erkennen. Die für die Bestimmung des Mittelwerts und für die Verwertbarkeit der Messung gebotene Ausblendung der dritten Dezimalstelle der Einzelmesswerte (hier: 0,338 mg/l und 0,327 mg/l) ergibt vorliegend bei einem der Verurteilung damit korrekterweise, d. h. ohne Aufrundungen zugrunde zu legenden Mittelwert von 0,32 mg/l (statt 0,33 mg/l) eine die höchstzulässige Variationsbreite der beiden Einzelmesswerte der AAK von 0,04 mg/l (bei einem Mittelwert bis 0,40 mg/l; vgl. BayObLG NZV 2000, 295) nicht erreichende Differenz beider Messwerte von lediglich 0,01 mg/l. Hinweise auf sonstige erhebliche Störfaktoren, die zu einer Verfälschung der Messergebnisse führen konnten, sind nicht ersichtlich und werden auch von der Rechtsbeschwerde nicht vorgetragen.

b) Soweit der Beschwerdeführer vorträgt, er sei über die Freiwilligkeit des Atemalkoholtests nicht belehrt worden, steht sein Vortrag im Widerspruch mit den auf der Einvernahme der beiden polizeilichen Zeugen beruhenden Feststellungen des Amtsgerichts, von denen das Rechtsbeschwerdegericht auszugehen hat. Die dazu vorgenommene tatrichterliche Beweiswürdigung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

69. 1. Die von polizeilichen Angaben abweichende Einlassung eines Betroffenen in der Hauptverhandlung, kurz vor Fahrtantritt noch Alkohol getrunken zu haben, kann nicht ohne nähere Auseinandersetzung hiermit als bloße Schutzbehauptung angesehen werden.

2. Wird die Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Beginn der ersten Atemalkoholmessung nicht eingehalten, so kann bei deutlicher Überschreitung (hier: 20 %) des Gefahrengrenzwertes des § 24a Abs. 1 StVG von 0,25 mg/l durch Einholung eines Sachverständigengutachtens geklärt werden, ob die mit der Nichteinhaltung verbundenen Schwankungen der Messwerte durch einen Sicherheitszuschlag ausgeglichen werden können (Fortführung von Senat NZV 2004, 426 f. = VRS 107, 52 f. = DAR 2004, 466 f. = Blutalkohol 2004, 467 = SVR 2004, 475 = VersR 2005, 1409 f.).

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 05. Mai 2006 – 1 Ss 32/06 –

Zum Sachverhalt:

Die 21-jährige Betroffene wurde durch Urteil des Amtsgerichts Y. vom 20. 12. 2005 wegen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,31 mg/l zu der Geldbuße von 250,00 € verurteilt. Zugleich wurde ihr für die Dauer von einem Monat verboten, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zu führen. Nach den getroffenen Feststellungen war die als Bedienung tätige Betroffene am 13. 02. 2005 gegen 7.20 Uhr mit ihrem Kraftfahrzeug aus dem

Parkplatz der Gaststätte „T“ in Y. kommend einer Polizeistreife aufgefallen, nach kurzer Nachfahrt angehalten und gegen 7.35 Uhr einer ersten (Messwert: 0,318 mg/l) und gegen 7.38 Uhr einer zweiten (Messwert: 0,309 mg/l) Atemalkoholkontrolle mit dem Gerät der Marke Dräger Alcotest 7110 Evidential unterzogen worden. Mit ihrer Rechtsbeschwerde beanstandet die Betroffene die Korrektheit der Messung, da die 20-minütige Wartezeit zwischen Trinkende und der ersten Einzelmessung nicht eingehalten worden sei.

Aus den Gründen:

Der Rechtsbeschwerde kann ein – zumindest vorläufiger – Erfolg nicht versagt bleiben.

1. Der Senat teilt die Angriffe der Rechtsbeschwerde gegen die gerichtliche Beweiswürdigung. Diese ist lückenhaft, weil sie sich nicht mit einer nahe liegenden Erklärung für das Einlassungsverhalten der Betroffenen auseinander setzt. Das Amtsgericht hat deren Angaben in der Hauptverhandlung, kurz vor ihrem Halt auf dem Parkplatz der Gaststätte „T“ in Y. noch auf dem „P-Parkplatz“ in Y. ein zuvor an einer Tankstelle gekauftes „Cola-Bier“ in Anwesenheit eines Mitinsassen getrunken zu haben, als bloße Schutzbehauptung angesehen, weil sie diese Alkoholaufnahme bei der Polizeikontrolle nicht erwähnt und dort nach Ansicht der Polizeibeamten glaubhaft das Trinkende mit 5.00 Uhr angegeben habe. Die Bewertung des Amtsgerichts, die „Betroffene habe für dieses Aussageverhalten keine Gründe anführen können“, übersieht jedoch die sich aufdrängende Erkenntnis, dass Alkoholsünder bei einer Verkehrskontrolle oftmals versuchen werden, ihr Trinkende zeitlich nach vorne zu verlagern, um so einer konkreten Überprüfung ihrer alkoholischen Beeinflussung zu entgehen. Hingegen liegt die Annahme, ein solcher Betroffener würde in diesem Verfahrenstadium eine kurz vor Fahrantritt getätigte Alkoholaufnahme freimütig einräumen, eher fern. In Anbetracht dieser durchaus nahe liegenden Möglichkeit von Fehlangaben werden die Polizeibehörden gehalten sein, die in den bundeseinheitlichen Richtlinien für die Durchführung von Atemalkoholmessungen vorgesehene Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Beginn der ersten Einzelmessung unabhängig von der Einlassung der Betroffenen einzuhalten, wenn sie verlässliche Daten gewinnen wollen (vgl. hierzu für Baden-Württemberg die gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst, des Justizministeriums und des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straf-taten und Ordnungswidrigkeiten; Sicherstellung von Führerscheinen <VwV Blutalkohol> vom 26. 04. 2005 <4103.B/0107> unter 2.5.5 Kontrollzeit, abgedruckt in: Die Justiz 2005, 265 ff., 266).

2. Auf diesem Rechtsfehler beruht das Urteil. Der Senat kann nicht mit letzter Sicherheit ausschließen, dass die Nichteinhaltung der Wartezeit ohne relevanten Einfluss auf das Messergebnis geblieben ist.

a. Bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration 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 Bundesgesundheitsamts gestellten Anforderungen genügen (vgl. hierzu BGHSt 46, 358 ff., 363 = NZV 2001, 267 f. = DAR 2001, 275 ff. = Blutalkohol 2001, 280 ff.). Danach besteht für das Messverfahren neben dem Erfordernis einer Kontrollzeit von 10 Minuten vor der ersten Einzelmessung u. a. die Vorgabe, dass zwischen der Beendigung der Alkoholaufnahme (Trinkende) und dem Beginn der Messung ein Zeitraum von 20 Minuten verstrichen sein muss. Die vorgeschriebene Kontrollzeit von 10 Minuten dient dazu, die Gefahr der Verfälschung der Messwerte durch Mund- oder Mundrestalkohol auf das Ergebnis auszuschließen. Die Wartezeit von 20 Minuten ist erforderlich, weil sich erst nach dieser Zeit ein definiertes Verhältnis zwischen Atemalkohol- und Blutalkoholkonzentration einstellt, das kurzfristigen Schwankungen nur noch in geringem Maß unterworfen ist (vgl. hierzu Senat NZV 2004, 426 f. = VRS 107, 52 f. = DAR 2004, 466 f. = Blutalkohol 2004, 467 = SVR 2004, 475 = VersR 2005, 1409 f.; Schoknecht NZV 2003, 67 ff.; eher krit. und die Wartezeit nicht stets als ausreichend ansehend: Iffland NZV 2005, 433 ff., 438).

b. Die Frage, welche Konsequenzen aus der Nichteinhaltung der Wartezeit zu ziehen sind, wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung unterschiedlich beantwortet. Während zum Teil hieraus eine Unverwertbarkeit des Messergebnisses gefolgert wird (vgl. OLG Dresden VRS 108, 279 f. [in diesem Heft]; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, StVG, § 24a Rn. 17 m. z. w. N.), halten neuere Entscheidungen deren Einhaltung gänzlich für entbehrlich, wenn nur gewährleistet ist, dass der Betroffene 10 Minuten vor Beginn der Messung keinerlei Substanzen mehr zu sich genommen hat (vgl. OLG Celle NZV 2004, 318 f. [= BA 2004, 267]; OLG Hamm DAR 2005, 227 f. [= BA 2005, 482]; Burhoff <Hrsg.>, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 2005, Rn. 2016). Dies wird vornehmlich damit begründet, dass auf die Einhaltung des ursprünglich zwischen Atemalkoholkonzentration und Blutalkoholkonzentration definierten Verhältnisses verzichtet werden könne, nachdem der Gesetzgeber in § 24a StVG einen selbstständigen Grenzwert festgelegt habe (vgl. OLG Celle a. a. O). Diese Auffassung übersieht jedoch, dass der Sinn der 20-minütigen Wartezeit nicht in der Verhinderung des Einflusses von Mund- oder Restalkohol auf das Messergebnis, sondern darin liegt, dass es gerade in der Anflutungsphase dazu kommen kann, dass die Atemalkoholkonzentration erheblich über den vergleichbaren Blutalkoholwerten liegt (vgl. vertiefend Iffland, a. a. O., S. 438 f.).

Der Senat hat aus diesem Grund bereits ausgesprochen, dass bei nur geringfügiger Überschreitung des Gefahrengrenzwertes des § 24a Abs. 1 StVG von 0,25 mg/l das Ergebnis des standardisierten Messver-

fahrens zur Ermittlung der Atemalkoholkonzentration mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential nur dann ohne Rechtsfehler verwertet werden kann, wenn die genannten Warte- und Kontrollzeiten eingehalten wurden (Senat a. a. O). Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor, da die festgestellte Atemalkoholkonzentration mit 0,31 mg/l mehr als 20 % über dem Gefahrengrenzwert liegt. Überschreitet aber die Messung dieses Limit deutlich, so ist zu prüfen, ob die mit der Nichteinhaltung der Wartezeit verbundenen Schwankungen durch einen Sicherheitszuschlag ausgeglichen werden können (offen lassend: BayObLG DAR 2005, 226 f.).

c. Von einer solchen Möglichkeit geht der Senat vorliegend aus. Werden die für ein standardisiertes Messverfahren vorgegebenen Verfahrensbestimmungen (vgl. nur BGHSt 46, 358 ff.; BayObLG DAR 2003, 232 ff. [= BA 2003, 380]) nicht eingehalten und wie hier im Rahmen des § 24a StVG die Wartezeit unterschritten, so führt dies zunächst nicht zur Unverwertbarkeit der festgestellten Messwerte, vielmehr ist durch Hinzuziehung eines Sachverständigen zu klären, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich die Unterschreitung der Mindestzeit seit Trinkende ausgewirkt haben kann (vgl. Senat, Beschluss vom 26. 03. 2002 – 1 Ss 4/02 –; ebenso OLG Karlsruhe, Beschluss vom 23. 10. 2003 – 2 Ss 125/03 –; vgl. auch. OLG Hamm VRS 102, 298 ff. [= BA 2001, 454]; a. A. Maatz, Blutalkohol 2002, 21 ff., 31 f.). Dies belegt der vorliegende Fall anschaulich. Vorliegend tritt nämlich zu der erforderlichen deutlichen Überschreitung des Grenzwertes von hier 20 % hinzu, dass nach den Bekundungen der Betroffenen in der Hauptverhandlung diese während der Wartezeit – zu ihren Gunsten ist dabei von einer Zeitspanne von 15 Minuten zwischen Trinkende und der ersten Messung auszugehen – lediglich eine Dose „Cola-Bier“ getrunken hat. Es ist aber davon auszugehen, dass die Anflutungsgeschwindigkeit und die Schwankungsbreite des Umrechnungsfaktors zwischen Atem- und Blutalkoholkonzentration während der Anflutungsphase auch von der Konzentration des bereits im Körper vorhandenen und der Menge des während der Wartezeit aufgenommenen Alkohols abhängt (vgl. hierzu die neuesten wissenschaftlichen Untersuchungen der Universitäten München und Heidelberg, veröffentlicht von A. Dettling, F. Fischer, S. Böhler, F. Ullrichs, A. Schuff, G. Skopp, L. von Meyer, M. Graw, H. Th. Haffner, Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen – Teil 1: Anflutung und Gipfelkonzentrationen – [BA 2006, 257]), wobei aufgrund der vorliegend während der Wartezeit aufgenommenen nicht erheblichen Alkoholmenge einer Dose „Cola-Bier“ (0,5 Liter; Alc. 3,1 % vol.) aus tatsächlichen Gründen eher von einer geringeren Verfälschung des Messergebnisses auszugehen sein dürfte.

Das Urteil war daher aufzuheben und zur neuen Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Y. zurückzuverweisen. Dieses wird nunmehr unter Einholung des Gutachtens eines Sachverständigen zu prüfen haben, ob unter Berücksichtigung des Zweifelssatzes und neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse ggf. unter Vornahme von Sicherheitsabschlägen eine zuverlässige Bewertung des Messergebnisses möglich ist.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Klaus Michael Böhm, Karlsruhe)

70. Das fehlende Trennungsvermögen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist gegeben, wenn eine THC-Konzentration von mindestens 1,0 ng/ml festgestellt wird (Bestätigung der Rechtsprechung, Senatsbeschl. v. 15. 11. 2004 – 10 S 2194/04 – [BA 2005, 187]).

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. März 2006 – 10 S 2519/05 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig und begründet. Aus den in der Beschwerdebegründung dargelegten Gründen (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) ergibt sich, dass abweichend von der Entscheidung des Verwaltungsgerichts das öffentliche Interesse am sofortigen Vollzug der Verfügung der Antragsgegnerin vom 17. 08. 2005, mit der dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B entzogen worden ist, dem Interesse des Antragstellers vorgeht, vom Vollzug dieser Verfügung vor einer endgültigen Entscheidung über ihre Rechtmäßigkeit verschont zu bleiben. Das besondere öffentliche Interesse an der – mit ausreichender schriftlicher Begründung (§ 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO) angeordneten – sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung wird durch die bei summarischer Prüfung der Sach- und Rechtslage bestehende hohe Wahrscheinlichkeit begründet, dass dem Antragsteller die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderliche körperliche und geistige Eignung fehlt und somit ernstlich zu befürchten ist, er werde bereits vor einer endgültigen Entscheidung in der Hauptsache die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden. Damit überwiegt das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung. Anders als das Verwaltungsgericht ist der Senat nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage der Auffassung, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verfügung der Antragsgegnerin vom 17. 08. 2005 keinen rechtlichen Bedenken begegnet. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. q StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis diese zu entziehen, wenn er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen dürfte die Antragsgegnerin zu Recht angenommen haben. Entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts liegen bereits deutliche An-

haltspunkte dafür vor, dass der Antragsteller wegen des regelmäßigen Konsums von Cannabis (Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung) fahrungeeignet ist. Diesen sieht der Senat bei einer täglichen oder nahezu täglichen Einnahme als gegeben an (Senatsbeschl. v. 30. 05. 2003 – 10 S 1907/02 –, DAR 2003, 481 = VBlBW 2003, 397 [= BA 2003, 467]; v. 16. 06. 2003 – 10 S 430/03 –, NJW 2003, 3004 = VBlBW 2004, 149 [= BA 2004, 282]; Beschl. v. 26. 11. 2003 – 10 S 2048/03 –, DAR 2004, 170 [= BA 2004, 363]; vgl. BayVGH, Beschl. v. 03. 09. 2002 – 11 CS 02.1082 –, BA 2004, 97; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 07. 01. 2003 – 19 B 1249/02 –, DAR 2003, 187, 188 [= BA 2004, 293]). Der Antragsteller hat anlässlich der Polizeikontrolle vom 26. 07. 2005 gegenüber den Polizeibeamten angegeben, „jeden zweiten oder dritten Tag Marihuana" zu konsumieren. Bei der Bewertung von Angaben von Drogenkonsumenten zum Umfang ihres Konsums gegenüber Polizeibeamten ist nach allgemeiner Lebenserfahrung besondere Zurückhaltung geboten, weil die Konsumenten die Einnahme von Drogen wegen der nachteiligen rechtlichen Konsequenzen zu verharmlosen suchen. Zweifel an der Richtigkeit der Angaben des Antragstellers ergeben sich vorliegend aus seiner Behauptung, letztmals in der Nacht von Sonntag auf Montag Cannabis konsumiert zu haben. Denn nach wissenschaftlicher Erkenntnis ist THC im Blut des Konsumenten grundsätzlich lediglich 24 Stunden nachweisbar (vgl. der vom OVG Rh-Pf, Urt. v. 13. 01. 2004 – 7 A 10206/03 –, Rn. 23, DAR 2004, 413 f. angehörte Sachverständige [= BA 2004, 293]). Lediglich bei chronischen Konsumenten ist ein Nachweis von THC bis zu maximal 48 Stunden möglich, dann ist aber die Konzentration von THC-COOH erhöht (vgl. Eisenmenger, NZV 2006, 24). Hiermit lassen sich die Ergebnisse der Untersuchung der Blutprobe des Antragstellers (THC 1,0 ng/ml und THC-COOH 10,0 ng/ml) kaum in Einklang bringen. Es kann aber dahingestellt bleiben, ob bereits von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen ist. Denn der Antragsteller ist jedenfalls nach Maßgabe von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung wegen des gelegentlichen Cannabiskonsums und des fehlenden Vermögens, zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, fahrungeeignet. Bei der Beurteilung der bei der Blutprobe festgestellten THC-Konzentration von 1 ng/ml (Gutachten vom 05. 08. 2005) ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Konzentration von THC im Blut des Antragstellers zu dem für die Beurteilung des Trennungsvermögens maßgeblichen Zeitpunkt der Autofahrt am Abend des 26. 07. 2005 höher war als der im Gutachten genannte Wert von 1 ng/ml. Aus den Erkenntnissen der medizinischen Forschung über die Wirkungsweise und den Abbauprozess der psychoaktiv wirkenden Substanz THC ist allgemein bekannt, dass diese im Körper nach der Einnahme rasch abgebaut wird und die THC-Konzentration dementsprechend schnell absinkt (vgl. Iten, Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss, 2001, S. 101, 104 ff.; Sticht/Käferstein, in: Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, S. 7 f., Angaben zum Verlauf der THC-Konzentration in Abhängigkeit von der Form der Aufnahme – oral oder durch Rauchen). Aus dem in der Akte der Staatsanwaltschaft S. befindlichen Protokoll der Blutentnahme ergibt sich, dass diese um 19.05 Uhr erfolgte. Da die Autofahrt nach den Angaben des Antragstellers „kurz nach 18 Uhr" begann, lag zwischen der Fahrt und der Blutentnahme bereits ca. eine Stunde Zeit, in der die THC-Konzentration weiter abgesunken ist.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts bereits bei einer THC-Konzentration von 1 ng/ml von einem zeitnahen Cannabiskonsum mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Konsumenten ausgegangen wird (vgl. Beschluss der Grenzwertkommission zu § 24a Abs. 2 StVG vom 20. 11. 2002 zu den in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten Substanzen [BA 2005, 160]). Auf den vom Verwaltungsgericht herangezogenen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 (1 BvR 2652/03, NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) kann gerade nicht abgestellt werden. Denn dieser betraf eine Verurteilung des dortigen Beschwerdeführers nach § 24a Abs. 2 StVG im Hinblick auf den Nachweis von THC im Spurenbereich (< 0,5 ng/ml). Ohnehin hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung (Rn. 27) auf die Rechtsprechung verschiedener Verwaltungsgerichte hingewiesen, die von einem Wert von 1 ng/ml ausgehen, bei dessen Vorliegen die Annahme eines zeitnahen Cannabiskonsums mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit gerechtfertigt sei. Für den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG hat das Bundesverfassungsgericht eine THC-Konzentration gefordert, 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 (Rn. 26). Im Rahmen einer an der Universität Maastricht mit 20 gelegentlichen Konsumenten von Cannabis durchgeführten Studie wurden – weltweit erstmals – über sechs Stunden hinweg Blut- und Speichelproben analysiert und zeitgleich Tests zur Überprüfung der Feinmotorik, der Impulskontrolle und der kognitiven Leistungen vorgenommen. Die THC-Konzentrationen lagen sechs Stunden nach der Einnahme unter 1 ng/ml. Zumindest die feinmotorischen Leistungen blieben nahezu über den gesamten Zeitraum von sechs Stunden beeinträchtigt (vgl. M. Möller, Straßenverkehr und Grenzwerte für Drogen aus forensisch-toxikologischer Sicht, Arbeitstagung der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV 2005, Deutscher Anwaltsverlag, S. 109, 117 ff. [siehe hierzu den Beitrag von Möller et al. „Leistungsverhalten und Toxikokinetik der Cannabinoide nach inhalativer Marihuanaaufnahme" in diesem Heft]). Damit erscheinen im Sinne der Forderung des Bundesverfassungsgerichts zu § 24a Abs. 2 StVG Einschrän-

kungen der fahreignungsrelevanten Eigenschaften bei einer THC-Konzentration von 1 ng/ml zumindest als möglich. Der Senat hat im Beschluss vom 15.11.2004 (– 10 S 2194/04 –, VRS 108, 157 = BA 2005, 187) das unzureichende Trennungsvermögen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung durch die Fahrt unter Cannabiseinfluss auch dann als belegt angesehen, wenn eine geringere THC-Konzentration als 2 ng/ml festgestellt worden ist. Hieran hält der Senat auch im Hinblick auf die Rechtsprechung anderer Oberverwaltungsgerichte (BayVGH, Beschl. v. 11.11.2004 – 11 CS 04.2348 –, SVR 2004, 152 f. [in diesem Heft]; Beschl. v. 25.01.2006 – 11 CS 05.1711 –, juris [in diesem Heft]) fest. Zum einen lässt sich der vorstehend erwähnten Studie entnehmen, dass bereits bei einer THC-Konzentration von 1 ng/ml Leistungsbeeinträchtigungen zumindest möglich sind. Der hohe Rang der gefährdeten Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer macht das mit dieser THC-Konzentration verbundene signifikant erhöhte Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar. Zum anderen machen Überlegungen zu einer bestimmten THC-Konzentration im Blut des Fahrzeugführers, ab der seine fahreignungsrelevanten Eigenschaften beeinträchtigt sind oder sein können, nur Sinn, wenn der Betreffende in Hinblick auf den Gesichtspunkt des Trennungsvermögens darauf verweisen kann, am öffentlichen Straßenverkehr erst teilgenommen zu haben, nachdem die THC-Konzentration in seinem Blut unter diesen bestimmten Wert gesunken ist. Nach dem derzeitigen Stand der medizinischen Forschung ist aber in Bezug auf THC eine exakte Rückrechnung vergleichbar der Vorgehensweise bei der Bestimmung der Blutalkohol-Konzentration (z. B. BGH, Beschl. v. 17.11.1999 – 3 StR 4338/99 –, BA 2000, 188) wegen der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen dem psychoaktiv wirkenden Stoff THC und seinen Metaboliten nicht möglich (Drasch/v. Meyer/Roider/Jägerhuber, BA 2003, 269, 285). Damit ist dem Betroffenen, dem ohnehin der exakte Wirkstoffgehalt der konsumierten Betäubungsmittelmenge unbekannt ist, die Festlegung des Zeitpunkts, zu dem die THC-Konzentration in seinem Blut einen bestimmten Wert unterschreitet, erst recht nicht möglich. Die unzureichende Bereitschaft, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenbedingten Fahruntüchtigkeit abzusehen, ist dem Bereich der charakterlich-sittlichen Mängel zuzuordnen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 20.06.2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 49 [BA 2002, 362]). Ein ausreichendes Trennungsvermögen, das eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hinnehmbar erscheinen lässt, ist nur gegeben, wenn der Konsument Fahren und Konsum in jedem Fall in einer Weise trennt, dass eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften durch die Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten kann (vgl. Senatsbeschl. v. 27.11.2003 – 10 S 1789/03 –; v. 01.12.2003 – 10 S 1958/03 –; v. 18.12.2003 – 10 S 2672/03 –). Ein Fahrerlaubnisinhaber, bei dem in einer im Anschluss an eine Autofahrt entnommenen Blutprobe THC jedenfalls in einer Konzentration von 1 ng/ml festgestellt wird, hat aber nach einem bewussten Konsum von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt, obwohl er, wie gerade das Ergebnis der Blutprobe beweist, nicht sicher sein konnte, dass in seinem Blut die psychoaktiv wirkende Substanz THC nicht mehr in relevantem Umfang vorhanden ist. Damit hat sich dieser Fahrerlaubnisinhaber als charakterlich ungeeignet erwiesen, weil er bei der Fahrt das Risiko eingegangen ist, dass seine Fahreignung noch infolge des Konsums von Cannabis – durch das Vorhandensein von THC in seinem Blut – beeinträchtigt ist. Wie oben dargelegt, kann er nicht geltend machen, er könne die Wirkungen seines Cannabiskonsums so genau ein- und abschätzen, dass er nur dann ein Auto führe, wenn die THC-Konzentration unter eine bestimmte Konzentrationsgrenze gefallen sei.

(Mitgeteilt von 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

71.*) Eine beim Führer eines Kraftfahrzeuges festgestellte THC-Konzentration im Blut zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml beweist für sich allein nicht ohne weiteres, dass dieser Cannabiskonsument und Fahren nicht trennt. Allein aufgrund eines solchen Befundes kann ein gelegentlicher Cannabiskonsument deshalb nicht gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV als fahrungeeignet angesehen werden mit der Folge, dass ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 11. November 2004 – 11 CS 04.2348 –

Zum Sachverhalt:

Nachdem das Landratsamt R.-I. davon Kenntnis erhalten hatte, dass dem Antragsteller mit Verfügung des Straßenverkehrs- und Schifffahrtsamts St. G. vom 05. März 2002 wegen Führens eines PKW unter dem Einfluss von Marihuana am 24. Januar 2002 für die Dauer von zwei Monaten das Recht aberkannt worden war, in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein ein Motorfahrzeug zu führen, forderte es den Antragsteller unter dem 07. Juni 2002 auf, ein Gutachten eines Facharztes mit verkehrsmedizinischer Qualifikation der Fachrichtung Psychiatrie/Psychotherapie über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beizubringen. Nach dem daraufhin vorgelegten Gutachten des Bezirkskrankenhauses L. vom 29. Juli 2002 ergab die Drogenanamnese, dass der Antragsteller erstmalig im 19. Lebensjahr und weiterhin selten bei besonderen Anlässen Cannabis geraucht hatte. Regelmäßiger Konsum von Cannabis habe nicht bestanden. Härtere Drogen habe er nie eingenommen. Er habe glaubhaft vermitteln können, dass er sich mit der Problematik von Cannabiskon-

sum und Führen eines Kraftfahrzeugs intensiv auseinandergesetzt habe und dies in Zukunft trennen werde. Aus psychiatrischer Sicht bestünden deshalb keine Bedenken gegen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Am 11. Mai 2004 erhielt das Landratsamt R.-I. durch eine Mitteilung der Polizeiinspektion P. davon Kenntnis, dass der Antragsteller am 12. März 2004 um 16.20 Uhr im Stadtgebiet P. durch grundloses Hupen aufgefallen und deshalb angehalten worden sei. Nachdem eine Inpol-Anfrage ergeben habe, dass er bereits als Betäubungsmittelkonsument in Erscheinung getreten sei, sei er einem Mashan-Drogentest unterzogen worden, der auf THC positiv ausgefallen sei. Daraufhin sei ihm um 17.34 Uhr eine Blutprobe entnommen worden. Fahrfehler oder Ausfallerscheinungen hätten beim Antragsteller nicht festgestellt werden können. Die Untersuchung der Blutprobe ergab nach dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 29. April 2004 einen THC-Wert von 1,2 ng/ml Blut und einen THC-COOH-Wert von 24,0 ng/ml Blut.

Nach Anhörung entzog das Landratsamt R.-I. dem Antragsteller mit Bescheid vom 16. Juni 2004 die Fahrerlaubnis aller Klassen (Nr. 1). Zur Begründung führte es im Wesentlichen aus, dass der Antragsteller ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sei, weil er nach den Ergebnissen des toxikologischen Gutachtens zumindest gelegentlicher Konsument von Cannabis sei und zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeugs nicht trennen könne.

Der Antragsteller erhob Widerspruch und beantragte beim Verwaltungsgericht Regensburg, dessen aufschiebende Wirkung wiederherzustellen.

Mit Beschluss vom 03. August 2004 gab das Verwaltungsgericht Regensburg dem Antrag des Antragstellers statt: Es führte aus, dass der Antragsteller zwar als gelegentlicher Cannabiskonsument gelten könne, im Hinblick auf den bei der Fahrt vom 12. März 2004 festgestellten THC-Wert von nur 1,2 ng/ml Blut jedoch nicht feststehe, dass er den Konsum von Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr nicht trennen könne.

Der Antragsgegner hat mit Schriftsatz vom 17. August 2004 Beschwerde eingelegt mit dem Antrag, den Beschluss des Verwaltungsgerichts Regensburg vom 03. August 2004 (mit Ausnahme der Streitwertfestsetzung) aufzuheben und den Antrag abzulehnen.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber nicht begründet.

Der Senat teilt die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass die gebotene summarische Überprüfung der Erfolgsaussicht des in der Hauptsache eingelegten Rechtsbehelfs erhebliche Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit des dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entziehenden Bescheids des Landratsamts R.-I. vom 16. Juni 2004 ergibt.

Zwar kann aufgrund der nach dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 29. April 2004 in der dem Antragsteller am 12. März 2004 entnommenen Blutprobe festgestellten THC-COOH-Konzentration von 24,0 ng/ml Blut davon ausgegangen werden, dass der Antragsteller zumindest gelegentlich Cannabis konsumiert hatte (vgl. BayVGH vom 01. 10. 2003 Az. 11 ZB 03.2205; vom 14. 10. 2003 Az. 11 CS 03.2433 [BA 2004, 561]). Wie das Verwaltungsgericht ist der Senat aber der Auffassung, dass eine mangelnde Fähigkeit oder Bereitschaft des Antragstellers, den Konsum von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen, derzeit nicht hinreichend belegt ist und der Antragsteller sich deshalb nicht schon gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV als fahrungeeignet erwiesen hat.

Nach der Rechtsprechung des Senats belegt eine Fahrt unter der Wirkung von Cannabis im Sinne des § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG, gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG also eine Fahrt, bei der THC im Blut des Betroffenen nachgewiesen werden konnte, ein mangelndes Trennen zwischen Cannabiskonsum und Führen von Kraftfahrzeugen nicht erst dann, wenn sich der Betroffene darüber hinaus objektiv in einem drogenbedingt fahruntüchtigen Zustand befunden hat. Ebenso wenig ist von Bedeutung, ob sich der Betroffene beim Führen eines Kraftfahrzeugs subjektiv durch den Einfluss des konsumierten Cannabis beeinträchtigt fühlte (vgl. zuletzt BayVGH vom 14. 07. 2004 Az. 11 CS 04.1513 m. w. N.). Der Senat hat in einer solchen Fahrt einen Nachweis für fehlendes Trennen von Cannabiskonsum und Fahren vielmehr schon dann gesehen, wenn die bei dieser Fahrt im Blut des Betroffenen festgestellte THC-Konzentration 2,0 ng/ml überstieg (vgl. zuletzt BayVGH vom 14. 07. 2004 Az. 11 CS 04.1513; vom 27. 10. 2004 Az. 11 CS 04.2840). Was insoweit bei einer THC-Konzentration zwischen 1,0 ng/ml Blut, dem Grenzwert für THC, auf den sich die so genannte Grenzwertkommission in ihrem Beschluss vom 20. November 2002 für die Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG geeinigt hat, und 2,0 ng/ml Blut gelten soll, hat der Senat bisher nicht entschieden. In dem Beschluss vom 24. August 2004 Az. 11 CS 04.1422 zugrunde liegenden Fall wurden beim Betroffenen anders als hier neben einem THC-Wert von 1,2 ng/ml Blut drogentypische Auffälligkeiten festgestellt. Außerdem beschränkte sich die Fahrerlaubnisbehörde darauf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzufordern.

Auf der Grundlage der ihm derzeit vorliegenden Erkenntnisse hält der Senat es nicht für gerechtfertigt, bereits ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blut von einer Drogenfahrt auszugehen, die bei Vorliegen der weiteren Voraussetzung gelegentlicher Cannabiseinnahme gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV die Fahreignung ausschließt. Nach dem im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002 (NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]) zitierten Gutachten des Prof. Dr. Krüger vom 15. August 2001 [BA 2002, 336] ist für THC-Konzentrationen unter 2,0 ng/ml Blut, insbesondere solchen an der Nachweisgrenze (derzeit 1,0 ng/ml Blut), davon auszugehen, dass keine Risikoerhöhung für den Straßenverkehr stattfindet. Nach diesem Gutachten ist die Formulierung des § 24a StVG, wonach eine Wirkung vorliege, wenn eine der

angegebenen Substanzen nachgewiesen werde, insoweit nur als rechtliche Fiktion zu verstehen, aus naturwissenschaftlicher Sicht aber nicht haltbar. Dem erwähnten Beschluss der Grenzwertkommission lässt sich für eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit von Cannabiskonsumenten schon ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Blut und damit für eine Risikoerhöhung im Straßenverkehr bereits ab diesem Wert nichts entnehmen. Nach den im Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 13. Januar 2004 (ZfS 2004, 188 = DAR 2004, 413) zitierten Ausführungen des von ihm gehörten Sachverständigen kann derzeit im Hinblick auf eine bestimmte Konzentration von THC im Blut kein Grenzwert als wissenschaftlich gesichert angesehen werden, bei dem von einem Drogeneinfluss ausgegangen werden kann, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist, können jedoch jedenfalls bei einer THC-Konzentration von 2,0 ng/ml Blut bei ca. 50 % der Cannabiskonsumenten Beeinträchtigungen festgestellt werden, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Hierbei handele es sich insbesondere um Antriebssteigerungen, die zu einer erhöhten Risikobereitschaft führten, sowie um inadäquate Weitstellung der Pupillen, die mit einer Herabsetzung der allgemeinen Sehschärfe einhergehe und zusammen mit der verzögerten Reaktion auf sich verändernde Lichtverhältnisse bei den betroffenen Kraftfahrzeugführern, insbesondere bei Nachtfahrten, zu ausgeprägten Blendeffekten führe.

Nach den in den Entscheidungen des Verwaltungsgerichts München vom 06. Dezember 2002 Az. M 6a K 01.3406 und vom 31. März 2004 Az. M 6b S 04.1161 wiedergegebenen gutachtlichen Äußerungen des Prof. Dr. D. soll bereits ab einem THC-Wert von 1,0 ng/ml Blut mit Auswirkungen auf die Teilnahme am Straßenverkehr (vor allem Konzentrationsmängel und träge Reaktion der Pupillen auf Licht) zu rechnen sein, wobei allerdings auch die Gewöhnung eine Rolle spiele. Zur Frage, welcher Anteil der Cannabiskonsumenten von solchen Auswirkungen betroffen sein könnte, ergeben diese Ausführungen allerdings nichts.

Angesichts dieser Erkenntnislage beweist eine beim Führer eines Kraftfahrzeugs festgestellte THC-Konzentration im Blut zwischen 1,0 ng/ml und 2,0 ng/ml für sich allein nach Auffassung des Senats nicht ohne weiteres, dass dieser Cannabiskonsum und Fahren nicht trennt. Allein aufgrund eines solchen Befunds kann ein gelegentlicher Cannabiskonsument deshalb nicht gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV als fahrungeeignet angesehen werden mit der Folge, dass ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

Die Landesanwaltschaft B. hat in der Beschwerdebegründung angeregt zu erwägen, das Fehlen des Trennvermögens eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten beim nachgewiesenen Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer THC-Konzentration von mindestens 1,0 ng/ml Blut damit zu begründen, dass er damit unter Berücksichtigung der bestehenden Unsicherheiten über den Abbau des THC offensichtlich nicht alle Vorkehrungen getroffen habe, um das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung der vorstehend vom Senat für erheblich gehaltenen THC-Konzentration im Blut auszuschließen. Der Senat folgt diesem Gedankengang nicht, weil danach die Frage, ob eine Trennung von Cannabiskonsum und Fahren im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV anzunehmen ist oder nicht, völlig losgelöst davon, ob objektiv eine Gefahr für den Straßenverkehr besteht, nur nach den subjektiven Erkenntnismöglichkeiten des Betroffenen beantwortet wird. Der Senat verkennt dabei nicht, dass auch nicht jeder gelegentliche Cannabiskonsument, der bei einer Fahrt den THC-Wert von 2,0 ng/ml Blut überschreitet, zwangsläufig die Verkehrssicherheit gefährdet. Nach Auffassung des Senats macht es aber einen Unterschied, dass nach wissenschaftlichen Erkenntnissen bei einer THC-Konzentration von mindestens 2,0 ng/ml Blut bei 50 % der Cannabiskonsumenten Beeinträchtigungen festgestellt wurden (vgl. OVG Rheinland-Pfalz vom 13. 01. 2004 a. a. O.), während für niedrigere THC-Konzentrationen eine Risikoerhöhung für den Straßenverkehr ausgeschlossen wurde (vgl. Krüger a. a. O.) oder jedenfalls eine Quantifizierung der bereits durch sie beeinträchtigten Cannabiskonsumenten nicht ersichtlich ist (vgl. VG München a. a. O.).

Auch der Umstand, dass der Antragsteller bereits am 24. Januar 2002 in der Schweiz ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Marihuana geführt hatte (nach dem vom Antragsgegner übermittelten Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin in St. G. vom 30. 01. 2002 mit einer THC-Konzentration von 8,0 ng/ml Blut), kann der Beschwerde nicht zum Erfolg verhelfen. Durch das psychiatrische Gutachten des Bezirkskrankenhauses L. vom 29. Juli 2002 konnte der Antragsteller die aufgrund dieser Drogenfahrt bei der Fahrerlaubnisbehörde – zu Recht – bestehenden Eignungszweifel ausräumen, wie deren Mitteilung an den Antragsteller vom 02. August 2002 belegt, die Fahreignungsüberprüfung sei aufgrund dieses Gutachtens abgeschlossen. Wegen dieser Fahrt kann die Behörde die Fahreignung des Antragstellers deshalb nunmehr nicht wieder bezweifeln oder gar verneinen. Ob der Antragsteller die positive Prognose des Gutachtens vom 29. Juli 2002 durch die Fahrt vom 12. März 2004 widerlegt hat, wie der Antragsgegner meint, ist gerade die im anhängigen Verfahren zu klärende Frage. Hierfür gibt der Vorfall vom 24. Januar 2002 logischerweise ebenfalls nichts her.

72. 1. Für den Verlust der Fahreignung wegen Verstoßes gegen das Trennungsgebot (Nr 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) ist entscheidend, ob ein gelegentlicher Konsument von Cannabis objektiv unter dem Einfluss einer THC-Konzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch negative Auswirkungen des Konsums auf den Betroffenen signifikant erhöht.

2. Der derzeitige medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisstand rechtfertigt es nicht, bereits ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blut

eines Kraftfahrzeugführers eine Erhöhung des Risikos für die Verkehrssicherheit als derart gesichert im Sinn des § 11 Abs. 7 FeV anzusehen, dass dem Betroffenen ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen ist.

3. Bei gelegentlichem Konsum von Cannabis und Fahren mit einer THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml ist vor einer etwaigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 14 Abs 1 S 4 FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 –

Zum Sachverhalt:

Durch Mitteilung der Verkehrspolizeiinspektion M. vom 13. September 2004 erhielt die Fahrerlaubnisbehörde Kenntnis davon, dass der Antragsteller am 07. Juli 2004 unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug geführt hatte. Die rund eine Stunde nach der Polizeikontrolle durchgeführte Blutentnahme ergab eine Konzentration von 1,9 ng/ml THC, 19,1 ng/ml THC-COOH und 0,3 ng/ml Cannabinol in seinem Blut. Auf den Einspruch des Antragstellers wurde wegen der zunächst nach § 316 StGB geahndeten Trunkenheitsfahrt mit Urteil des Amtsgerichts München vom 19. Januar 2005 lediglich ein Bußgeld nach § 24a Abs. 2 StVG verhängt. Eine unter dem 28. Januar 2005 erlassene Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nahm die Fahrerlaubnisbehörde mit Schreiben vom 23. Februar 2005 zurück und hörte den Antragsteller zur Entziehung der Fahrerlaubnis der Klassen A1, B, M und L an. Nach den Vollzugshinweisen des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 01. Februar 2005 sei die Fahrerlaubnis bereits ab einem Wert von 1,0 ng/ml THC zu entziehen. Dies ergebe sich sowohl aus Äußerungen des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 24. Januar 2005 wie auch aus der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004. Der Bevollmächtigte des Antragstellers trat dem mit Schreiben vom 16. März 2005 entgegen. Unter Anordnung des Sofortvollzugs wurde dem Antragsteller mit Bescheid vom 08. April 2005 die Fahrerlaubnis entzogen. Der Widerspruch gegen diesen Bescheid wurde von der Regierung von Oberbayern mit Widerspruchsbescheid zurückgewiesen. Dagegen beantragte der Antragsteller beim Verwaltungsgericht München die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs. Mit Beschluss vom 31. Mai 2005 lehnte das Verwaltungsgericht München den Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ab. Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache Erfolg.

Entscheidend kommt es auf die Frage an, ob bereits ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml von einer mangelnden Trennung zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs ausgegangen werden muss, mit der Folge, dass nach § 11 Abs. 7 FeV eine unmittelbare Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 StVG , § 46 Abs. 1 FeV erfolgen kann. Nachdem der Antragsteller die gelegentliche Einnahme von Cannabis eingeräumt hat, kommt hier Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zur Anwendung. Im Rahmen dieser Bestimmung kommt es nicht auf die subjektive Wahrnehmung des Betroffenen von seiner eigenen Leistungsfähigkeit bzw. Fahrtüchtigkeit an. Ferner ist nicht erheblich, ob sich der Betroffene, etwa wegen des Zeitablaufs seit dem letzten Cannabiskonsum, wieder für fahrtüchtig halten durfte. Die genannten Gesichtspunkte könnten erst im Rahmen von Verhältnismäßigkeitserwägungen im Einzelfall (vgl. Vorbemerkung 3 zu Anlage 4 der FeV) Bedeutung erlangen.

Nach der Rechtsprechung des Senats (BayVGH vom 11. 11. 2004, Az. 11 CS 04.2348, SVR 2005, 152 f. [in diesem Heft]) ist im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV vielmehr entscheidend, ob der Betroffene objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko von Beeinträchtigungen erhöht, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Bislang hat der Senat insbesondere unter Bezugnahme auf das im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002 (NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]) zitierte Gutachten von Prof. Dr. Krüger vom 15 . August 2001 [BA 2002, 336 ff.] angenommen, dass bei THC-Konzentrationen bis 2,0 ng/ml nicht von einer Risikoerhöhung für den Straßenverkehr und infolgedessen auch nicht von einer im Sinn von § 11 Abs. 7 FeV feststehenden Fahrungeeignetheit wegen Missachtung des Trennungsgebots (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) auszugehen ist. Nach dem Ergebnis der im vorläufigen Rechtsschutz gebotenen summarischen Prüfung ist an dieser Rechtsprechung festzuhalten, da sich auch aus den seit der Entscheidung des Senats vom 11. November 2004 neu hinzugekommenen, dem Gericht vorliegenden Erkenntnissen keine hinreichende wissenschaftlich fundierte Überzeugung für den niedrigeren Grenzwert von 1,0 ng/ml im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV gewinnen lässt. Die Entziehung der Fahrerlaubnis im Falle des Antragstellers als gelegentlichem Cannabiskonsumenten war daher bei einer THC-Konzentration von 1,9 ng/ml nicht ohne weitere Aufklärung zulässig.

a) Die in der Zeitschrift Blutalkohol 40 (2003) , 269 ff. von Prof. Dr. Drasch et al. veröffentlichte Studie „Absolute Fahruntüchtigkeit unter der Wirkung von Cannabis – Vorschlag für einen Grenzwert“ knüpft an die auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag 2002 in Goslar erhobene Forderung an, in Analogie zu dem im Fall des Alkoholkonsums für die absolute Fahruntüchtigkeit anerkannten Grenzwert von 1,1 ‰ nach § 316 StGB einen solchen Grenzwert auch für die absolute Fahruntüchtigkeit unter dem Einfluss von Cannabis zu erarbeiten [siehe hierzu den Dokumentationsbeitrag „40. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 26. Januar 2002

in Goslar“ in BA 2002, 90 ff.]. Grundlage der Studie waren 585 reale Fälle aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universität München. Aus der Studie selbst, sowie aus dem insoweit erläuternden Schreiben des Instituts für Rechtsmedizin der Universität München, Prof. Dr. E., vom 24. Januar 2005 geht hervor, dass Ergebnisse von Verkehrskontrollen in der Umgebung von Groß-Diskos ausgewertet wurden, wobei nach dem Wortlaut der Studie „die meisten Kontrollen durch speziell geschulte Polizeibeamte verdachtsunabhängig“ durchgeführt worden sind und jeweils ein Fragebogen „Drogen im Straßenverkehr“ ausgefüllt worden ist. Welche spezielle Schulung die Polizeibeamten genossen haben, wie viele ungeschulte unter ihnen waren, was in diesem Zusammenhang unter „verdachtsunabhängig“ verstanden wurde, ob und in welcher Weise möglicherweise zusätzliche Feststellungen (z. B. ärztliche Feststellungen bei der späteren Blutentnahme) eingeflossen sind, lässt sich der Studie nicht entnehmen. Auch das methodische Vorgehen bei der Auswertung der polizeilichen und toxikologischen Feststellungen wird nicht klar.

Erklärtes Ziel der Untersuchung war der Nachweis einer Konzentrations-Wirkungsbeziehung bei Cannabis, wobei der von Daldrup/Meininger (Fundstelle bei Drasch, a. a. O.) 1996 vorgeschlagene Cannabis-Influence-Factor (CIF), ein nach einer mathematischen Formel berechneter, aus THC-, THC-COOH- und 11-Hydroxy-THC-Konzentration kombinierter Wert, als gegenüber der reinen THC-Konzentration zur Abbildung nachteiliger Auswirkungen des Cannabiskonsums und zur Bildung eines Grenzwerts überlegen angesehen wird und offenbar deshalb bei der Untersuchung im Vordergrund steht. In Tabelle 2 der Studie wird die Häufigkeit aufgeführt, mit der eine Vielzahl von Auffälligkeiten durch die Polizei festgestellt wurde. Hierbei wird weder nach Höhe der gemessenen THC-Konzentration noch danach differenziert, ob es sich aus Sicht der Studie jeweils um bloße Auffälligkeiten oder um so genannte Ausfallerscheinungen handelt. Aus den Ausführungen auf Seite 281 der Studie (a. a. O.) geht aber hervor, dass zwischen der Bedeutung beider Begriffe sehr wohl ein qualitativer Unterschied gesehen wird, wobei wohl nur Ausfallerscheinungen eine negative Auswirkung auf die Fahrtüchtigkeit haben sollen. Auch wird nicht zwischen gemessenen THC-Konzentrationen von 1-2 ng/ml und solchen über 2 ng/ml differenziert, sondern eine Schwelle wird bereits bei 1,7 ng/ml und eine weitere bei 3,1 ng/ml angesetzt. Die bei 1,7 ng/ml angesetzte Schwelle zeigt, dass bis zu dieser THC-Konzentration deutlich weniger Auswirkungen festzustellen waren als in der Gruppe zwischen 1,8 und 3,1 ng/ml.

In dem Schreiben des Instituts für Rechtsmedizin der Universität München, Prof. Dr. E., vom 24. Januar 2005 wird der Untersuchung von Drasch zusammenfassend entnommen, bei den Parametern „Konzentrationsmängel“ und „Pupillenreaktion“ ergebe sich in den Vergleichsgruppen mit einer THC-Konzentration von 1,0 – 2,0 ng/ml und mit einer solchen von 2,0 – 100 ng/ml kein statistisch signifikanter Unterschied. Dieser Schluss ist nach dem oben Dargestellten aus der Studie selbst, so wie sie in der Zeitschrift Blutalkohol veröffentlicht wurde, nicht klar nachzuvollziehen.

b) In dem an das Bayerische Staatsministerium des Innern gerichteten Schreiben des Instituts für Rechtsmedizin der Universität München vom 24. Januar 2005 referiert Prof. Dr. E. eine neuere Untersuchung für die Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin im März 2005. Wörtlich heißt es:

„Hierzu wurden 1 958 Gutachten von realen Fällen aus dem Straßenverkehr ausgewertet, die wir erstellt haben. Die Auswahlkriterien waren die gleichen wie bei der oben stehenden Studie. Dieses Mal haben wir ausgewertet, wie viele Fälle wir unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage als relative Fahruntüchtigkeit im Sinne von § 316 StGB bzw. als OWI § 24a (2) eingestuft haben. Aus Tabelle 2 können Sie entnehmen, dass das prozentuale Verhältnis zwischen § 316 und OWI-Fällen im Bereich zwischen 1 und 2 ng/ml absolut identisch ist mit dem im gesamten höheren Bereich ab 2 ng/ml. Nachdem die Unterscheidung § 316 – § 24a bei uns nach Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern getroffen wird, die von der Polizei vermerkt worden sind, ergibt sich hieraus, dass die Häufigkeit von verkehrsrelevanten Ausfallerscheinungen und/oder Fahrfehlern und damit auch die von der Polizei dokumentierte Gefährdung durch Cannabis im THC-Bereich zwischen 1 und 2 ng/ml gleich ist zu der im gesamten THC-Bereich ab 2 ng/ml. Es wird nochmals darauf verwiesen, dass es sich hierbei um eine Beurteilung von realen Fällen durch geschulte Polizeibeamte gehandelt hat. (Bei den ‚unentschiedenen’ Fällen hatten wir nicht genügend Anknüpfungstatsachen für eine endgültige Beurteilung).“

Nach dem zitierten Text findet sich folgende Tabelle 2:

THC-Konzentration (ng/ml)	1,0-1,9 ng/ml	2,0-93,0 (max.)
Gesamte Fallzahl	395	1.563
davon relative Fahruntüchtigkeit § 316 StGB	31,4%	32,8%
davon § 24a (2) StVG	43,5%	42,9%
davon unentschieden	25,1%	24,3%

Zusammenfassend wird festgestellt, die Unterscheidung zwischen Fällen unter und über 2,0 ng/ml THC im Blut erscheine wissenschaftlich nicht nachvollziehbar. Methodik und Vorgehen sowohl bei der Erhebung der Daten wie auch bei deren Auswertung sind bezogen auf diese, im Schreiben vom 24. Januar 2005 referierte neue Untersuchung ebenso wenig nachvollziehbar wie bei der in der Zeitschrift Blutalkohol (a. a. O.) veröffentlichten Studie von Prof. Dr. Drasch et al. (s. o.). Auch ergibt die Untersuchung ausweislich der dargestellten Tabelle zwar möglicherweise keinen statistisch signifikanten Unterschied zwischen den bei-

den Vergleichsgruppen mit THC-Konzentration zwischen 1 und 2 ng/ml und mit einer THC-Konzentration über 2 ng/ml. Zu berücksichtigen ist jedoch auch, dass es in der hier zur Entscheidung stehenden Konstellation wohl nur auf die Fälle der relativen Fahruntüchtigkeit ankommt, weil nur in diesen Fällen für die Verkehrssicherheit relevante Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Probanden feststellbar waren. Die Zahl der Fälle mit relativer Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB war zwar nach der Tabelle in beiden Vergleichsgruppen ungefähr gleich hoch, zeigt aber, dass lediglich knapp ein Drittel aller Cannabiskonsumenten tatsächlich verkehrssicherheitsrelevante Ausfallerscheinungen hatten und damit das Potenzial der Risikoerhöhung durch Cannabiskonsum für den Straßenverkehr insgesamt möglicherweise geringer ist als bislang angenommen.

c) Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zwingt nach Auffassung des Senats ebenfalls nicht zu der Annahme eines Grenzwertes von 1,0 ng/ml zur Feststellung der fehlenden Trennung zwischen dem Führen von Kraftfahrzeugen und dem Konsum von Cannabis.

Der Entscheidung des BVerfG vom 21. Dezember 2004 (Az. 1 BvR 2652/03, NJW 2005, 349 ff. [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) lag die Überprüfung des Beschlusses des Senats für Bußgeldsachen des OLG Zweibrücken vom 13. November 2003 (Az. 1 Ss 215/03) zugrunde. In dem dortigen Fall war bei dem Betroffenen THC im Spurenbereich mit einer Konzentration von weniger als 0,5 ng/ml nachgewiesen worden. Das OLG Zweibrücken hatte entschieden, dass es einer Verurteilung wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Cannabis nicht entgegenstehe, dass THC nur noch im Spurenbereich nachweisbar war. § 24a Abs. 2 StVG erfordere nicht den Nachweis einer bestimmten Menge oder einer Einbuße an der Leistungsfähigkeit des Fahrers, sondern enthalte eine „echte Nullwertgrenze".

Demgegenüber hat das Bundesverfassungsgericht (a. a. O.) festgestellt, es könne nicht jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen. Festgestellt werden müsse eine Konzentration, die es als möglich erscheinen lasse, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Die Möglichkeit einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit werde in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen, wie in dem Verfassungsbeschwerdeverfahren deutlich geworden sei, das mit dem Beschluss vom 20. Juni 2002 (NJW 2002, 2378 ff.) geendet habe. Andere gingen davon aus, dass schon, aber auch erst ab dem von der Grenzwertkommission am 20. November 2002 [vgl. entspr. Beschluss in BA 2005, 160] angegebenen Grenzwert von 1 ng/ml eine Wirkung im Sinne von § 24a Abs. 2 StVG nicht mehr auszuschließen sei. Im Ergebnis lehnt das BVerfG die „Nullwertgrenze" ab und stellt fest, dass § 24a Abs. 2 StVG bei verfassungskonformer Auslegung erst beim Nachweis von über 1,0 ng/ml THC im Blut eingreife. Eine weiter gehende Festlegung musste das BVerfG nicht treffen, da in dem zu entscheidenden Fall eines THC-Werts von weniger als 0,5 ng/ml bereits diese Feststellung zum Erfolg der Verfassungsbeschwerde führte. Das BVerfG nimmt Bezug auf den Beschluss des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 20. Januar 2003 (Az. 4St RR 133/02 , NJW 2003, 1681 ff.) sowie die Rechtsprechung einiger Verwaltungsgerichte, die ebenfalls einen Grenzwert von 1 ng/ml diskutierten, bei dessen Vorliegen die Annahme eines zeitnahen Cannabiskonsums mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahruntüchtigkeit gerechtfertigt sein könne. Die zitierten Entscheidungen zwingen aber, wie nachfolgend dargestellt, nicht zur Annahme eines Grenzwerts von 1,0 ng/ml THC im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV:

Der vom BVerfG in Bezug genommene Beschluss des BayOblG vom 20. Januar 2003 (a. a. O.) betraf den Fall einer Revision gegen die Verurteilung nach § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BtMG wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln sowie die Verhängung eines Bußgeldes wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG . Bei dem dort Angeklagten war eine THC-Konzentration „im Bereich von 2 ng/ml" gemessen worden; eine exakte Angabe des THC-Werts fehlt. Im Rahmen der Prüfung der Verfassungsmäßigkeit von § 24a Abs. 2 StVG führt das BayOblG aus, das Übermaßverbot sei nicht schon deshalb verletzt, weil bereits geringste Konzentrationen eines Betäubungsmittelwirkstoffs ohne jeden Nachweis physiologischer Wirksamkeit Grund der Bestrafung sein könnten. Vom blutanalytischen Wirkstoffnachweis würden nämlich nur Konzentrationen erfasst, die deutlich oberhalb des Nullwertes lägen. Derzeit liege die Nachweisfähigkeit bei 1 ng/ml im Serum. Diese Annahme des BayOblG dürfte zwischenzeitlich überholt sein, nachdem z. B. gerade in dem Fall, den das BVerfG mit Beschluss vom 21. Dezember 2004 (a. a. O.) entschieden hat, THC im Spurenbereich von weniger als 0,5 ng/ml im Blut nachgewiesen werden konnte. Nur an die Annahme, THC-Konzentrationen unter 1,0 ng/ml im Blut seien nicht nachweisbar, hat aber das BayOblG die Folgerung geknüpft, dass eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG erst ab einem Grenzwert von 1 ng/ml THC im Blut in Betracht komme. Mit der vom BVerfG im Beschluss vom 21. Dezember 2004 geforderten Möglichkeit einer Einschränkung der Fahruntüchtigkeit und mit der Frage, ab welcher THC-Konzentration diese anzunehmen sein könnte, setzt sich das BayOblG in seiner Entscheidung vom 20. Januar 2003 (a. a. O.) nicht auseinander. Erst recht lässt sich daraus nicht wissenschaftlich tragfähig ableiten, ab einem Grenzwert von 1 ng/ml seien mit hinreichender Wahrscheinlichkeit verkehrssicherheitsrelevante Auswirkungen und damit eine Risikoerhöhung für den Straßenverkehr zu erwarten, die die Annahme mangelnden Trennens im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV rechtfertigen würden.

Weiter zitiert das BVerfG den Beschluss des VG München vom 26. Mai 2004 (Az. M 6a S 04.2632, Juris Nr. MWRE110590400). Das VG München hat

hier in einem Fall des Konsums von Kokain und regelmäßigen Konsums von Cannabis (also nicht in einem Anwendungsfall von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) entschieden, das Risiko für den Verkehr sei jedenfalls ab einer THC-Konzentration von 2 ng/ml erhöht. Im Blut des dortigen Antragstellers war eine THC-Konzentration von 12,9 ng/ml nachgewiesen worden. Aus dieser Entscheidung lassen sich somit keine Erkenntnisse gewinnen, die für eine Absenkung des Grenzwerts im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV auf 1 ng/ml sprächen.

Das gleiche gilt für die vom Bundesverfassungsgericht ebenfalls in Bezug genommene Entscheidung des OVG Lüneburg vom 11. Juli 2003 (NVwZ-RR 2003, 899 ff. [= BA 2004, 183]). Bei dem dort Betroffenen war ein THC-Wert von 3,8 ng/ml festgestellt worden, gelegentlicher Konsum stand für das Gericht bei einem THC-COOH-Wert von 120 ng/ml fest. Das OVG Lüneburg hat in diesem Fall entschieden, dass jedenfalls ein den Grenzwert für die Anwendung von § 24a Abs. 2 StVG von 1 ng/ml erheblich übersteigender THC-Blutwert eines Kraftfahrzeugführers den Schluss auf mangelndes Trennungsvermögen bei gelegentlichem Cannabiskonsum zulasse. Bei dieser Konstellation und Formulierung kann der zitierten Entscheidung keine sichere Aussage dazu entnommen werden, was nach Auffassung des OVG Lüneburg für den Bereich zwischen 1 und 2 ng/ml gelten soll.

Auch der Beschluss des VGH Mannheim vom 10. Mai 2004 (VRS 107, 234 ff. [= BA 2005, 189]) lässt nicht den Schluss zu, dass von fehlendem Trennen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bereits ab einem THC-Wert von 1,0 ng/ml auszugehen wäre. Die Entscheidung betrifft den Fall des bewussten Passivrauchens von Cannabis bei einem festgestellten THC-Wert von 5 ng/ml im Blut des Betroffenen. Hinsichtlich der THC-Konzentration, ab der die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt sein könne, greift der VGH Mannheim auf die Aussagen in dem vom BVerfG im Verfahren 1 BvR 2062/96 (Beschluss vom 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378 ff.) eingeholten Gutachten von Prof. Dr. Krüger vom 15. August 2001 zurück, wonach bis zu einer THC-Konzentration von 2,0 ng/ml keine Risikoerhöhung festzustellen sei. Der VGH Mannheim referiert auch den Beschluss der Grenzwertkommission vom 20. November 2002, wonach im Rahmen von § 24a Abs. 2 StVG bereits eine THC-Konzentrationen von 1,0 ng/ml genügen soll, muss sich aber angesichts des im konkreten Fall gemessenen THC-Wertes von 5 ng/ml nicht abschließend dazu äußern, ob im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ein Grenzwert von 1,0 oder 2,0 ng/ml gelten soll.

Schließlich verweist das BVerfG in seinem Beschluss vom 21. Dezember 2004 noch auf den Beschluss des OVG Koblenz vom 13. Januar 2004 (Az. 7 A 10206/03, DAR 2004, 413 [= BA 2004, 293]). Auch das OVG Koblenz wendet im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV den Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blut nicht ohne Einschränkungen an. Es zitiert in einem Fall, in dem ein THC-Wert von 2,0 ng/ml gemessen worden war, die schriftlich und in der mündlichen Verhandlung bekundeten gutachtlichen Äußerungen des Leiters des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Mainz, Prof. Dr. Dr. U., welcher ausgeführt habe, dass derzeit, insbesondere im Hinblick auf eine bestimmte Konzentration von THC im Blut, kein Grenzwert als wissenschaftlich gesichert angesehen werden könne, bei dem von einem Drogeneinfluss ausgegangen werden könne, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt sei. Dies beruhe darauf, dass – anders als beim Alkohol – die Auswirkungen von Cannabis bei den einzelnen Drogenkonsumenten höchst unterschiedlich seien. Jedenfalls bei einer THC-Konzentration von 2,0 ng/ml könnten bei circa 50 % der Cannabiskonsumenten Beeinträchtigungen festgestellt werden, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hätten. Laut OVG Koblenz ergibt sich aus den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen für die Beantwortung der Frage, ob jemand ein Fahrzeug unter verkehrsrechtlich relevantem Cannabiseinfluss geführt hat, dass der Fahrer zum einen objektiv unter Einfluss dieser Droge gestanden haben muss. Dies sei in Anknüpfung an den durch die Grenzwertkommission am 20. November 2002 festgesetzten Grenzwert der Fall, wenn der Fahrerlaubnisinhaber 1,0 ng/ml THC im Blut bei der Fahrt aufgewiesen habe. Zum anderen sei zu verlangen, dass bei dem Fahrer cannabisbedingte Beeinträchtigungen aufgetreten seien, die im Allgemeinen Auswirkungen auf die Sicherheit des Straßenverkehrs hätten. Solche Beeinträchtigungen sollten nach der Auffassung des OVG Koblenz zur Sicherung ihres Nachweises und der erforderlichen Objektivität zusätzlich zu den Feststellungen des kontrollierenden Polizeibeamten durch den die Blutprobe entnehmenden Arzt dokumentiert werden. Auch das OVG Koblenz und der von ihm befragte Gutachter gehen demnach gerade nicht davon aus, dass bereits bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten sind und ein mangelndes Trennungsvermögen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bei dieser Wirkstoffkonzentration ohne weiteres anzunehmen ist.

d) Die Gutachten von Prof. Dr. Krüger [BA 2002, 336 ff.] und Prof. Dr. Berghaus [BA 2002, 321 ff.], die in die Entscheidung des BVerfG vom 20. Juni 2002 (a. a. O.) eingeflossen sind, und das Gutachten von Prof. Dr. Dr. U. im Verfahren vor dem OVG Koblenz (Az. 7 A 10206/03 , a. a. O.) sprechen dafür, weiterhin eine signifikante Erhöhung des Risikos für die Verkehrssicherheit bei gelegentlichem Cannabiskonsum nicht schon ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml anzunehmen.

Das Gutachten des Interdisziplinären Zentrums für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg, Prof. Dr. Krüger, vom 15. August 2001 in dem Verfahren, das zur Entscheidung des BVerfG vom 20. Juni 2002 (a. a. O.) geführt hat, kommt zu dem Ergebnis, dass der alleinige Konsum von Cannabis jedenfalls dann zu keiner Risikoerhöhung für den Verkehr führt, wenn die aufgenommene Menge THC eine Konzentration von 2 ng/ml im Blut nicht übersteigt. Im Übrigen

gelte auch für den Konsum von Cannabis, dass mit zunehmender Konzentration die konsumbedingten Beeinträchtigungen steil anwüchsen. Lege man einen „normalen" Cannabiskonsum zu Grunde (ein bis zwei „Joints", Wartezeit von etwa zwei Stunden bis zum Fahrtantritt), liege das drogenkonsumbedingte Unfallrisiko höchstens im Bereich des Risikos von Alkoholisierungen zwischen 0,5 und 0,8 Promille BAK. In dem vom BVerfG mit Beschluss vom 20. Juni 2002 entschiedenen Fall ging es im Übrigen um die Rechtmäßigkeit der Anforderung eines Drogenscreenings nach § 15b Abs. 2 StVZO a. F. in einem Fall, in dem der Betroffene im Besitz einer kleinen Menge Haschisch angetroffen worden war, ohne dass konkret Cannabiskonsum nachgewiesen worden wäre. Prof. Dr. E. weist in dem oben diskutierten Schreiben vom 24. Januar 2005 darauf hin, dass die Erkenntnisse von Prof. Dr. Krüger aus Versuchen am Fahrsimulator, nicht jedoch aus realen Situationen aus dem Straßenverkehr abgeleitet seien. Nach den eigenen Angaben von Prof. Dr. Krüger fänden sich nach Cannabiskonsum die häufigsten Beeinträchtigungen aber bei automatisierten, weniger bei kontrollierten Handlungen. Je mehr Kontrolle notwendig sei, desto seltener träten Beeinträchtigungen auf. Nach Prof. Dr. Krüger gelte dies als Beweis dafür, dass durch Cannabis bedingte Beeinträchtigungen durch bewusste Kontrolle kompensiert werden könnten. Aus Sicht von Prof. Dr. E. stellt diese Erkenntnis von Prof. Dr. Krüger die Übertragbarkeit von Versuchen unter Cannabis am Fahrsimulator auf die reale Verkehrssituation generell in Frage.

Das Gutachten von Prof. Dr. Berghaus ist noch im Internet abrufbar, unter der Adresse www.medizin.uni-koeln.de/institute/rechtsmedizin/ga_bvg.html. Auf die Frage, wie sich der gelegentliche Konsum von Cannabis-Produkten auf die Leistungsfähigkeit insbesondere hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit auswirke, wird hierin bekundet, dass Leistungs- und Verhaltenseinschränkungen auftreten **können** (Hervorhebung im Gutachten von Prof. Dr. Berghaus). Ob überhaupt und in welchem Ausmaß sich die möglichen Einschränkungen im individuellen Falle realisierten, hänge wesentlich von der Erfahrung des Konsumenten, von der Art des Konsums, von der Dosis des aufgenommenen Cannabis und vom Zeitpunkt nach dem Konsum, in welchem die Leistungen abgefragt werden, ab. Nach dem Rauchen, der allgemein üblichen Aufnahme, seien im Allgemeinen nach mehr als drei Stunden relevante Leistungseinbußen nur noch selten, sie seien zumeist bei höheren Dosen nachgewiesen worden. Ein THC-Grenzwert, ab dem sich der gelegentliche Cannabiskonsum auf die Fahrtüchtigkeit auswirkt, wird in dem Gutachten von Prof. Dr. Berghaus nicht benannt. Die Frage, ob der gelegentliche Cannabiskonsument die Fähigkeit besitze, Einschränkungen der eigenen Fahrtüchtigkeit zu erkennen, wird bejaht. Eine Schwächung der Bereitschaft, zwischen dem Drogenkonsum einerseits und der aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr andererseits zu trennen, liege bei gelegentlichem Cannabiskonsum im Allgemeinen nicht vor.

Prof. Dr. Dr. U. führt in seinem für das OVG Koblenz in dem Verfahren Az. 7 A 10206/03 (a. a. O.) erstellten schriftlichen Gutachten aus, Grenzwerte, ab denen eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit betroffener Kraftfahrzeugführer eintrete, könnten, anders als bei Alkohol, bei Drogen nicht angegeben werden. Zwar erscheine es wahrscheinlich, dass beim Nachweis von über 10 ng/ml THC im Blut ein verkehrsmedizinisch-relevanter, negativer Einfluss vorliege, psycho-physische Beeinträchtigungen seien jedoch auch deutlich unter dieser Konzentration beobachtet worden.

Bei der Bewertung der dargestellten Äußerungen und Gerichtsentscheidungen ist zu berücksichtigen, dass offenbar vielfach den verwendeten Begriffen eine höchst unterschiedliche Bedeutung zugemessen wird (vgl. Eisenmenger, Drogen im Straßenverkehr – Neue Entwicklungen, NZV 2006, 24 ff.; Prof. Dr. Berghaus in der gutachtlichen Äußerung vor dem Bundesverfassungsgericht, a. a. O.). Der bei der Auswertung sämtlicher zitierter Quellen gewonnene Eindruck, dass es derzeit keine gesicherte wissenschaftliche Grundlage für die Festlegung eines Grenzwertes von 1,0 ng/ml THC im Blut im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV gibt, wird dadurch noch verstärkt. Es scheint lediglich gesichert, dass die Wirkungen von Cannabis im Einzelfall weit schwerer einschätzbar sind als diejenigen von Alkohol. Die Gewinnung belastbarer Daten als Grundlage für wissenschaftliche Untersuchungen hierzu ist schon deshalb problematisch, weil es sich bei Cannabis um eine illegale Droge handelt und darum geordnete Versuchsreihen mit ausgewählten Testpersonen unter kontrollierten Bedingungen nur schwer durchführbar sein dürften. Greift man auf Feststellungen zurück, die im konkreten Fall von Polizeibeamten gemacht wurden, birgt dies, auch bei entsprechender Schulung, ein höheres Risiko naturwissenschaftlicher Fehleinschätzungen und eine größere Unsicherheit; zudem muss sich in diesen Fällen die Untersuchung mehr oder weniger auf eine statistische Auswertung der durch die Polizei gewonnenen Daten beschränken. Am Fahrsimulator gewonnene Erkenntnisse begegnen demgegenüber den Bedenken, wie sie Prof. Dr. E. in seinem Schreiben am 24. Januar 2005 geäußert hat (s. o.).

Nach alledem erscheint es bei den bestehenden Unsicherheiten, insbesondere im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, nicht gerechtfertigt, bereits ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml von einer Erhöhung des Risikos für die Verkehrssicherheit und von mangelndem Trennen zwischen Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs auszugehen, mit der Folge, dass dem Betroffenen automatisch gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV i. V. m. § 11 Abs. 7 FeV die Fahreignung abzusprechen und ihm gemäß § 3 Abs. 1 StVG , § 46 Abs. 1 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen ist. Bei gelegentlichem Cannabiskonsum und Fahren mit einer THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml bestehen lediglich Eignungsbedenken im Sinne von § 46 Abs. 3 FeV. Um sie zu klären, ist der Fahrerlaubnisinhaber zunächst zur

Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV aufzufordern, mit dem ermittelt werden kann, ob er künftig zwischen der Einnahme von Cannabis und der motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr trennen wird. Die stattgefundene Fahrt mit einer THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml stellt in diesem Zusammenhang eine weitere, Eignungszweifel begründende Tatsache dar. Bei einer THC-Konzentration, die geringer als 1,0 ng/ml ist, wird eine solche dagegen regelmäßig nicht vorliegen. So im Ergebnis auch Dr. Jagow in NZV 2006, 27. Er empfiehlt, im Rahmen von § 24a Abs. 2 StVG an der vom BVerfG gewählten und von der Grenzwertkommission empfohlenen Entscheidungsgrenze von 1,0 ng/ml THC im Sinne eines cut-off, der den sicheren Nachweis belegt, festzuhalten. Dr. Jagow differenziert aber ausdrücklich zwischen dem Ordnungswidrigkeitstatbestand und dem verwaltungsrechtlichen Fahrerlaubnisrecht. Für den Bereich des Verwaltungsrechts empfiehlt er, diesen Grenzwert „als Anlassgrenze für Fahrtauglichkeitsuntersuchungen" gelten zu lassen. Hierdurch wird im Ergebnis auch die bereits im Beschluss vom 11. November 2004 (a. a. O.) zum Ausdruck gekommene Auffassung des Senats bestätigt, dass sich der Festlegung der Grenzwertkommission zu § 24a Abs. 2 StVG auf einen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blut für eine im Rahmen von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV relevante Risikoerhöhung im Straßenverkehr bereits ab diesem Wert nichts entnehmen lässt.

(Mitgeteilt vom 11. Senat des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes, München)

73. 1. Ein „gelegentlicher" Cannabiskonsum im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung setzt die mindestens zweimalige Einnahme dieses Betäubungsmittels voraus (a. A. OVG Hamburg vom 23. 06. 2005, VRS 2005, 214 [= BA 2006, 165]).

2. Zur Klärung der Frage, wie oft Cannabis eingenommen wurde, darf auch dann, wenn nur ein einmaliger Konsum feststeht, gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV ein ärztliches Gutachten angefordert werden, sofern weitere, Eignungszweifel begründende Tatsachen vorliegen.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1453 –

Zum Sachverhalt:

Die Polizei traf den Antragsteller am 02. November 2004 um 23.37 Uhr beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr an. Er erklärte damals, vor dem Antritt der Fahrt keine illegalen Drogen konsumiert zu haben. In der ihm am 03. November 2004 um 0.36 Uhr entnommenen Blutprobe wurden 6,0 µg/L Tetrahydrocannabinol (THC), 2,5 µg/L Hydroxy-THC, 31 µg/L THC-Carbonsäure und 0,75 µg/L Cannabinol festgestellt. Das mit der Untersuchung der Blutprobe beauftragte Institut merkte an, diese Befunde würden die offensichtlich einige Stunden zuvor stattgefundene Aufnahme von Cannabiszubereitungen beweisen; die Wirkung von Cannabisinhaltsstoffen habe auch noch im Zeitpunkt des Vorfalls vorgelegen.

Seitens der Antragsgegnerin zu der Absicht angehört, ihm wegen Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis die Fahrerlaubnis zu entziehen, machte der Antragsteller geltend, die einmalige Benutzung eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss rechtfertige eine solche Maßnahme nicht. Aufgrund der bei der Einnahme von Marihuana gemachten schlechten Erfahrungen werde er dieses Betäubungsmittel nicht nochmals konsumieren.

Durch für sofort vollziehbar erklärten Bescheid vom 17. Februar 2005 entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen 1, 1a und 3 (eingeschlosssen die Klassen 1b, 4 und 5). Zur Begründung wurde u. a. ausgeführt, die Behauptung, der Konsum von Cannabis am Tattag habe einen einmaligen Vorfall dargestellt, sei durch den festgestellten THC-Carbonsäure-Wert widerlegt; er belege, dass es sich beim Antragsteller mindestens um einen gelegentlichen Cannabiskonsumenten handele.

Gegen diesen Bescheid legte der Antragsteller Widerspruch ein.

Durch Widerspruchsbescheid vom 05. April 2005 wies die Regierung von S. den Widerspruch als unbegründet zurück. Die festgestellte Konzentration an THC-Carbonsäure von 31 µg/L schließe ein einmaliges Probierverhalten aus.

Mit der am 06. Mai 2005 zum Verwaltungsgericht Augsburg erhobenen Klage, über die nach Aktenlage noch nicht entschieden wurde, erstrebt der Antragsteller die Aufhebung des Bescheids vom 17. Februar 2005 und des Widerspruchsbescheids. Gleichzeitig beantragte er, „die Anordnung der sofortigen Vollziehung aufzuheben".

Durch Beschluss vom 25. Mai 2005 stellte das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung der Klage hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis wieder her, da der Bescheid vom 17. Februar 2005 in der Fassung des Widerspruchsbescheids rechtswidrig sei.

Mit der hiergegen eingelegten Beschwerde beantragt die Antragsgegnerin, den Beschluss vom 25. Mai 2005 aufzuheben und den Antrag auf Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung abzulehnen. Die Landesanwaltschaft Bayern, die sich als Vertreter des öffentlichen Interesses am Beschwerdeverfahren beteiligt, unterstützt unter Hinweis auf die Spruchpraxis des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs die Rechtsauffassung der Antragsgegnerin.

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch Einholung eines von Prof. Dr. M. und Prof. Dr. A. vom Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin der Universität H. gemeinsam zu fertigenden Gutachtens Beweis darüber erhoben, ob

1. eine THC-COOH-Konzentration von mehr als 10 ng/ml Blut den Beweis dafür erbringt, dass die betroffene Person Cannabis öfter als nur einmal

konsumiert hat, wenn das Blut innerhalb weniger Stunden nach dem Ende der motorisierten Teilnahme des Betroffenen am Straßenverkehr entnommen wurde, und

2. es, falls die Beweisfrage 1 auch nur teilweise zu verneinen ist, andere medizinisch-naturwissenschaftliche Parameter gibt, die – sei es ggf. auch nur in Kombination miteinander – den Beweis dafür erbringen, dass jemand Cannabis öfter als nur einmal konsumiert hat, und auf welchem Wege die Gewinnung derartiger Erkenntnismittel aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht bejahendenfalls zu erfolgen hat.

Das daraufhin von Prof. Dr. A. gefertigte Gutachten vom 29. August 2005 gelangt zusammenfassend u. a. zu dem Ergebnis, der Beweis dafür, dass eine Person Cannabis öfter als nur einmal konsumiert habe, werde, wenn die Blutentnahme innerhalb weniger Stunden nach dem Ende der motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr erfolgt sei, nicht dadurch erbracht, dass darin eine Konzentration an THC-Carbonsäure von mehr als 10 ng/ml festgestellt wurde. Die beim Antragsteller ermittelten Werte könnten einem einmaligen Konsum kurz vor der Polizeikontrolle entsprechen. Prof. Dr. M. trat in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 12. September 2005 den Ausführungen im Gutachten vom 29. August 2005 bei. Die Landesanwaltschaft Bayern hat in der Folgezeit Stellungnahmen des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 23. August 2005 und vom 25. Oktober 2005 vorgelegt. In diesen beiden Ausarbeitungen wird ausgeführt, THC-Carbonsäure-Werte, die über 100 ng/ml lägen, würden als Hinweis und THC-Carbonsäure-Konzentrationen von über 150 ng/ml als Beweis für die „häufige" Einnahme von Cannabis angesehen. In der Stellungnahme vom 23. August 2005 wird zudem zum Ausdruck gebracht, es könne nicht davon ausgegangen werden, dass bei einer THC-Carbonsäure-Konzentration von 31 ng/ml ein wiederholter (gelegentlicher) Konsum vorgelegen haben müsse.

Aus den Gründen:

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Beschwerde bleibt ohne Erfolg.

Der Annahme, die Fahrungeeignetheit des Antragstellers sei bereits im Sinne von § 11 Abs. 7 FeV erwiesen, so dass ihm die Fahrerlaubnis ohne weitere Maßnahmen der Sachverhaltsaufklärung entzogen werden durfte, steht entgegen, dass dem Antragsteller die in der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorausgesetzte „gelegentliche" Einnahme von Cannabis derzeit nicht nachgewiesen werden kann.

Was unter „gelegentlicher" Einnahme zu verstehen ist, wird weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung ausdrücklich erläutert. Wenn die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung in der Nummer 9.2.1 die „regelmäßige" Einnahme von Cannabis behandelt und dieses Verhalten dahingehend bewertet, dass es (vorbehaltlich von Ausnahmen im Sinne der Nummer 3 der Vorbemerkung zu diesem Regelwerk) ohne weiteres den Verlust der Fahreignung bewirkt, während der in der Nummer 9.2.2 erwähnte „gelegentliche" Konsum diese Rechtsfolge nur dann nach sich zieht, wenn „Zusatztatsachen" vorliegen, so kann das nur so verstanden werden, dass mit dem Begriff „gelegentlich" eine Konsumfrequenz umschrieben werden soll, die von ihrer Häufigkeit her hinter der regelmäßigen Einnahme zurückbleibt. Abweichend von der im Beschluss vom 23. Juni 2005 VRS 2005, 214 vertretenen Auffassung des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts kann jedoch nicht angenommen werden, dass hierunter auch bereits der einmalige Gebrauch von Cannabis fällt.

1. Gegen eine solche Auslegung spricht bereits der Bedeutungsgehalt, der dem Wort „gelegentlich" im allgemeinen Sprachgebrauch zukommt. Soll mit diesem Begriff – wie hier der Fall – die Häufigkeit von Geschehnissen zum Ausdruck gebracht werden, so wird er im Sinne von „manchmal", „häufiger, aber nicht regelmäßig", „öfters", „hin und wieder" oder „ab und zu" verstanden; er dient damit der Beschreibung eines mehr als einmal eintretenden Ereignisses (VGH BW vom 29. 09. 2003 DÖV 2004, 129 [= BA 2004, 185] mit Belegstellen aus dem philologischen Schrifttum).

Dem kann in vorliegendem Zusammenhang nicht durchgreifend entgegengehalten werden, dass die Rechtsordnung den Ausdruck „gelegentlich" teilweise in einem Sinne gebraucht, der einmalige Vorgänge fraglos einschließt. Bei den von der Landesanwaltschaft Bayern insoweit angeführten Beispielen handelt es sich indes in der weitaus überwiegenden Zahl um Regelungen, die eine Rechtsfolge zugunsten des Betroffenen dann eintreten lassen, wenn ein bestimmtes Ereignis höchstens „gelegentlich" eintritt.

Der Gesetzgeber bedient sich dieser Normierungstechnik insbesondere dann, wenn er Ausnahmen von einer Verbotsnorm oder einer den Adressaten sonst belastenden Vorschrift für den Fall vorsieht, dass der Sachverhalt, an den ansonsten eine dem Betroffenen nachteilige Rechtsfolge geknüpft wird, nur in zahlenmäßig beschränktem Umfang („gelegentlich") verwirklicht wird; unter dieser Voraussetzung tritt die andernfalls vorgesehene Beschwerde nicht ein. Eine solche Vergünstigung kommt nach ihrem Sinn und Zweck erst recht zum Tragen, wenn der (Ausnahme-)Tatbestand, der höchstens „gelegentlich" verwirklicht werden darf, ein einmaliges Vorkommnis bleibt.

So sieht etwa § 64a Abs. 2 Nr. 4 BBergG eine Durchbrechung des sich aus § 64a Abs. 1 BBergG ergebenden Beschäftigungsverbots für Frauen im Bergbau unter Tage dann vor, wenn Frauen in Ausübung eines Berufes, der keine schwere körperliche Arbeit erfordert, „gelegentlich" in einem Bergwerk tätig werden. Sind aber nach Auffassung des Gesetzgebers bei einem auf eine überschaubare Zahl von Fällen begrenzten Einsatz unter Tage keine Nachteile für Frauen zu besorgen, so liegt es auf der Hand, dass das

Beschäftigungsverbot des § 64a Abs. 1 BBergG umso weniger eingreift, wenn eine ansonsten außerhalb des Bergbaus erwerbstätige Frau in Ausübung ihres Berufes nur einmal in einen Stollen einfahren muss. Die gleiche Regelungstechnik liegt der Bestimmung des § 1 Abs. 2 Nr. 1 JArbSchG zugrunde, der zufolge das Jugendarbeitsschutzgesetz – und damit alle darin zu Lasten von Arbeitgebern etc. enthaltenen Beschränkungen – dann nicht anwendbar sind, wenn ein Jugendlicher „gelegentlich" geringfügige Hilfeleistungen unter näher bezeichneten Voraussetzungen erbringt: Wird der Jugendliche nur einmal bei gleichzeitiger Erfüllung der in § 1 Abs. 2 Nr. 1 JArbSchG aufgestellten weiteren Kriterien Hilfe leistend tätig, findet das Jugendarbeitsschutzgesetz augenscheinlich ebenfalls nicht Anwendung. Ebenfalls als „minus" ist der Fall der nur einmaligen Tatbestandsverwirklichung z. B. von dem in § 23 Abs. 1 Nr. 3 JArbSchG, in § 62 Abs. 1 JArbSchG, in § 2a Abs. 1 Nr. 6 WpHG, in § 651k Abs. 6 Nr. 1 BGB, in § 20 Abs. 4 Satz 2 GWB und in § 119 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 SGB III verwendeten Begriff der Gelegentlichkeit mitumfasst: All diese Vorschriften stellen begünstigende Regelungen dar, die dann eingreifen, sofern der von ihnen erfasste Sachverhalt nicht öfter als „gelegentlich" verwirklicht wird. Beispiele für Normen, die bereits in ihrem Wortlaut die Funktion des Begriffs „gelegentlich" zum Ausdruck bringen, die Oberqrenze der „unschädlichen" Tatbestandsverwirklichung zu bezeichnen, stellen § 12 Abs. 3 Satz 2 BWahlG und § 11 Abs. 5 Satz 3 MRRG dar. Wohnwagen und Wohnschiffe gelten danach dann als „Wohnungen" im wahl- bzw. melderechtlichen Sinne, sofern sie „nicht oder nur gelegentlich" fortbewegt werden. Die Häufigkeit der Ortsveränderung des Wohnwagens oder Wohnschiffs muss, damit eine „Wohnung" vorliegt, mithin zwischen „nie" und „gelegentlich" liegen.

Im Vergleich dazu kommt dem Begriff der „Gelegentlichkeit" in der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung und in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV eine gegenläufige Aufgabe zu. Die erstgenannte Regelung konkretisiert näher, unter welchen Voraussetzungen sich jemand im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und von § 46 Abs. 1 FeV als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erweist; diese Bestimmung „hinterfüllt" damit die zum Entzug der Fahrerlaubnis verpflichtenden Befugnisnormen inhaltlich. Obwohl die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens keinen Verwaltungsakt darstellt (vgl. grundlegend BVerwG vom 28.11.1969 BVerwGE 34, 248), so ermächtigt § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV die öffentliche Verwaltung doch ebenfalls zu einer (sonstigen) Maßnahme mit Eingriffscharakter. Wenn beide Vorschriften die Befugnis der öffentlichen Gewalt, Privatpersonen eine Beschwer aufzuerlegen, davon abhängig machen, dass ein „gelegentlicher" Cannabiskonsum vorliegt, so bezeichnet das Tatbestandsmerkmal der „Gelegentlichkeit" nach dem Sinn und Zweck dieser Regelungen nicht die Ober-, sondern die Untergrenze, von der an erst die an diese Bestimmungen geknüpften Rechtsfolgen eintreten können. Denn wenn der Normgeber die Schwelle, von deren Erreichen an die Hohe Hand in Freiheit und Eigentum eingreifen darf, dahingehend umschreibt, dass ein bestimmter Sachverhalt (hier: der um „Zusatztatsachen" ergänzte Konsum von Cannabis) mit einer gewissen mengenmäßigen Intensität verwirklicht worden sein muss, so bringt er damit zum Ausdruck, dass Tatbestandsverwirklichungen, die sich von ihrer Häufigkeit her unterhalb dieser Schwelle bewegen, die angeordnete Rechtsfolge nicht auslösen können. Anders als in den vorbezeichneten Fällen begünstigender (Ausnahme-)Regelungen verbietet sich bei zu Eingriffsakten ermächtigenden oder sonst belastenden Bestimmungen, die ein „gelegentliches" Verhalten voraussetzen, deshalb ein Erst-Recht-Schluss des Inhalts, dem zufolge die nur einmalige Verwirklichung des Tatbestands ebenfalls ausreicht.

2. Bestätigt wird der Befund, der sich aus der grammatikalischen und rechtssystematischen Auslegung ergibt, durch den Rekurs auf die Situation, die der Verordnungsgeber bei der Schaffung der Fahrerlaubnis-Verordnung vorfand. An ihn bindenden Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts (vgl. § 31 Abs. 1 BVerfGG) zu den Möglichkeiten eines fahrerlaubnisrechtlichen Einschreitens in Cannabisfällen lag damals nur der Beschluss vom 24. Juni 1993 (BVerfGE 89, 69 [= BA 1993, 358]) vor. Das Bundesverfassungsgericht hatte seinerzeit zwischen „einmaligem" (vgl. Abschnitt C.1.3.b.aa des Beschlusses vom 24. 06. 1993) und „gewohnheitsmäßigem" Cannabiskonsum (Abschnitt C.1.3.b.bb jenes Beschlusses) unterschieden und festgehalten, dass die Feststellung eines einmaligen Cannabisgebrauchs „für sich genommen" die Forderung nach Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht rechtfertige (BVerfG vom 24. 06. 1993, a. a. O., S. 87). Angesichts des tief greifenden Grundrechtseingriffs, der mit der Anforderung eines solchen Gutachtens verbunden sei, seien vielmehr „deutlichere Anzeichen" für einen Eignungsmangel zu fordern (BVerfG vom 24. 06. 1993, ebenda).

Wenn der Verordnungsgeber der Differenzierung des Bundesverfassungsgerichts nur insoweit folgte, als er ebenfalls zwischen zwei Häufigkeitsformen des Cannabisgebrauchs unterschied, er die minder intensive Konsumfrequenz – abweichend von der Terminologie der Entscheidung vom 24. Juni 1993 – jedoch durch den Begriff der „Gelegentlichkeit" der Einnahme dieses Betäubungsmittels umschrieb, so kann das nur so verstanden werden, dass er Fälle des einmaligen Cannabisgebrauchs damit aus dem Anwendungsbereich des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ausschließen wollte.

Diese Regelung ist durch triftige, ihrerseits im Verfassungsrecht wurzelnde Gründe veranlasst.

a) Bei der Beurteilung, ob von einer Person, die einmalig Cannabis eingenommen und darüber hinaus eine Zusatztatsache im Sinn der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung verwirklicht hat, auch künftig eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs ausgeht, durfte der Verordnungsgeber

nicht unberücksichtigt lassen, dass die Mehrzahl der Konsumenten dieses Betäubungsmittels nach den Angaben in der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juni 1993 (a. a. O., S. 87) über das Probierstadium nicht hinausgelangt; einer dort referierten, vom Bundesgesundheitsministerium veranlassten Repräsentativerhebung zufolge wurde jedenfalls damals diese Droge von 57,3 % der Konsumenten nur ein- bis fünfmal eingenommen. Die Gefährlichkeit einer Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss von Cannabis hängt zwar nicht davon ab, ob es bei einem singulären Gebrauch dieser Droge verbleibt; da Erstkonsumenten noch über keine konkreten Erfahrungen hinsichtlich der Auswirkungen von Haschisch oder Marihuana auf die Fahrtauglichkeit verfügen können, mag das von ihnen ausgehende Risiko fallweise sogar höher als bei Personen zu veranschlagen sein, die an den Gebrauch dieser Substanzen bereits gewöhnt sind. Das ändert indes nichts daran, dass es in den Fällen, in denen es bei einem einmaligen Probierverhalten sein Bewenden hat, künftig zu keinen cannabisbedingten Gefahren für den Straßenverkehr mehr kommen kann. Aufgabe des Fahrerlaubnisrechts als einer Spezialmaterie des Rechts der öffentlichen Sicherheit und Ordnung aber ist es ausschließlich, derartige künftige Gefährdungen zu verhindern; die Ahndung des Unrechtsgehalts, der auch einer einmaligen Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss innewohnt, ist demgegenüber dem Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrecht vorbehalten. Auch wenn der Anteil der einmaligen Konsumenten (deutlich) geringer zu veranschlagen sein wird als die vorstehend erwähnte Quote von 57,3 % (sie schließt alle Personen ein, die Cannabis nicht öfter als fünfmal eingenommen haben), muss davon ausgegangen werden, dass der Kreis derer, die nach einmaligem Experimentieren mit dieser Droge von ihr wieder Abstand nehmen, aller Voraussicht nach keine zu vernachlässigende Größenordnung aufweist. Da die öffentliche Verwaltung nach § 11 Abs. 7 FeV befugt (und verpflichtet) ist, die Fahrerlaubnis bei zweifelsfrei feststehender Verwirklichung der Voraussetzungen eines der in der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführten Regelbeispiele ohne weiteres zu entziehen, würde sich diese Bestimmung, hätte sich der Verordnungsgeber im Rahmen der Nummer 9.2.2 mit einem einmaligen Konsum begnügt, auch zu Lasten von Personen auswirken, die – bezogen auf die Zukunft – nicht als Gefahr für den Straßenverkehr angesehen werden können, weil sich ihr Kontakt zu der Droge „Cannabis“ in einem einmaligen Konsum erschöpfte. Eine solche Regelung müsste unter dem Blickwinkel der Erforderlichkeit des Eingriffs deshalb ernsten verfassungsrechtlichen Bedenken begegnen. Auch das Hamburgische Oberverwaltungsgericht, das sich für eine Einbeziehung des einmaligen Cannabiskonsums in den Begriff der „Gelegentlichkeit“ ausgesprochen hat (Beschluss vom 23. 06. 2005, a. a. O.), hat diese Auffassung bezeichnenderweise nur mit Blickrichtung auf die Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV vertreten. Es fehlen jedoch Anhaltspunkte jedweder Art dafür, dass der Verordnungsgeber den Terminus „gelegentlich“ in dieser Bestimmung und in der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung in unterschiedlichem Sinne gebraucht.

b) Aber auch im Rahmen des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV steht es – entgegen der Auffassung des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts – mit den verfassungsrechtlichen Erfordernissen nicht in Einklang, einen nur einmaligen Konsum als rechtfertigenden Grund für die Forderung nach Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens genügen zu lassen, und zwar selbst dann nicht, wenn zu ihm weitere straßenverkehrsbezogene (Verdachts-)Tatsachen hinzutreten. Bereits in der Entscheidung vom 24. Juni 1993 (a. a. O., S. 88) hat das Bundesverfassungsgericht festgehalten, dass es unverhältnismäßig ist, wenn zwecks Klärung der Frage, ob ein gewohnheitsmäßiger Konsum vorliegt, sogleich ein derartiges Gutachten verlangt wird. Denn die Frage der Konsumhäufigkeit lasse sich auch durch Harn-, Blut- oder Haaranalysen klären. Derartige, rein ärztliche Untersuchungen würden wesentlich schonender in das allgemeine Persönlichkeitsrecht eingreifen (BVerfG vom 24. 06. 1993, a. a. O., S. 88), wohingegen die Ermittlungen über den Charakter des Betroffenen, wie sie bei einer psychologischen Untersuchung notwendig sind, dessen Selbstachtung und sein gesellschaftliches Ansehen berühren (BVerfG vom 24. 06. 1993, a. a. O., S. 84). Hinzu kommt, dass die Beurteilung des Charakters im Wesentlichen auf einer Auswertung von Explorationsgesprächen beruht und diese Methode, die nicht die Stringenz von Laboruntersuchungen aufweist, Unwägbarkeiten nicht ausschließt (BVerfG vom 24. 06. 1993, a. a. O., S. 84).

Diese Erwägungen sind uneingeschränkt auf die Fallgestaltung übertragbar, dass geklärt werden muss, ob jemand Cannabis einmalig oder gelegentlich einnimmt. Auch insoweit gebührt der Anforderung eines rein ärztlichen Gutachtens der Vorzug, da es sowohl das mildere als auch das zwecktauglichere Mittel der Sachverhaltserforschung darstellt. In Gestalt des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV steht den Fahrerlaubnisbehörden eine Befugnisnorm zur Verfügung, auf deren Grundlage die Beibringung eines solchen Gutachtens vom Betroffenen auch dann gefordert werden kann, wenn nur ein einmaliger Cannabiskonsum feststeht; diese Norm würde ihrem Wortlaut nach sogar dann eingreifen, wenn nur ein dahingehender Verdacht bestünde. Zu fordern ist lediglich, dass der einmalige (ebenso wie der gelegentliche) Cannabiskonsum einen „Bezug zum Straßenverkehr“ (BVerfG vom 20. 06. 2002 NJW 2002, S. 2380 [= BA 2002, 362]) aufweisen muss, um die hinreichende Besorgnis künftiger Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs begründen zu können und Aufklärungsmaßnahmen, die der Abwehr solcher Gefahren dienen, zu rechtfertigen. Dieser Bezug ist ohne weiteres dann zu bejahen, wenn der Betroffene unter relevantem Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat. Erst wenn nach der Ausschöpfung der durch § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV eröffneten Möglichkeiten feststeht, dass der Betroffene Cannabis öfter als einmalig eingenommen hat, seine Fahr(un)geeignetheit jedoch

weiterhin nicht abschließend geklärt ist, ist für die auf § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV zu stützende Forderung nach einem medizinisch-psychologischen Gutachten Raum.

3. Der Befund, dass der Verordnungsgeber die in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und in der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltenen Regelungen mit Vorbedacht auf die Fälle der „gelegentlichen" Einnahme von Cannabis beschränkt hat, während im Rahmen des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV ein einmaliger Konsum dieses Betäubungsmittels genügt, wird durch die Begründung zu § 14 des Entwurfs der Fahrerlaubnis-Verordnung (BRDrs. 443/98, S. 261) bestätigt. Sie erläutert den Regelungsgehalt dieser Vorschrift dahingehend, dass zunächst – ohne dass die amtliche Begründung hierbei nach bestimmten Arten von Betäubungsmitteln differenziert – durch ein ärztliches Gutachten festzustellen sei, ob Abhängigkeit von Betäubungsmitteln oder die sonstige Einnahme derartiger Substanzen vorliege. Ergebe diese Vergewisserung, dass der Proband betäubungsmittelabhängig ist, liege nach der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (vgl. dort die Nummer 9.3) ein Eignungsmangel vor. Sei demgegenüber ein Konsum ohne Abhängigkeit zu bejahen, so ziehe das bei anderen Betäubungsmitteln als Cannabis ebenfalls die Fahrungeeignetheit nach sich, während bei Cannabis danach zu differenzieren sei, ob regelmäßige oder gelegentliche Einnahme vorliege. Im erstgenannten Fall sei die Fahreignung in der Regel ausgeschlossen, während sie bei nur gelegentlicher Einnahme in der Regel zu bejahen sei. Eine „zusätzliche" medizinisch-psychologische Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV (nunmehr: § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV) sei demgegenüber dann erforderlich, falls weitere Umstände Zweifel an der Eignung begründen würden. Wenn diese Untersuchung in der amtlichen Begründung ausdrücklich als „zusätzliche" Aufklärungsmaßnahme bezeichnet wird, so verdeutlicht dies, dass der historische Verordnungsgeber ebenfalls davon ausging, dass der Anforderung eines Gutachtens nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV jedenfalls immer dann, wenn die „Gelegentlichkeit" des Cannabiskonsums nicht bereits aufgrund anderweitiger Umstände feststeht, eine ärztliche Begutachtung vorauszugehen hat, die der Aufklärung des Konsummusters dient, und dass die durch § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV eröffnete Möglichkeit nur zum Tragen kommt, falls danach noch ein zusätzlicher Ermittlungsbedarf verbleibt.

4. Wenn die öffentliche Verwaltung in den Fällen, in denen einem Fahrerlaubnisinhaber oder -bewerber nur ein einmaliger Cannabiskonsum, ergänzt um die erforderlichen Zusatztatsachen, nachgewiesen werden kann, zunächst darauf beschränkt ist, von ihm die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zu verlangen, durch das geklärt werden soll, ob es tatsächlich bei dem singulären Gebrauch dieser Droge geblieben ist, so liegt nach alledem keine planwidrige Regelungslücke vor, die ggf. nach den Regeln der juristischen Methodenlehre durch erweiternde Auslegung anderer Befugnisnormen geschlossen werden müsste. Vielmehr sind die Behörden auf der Grundlage des vom Verordnungsgeber geschaffenen Systems der Eingriffsmöglichkeiten in der Lage, alsbald Klarheit darüber zu schaffen, ob von dem Betroffenen weiterhin eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs ausgeht, und alsdann binnen angemessener Zeit diejenigen Maßnahmen zu ergreifen, die unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zur Abwehr derartiger Gefahren ggf. erforderlich sind.

Ist nach alledem die Gleichsetzung eines einmaligen Cannabiskonsums mit der „gelegentlichen" Einnahme dieses Betäubungsmittels weder von der Sache her geboten noch rechtlich möglich, so besteht keine Veranlassung, von der in der Rechtsprechung und im fachwissenschaftlichen Schrifttum ganz überwiegend vertretenen Auffassung abzuweichen, wonach sowohl die Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung als auch § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV den mehr als einmaligen Gebrauch dieser Droge voraussetzen (vgl. neben VGH BW vom 29. 09. 2003, ebenda, OVG Saarl vom 22. 11. 2000 NVwZ-RR 2001, 606/607 [= BA 2001, 479]; Sächs. OVG vom 08. 11. 2001 DÖV 2002, 577/578 [= BA 2002, 372]; OVG Bbg vom 13. 12. 2004 Az. 4 B 206/04, zit. nach Juris; Bouska/Laeverenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, Anm. 5 zu § 14 FeV; Geiger, DAR 2004, 692 f.; Dietz, BayVBl 2005, 225/227; ders., NVwZ 2005, 410/411).

Eine mehrmalige Einnahme von Cannabis aber kann dem Antragsteller, wie das Verwaltungsgericht zutreffend entschieden hat, nicht mit der erforderlichen Sicherheit nachgewiesen werden. Er hat erstmals mit Schreiben seines Bevollmächtigten vom 14. Februar 2005 geltend gemacht, er habe dieses Betäubungsmittel nur einmal konsumiert; dieses Vorbringen hat er im gerichtlichen Verfahren bekräftigt. In der Widerspruchsbegründung vom 28. Februar hat er – was der Geltendmachung eines einmaligen Vorgangs zumindest nahe kommt – behauptet, Cannabis „probiert" zu haben. Die Richtigkeit dieser Einlassungen begegnet zwar im Hinblick darauf Bedenken, dass der Antragsteller am 03. November 2004 einen Konsum illegaler Drogen gegenüber der Polizei generell in Abrede gestellt hat. Die vor diesem Hintergrund gebotenen Vorbehalte gegen seine Wahrheitsliebe begründen zwar Zweifel daran, ob die Behauptung eines einmaligen Cannabiskonsums zutrifft; dessen ungeachtet fehlt es an Nachweisen für einen mehrmaligen Konsum. Aufgrund des Gutachtens von Prof. Dr. A., das durch die ergänzende Stellungnahme von Prof. Dr. M. und die seitens der Landesanwaltschaft vorgelegten Äußerungen des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. in vollem Umfang bestätigt wurde, steht ferner fest, dass ein solcher Nachweis – anders, als das der Verwaltungsgerichtshof bisher angenommen hat – auf naturwissenschaftlich-medizinischem Wege jedenfalls dann nicht geführt werden kann, wenn im Blut des Betroffenen THC-Carbonsäure lediglich in der vorliegend festgestellten Höhe vorgefunden wurde.

(Mitgeteilt von Jur. Mitarbeiter Martin Krause, Burghausen)

74. *) 1. Enthält der Ausgangsbescheid, mit dem die Behörde die Fahrerlaubnis gemäß §§ 46 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 i.V.m. 11 Abs. 8 FeV entzieht, alle für die Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV wesentlichen Informationen, darf der auf die fehlende Bekanntgabe der Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens über die Fahreignung gestützte Widerspruch ohne eine (erneute) Mitteilung nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV zurückgewiesen werden, wenn der Widersprechende erklärt, zur Beibringung des geforderten Gutachtens nicht bereit zu sein.

2. Die gelegentliche Einnahme von Cannabis im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV liegt schon dann vor, wenn ein einmaliger Konsum dieser Droge festgestellt worden ist (Festhalten an der Rechtsprechung des Beschwerdegerichts, Beschluss vom 23. Juni 2005, zfs 2005 S. 626 [= BA 2006, 165]).

3. Das Beschwerdegericht legt im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes die Beurteilung der Grenzwertkommission (Beschluss vom 20. November 2002 zu § 24a StVG [BA 2005, 160]; vgl. BVerfG <2. Kammer des Ersten Senats>, Beschl. v. 21. 12. 2004, NJW 2005, 349, 351 [= BA 2005, 156]) zugrunde, dass die Fahrtüchtigkeit bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blut eingeschränkt sein kann.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig und hat auch in der Sache Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat die aufschiebende Wirkung zu Unrecht wiederhergestellt.

1) Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des angefochtenen Bescheides und die dafür gegebene Begründung sind nicht zu beanstanden. [wird ausgeführt]

2) Ohne Erfolg rügt der Antragsteller, er sei vor Erlass des Bescheides vom 21. April 2005 nicht angehört worden. [wird ausgeführt]

3) Gemäß §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV musste die Antragsgegnerin dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entziehen, weil er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Nach den genannten Vorschriften darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn dieser sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder wenn er das von der Behörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Voraussetzung dafür ist allerdings grundsätzlich, dass die Anforderung des Gutachtens rechtmäßig war und dem Betroffenen auch zugegangen ist (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 29. 07. 2004 – 3 Bs 228/04 –).

Mit hoher Wahrscheinlichkeit bedarf die Frage, ob dem Antragsteller das Schreiben der Antragsgegnerin vom 19. November 2004 wirksam bekannt gegeben worden ist, im Klageverfahren keiner Entscheidung. Der Bescheid vom 21. April 2005 wäre zwar rechtswidrig, wenn die Zustellung des Schreibens vom 19. November 2004 nicht wirksam wäre und der Antragsteller dieses Schreiben auch tatsächlich nicht erhalten hätte. Denn § 11 Abs. 8 FeV setzt voraus, dass der Betroffene die Mitteilung gemäß § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV kennt oder jedenfalls kennen muss. Gegenstand der Anfechtungsklage ist aber der ursprüngliche Verwaltungsakt in der Gestalt, die er durch den Widerspruchsbescheid gefunden hat (§ 79 Abs. 1 Nr. 1 VwGO). Da der Widerspruchsbescheid vom 26. August 2005 aller Voraussicht nach rechtmäßig ist, ist die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nicht gerechtfertigt.

Im Widerspruchsverfahren ist der Antragsteller hinreichend über den Inhalt des Schreibens vom 19. November 2004 informiert worden, so dass der Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV im Widerspruchsbescheid nichts mehr entgegen stand. Zwar ist dem Antragsteller das genannte Schreiben offenbar, nachdem er mit seinem Widerspruch geltend gemacht hatte, es nicht erhalten zu haben, von der Antragsgegnerin nicht – erneut – übersandt worden. Ebenso wenig ist ihm ein inhaltsgleiches Schreiben mit aktuellem Datum und entsprechend geänderten Fristen zugestellt worden. Es kann auch auf sich beruhen, ob der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers noch vor Erlass des Widerspruchsbescheides Einsicht in die Sachakte der Antragsgegnerin genommen und sich über den Inhalt des Schreibens vom 19. November 2004 unterrichtet hat. Denn jedenfalls enthielt der Bescheid vom 21. April 2005, den der Antragsteller unstreitig erhalten hat, alle für die Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV wesentlichen Informationen. Dem Antragsteller wurde mitgeteilt, dass die Verwaltungsbehörde zur Vorbereitung der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines Gutachtens anordnen könne. Er erfuhr, dass Bedenken hinsichtlich seiner Eignung bestünden, weil er am 1. Oktober 2004 unter dem Einfluss von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt habe. Das Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin habe in der ihm entnommenen Blutprobe 0,0017 µ/ml THC festgestellt. Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei mit Schreiben vom 19. November 2004 angeordnet worden. Aus dem Umstand, dass er die Einverständniserklärung nicht zurück gesandt habe, schließe der Landesbetrieb Verkehr, dass er nicht geneigt sei, sich begutachten zu lassen. Er sei jedoch verpflichtet, sich für die Erstellung des Gutachtens zur Verfügung zu stellen. Da er seine Mitwirkung verweigert habe, sei anzunehmen, dass ihm die Einsicht dafür fehle, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen Belangen vorgehe. Danach verdichteten sich die bisherigen Zweifel an seiner Eignung zur Annahme einer Gefährdung. Dieser Gefahr müsse durch die Entziehung der Fahrerlaubnis begegnet werden. In dem dem Prozessbevollmächtigten des Antragstellers unter dem 04. Mai 2005 übersandten Vordruck einer Einverständniserklärung heißt es zudem: „Ich bin darauf hingewiesen worden, dass der Landesbetrieb Verkehr berechtigt ist, meine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen als erwiesen anzusehen und die Fahrerlaubnis kostenpflich-

tig … zu entziehen, wenn ich mich weigere, mich begutachten zu lassen …“.

Wollte der Antragsteller geltend machen, dass ihm das Schreiben vom 19. November 2004 – mit aktualisierter Fristsetzung – erneut hätte zugestellt werden müssen, wie er in seinem Widerspruch vom 25. April 2005 vorgeschlagen hatte, so würde dies nach alledem gegen Treu und Glauben verstoßen. Denn bereits mit Schreiben vom 06. Mai 2005 hat er seine in dem genannten Widerspruchsschreiben erklärte Bereitschaft zur Mitwirkung an der Klärung seiner Eignung widerrufen. Als Gründe hat er angeführt, „gelegentlicher“ Cannabiskonsum sei bei ihm nicht gegeben; außerdem sei er nicht damit einverstanden und auch nicht in der Lage, die Kosten des Gutachtens zu tragen. Danach musste die Antragsgegnerin davon ausgehen, dass eine erneute, dem Schreiben vom 19. November 2004 entsprechende Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens sinnlos sein würde, da der Antragsteller aus den von ihm genannten Gründen das Gutachten nicht vorlegen würde. Eine erneute Aufforderung hätte demnach, wenn sie mit einer Aufhebung der sofortigen Vollziehung verbunden gewesen wäre, nur den Effekt gehabt, dass der Antragsteller trotz der gegen seine Eignung bestehenden Bedenken weiter am Straßenverkehr teilgenommen hätte. Angesichts der relativ langen Zeit, die seit der Fahrt unter Cannabiseinfluss am 01. Oktober 2004 vergangen war, wäre dies mit den Belangen der Verkehrssicherheit nur dann vereinbar gewesen, wenn der Antragsteller seine Mitwirkung bei der Erstellung des Gutachtens nicht von vornherein abgelehnt hätte.

4) Die Voraussetzungen des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV sind erfüllt. Gelegentliche Einnahme von Cannabis liegt vor und weitere Tatsachen begründen Zweifel an der Eignung des Antragstellers.

a) Das Beschwerdegericht hat in seinem den Beteiligten bekannten Beschluss vom 23. Juni 2005 (zfs 2005, S. 626) eingehend begründet, dass gelegentliche Einnahme von Cannabis im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV schon dann vorliegt, wenn ein einmaliger Konsum dieser Droge festgestellt worden ist. Daran wird festgehalten (ebenso offenbar VGH München, Beschl. v. 03. 02. 2004, SVR 2004, 396). Die von dem Antragsteller vorgebrachten Argumente rechtfertigen eine Änderung der Rechtsprechung nicht.

Soweit der Antragsteller die Auffassung vertritt, der Verordnungsgeber habe in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV einen Grad der Intensität des Cannabiskonsums beschreiben wollen, der überhaupt ein Einschreiten der zuständigen Behörde erforderlich mache, unterhalb dieses Grades („Einstiegskategorie“) gebe es aber noch zwei weitere Formen, den einmaligen Konsum und den Nichtkonsum, übersieht er, dass es nach der Rechtsprechung des Beschwerdegerichts unterhalb des gelegentlichen Konsums nur den Nichtkonsum gibt, da der einmalige Konsum eine Form des gelegentlichen Konsums ist. Die Argumentation des Antragstellers setzt voraus, dass einmaliger und gelegentlicher Konsum unterschiedliche Rechtsfolgen auslösen müssten. Gerade dies sieht das Beschwerdegericht anders.

Wenn der Antragsteller im Anschluss daran ausführt, ein „gelegentlicher“ Konsum sei ein solcher, der nicht in gleichen Intervallen erfolge, so ist ihm zuzugeben, dass diese Auffassung für viele Formen des gelegentlichen Cannabiskonsums zutrifft. Hieraus folgt aber nicht zwingend, dass dem Tatbestandsmerkmal „gelegentlich“ die Bedeutung des Mehrfachen inhaerent wäre. Indem der Antragsteller diesen Schluss zieht, argumentiert er, wie verschiedene Verwaltungsgerichte, ausschließlich mit dem Wortlaut, während für das Beschwerdegericht die gesetzessystematische Interpretation und die Auslegung nach Sinn und Zweck des Gesetzes Vorrang haben.

Nicht zu überzeugen vermag auch das Argument, der Gesetzgeber sei möglicherweise der Auffassung gewesen, ein einmaliger Cannabiskonsum sei nicht genügend schwer, um daran die Rechtsfolge des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV zu knüpfen. Dagegen spricht bereits die Erwägung, dass der einmalige Konsum für die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, allein nicht ausreicht, sondern dass weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen müssen. Es ist überdies unrealistisch, wenn der Antragsteller meint, die erstmalige Feststellung einer Einnahme von Cannabis sei für den Betroffenen so unangenehm, dass von ihr ein hinreichender Abschreckungseffekt ausgehe. Bereits die Wahrscheinlichkeit, überhaupt in eine Polizeikontrolle zu geraten, ist gering. Erst recht spricht wenig dafür, dass im Falle einer Kontrolle die Einnahme von Cannabis entdeckt wird, da deren Symptome bei weitem nicht so deutlich sind wie die des Genusses von Alkohol. Auch wenn die Polizeibeamten inzwischen entsprechend geschult sind, ist die Dunkelziffer in diesem Bereich immer noch sehr hoch. Aus diesem Grunde wäre es auch keine sachgerechte Regelung, wenn dem Verordnungsgeber eine einmalige Fahrt unter der Wirkung von Cannabis als Voraussetzung für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht ausreichen würde. Wären hierfür mindestens zwei oder sogar noch mehr derartige Fahrten erforderlich, hätte die Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV für die Praxis kaum Bedeutung.

Schließlich kann gegen den vom Beschwerdegericht vertretenen Standpunkt auch nicht eingewendet werden, der Verordnungsgeber tue nichts Überflüssiges; wenn er schon den einmaligen Konsum für ausreichend erachtet hätte, hätte er das Wort „gelegentlich“ in § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV weggelassen. Dem ist entgegen zu halten, dass in diesem Fall die Gefahr einer von dem Verordnungsgeber nicht gewollten restriktiven Auslegung bestanden hätte. Es wäre möglich gewesen, dass die Gerichte den Begriff „Einnahme von Cannabis“ einengend ausgelegt und eine gewisse Häufigkeit des Konsums als Voraussetzung für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangt hätten. Durch die Verwendung des Tatbestandsmerkmals „gelegentlich“ hat der Verordnungsgeber einer solchen einschränkenden Auslegung

vorgebeugt. Zudem ist das Wort „gelegentlich" unerlässlich für die Abgrenzung zu dem Begriff „Einnahme von Betäubungsmitteln" in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV.

b) Neben der Einnahme von Cannabis sind weitere Tatsachen vorhanden, die Zweifel an der Eignung des Antragstellers begründen. Durch die Fahrt am 01. Oktober 2004 mit einem THC-Gehalt von 1,7 ng/ml hat er nämlich bewiesen, dass er jedenfalls an dem genannten Tage nicht zwischen dem Konsum der betreffenden Droge und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen konnte. Mit dieser Fahrt dürfte er eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG begangen haben. Denn die THC-Konzentration lag deutlich über dem Grenzwert von 1,0 ng/ml, den die Grenzwertkommission in ihrem Beschluss vom 20. November 2002 zu § 24a Abs. 2 StVG angenommen hat (vgl. BVerfG <2. Kammer des Ersten Senats>, Beschl. v. 21. 12. 2004, NJW 2005, 349, 351). Bei einer derartigen Konzentration erscheint es möglich, dass die Fahrtüchtigkeit eingeschränkt ist (vgl. die Nachweise im Beschluss des BVerfG, a.a.O., 351). Nach Auffassung von Professor Dr. Krüger in seinem für das Bundesverfassungsgericht erstatteten Gutachten [BA 2002, 336] führt zwar der alleinige Konsum von Cannabis jedenfalls dann zu keiner Risikoerhöhung für den Verkehr, wenn die aufgenommene Menge THC eine Konzentration von 2 ng/ml im Blut nicht übersteigt (vgl. BVerfG <1. Kammer des Ersten Senats>, Beschl. v. 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 – [BA 2002, 362], Juris, insoweit in NJW 2002 S. 2378 nicht abgedruckt). Hierbei handelt es sich aber offenbar um eine Mindermeinung. In diesem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes folgt das Beschwerdegericht nicht Professor Dr. Krüger, sondern der Grenzwertkommission (ebenso OLG Zweibrücken, Beschl. v. 13. 04. 2005, NJW 2005, 2168 [= BA 2006, 235]; a. A. VGH München, Beschl. v. 03. 02. 2004, SVR 2004, 396). Für das in dieser Hinsicht nicht sachverständige Gericht ist ausschlaggebend einmal, dass die Grenzwertkommission sich später geäußert hat als Professor Dr. Krüger, also in der Lage war, wissenschaftliche Erkenntnisse zu verarbeiten, die Professor Dr. Krüger noch nicht zur Verfügung standen. Zudem bietet ein Gremium von Experten auch eine größere Gewähr für die Richtigkeit seiner Überzeugung als ein einzelner Sachverständiger. Das Bundesverfassungsgericht hat die Beachtung des in Rede stehenden Grenzwerts in seiner Entscheidung vom 21. Dezember 2004 nicht für problematisch erklärt oder gar missbilligt.

c) Es entlastet den Antragsteller nicht, dass er sich nach seinen Angaben erst rund 13 Stunden nach dem Rauchen des Joints in sein Auto gesetzt hat. Einmal ist zu berücksichtigen, dass seine Erklärung nicht unbedingt glaubhaft ist. Er hat selbst eingestanden, dass er die ihn kontrollierenden Polizeibeamten belogen hat, als er ihnen versicherte, keinen Joint konsumiert zu haben. Deshalb ist es ihm auch zuzutrauen, dass er gegenüber den Gerichten unrichtig vortragen lässt. Doch selbst wenn man sein Vorbringen als wahr unterstellt, ändert sich an der Beurteilung seines Verhaltens nichts. Es ist ihm vorzuwerfen, dass er die Wirkung des Cannabis falsch eingeschätzt und ein Kraftfahrzeug zu einem Zeitpunkt geführt hat, zu dem er nicht sicher sein konnte, dass er uneingeschränkt fahrtüchtig war. Dass er sich fahrtüchtig gefühlt hat, ist unerheblich. Es macht gerade die Gefährlichkeit von Drogen aus, dass sie dem Konsumenten ein falsches Sicherheitsgefühl vermitteln und ihn dazu verleiten, seine Kräfte zu überschätzen. Im Übrigen muss aber auch bezweifelt werden, ob er sich wirklich uneingeschränkt zum Führen eines Kraftfahrzeugs in der Lage fühlen durfte. Dies anzunehmen fällt deshalb schwer, weil bei den ihn kontrollierenden Polizeibeamten laut dem Bericht vom 01. Oktober 2004 der „dringende Verdacht" bestand, dass er Betäubungsmittel konsumiert hatte. Es ist davon auszugehen, dass die Beamten diesen Verdacht nicht leichtfertig geäußert haben, sondern dass es deutliche Anzeichen für einen stattgefundenen Drogenkonsum gab. Andernfalls hätten sie schwerlich so weitgehend in seine Freiheitssphäre eingegriffen. Sie haben nämlich zunächst einen Urintest und anschließend eine Blutprobe veranlasst und ihm außerdem für 12 Stunden die Weiterfahrt mit seinem Kraftfahrzeug untersagt. Solche Maßnahmen ergreift die Polizei grundsätzlich nur aus triftigen Gründen. Im vorliegenden Fall hat das Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin vom 19. Oktober 2004 überdies den Verdacht der Beamten voll bestätigt.

Soweit der Antragsteller geltend macht, bei ihm hätten Symptome für einen Cannabiskonsum nicht vorgelegen, ist seine Argumentation nicht schlüssig. Denn auf Grund des Gutachtens vom 19. Oktober 2004 steht fest, dass er mit einem THC-Gehalt im Serum von mehr als 1,0 ng/ml Auto gefahren ist. An der Richtigkeit dieses Gutachtens zweifelt er offenbar nicht. Es kommt auch nicht darauf an, ob er am 01. Oktober 2004 objektiv fahrtüchtig war oder nicht. Entscheidend ist, dass wegen der betreffenden Fahrt, die nach vorherigem Konsum von Cannabis erfolgte, Zweifel an seiner Eignung bestanden und noch bestehen. Eben wegen dieser Zweifel hat die Antragsgegnerin zunächst – nur – die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet und nicht etwa sofort die Fahrerlaubnis entzogen. Selbst wenn die Fahrtüchtigkeit des Antragstellers am 01. Oktober 2004 nicht herabgesetzt war, erscheint es doch denkbar, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten ergeben hätte, dass der Antragsteller sich der Gefahren des Konsums von Cannabis nicht bewusst ist und keine Bedenken hat, ein Kraftfahrzeug auch dann zu führen, wenn der Genuss dieser Droge erst vor kurzer Zeit stattgefunden hat und die THC-Konzentration sogar über dem von Professor Dr. Krüger (s. o.) angenommenen Grenzwert von 2,0 ng/ml liegt.

5) Ohne Erfolg wendet der Antragsteller ein, er werde zu Unrecht mit den Kosten für die Erstellung des von ihm verlangten Gutachtens belastet. [wird ausgeführt]

6) Da der Antragsteller sich in dem Schreiben vom 06. Mai 2005 unmissverständlich geweigert hat, sich untersuchen zu lassen, durfte die Antragsgegnerin

gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV auf seine Nichteignung schließen. Aus der angeblichen Unvollständigkeit der Sachakte und dem Umstand, dass die Antragsgegnerin über die Telefongespräche mit dem Prozessbevollmächtigten des Antragstellers keine Vermerke angefertigt hat, kann dieser nichts herleiten. Dies ändert nichts daran, dass die Antragsgegnerin verpflichtet war, ihren Bedenken hinsichtlich der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs nachzugehen, und dass der Antragsteller die erforderliche Mitwirkung verweigert hat. Erst recht ist nicht zu erkennen, dass die polizeiliche Kontrolle des Antragstellers am 01. Oktober 2004 rechtswidrig war und dass dies darüber hinaus die Rechtswidrigkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge gehabt haben könnte. Dafür, dass die Kontrolle gerechtfertigt war, spricht das Ergebnis der Blutuntersuchung. Selbst wenn die Kontrolle aber rechtswidrig gewesen wäre, hätte die Antragsgegnerin die Feststellung der THC-Konzentration im Blut des Antragstellers nicht ignorieren dürfen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 19. 03. 1996, Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 26).

7) Danach kann offen bleiben, ob der Antragsteller, wie die Antragsgegnerin annimmt, bereits auf Grund des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung einer THC-Konzentration von 1,7 ng/ml als ungeeignet anzusehen ist (dagegen VGH München, Beschl. v. 11. 11. 2004, – 11 CS 04.2348 –, Juris [in diesem Heft]).

75. *) Die Auffassung, dass Art. 8 Abs. 2 Führerschein-Richtlinie es überwiegend wahrscheinlich zulasse, eine Entziehungsentscheidung nach mitgliedschaftlichem Recht auch auf Sachverhalte zu stützen, die zeitlich vor der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten waren, wird angesichts der nunmehr eindeutig in den Leitsätzen und den hierzu ergangenen Gründen zum Ausdruck kommenden Rechtsauffassung des EuGH im Beschluss vom 06. 04. 2006 – C-227/05 (Rechtssache Halbritter) –, BA 2006, 307 nicht mehr aufrecht erhalten.

Oberverwaltungsgericht Schleswig,
Beschluss vom 20. Juni 2006 – 4 MB 44/06 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig und auch begründet. Nach dem den Verfahrensbeteiligten bekannten Beschluss des Europäischen Gerichtshofes vom 06. April 2006 (Rechtssache Halbritter – C-227/05 –, zitiert nach juris [BA 2006, 307]) erweist sich die streitbefangene Verfügung des Antragsgegners vom 27. März 2006, mit der dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung das Recht aberkannt worden ist, von seiner polnischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, als nunmehr offensichtlich rechtswidrig. Dieser Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zufolge ist die nach der deutschen Rechtslage ergangene Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (vorliegend Verfügung des Antragsgegners vom 11. November 2005) und die auf die Verweigerung des Antragstellers gestützte Annahme seiner Nichteignung nach § 11 Abs. 8 FEV unvereinbar mit der Richtlinie des Rates 91/439/EWG vom 29. 07. 1991 über den Führerschein (ABl. L 237, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. 06. 1997 (ABl. L 150, S. 41).

Deren Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art 8 Abs. 2 und 4 verwehre es einem Mitgliedstaat, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs auf Grund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde (Leitsatz 1). Die genannten Bestimmungen verwehrten es einem Mitgliedstaat, bei dem die Umschreibung eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen gültigen Führerscheins in einen nationalen Führerschein beantragt werde, … diese Umschreibung davon abhängig zu machen, dass eine erneute Untersuchung der Fahreignung des Antragstellers vorgenommen werde, die nach dem Recht des erstgenannten Mitgliedstaats zur Ausräumung entsprechender Zweifel auf Grund von Umständen erforderlich sei, die vor dem Erwerb des Führerscheins in dem anderen Mitgliedstaat bestanden (Leitsatz 2). Mit diesem Beschluss ist der Streit um die Reichweite des Urteils des EuGH vom 29. 04. 2004 (Rechtssache Kapper – C-476/01 –, EuZW 2004, 337 [= BA 2004, 450]) obsolet geworden. Der Senat, der (u. a. mit dem OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 04. 11. 2005 – 16 B 736/05 –, DAR 2006, 43 m. w. N. [= BA 2006, 333] und dem Niedersächsischen OVG, Beschl. v. 11. 10. 2005 –12 ME 288/05 –, DAR 2005, 704 [= BA 2006, 329]) die Auffassung vertreten hatte, dass Art. 8 Abs. 2 Führerschein-Richtlinie es überwiegend wahrscheinlich zulasse, eine Entziehungsentscheidung nach mitgliedschaftlichem Recht auch auf Sachverhalte zu stützen, die zeitlich vor der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eingetreten waren, hält angesichts der nunmehr eindeutig in den o.g. Leitsätzen und den hierzu ergangenen Gründen zum Ausdruck kommenden Rechtsauffassung des EuGH seine bisherige Rechtsprechung (vgl. zuletzt Beschl. v. 14. 02. 2006 – 4 MB 4/06 –) nicht mehr aufrecht. Auch aus der mit der Antragserwiderung übermittelten Entscheidung des Verwaltungsgerichts Wiesbaden v. 30. 05. 2006 – 7 G 508/06 V – ergeben sich jedenfalls für den vorliegenden Sachverhalt keine Anhaltspunkte für eine Aufrechterhaltung der bisherigen Senatsrechtsprechung. Erweist sich danach aber nunmehr die streitbefan-

gene Verfügung als offensichtlich rechtswidrig und liegen dementsprechend die Erfolgaussichten des eingelegten Rechtsmittels in der Hauptsache zugunsten des Antragstellers auf der Hand, so kann auch der angeordnete Sofortvollzug keinen Bestand mehr haben, da ein öffentliches Interesse am Fortwirken eines offensichtlich rechtswidrigen Verwaltungsakts von vornherein nicht in Betracht kommen kann (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. Senat, Beschl. v. 19. 09. 1991 – 4 M 125/91 –, SchlHA 1992,14).

76. 1. Das Urteil des EuGH vom 29. April 2004 (C-476/01, Kapper [BA 2004, 450]) steht der Entziehung einer in einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten EU-Fahrerlaubnis jedenfalls dann nicht entgegen, wenn diese während der Geltung einer gegen den Fahrerlaubnisinhaber verhängten Sperrfrist erteilt wird oder wenn die Entziehung wegen eines nach deren Erteilung erfolgten Verkehrsverstoßes auszusprechen ist.

2. Ist wegen des Verkehrsverstoßes gegen den Inhaber der EU-Fahrerlaubnis ein Strafverfahren eingeleitet worden, so ist für die Frage der zeitlichen Abfolge gemäß § 3 Abs. 3 StVG nicht auf den Zeitpunkt des Verstoßes, sondern auf den des Abschlusses dieses Verfahrens abzustellen.

Oberverwaltungsgericht Koblenz,
Beschluss vom 14. Juni 2006 – 10 B 10477/06 –

Zum Sachverhalt:

Dem Antragsteller war nach mehreren Verkehrsverstößen, oftmals unter Alkoholeinfluss, mit Strafurteil vom 17. Mai 2004 die Fahrerlaubnis entzogen worden. Daraufhin hatte er sich in Polen am 24. Januar/24. Februar 2005 sowie am 26. September 2005 zwei EU-Fahrerlaubnisse der Klassen B und C ausstellen lassen. Mit Strafurteil vom 03. Mai 2005 war der Antragsteller wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis im Oktober 2004 abermals strafrechtlich belangt worden; zugleich war gegen ihn vom Strafgericht in Unkenntnis des bereits zuvor in Polen ausgestellten Führerscheins der Klasse B eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von 15 Monaten verhängt worden. Mit Verfügung vom 07. Dezember 2005 hat der Antragsgegner dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung seine beiden polnischen Fahrerlaubnisse entzogen. Sein dagegen gerichteter Aussetzungsantrag blieb in beiden Instanzen ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Rechtlicher Ausgangspunkt ist § 3 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVG, wonach die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen hat, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Diese Pflicht zur Entziehung gilt dabei auch gegenüber den Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse, wobei die Entziehung in diesen Fällen jedoch nur die Wirkung einer Aberkennung des Rechts hat, von ihr im Inland Gebrauch zu machen. Bei ausländischen Fahrerlaubnissen, die als Fahrerlaubnisse aus Mitgliedstaaten der EU dem Regelungsbereich des § 28 FeV unterfallen, erfolgt die Entziehung gemäß § 28 Abs. 1 Satz 3 FeV nach § 46 FeV, der insoweit die sich aus § 3 StVG ergebende Amtspflicht der betreffenden Behörden zur Fahrerlaubnisentziehung bei Ungeeignetheit wiederholt.

Insoweit kann es aber nach der Überzeugung des Senates nicht zweifelhaft sein, dass der Antragsteller die Voraussetzungen des § 46 FeV erfüllt, nachdem bei ihm gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV Mängel nach der Anlage 4 vorliegen und er überdies erheblich und wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften bzw. Strafgesetze verstoßen hat, so dass dadurch seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Diesbezüglich muss sich der Antragsteller entgegenhalten lassen, dass er durch vielfältige Verkehrsverstösse oftmals unter erheblichem Alkoholeinfluss von bis zu 2,75 ‰ aufgefallen ist, dass schon in dem Gutachten der Begutachtungsstelle für Fahreignung vom 04. August 1999 festgestellt worden war, dass bei ihm eine erhebliche Alkoholproblematik mit dem Erfordernis einer strikten Abstinenz vorliegt, weil andernfalls zu besorgen steht, dass er auch weiterhin zwischen Alkoholkonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen nicht trennen werde, und dass endlich nichts dafür ersichtlich ist, dass der Antragsteller dieser Abstinenzpflicht etwa genügt. Darüber hinaus steht aber auch auf Grund der im Urteil des Amtsgerichts Cochem vom 03. Mai 2005 wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB ausgesprochenen Sperre von einem Jahr und drei Monaten, während derer dem Antragsteller keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf, unwiderleglich fest, dass er derzeit zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (vgl. Tröndle/Fischer, Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 53 Aufl., § 69a Rdnr. 2).

Mit dieser Einschätzung stimmt zudem überein, dass auch der Antragsteller die solchermaßen bei ihm gegebene Ungeeignetheit in der Sache selbst nicht etwa zu widerlegen versucht, sondern statt dessen lediglich geltend macht, dass dem Antragsgegner eine Berufung auf sie angesichts der ihm in Polen gleichwohl erteilten Fahrerlaubnisse jedenfalls nach Maßgabe der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes versagt sei. Dies trifft indes nicht zu. Wie sich insofern aus § 28 Abs. 4 Nr. 3 und 4 FeV ergibt, gilt die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland von vornherein nicht für solche Inhaber von EU-Fahrerlaubnissen, denen zuvor die deutsche Fahrerlaubnis entzogen worden war bzw. denen auf Grund einer rechtskräftig gewordenen gerichtlichen Entscheidung entsprechende Fahrerlaubnisse erst gar nicht hätten erteilt werden dürfen. Damit im Zusammenhang hat der EuGH mit Urteil vom 29. April 2004 (C-476/01, Kapper [BA 2004, 450]) zwar entschieden, dass die Europäische Führerscheinrichtlinie 91/439 EWG des Rates es erfordere, diese Bestimmungen als Ausnahmevorschriften da-

hingehend eng auszulegen, dass die nationalen Fahrerlaubnisbehörden die Anerkennung einer in einem anderen EU-Mitgliedsstaat ausgestellten Fahrerlaubnis nicht allein aus dem Grund ablehnen dürften, weil in der Vergangenheit gegen den Betreffenden eine Fahrerlaubnisentziehung angeordnet worden war, sofern diese Erteilung zeitlich nach Ablauf einer mit der Entziehung erfolgten Sperrfrist erfolgt sei; er hat aber nicht festgestellt, dass diese Richtlinie es den zuständigen Behörden auch verbietet, ein neuerliches Auffälligwerden des Inhabers einer solchen Fahrerlaubnis nach deren Erteilung zum Anlass zu nehmen, gegen ihn eine deshalb erneut erforderlich werdende Fahrerlaubnisentziehung auszusprechen (vgl. Beschluss des Senats vom 30. Januar 2006 –10 B 10013/06.OVG –).

Hiernach begegnet indessen das Vorgehen des Antragsgegners vorliegend keinen rechtlichen Bedenken. Was die dem Antragsteller unter dem 24. Januar/24. Februar 2005 in Polen ausgestellte Fahrerlaubnis der Klasse B anbelangt, so durfte diese ihm gemäß § 46 FeV schon deshalb entzogen werden, weil er mit seiner zeitlich danach liegenden, bereits angesprochenen Verurteilung durch das Amtsgericht Cochem vom 03. Mai 2005 erneut auffällig geworden ist. Dass der Verkehrsverstoß selbst bereits im Oktober 2004 erfolgt war, steht dieser Betrachtungsweise nicht entgegen, nachdem der Sachverhalt als solcher gemäß § 3 Abs. 3 StVG nicht vor dem Abschluss des diesbezüglich anhängig gewesenen Strafverfahrens gegen den Antragsteller hätte verwendet werden dürfen (vgl. Beschluss des Senats vom 10. Mai 2006 – 10 B 10371/06.OVG –). Was die dem Antragsteller alsdann unter dem 26. September 2005 in Polen ausgestellte Fahrerlaubnis der Klasse A angeht, so genießt diese demgegenüber schon deshalb keinen europarechtlichen Schutz, weil sie während der Geltung der vom Amtsgericht Cochem verhängten Sperrfrist erteilt wurde. Dass es sich hierbei um eine isolierte Sperrfrist handelt, steht dem nicht entgegen, nachdem sich der Europäische Gerichtshof dazu, dass eine während einer solchen Sperrfrist in einem EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis rechtlich anders als eine während einer im Zusammenhang mit einer Fahrerlaubnisentziehung ausgesprochenen Sperrfrist erteilte Fahrerlaubnis zu behandeln sei, nicht verhält und es für eine solche abweichende Behandlung auch keine sachlichen Gründe gibt.

Angesichts der Eindeutigkeit dieser Rechtslage kommt es vorliegend weder auf die Tragweite des angeführten Urteils des EuGH im Übrigen noch auf dessen problematische Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit an (vgl. dazu aber Ludovisy, DAR 2006, S. 9 ff., 13 sowie den Lösungsansatz namentlich des OVG Lüneburg, DVBl. 2005, S. 192 und des dem folgenden OVG Kassel, DÖV 2006, S. 486), so dass die diesbezüglich zwischen den Beteiligten aufgeworfenen Rechtsfragen hier keiner weiteren Vertiefung bedürfen.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Rüdiger Falkenstett, Koblenz)

77. 1. Auch durch den Beschluss des EuGH vom 06. 04. 2006 (C-227/05, Halbritter, ZfS 2006, 416 [= BA 2006, 307]) ist noch nicht abschließend geklärt, inwieweit die Mitgliedstaaten unter Berufung auf Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG die Anerkennung einer Fahrerlaubnis ablehnen können, die in einem anderen Mitgliedstaat nach einer im Inland erfolgten Entziehung neu erteilt worden ist.

2. Hat der Betroffene die Fahrerlaubnis im EU-Ausland durch eine missbräuchliche Inanspruchnahme des Gemeinschaftsrechts erworben und damit die an sich maßgeblichen nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung umgangen, kann ihm dieser Umstand im vorläufigen Rechtsschutzverfahren entgegengehalten werden. Dies gilt jedenfalls dann, wenn – auch wegen des Fehlens eines gemeinschaftsweiten Registers – nicht ausgeschlossen werden kann, dass dem anderen Mitgliedstaat wesentliche Umstände der zuvor erfolgten Entziehung der Fahrerlaubnis unbekannt waren, und zweifelhaft ist, ob die Überprüfung der Fahreignung im anderen Mitgliedstaat vor der Erteilung der Fahrerlaubnis den Gefahren gerecht geworden ist, die zumindest ursprünglich vom Betroffenen für den Straßenverkehr ausgegangen sind.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 21. Juli 2006 – 10 S 1337/06 –
– 6 K 489/06 (VG Sigmaringen) –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber nicht begründet.

Die Beschwerdebegründung des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts, der vor Bekanntwerden des Beschlusses des EuGH vom 06. 04. 2006 (C-227/05) erging, stützt sich auf diese Entscheidung. Aus diesem Beschluss des EuGH kann aber nicht mit der erforderlichen Gewissheit gefolgert oder auch nur als wahrscheinlich angesehen werden, dass die für die innerstaatliche Rechtslage tatsächlich maßgeblichen Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5), die auch von der EU-Kommission als im Einklang mit den Vorgaben der Richtlinie 91/439/EWG stehend angesehen worden sind (vgl. die Stellungnahme der Kommission im Verfahren Kapper, EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, C-476/01, Slg. I-5205, Rn. 65 und 69 [BA 2004, 450]), in Fällen wie dem vorliegenden nicht von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie gedeckt sind. Ist § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV anwendbar, geht Ziff. 1 der Verfügung des Landratsamtes ins Leere, weil der Antragsteller, dem die Fahrerlaubnis im Inland wegen einer Trunkenheitsfahrt durch ein Strafurteil entzogen worden war, mangels eines begünstigenden Verwaltungsakts im Sinne § 28 Abs. 5 FeV nicht berechtigt ist, von der im EU-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis (Tschechische Republik) Gebrauch zu machen. Ein Recht, das dem Adressaten einer Verfügung nach der Rechtslage nicht zusteht, kann ihm aber nicht entzogen werden. Deshalb bestehen gegen die Rechtmäßigkeit von Ziff. 1

der Verfügung des Landratsamtes gewisse Bedenken. Für den Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO bedeutet die innerstaatliche Rechtslage aber, dass dieser mangels Rechtsschutzbedürfnis unzulässig ist. Denn die Rechtsposition des Antragstellers kann auch durch eine antragsgemäße Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die Verfügung des Landratsamtes nicht verbessert werden. Auch bei einem solchen Ausspruch wäre der Antragsteller, wird von der innerstaatlichen Rechtslage ausgegangen, an der Ausnutzung der in der Tschechischen Republik erteilten Fahrerlaubnis gehindert.

Der hier vorliegende Sachverhalt weicht wesentlich von dem des Beschlusses des EuGH vom 06. 04. 2006 (C-227/05) ab. Damit kann aus der bisherigen Rechtsprechung des EuGH zu Art. 8 der Richtlinie 91/439/EWG noch nicht geschlossen werden, dass Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie in Fällen wie dem vorliegenden nicht anwendbar und die im EU-Ausland erteilte Fahrerlaubnis anzuerkennen ist. Zunächst hat der Antragsteller im vorliegenden Verfahren im Gegensatz zu den Verfahren Kapper und Halbritter im Inland nach der Entziehung der Fahrerlaubnis mehrfach erfolglos die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beantragt. In seinem Beschluss vom 06. 04. 2006 hat der EuGH (Rn. 30) ferner maßgeblich darauf abgestellt, der Betroffene im dortigen Verfahren habe zum Zeitpunkt des Erwerbs seiner Fahrerlaubnis seinen gewöhnlichen Wohnsitz tatsächlich in Österreich gehabt, so dass nur dieser Staat eine Fahrerlaubnis habe erteilen können und dem Betroffenen nicht der Vorwurf gemacht werden könne, eine neue Fahrerlaubnis erworben zu haben, ohne die in der Bundesrepublik Deutschland für den Erwerb einer Fahrerlaubnis nach einer vorherigen Entziehung geltenden Voraussetzungen beachtet zu haben. Gerade dieser Aspekt trifft auf den Fall des Antragstellers nicht zu. Denn wie in der Regel bei vergleichbaren Fällen der Erteilung einer Fahrerlaubnis an Personen, denen in der Bundesrepublik zuvor wegen Alkoholmissbrauchs oder -abhängigkeit bzw. des Konsums von Betäubungsmitteln die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, liegt auch hier ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis vor. Dieser wird besonders deutlich dadurch belegt, dass im Führerschein des Antragstellers in der Rubrik Nr. 8 unter „Wohnort" nicht, wie es Art. 7 der Richtlinie entspräche, ein Ort in der Tschechischen Republik, sondern der Wohnort des Antragstellers im Bundesgebiet genannt ist.

Ferner ergibt sich der Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis aus den Meldedaten des Antragstellers. Denn dieser war zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis (ununterbrochen seit dem 30. 06. 1997) unter der im Rubrum angegebenen Anschrift gemeldet. Auch das Verwaltungsgericht ist in seinem Beschluss davon ausgegangen, dass die vom Antragsteller behauptete Wohnsitznahme in der Tschechischen Republik nicht den Anforderungen des Art. 7 Abs. 1 Buchst. d und Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG genügt hat. Hierauf ist der Antragsteller in der Beschwerdebegründung nicht eingegangen. Der Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis als solcher berechtigt die Behörden der Bundesrepublik nicht dazu, der dem Antragsteller in der tschechischen Republik erteilten Fahrerlaubnis für das Bundesgebiet die Anerkennung zu versagen. Denn die Prüfung hinsichtlich des ordentlichen Wohnsitzes ist nach dem Kapper-Urteil des EuGH (vom 29. 04. 2004, C-476/01) Sache des ausstellenden Mitgliedstaates. Der Verstoß ist aber für die Feststellung einer missbräuchlichen Berufung auf das Gemeinschaftsrecht von Bedeutung, die auch von den Behörden des tatsächlichen Wohnsitzstaates getroffen und geahndet werden kann, wenn die Fahrerlaubnis ihnen gegenüber geltend gemacht wird und die Nutzung der Fahrerlaubnis im Staat des tatsächlichen Wohnsitzes der eigentliche Zweck des Erwerbs der Fahrerlaubnis im EU-Ausland ist. Zu beachten ist insoweit auch, dass die Behörden der Tschechischen Republik, wie dem Senat aus einer Vielzahl von vergleichbaren Verfahren bekannt ist, auf die Anschreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes mit der Schilderung des Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis und der Bitte um Rücknahme der nach den Vorgaben der Richtlinie 91/439/EWG rechtswidrigen Fahrerlaubnis nicht einmal reagieren. Dass auch der jeweilige Mitgliedstaat, dem gegenüber das aus dem Gemeinschaftsrecht abgeleitete Recht – hier die im EU-Ausland erworbene Fahrerlaubnis – geltend gemacht wird, die missbräuchliche Berufung auf das Gemeinschaftsrecht ahnden kann, ergibt sich im Übrigen auch aus der Rechtsprechung des EuGH (z. B. Urt. v. 09. 03. 1999, C-212/97, Centros, Slg. I-1459, Rn. 24 f.; Urt. v. 30. 09. 2003, C-167/01, Inspire Art, Slg. I-10155, Rn. 98). Die vom EuGH entwickelten Voraussetzungen für die Annahme einer missbräuchlichen oder betrügerischen Berufung auf das Gemeinschaftsrecht, die den Mitgliedstaat berechtigt, dem Betreffenden die Berufung auf das Gemeinschaftsrecht zu verwehren, sind nach der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gebotenen Prüfung gegeben (vgl. z. B. Urt. v. 12. 05. 1998, C-367/96, Kefalas, Slg. I-2843, Rn. 20; Urt. v. 02. 05. 1996, C-206/94, Paletta II, Slg. I-2357, Rn. 24, jeweils m. w. Nachw.). Obwohl der Antragsteller unverändert im Bundesgebiet gemeldet war und danach allein deutsche Behörden für die Erteilung der Fahrerlaubnis zuständig waren und das deutsche Recht für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis maßgeblich war, hat er sich nach mehreren fehlgeschlagenen Versuchen der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis im Inland in die Tschechische Republik begeben und dort – trotz des offenkundig fehlenden Wohnsitzes – die Fahrerlaubnis beantragt. Der Antragsteller hatte im April 2000 und im Mai 2001 jeweils die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beantragt. Aus diesen Verfahren war dem Antragsteller bekannt, dass die erneute Erteilung der Fahrerlaubnis nach innerstaatlichem Recht die Beibringung eines im Hinblick auf die Fahreignung positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens voraussetzt. Der Antragsteller hatte sich im Wiedererteilungsverfahren jeweils bereit erklärt, sich einer entsprechenden Untersuchung zu unterziehen, hatte der Behörde anschließend aber kein Gutachten vorgelegt.

Durch die Beantragung einer Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik, ohne den Wohnsitzanforderungen der Richtlinie zu genügen, hat er die wegen seines Wohnsitzes für ihn tatsächlich maßgeblichen Anforderungen für die Wiedererteilung durch die Inanspruchnahme der gemeinschaftsrechtlichen Möglichkeiten – missbräuchlich – umgangen. Nach der Praxis des EuGH haben die Gerichte der Mitgliedstaaten bei der Würdigung des Verhaltens eines Betroffenen die Ziele der fraglichen gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zu beachten (z. B. Urt. v. 02. 05. 1996, C-206/94, Paletta II, Slg. I-2357, Rn. 25 ff.; Urt. v. 09. 03. 1999, C-212/97, Centros, Slg. I-1459, Rn. 25). Dies ist vorliegend die in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG zum Ausdruck kommende Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in einem anderen Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis anzuerkennen, von der Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie eine Ausnahme regelt. Wie bereits oben dargelegt, sind die nationalen Gerichte aber berechtigt, ernstzunehmenden und hinreichenden Anhaltspunkten für eine missbräuchliche Inanspruchnahme gemeinschaftsrechtlicher Bestimmungen nachzugehen und dem Betroffenen dann die Berufung auf diese Möglichkeiten zu verwehren (vgl. z. B. EuGH, Urt. v. 12. 05. 1998, Kefalas, a. a. O, Rn. 28). Solche Umstände ergeben sich vorliegend aus dem im Führerschein des Antragstellers selbst dokumentierten Verstoß gegen die gemeinschaftsrechtlichen Bedingungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis sowie durch die Meldedaten des Antragstellers. Insoweit ist auch darauf zu verweisen, dass z. B. im Internet für den Erwerb einer Fahrerlaubnis in Polen oder in der Tschechischen Republik gerade nachdrücklich damit geworben wird, in diesen Ländern bedürfe es keiner medizinisch-psychologischen Untersuchung (z. B. www.problem-logistik.de/mpu; www.top-ratgeber.de; www.eurofuehrerschein.com; www.fuehrerschein-ohne-mpu.info). Damit ist jedenfalls die Werbung, die sich an solche im Bundesgebiet wohnende Personen richtet, denen, wie dem Antragsteller, im Inland die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, darauf angelegt, gerade die nach dem Recht des für die Wiedererteilung wegen des Wohnsitzes allein zuständigen Mitgliedstaates zu umgehen (medizinisch-psychologische Begutachtung), an der auch der Antragsteller mehrfach gescheitert ist. Ferner wird auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die sechsmonatige Frist für die Begründung des Wohnsitzes entsprechend Art. 7 Abs. 1 Buchst. b und Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG von den zuständigen tschechischen Verwaltungsbehörden regelmäßig nicht beachtet wird (www.problem-logistik.de/mpu/index.php).

Wegen des im Führerschein dokumentierten Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis ist auch zweifelhaft, ob das vom EuGH in seinen bisherigen Entscheidungen betonte Regel-Ausnahmeverhältnis anzuwenden ist. Der EuGH hat die in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG enthaltene Ermächtigung als Ausnahme von dem in Art. 1 Abs. 2 dieser Richtlinie enthaltenen Grundsatz der Anerkennung der von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse eng ausgelegt (Urt. v. 29. 04. 2004, C-476/01, Rn. 70 ff.; Beschl. v. 06. 04. 2006, C-227/05, Rn. 26). Dieser Grundsatz soll dazu dienen, allgemein die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen niederlassen, in dem sie die Fahrprüfung abgelegt haben. Die Übertragung dieses Ansatzes auf den Fall des Antragstellers erscheint zweifelhaft, weil die Rückkehr des Antragstellers aus der Tschechischen Republik in die Bundesrepublik Deutschland nach der Erteilung der Fahrerlaubnis nicht als eine Ausübung der Grundfreiheit der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, der Niederlassungsfreiheit oder der Dienstleistungsfreiheit erscheint, die durch die Anerkennung des im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis gefördert werden kann. Der Umstand, dass der Antragsteller im Rahmen seines dem Erwerb der Fahrerlaubnis dienenden Aufenthalts in der Tschechischen Republik Dienstleistungen in Anspruch genommen hat, reicht insoweit nicht aus. Zwar hat das Verwaltungsgericht zutreffend darauf hingewiesen, dass sich der Antragsteller als kroatischer Staatsangehöriger nicht auf die grundsätzlich den Staatsangehörigen der EU-Mitgliedstaaten vorbehaltenen Grundfreiheiten berufen kann. Dem Antragsteller könnte aber eine Berufung auf das Recht der Freizügigkeit der Arbeitnehmer aufgrund von Art. 45 Abs. 1 des Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommens zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Kroatien andererseits (BGBl. II 2002 S. 1914) möglich sein. Danach wird Arbeitnehmern, die die Staatsangehörigkeit Kroatiens besitzen und – wie der Antragsteller – im Gebiet eines Mitgliedstaates legal beschäftigt sind, eine Behandlung gewährt, die hinsichtlich der Arbeits-, Entlohnungs- und Kündigungsbedingungen keine auf der Staatsangehörigkeit beruhende Diskriminierung gegenüber den Staatsangehörigen des betreffenden Mitgliedstaates bewirkt. Der zugunsten des Antragstellers wirkenden Heranziehung der Grundsätze des Halbritter-Beschlusses des EuGH vom 06. 04. 2006 stehen auch die Annahmen des EuGH zur Qualität der Untersuchung der Fahreignung des Klägers des dortigen Verfahrens in Österreich entgegen. Der Gerichtshof ist davon ausgegangen, dass der Kläger von den Behörden des tatsächlichen Wohnsitzstaates (Österreich) einer medizinischen und psychologischen Begutachtung zum Nachweis seiner Fahreignung unterzogen wurde und diese Untersuchung den Mindestanforderungen des Anhangs III (Nr. 15 und 15.1) genügte (C-227/05, Rn. 13 und 31). In Bezug auf den Antragsteller, der bei seinem zweiten Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Mai 2001 gegenüber dem Landratsamt eingeräumt hatte, „unter Alkoholproblemen zu leiden bzw. gelitten zu haben“, erscheint dies jedoch überaus zweifelhaft. Das Verwaltungsgericht ist in seinem Beschluss auch wegen des Fehlens eines entsprechenden Vortrags des Antragstellers im Verfahren davon ausgegangen, es habe sich bei der ärztlichen Begutachtung um eine Routine-Untersuchung gehandelt, die ohne Kenntnis der alkoholbedingten körperlichen und psychischen Probleme des Antragstellers und in Unkenntnis seiner

Vorgeschichte erfolgt sei. Dieser den Beschluss des Verwaltungsgerichts auch tragenden Annahme ist der Antragsteller in der Beschwerdebegründung nicht entgegengetreten. Auch in Bezug auf die Überprüfung der körperlichen und psychischen Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen könnten die oben dargestellten Grundsätze zur missbräuchlichen Berufung auf das Gemeinschaftsrecht Anwendung finden, wenn die Unkenntnis der – wegen des Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis tatsächlich unzuständigen – tschechischen Behörde hinsichtlich der schwerwiegenden Alkoholproblematik des Antragstellers ausgenutzt worden ist und damit die nach der Fahrerlaubnis-Verordnung gebotene ärztliche und psychologische Untersuchung im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung umgangen worden ist. Wie oben dargestellt, wird im Internet gerade mit dem Wegfall der medizinisch-psychologischen Untersuchung für den Erwerb der Fahrerlaubnis u. a. in der Tschechischen Republik geworben. Darüber hinaus wird die Intensität der ärztlichen Untersuchung als derart gering geschildert, dass diese als aussagekräftige Prüfung der Fahreignung einer Person, der wegen Alkoholmissbrauchs oder -abhängigkeit bzw. wegen des Konsums von Betäubungsmitteln zuvor die Fahrerlaubnis entzogen worden war, ausscheidet (vgl. z. B. www.euro-fuehrerschein.com: „Gesundheitscheck in Form einer Blutdruckmessung, Buchstaben an der Wand lesen und Test auf Farbblindheit sind angesagt."). Die Überprüfung der Fahreignung eines Fahrerlaubnisbewerbers wird bei grenzüberschreitenden Sachverhalten auch dadurch erschwert, dass es an einem gemeinschaftsweiten Fahrerlaubnisregister fehlt, in das von einem Mitgliedstaat verfügte Entziehungen einzutragen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.11.2005 – 3 C 54.04 – Rn. 23, NJW 2006, 1151 [= BA 2006, 323]). Der vorrangige Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit, der die Richtlinie 91/439/EWG nach ihren Erwägungsgründen zu dienen bestimmt ist, spricht gegen die Ansicht, Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie sei entgegen seinem Wortlaut nicht anzuwenden und die Behörden der Bundesrepublik seien zur Anerkennung der vom Antragsteller in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis zu verpflichten, die unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis und damit unter Umgehung der für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis an sich maßgeblichen Bestimmungen der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt worden ist. Die Fahrerlaubnis ist dem Antragsteller wegen gravierender Mängel (Alkoholmissbrauch) entzogen worden. Anschließend hatte der Antragsteller zweimal erfolglos die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beantragt; die Verfahren scheiterten aber jeweils daran, dass die Akten zwar an das vom Antragsteller benannte Untersuchungsinstitut übersandt wurden, der Antragsteller aber anschließend das von ihm geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorlegte. Im März 2002 führte der Antragsteller – ohne die erforderliche Fahrerlaubnis – ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,33 mg/l. Bei seinem zweiten Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis im Mai 2001 räumte der Antragsteller Alkoholprobleme ein. Weder aus der Akte des Landratsamtes noch aus seinem Vorbringen im Verfahren ergibt sich, dass er sich zur Überwindung seiner Alkoholprobleme um die gebotene fachliche Unterstützung durch Ärzte oder Psychologen bemüht hat. Ferner erscheint es – auch wegen der mutmaßlichen Unkenntnis der tschechischen Behörden hinsichtlich der Vorgeschichte des Antragstellers – überaus zweifelhaft, dass seine Fahreignung in medizinischer und psychologischer Hinsicht vor der Erteilung der Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik ausreichend geprüft worden ist. Bei dieser Sachlage ist es wegen des Rangs der bedrohten Rechtsgüter wie Leben und körperliche Unversehrtheit anderer Verkehrsteilnehmer nicht hinnehmbar, dass Maßnahmen des Mitgliedstaates des Wohnsitzes, dem das Gefahrenpotential bekannt ist, erst zulässig sein sollen, wenn es bereits zu einer Verkehrsauffälligkeit gekommen ist. Die Frage der Verpflichtung zur Anerkennung der in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Fahrerlaubnis in einem Fall wie dem vorliegenden, der nach der Erfahrung des Senats aus einer großen Zahl von vergleichbaren Verfahren wegen des Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis geradezu typisch ist und auch insoweit vom Sachverhalt des Halbritter-Beschlusses des EuGH vom 06.04.2006 entscheidend abweicht, bedarf einer erneuten Vorlage an den EuGH. Die dafür umfassende Ermittlung des Sachverhalts (z. B. Bemühungen des Antragstellers zur Überwindung seiner Alkoholproblematik), insbesondere aber die Aufklärung von in der Tschechischen Republik liegenden Umständen (Kenntnis der dortigen Behörde hinsichtlich der Vorgeschichte des Antragstellers oder auch die Aussagekraft der ärztlichen Untersuchung des Antragstellers), ist nicht Sache eines vorläufigen Rechtsschutzverfahrens, sondern Aufgabe des Verfahrens in der Hauptsache.

Dementsprechend macht der Senat von der Möglichkeit zur erneuten Vorlage an den EuGH, zu der der Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nicht verpflichtet ist (EuGH Urt. v. 24.05.1977, C-107/76, Rn. 6; Urt. v. 27.10.1982, C-35 und 36/82, Slg. 3723, 3735, Rn. 10), keinen Gebrauch. Nach den vorstehenden Ausführungen sind die Erfolgsaussichten des Widerspruchs des Antragstellers gegen Ziff. 1 der Verfügung wegen der noch zu klärenden Frage der Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Anerkennung einer im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis, die vom Betroffenen unter Umgehung der allein maßgeblichen Vorschriften des an sich zuständigen Wohnsitzstaates und damit unter missbräuchlicher Inanspruchnahme des Gemeinschaftsrechts erworben worden ist, als offen anzusehen. Der Senat ist sich bewusst, dass die Fahrerlaubnis für den Antragsteller von besonderer Bedeutung ist. Dennoch fällt die von den Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs in der Hauptsache unabhängige Interessenabwägung angesichts des hohen Rangs der Rechtsgüter, die bei der Teilnahme eines Fahrungeeigneten am öffentlichen Straßenverkehr bedroht

sind, zu seinen Lasten aus. Auch durch die Erteilung der Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik ist nicht als geklärt anzusehen, dass die ursprünglich in der Person des Antragstellers begründeten gravierenden Gefahren für die Verkehrssicherheit (Alkoholmissbrauch) inzwischen beseitigt sind. Denn es steht nicht fest, dass den Behörden der Tschechischen Republik die Alkoholproblematik des Antragstellers bekannt war und die dort durchgeführte Überprüfung seiner Fahreignung gerade auch im Hinblick auf die früheren gravierenden Mängel erfolgt ist. Das vom Antragsteller für die Verkehrssicherheit ausgehende Risiko liegt – entsprechend den Anforderungen des BVerfG (Beschl. v. 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 –, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]) für den Ausschluss eines Fahrerlaubnisinhabers von der Teilnahme am Straßenverkehr als Führer eines Kraftfahrzeugs – deutlich über demjenigen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist. Bei der Abwägung ist zum Nachteil des Antragstellers auch zu berücksichtigen, dass das Landratsamt den Antragsteller nicht unmittelbar auf die sich aus § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV ergebende Rechtslage verwiesen hat, wonach das Gebrauchmachen von der im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis die Bekanntgabe eines begünstigenden Verwaltungsakts voraussetzt. Vielmehr hat das Landratsamt dem Antragsteller entsprechend der innerstaatlichen Rechtslage (§ 13 Nr. 2 Buchst. d FeV) die Möglichkeit eingeräumt, durch ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten die Fahreignung zu belegen. Dabei handelt es sich lediglich um dasjenige Verfahren zur Überprüfung der Fahreignung des Antragstellers, das zur Anwendung gekommen wäre, wenn der Antragsteller entsprechend den Vorgaben der Richtlinie zum Wohnsitz die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bei einer inländischen Behörde beantragt hätte.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

78. *) 1. Nach Ansicht der Kammer bedarf es wegen der erheblichen Missbrauchsgefahr einer erneuten Befassung des EuGH mit der immer noch nicht hinreichend geklärten Problematik, ob das Erfordernis einer Zuerkennungsentscheidung gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 FeV mit der Richtlinie 91/439/EWG vereinbar ist, wenn – wie hier – Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die strengen materiellen Anforderungen des bundesdeutschen Wiedererteilungsverfahrens, insbesondere die medizinisch-psychologische Untersuchung, umgangen werden sollen.

2. Zur Interessenabwägung im Rahmen einer Entscheidung nach § 80 Abs. 5 VwGO bei offenen Ausgang des Hauptverfahrens.

Verwaltungsgericht Chemnitz,
Beschluss vom 07. Juni 2006 – 2 K 1377/05 –

Zum Sachverhalt:

Mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 23. 5. 2002 verurteilte das Amtsgericht Marienberg den Antragsteller wegen fahrlässigen Vollrausches zu einer Geldstrafe, weil er am 23. 03. 2002 mit einer Blutalkoholkonzentration von 3,45 Promille am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen und Sachschaden verursacht hatte im Zustand der alkoholbedingten Schuldunfähigkeit. Zugleich wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von 20 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Diese Frist endete am 22. 01. 2004.

Das im Rahmen des Wiedererteilungsverfahrens erstellte medizinisch-psychologische Gutachten des TÜV C. vom 28. 11. 2003 kam zu dem Ergebnis, dass zu erwarten sei, dass der Antragsteller auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Auf Antrag verlängerte der Antragsgegner die Frist zur Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens bis 31. 10. 2004. Am 06. 09. 2004 nahm der Antragsteller seinen Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beim Antragsgegner zurück. Am 31. 01. 2005 erwarb der Antragsteller in der Tschechischen Republik einen Führerschein der Klasse B zum Führen von Personenkraftwagen. Er wurde am 26. 04. 2005 als Fahrer eines Pkw bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle in O. festgestellt. Der Antragsgegner forderte den Antragsteller daraufhin mit Schreiben vom 03. 05. 2005 auf, zur Klärung berechtigter Zweifel an der Fahreignung bis spätestens 05. 08. 2005 ein medizinisch-psychologisches Gutachten über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beizubringen. Eine Reaktion des Antragstellers erfolgte nicht.

Mit Bescheid vom 09. 08. 2005 aberkannte der Antragsgegner unter Anordnung des Sofortvollzugs dem Antragsteller das Recht, von seiner ausländischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen.

Nach erfolglosem Widerspruchsverfahren hat der Kläger am 21. 10. 2005 gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 09. 08. 2005 Klage erhoben (Az.: 2 K 1380/05) und zugleich die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes beantragt.

Aus den Gründen:

Gegenwärtig lässt sich nicht sicher beurteilen, wie über die unter dem Az. 2 K 1380/05 anhängige Klage zu befinden sein wird. Die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 09. 08. 2005, die der Sache nach auf die Nichtbeibringung eines nach §§ 28 Abs. 5 Satz 2, 20 Abs. 1, 13 Nr. 2 lit. c FeV angeforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens gestützt ist (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV), erweist sich nach summarischer Prüfung weder als offensichtlich rechtmäßig noch als offensichtlich rechtswidrig. Die Interessensabwägung, auf die es deshalb maßgeblich ankommt, führt zu dem Ergebnis, die aufschiebende Wirkung nicht wiederherzustellen. Der Aufrechterhaltung der sofortigen Vollziehbarkeit des Bescheids vom

09. 08. 2005 bedarf es gegenwärtig zum Zwecke der Gefahrenabwehr.

Der Antragsgegner durfte aus der Nichtvorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens durch den Antragsteller gemäß §11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf dessen fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen: Die Gutachtenanordnung hatte ihre Grundlage in §§ 28 Abs. 5 Satz 2, 20 Abs. 1, 13 Nr. 2 lit. c FeV. Nach der zuletzt genannten Vorschrift ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn der Verdacht der Kraftfahrungeeignetheit wegen Alkoholmissbrauchs besteht, weil ein Fahrzeug unter unzulässig hoher Alkoholwirkung (hier: 3,45 Promille) geführt wurde.

Nach § 28 Abs. 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in Deutschland haben, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland fuhren. Diese Berechtigung gilt allerdings u.a. nicht für Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland bestandskräftig versagt oder von einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist (§ 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV) oder denen auf Grund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf (§ 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV). Sie bedürfen gemäß § 28 Abs. 5 FeV einer besonderen Zuerkennung des Rechts, im Inland von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, das nur erteilt wird, wenn die Gründe für die Versagung oder Entziehung nicht mehr bestehen. Im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs soll derjenige, der sich im Inland als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs erwiesen hat, nicht ohne spezifische Prüfung mit einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland ein Kraftfahrzeug führen dürfen. Dieses Recht hängt vielmehr von dem Nachweis ab, dass die (früheren) Eignungsmängel behoben sind. Die positive Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV setzt voraus, dass die Gründe, die zu der Versagung oder Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben, also die Gefahrdungssituation, der § 28 Abs. 4 und Abs. 5 FeV begegnen will, nicht mehr bestehen. Eine solche Zuerkennungsentscheidung liegt im Falle des Antragstellers unstreitig nicht vor; er hat eine solche im Übrigen auch nicht beantragt.

Offen ist, ob dem Erfordernis einer Zuerkennungsentscheidung i.S.d. § 28 Abs. 5 FeV Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. 07. 1991 über den Führerschein (ABl. L 237, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. 06. 1997 (ABl. L 150, S. 41) und der Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. 09. 2000 (ABl. L 237 S. 45 ff.) (im Folgenden: Richtlinie 91/439/EWG) entgegen steht (so wohl: OVG Rhld.-Pf, Beschl. v. 15. 08. 2005, NJW 2005, 3228 [= BA 2006, 326]; offen gelassen: BVerwG, Urt. v. 17. 11. 2005, NJW 2006, 1151 ff. [= BA 2006, 323]). Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (im Folgenden: EuGH) sieht Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedsstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor und der Besitz eines solchen EU-Führerscheins ist als Nachweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber die in der Richtlinie 91/439/EWG vorgesehenen Voraussetzungen für die Ausstellung erfüllt hat (vgl. EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004 Rs. C-476/01 – Kapper, NZV 2004, 372, 374, m. w. N. [= BA 2004, 450]). Zugleich erlegt Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG den Mitgliedstaaten damit eine klare und unbedingte Verpflichtung zur Anerkennung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen (vgl. EuGH, Beschl. v. 06. 04. 2006 Rs. C-227/05 – Halbritter, www.europa.eu.int/jurisp/… [BA 2006, 307]; auf die Vorlagefrage des VG München, Beschl. v. 04. 05. 2005, NJW 2005, 2800 [= BA 2006, 342]). Die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung des Führerscheins z. B. hinsichtlich der in Art. 7 Abs. 1 lit. b) und Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG vorgesehenen Wohnsitzvoraussetzungen erfüllt sind, ist nach der durch den EuGH erfolgten verbindlichen Auslegung (Art. 220, 234 Abs. 1 lit. a) EG) der zitierten Richtlinie somit ausschließlich Sache des ausstellenden Mitgliedsstaates.

Nur zum Teil geklärt ist indes, inwieweit die in § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV angeordnete Einschränkung der Wirksamkeit ausländischer Fahrerlaubnisse im Inland mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar ist. Grundsätzlich hat der EuGH der Befugnis zur Überprüfung von EU-Fahrerlaubnissen nach innerstaatlichem Recht enge Grenzen gesetzt (vgl. EuGH, Beschl. v. 06. 04. 2006 – Halbritter, a. a. O., und Urt. v. 29. 04. 2004 – Kapper, a. a. O.). So darf ein Mitgliedsstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedsstaat ausgestellten Führerscheins gemäß Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG nicht deshalb ablehnen, weil in seinem Hoheitsgebiet auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung in diesem Mitgliedsstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedsstaat ausgestellt worden ist. Denn Art.8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG ist als Ausnahme zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedsstaaten ausgestellten Führerscheine, der im Interesse der innergemeinschaftlichen Freizügigkeit und damit einer der Grundfreiheiten der Römischen Verträge aufgestellt wurde, restriktiv auszulegen (vgl. EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, a. a. O., S. 375). Andere Mitgliedsstaaten sind wegen Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG nicht befugt, die Beachtung der Ausstellungsbedingungen erneut zu prüfen, und können ihre Befugnis nach Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG nur im Hinblick auf ein Verhalten des Betroffenen nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis ausüben (vgl. EuGH, Beschl. v. 06. 04. 2006 - Halbritter, a. a. O.).

Gerade die jüngste Entscheidung des EuGH zur Führerschein-Richtlinie (Beschl. v. 06. 04. 2006 –

Halbritter, a. a. O.) wirft indes die Frage auf, ob diese Grundsätze auch in den Fällen Anwendung finden können, in denen greifbare tatsächliche Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis nicht im Zusammenhang mit der Ausübung der durch das EU-Recht gewährleisteten Arbeitnehmerfreizügigkeit (Art. 39 ff. EG) oder Niederlassungsfreiheit (Art. 43 ff. EG) erfolgte, sondern um die nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung einer zuvor entzogenen Fahrerlaubnis zu umgehen. Zwar hat der EuGH den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung ohne jede Formalität auch im Beschluss vom 06. 04. 2006 (a. a. O.) erneut betont. Dennoch hielt er es für notwendig darauf hinzuweisen, dass dem dortigen Kläger „nicht zum Vorwurf gemacht werden könne, eine neue Fahrerlaubnis erworben zu haben, ohne die in Deutschland für den Erwerb einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug seiner letzten Fahrerlaubnis aufgestellten Voraussetzungen beachtet zu haben“ (a. a. O., RdNr. 30) und dass im Ausstellerstaat geprüft wurde, „dass er den Mindestanforderungen in Bezug auf die physische und psychische Fahreignung entsprechend den Bestimmungen des Anhangs III dieser Richtlinie [91/439/EWG] genügt“ (a. a. O., RdNr. 31). Insofern weicht der Sachverhalt im vorliegenden Verfahren vom Ausgangssachverhalt jenes Vorabentscheidungsverfahrens daher in einem entscheidenden Punkt ab, weil im Fall „Halbritter“ vor Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis nicht erfolglos im Inland ein Wiedererteilungsverfahren betrieben worden war. Nach Ansicht der Kammer bedarf es wegen der erheblichen Missbrauchsgefahr einer erneuten Befassung des EuGH mit den damit zusammenhängenden Fragen, weil immer noch nicht geklärt ist, ob das Erfordernis einer Zuerkennungsentscheidung gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 FeV mit der Richtlinie 91/439/EWG vereinbar ist, wenn – wie hier – Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die strengen materiellen Anforderungen des bundesdeutschen Wiedererteilungsverfahrens, insbesondere die medizinisch-psychologische Untersuchung, umgangen werden sollen. Da die verbindliche Auslegung des Rechts der Europäischen Union ausschließlich dem EuGH zusteht (Art. 220, 234 EG) und dessen Rechtsprechung von jedem nationalen Gericht bei der Rechtsanwendung zu berücksichtigen ist, ist das Gericht gehindert, hierzu zu entscheiden. Eine Vorlage gemäß Art. 234 EG kommt nur im Rahmen eines Hauptsachverfahrens in Betracht.

Wäre § 28 Abs. 5 FeV, durch den die Zuerkennung des Rechts, von der im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, insbesondere nach vorangegangener Fahrerlaubnisentziehung im Inland, von der Stellung eines Antrages abhängig gemacht wird, mit dem Grundsatz der Anerkennung ipso jure in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG vereinbar, so wäre bereits das Rechtsschutzbedürfnis für den vorliegenden Eilantrag zu verneinen, weil die damit begehrte Vollziehungsaussetzung dem Antragsteller keinen Vorteil brächte. Die Notwendigkeit einer positiven Zuerkennungsentscheidung ergäbe sich unabhängig vom angegriffenen Bescheid des Antragsgegners vom 09. 08. 2005 unmittelbar aus den maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und bliebe daher selbst bei einer Aufhebung jener Verfügung bzw. Vollziehungsaussetzung bestehen. Der Antragsteller wäre mangels einer positiven Entscheidung im Sinne von § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV nicht berechtigt, von seiner am 09. 08. 2005 ausgestellten tschechischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen. Es bestünden dann auch keine durchgreifenden Bedenken gegen die Befugnis des Antragsgegners, den Gebrauch einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland abzuerkennen, solange eine positive Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 i. V. m. Abs. 4 Nr. 3 FeV nicht vorliegt.

Anders verhält es sich, wenn § 28 Abs. 5 FeV mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar wäre, weil er als „Formalität“ dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung des Führerscheins in der Europäischen Union entgegen stünde. Der vorgelegte Führerschein wäre dann als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber auch die gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe der Anhänge II und III der Richtlinie 91/439/EWG erfüllt. An einer „erneuten“ Prüfung der körperlichen oder geistigen Eignung und Befähigung des Inhabers der EU-Fahrerlaubnis wäre der Antragsgegner dann wegen der gebotenen engen Auslegung des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG wohl gehindert. Somit hätten auch Maßnahmen zur Vorbereitung der Entscheidung über den Entzug der Berechtigung aus der EU-Fahrerlaubnis, namentlich die Anordnung, ein (ärztliches bzw. medizinisch- psychologisches) Gutachten beizubringen, zu unterbleiben. Dies hätte zur Folge, dass die Aufforderung vom 03. 05. 2005 und damit der auf ihre Nichtbefolgung aufbauende Bescheid vom 09. 08. 2005 rechtswidrig wären.

Im vorliegenden Eilverfahren bedeutet dies, dass der Ausgang des Klageverfahrens – 2 K 1380/05 – weiterhin offen ist, so dass über den Fortbestand der sofortigen Vollziehbarkeit der Aberkennungsentscheidung auf der Grundlage einer Interessenabwägung zu befinden ist. Dem stehen auch europarechtliche Vorgaben nicht entgegen, da es sich vorliegend nicht um eine unmittelbar geltende Verordnung i. S. d. Art. 249 Abs. 1 EG handelt, sondern die Umsetzung einer Richtlinie i. S. d. Art. 249 Abs. 3 EG in bundesdeutsches Recht im Streit steht (vgl. EuGH, Urt. v. 21. 02. 1991, Rs. C-143/88 – Zuckerfabrik Süderdithmarschen u. a., NVwZ 1991, 460, und Urt. v. 09. 11. 1995, Rs. C-465/93 – Atlanta Frucht, NJW 1996, 1333). Vermeintlich der Richtlinie 91/439/EWG entgegenstehendes nationales Recht, namentlich § 28 Abs. 5 FeV, wird gerade nicht angewandt (vgl. EuGH, Urt. v. 19. 06. 1990, Rs. C-213/89 – Factortame I, NJW 1991, 2271). Die Interessenabwägung ihrerseits hat sich an den Vorgaben zu orientieren, die das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluss vom 20. 06. 2002 (NJW 2002, 2378, 2379 f. [= BA 2002, 362]) aufgestellt hat. Das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs und der aus Art.

2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbare Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben (vgl. BVerfG, Urt. v. 16. 10. 1977, BVerfGE 46, 160, 164) gebieten es danach, hohe Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu stellen. Ein Fahrerlaubnisinhaber muss den Entzug dieser Berechtigung dann hinnehmen, wenn hinreichender Anlass zu der Annahme besteht, dass aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert; dieses Risiko muss deutlich über demjenigen liegen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist. Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gegen eine für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG kommt deshalb regelmäßig nur dann in Betracht, wenn hinreichend gewichtige Gründe dafür sprechen, dass der Betroffene nicht mehr fahrungeeignet ist oder sich abschätzen lässt, dass das von ihm ausgehende Gefahrenpotential nicht nennenswert über dem des Durchschnitts aller motorisierten Verkehrsteilnehmer liegt. Derselbe Maßstab gilt für die Wiederherstellung des Suspensiveffektes im Fall einer behördlichen Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 StVG), weil die Funktion und der Schutzzweck der Zuerkennungs- bzw. Aberkennungsentscheidung derselbe ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.11.2005, a. a. O., S. 1152). Eine dem Betroffenen günstige Entscheidung im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO kann dann verantwortet werden, wenn dieser – ohne von Rechts wegen dazu verpflichtet zu sein – von sich aus Nachweise beibringt, die seine Behauptung stützen, er habe die Fahreignung wiedererlangt. Zu seinen Gunsten ins Gewicht fallen kann bei Fallgestaltungen der vorliegenden Art ferner, wenn fest steht, dass den Behörden der Tschechischen Republik die Alkoholproblematik und sonstigen charakterlichen Defizite bekannt waren und die von ihnen durchgeführte Eignungsprüfung gerade auch im Hinblick darauf durchgeführt wurde. Wendet man diese Erwägungen auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich Folgendes: Der Antragsteller hat einmal unter unzulässig hoher Alkoholwirkung aktiv am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen; er war absolut fahruntüchtig. Die Blutalkoholkonzentration von 3,45 Promille, die der Antragsteller am 23. 03. 2002 aufwies, ist der Beleg für einen langfristigen missbräuchlichen Umgang mit Alkohol; von der durchschnittlich alkoholgewöhnten Bevölkerung werden Werte von 1,6 Promille und mehr nicht erreicht. Die ihm vom Antragsgegner 2003, 2004 und im Mai 2005 eingeräumte Möglichkeit, seine (wiedererlangte) Fahreignung durch ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten zu belegen, hat der Antragsteller bisher nicht wahrgenommen. Der Straßenverkehr ist ein soziales Handlungsfeld, welches von den Beteiligten „ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht" (§ 1 Abs. 1 StVO) erfordert. Dementsprechend gehört es zu den Mindestanforderungen gemäß Art. 7 Abs. 1 lit.a) i. V. m. Anhang II der Richtlinie 91/439/EWG, dass Fahrzeugführer zu jeder Zeit Kenntnisse und Fähigkeiten haben sowie Verhaltensweisen zeigen müssen, „um in der Lage zu sein, die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen und deren Ausmaß abzuschätzen, [und] alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (Alkohol, …) zu berücksichtigen, damit sie im vollen Besitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten bleiben" (Anhang II, Ziffer II: Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen beim Führen eines Kraftfahrzeugs, 1. und 5. Spiegelstrich). Wer – wie der Antragsteller – aufgrund seines Alkoholmissbrauchs in schwerwiegender Weise die Rechte anderer verletzt hat, lässt – solange ein solches Fehlverhalten besteht – nicht erwarten, dass er im motorisierten Straßenverkehr die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer respektieren wird.

79. *) Eine deutsche Fahrerlaubnisbehörde ist nicht berechtigt, ein Fahreignungsgutachten zu fordern, wenn keine Eignungszweifel auslösenden Umstände vorliegen, die erst nach Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind.

Verwaltungsgericht Bayreuth,
Beschluss vom 27. Juni 2006 – B 1 S 06.473 –

Zum Sachverhalt:

Mit rechtskräftigem Urteil des Amtsgerichts Kulmbach vom 21. 08. 2001 wurde der Antragsteller wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort, vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentration 1,27 ‰) und Beleidigung mit 120 Stunden gemeinnütziger Arbeit belegt und ihm die Fahrerlaubnis als Nebenfolge entzogen (Sperrfrist 8 Monate). Ein im Neuerteilungsverfahren erstelltes Gutachten der Gemeinschaftspraxis Dr. K. vom 25. 06. 2002 erbrachte das Ergebnis, dass das Alkoholproblem des Antragstellers weiter behandelt werden muss, bejahte aber dennoch dessen Fahrtauglichkeit. Ein daraufhin eingeholtes Fahreignungsgutachten der TÜV Begutachtungsstelle N. vom 05. 11. 2002 war für den Antragsteller negativ. Ein auf Wunsch des Antragstellers erstelltes weiteres Fahreignungsgutachten der DEKRA Z. legte der Antragsteller nicht vor. Mit Schreiben vom 09. 09. 2004 nahm der Antragsteller seinen Neuerteilungsantrag zurück. Die Grenzpolizeistation S. unterrichtete das Landratsamt K. mit Schreiben vom 02. 08. 2005 darüber, dass der Antragsteller nach Feststellungen bei der Einreise mit dem Pkw am 31. 01. 2005 eine tschechische Fahrerlaubnis erworben hatte. Aus weiteren Mitteilungen der Bereitschaftspolizei N. vom 05. 08. 2005 und der Polizeiinspektion K. vom 11. 01. 2006 geht hervor, dass der Antragsteller im Besitz eines am 22. 09. 2004 in der Tschechischen Republik ausgestellten EU-Führerscheins ist. Mit Schreiben vom 12. 01. 2006 forderte das Landratsamt vom Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens wegen dessen früher fest-

gestellten Alkoholproblematik. Nachdem der Antragsteller kein Gutachten vorlegte, entzog das Landratsamt K. mit sofort vollziehbarem Bescheid dem Antragsteller die tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B, wobei erklärt wurde, dass dies die Wirkung einer Aberkennung des Rechts habe, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Gegen diesen Bescheid erhob der Antragsteller Widerspruch und beantragte beim Verwaltungsgericht Bayreuth, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid des Landratsamts K. wiederherzustellen bzw. anzuordnen.

Aus den Gründen:

Die Fahrerlaubnisbehörde war hier nach § 46 Abs. 3 FeV i. V. m. § 13 Nr. 2 Buchst. d und e FeV berechtigt und verpflichtet, vom Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens zu verlangen. Ein medizinisch-psychologisches Gutachten ist u. a. auch dann anzuordnen, wenn die Fahrerlaubnis aufgrund Führens von Fahrzeugen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss entzogen war oder sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht (§ 13 Nr. 2 Buchst. d und e FeV).

Allerdings erscheint problematisch, dass in dieser Sache keine Eignungszweifel auslösenden Anhaltspunkte vorliegen, die erst nach Erteilung der streitgegenständlichen tschechischen Fahrerlaubnis entstanden sind. Auch wenn das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 06. 04. 2006 in der Rechtssache C-227/05 [BA 2006, 307] zu einem anderen und nicht direkt vergleichbaren Sachverhalt ergangen ist, wird dort relativ deutlich ausgeführt, dass eine deutsche Fahrerlaubnisbehörde nicht berechtigt ist, ein Fahreignungsgutachten zu fordern, wenn keine Eignungszweifel auslösenden Umstände vorliegen, die erst nach Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis eingetreten sind (vgl. Randziffern 37-39 der EuGH-Entscheidung). Aus der Sicht des Gerichts hat deshalb nach summarischer Prüfung der Widerspruch des Antragstellers Aussicht auf Erfolg; eine nähere Würdigung der europarechtlichen Problematik muss dem Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben. Nachdem die Eignungszweifel auslösenden Umstände in dieser Sache bereits mehrere Jahre zurückliegen und auch keine aktuellen Anhaltspunkte vorhanden sind, dass trotz der inzwischen verstrichenen Zeit die frühere Alkoholproblematik noch immer besteht, überwiegt hier nach der vom Gericht vorzunehmenden eigenständigen Abwägung das Interesse des Antragstellers, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet weiterhin Gebrauch machen zu können, das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des angefochtenen Bescheides.

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München
VORSTAND: PROF. DR. W. EISENMENGER

GUSTAV DRASCH, LUDWIG VON MEYER, GABRIELE ROIDER, ROLAND F. STAACK, LIANE D. PAUL, WOLFGANG EISENMENGER

Unfälle und reale Gefährdung des Straßenverkehrs unter Cannabis-Wirkung

Accidents and genuine endangering of road traffic under the influence of Cannabis

Einleitung

Das Bundesverfassungsgericht geht in seinem Beschluss vom 21. 12. 2004 (BVerG Az. 1BvR 2652/03) davon aus, dass bei einer THC-Konzentration im Blut(serum) unter 1 ng/ml von keiner die Verkehrstüchtigkeit einschränkenden Wirkung mehr ausgegangen werden kann und daher eine abstrakte Gefährdung des Straßenverkehrs im Sinne von § 24a (2) StVG nicht mehr besteht [8]. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof kommt in seinem Beschluss vom 25. 01. 2006 (Az. 11 CS05.1711) zu dem Ergebnis, dass bei THC-Konzentrationen bis 2,0 ng/ml nicht von einer Risikoerhöhung für den Straßenverkehr auszugehen sei. In der aktuellen Studie wird untersucht, ob die Inzidenz Cannabis-bedingter, realer Unfälle und akuter Gefährdungen des Straßenverkehrs i. S. v. § 315c StGB von der Höhe der Cannabis-Konzentration und weiteren Faktoren, wie THC-Carbonsäure und CIF-Wert, abhängig ist.

Material und Methode

Aus sämtlichen vom Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München für die Polizei erstellten Gutachten aus den Jahren 2001 – 2004 über Teilnehmer am Straßenverkehr wurden diejenigen ausgewählt, bei denen im Serum ausschließlich Cannabisinhaltstoffe gefunden worden waren und die THC-Konzentration über 0,5 ng/ml gelegen hatte (LOD und LOQ lagen jeweils niedriger). Zumindest durch immun-chemische Methoden war sichergestellt, dass keine weiteren Arznei- oder Suchtstoffe mit Wirkung auf die Verkehrstüchtigkeit vorgelegen hatten. Eine verkehrsrelevante Alkoholisierung (AAK > 0,25 mg/L bzw. BAK > 0,5 ‰) wurde ebenfalls ausgeschlossen. Insgesamt erfüllten 6525 Fälle diese Bedingungen. In diesen 6525 Gutachten wurde eine Volltextsuche nach den Begriffen „Unfall“ und/oder „315 c“ durchgeführt. Sämtliche vom Computer ausgewählte Gutachten wurden nochmals einzeln auf Plausibilität geprüft. Dabei blieben 235 Fälle übrig, in denen wir die Angabe der Polizei in das Gutachten übernommen hatten, dass es sich um einen Unfall oder eine akute Gefährdung des Straßenverkehrs i. S. v. § 315c handeln kann. Die Liste dieser Fälle hat das Bundeszentralregister (BZR) überprüft und Angaben gemacht, ob eine rechtskräftige Ahndung erfolgt ist. Letztendlich ergab sich hieraus eine Gruppe von 135 Fällen, in denen eine rechtskräftige Verurteilung wegen eines cannabis-bedingten Unfalls (nach § 315c StGB bzw. § 316 StGB bei Unfällen ohne Fremdschaden) oder einer cannabis-bedingten Gefährdung des Straßenverkehrs i. S. d. § 315c StGB erfolgt ist. OWi-Fälle (§ 24a (2) StVG) sind in dieser Auswahl nicht enthalten. In keinem der 135 ausgewählten Fälle lag eine Alkoholisierung vor. Diese

Gruppe wird im Folgenden als „Unfallgruppe“ oder „Unfälle/Gefährdungen“ bezeichnet. Diese Auswahl ist mit Sicherheit nicht vollständig, da uns die Polizeidienststellen nicht in jedem Fall Angaben gemacht haben, dass aus ihrer Sicht ein Unfall oder eine Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) vorgelegen hat. Die Auswahl ist aber repräsentativ, da den Polizeibeamten zum Zeitpunkt des Ausfüllens des Untersuchungsantrages (aus dem wir die Information Unfall bzw. § 315c entnommen haben) das Ergebnis der toxikologischen Untersuchung nicht bekannt war.

Die Auswertung der Daten erfolgte mit dem Statistikprogramm SPSS 13.0. Die Serumkonzentrationen von THC, THC-OH und THC-COOH sind nicht normal verteilt, sondern „linksschief“, d. h. viele niedrige und wenig hohe Werte. Zur statistischen Auswertung wurden daher verteilungsfreie, rangtransformierte Tests wie z. B. der Mann-Whitney-U-Test oder die Spearman’sche Rangkorrelation angewendet. Entsprechend wird dem Median (50 %-Percentile) der Vorzug gegenüber dem arithmetischen Mittelwert gegeben. Als „statistisch signifikant“ werden Ergebnisse mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von kleiner 5 % ($p < 0,05$) bezeichnet, als „hochsignifikant“ solche mit einem $p < 0,01$.

Ergebnisse

Die Abb. 1 zeigt den Vergleich der THC-Konzentrationen zwischen der Unfallgruppe (n = 135) und den restlichen 6 390 Fällen, bei denen es sich zum weit überwiegenden Teil um Kontrollen ohne konkreten Anlass gehandelt hat, d. h. dass in den wenigsten Fällen (< 10 %) eine Fahrauffälligkeit vorausgegangen war.

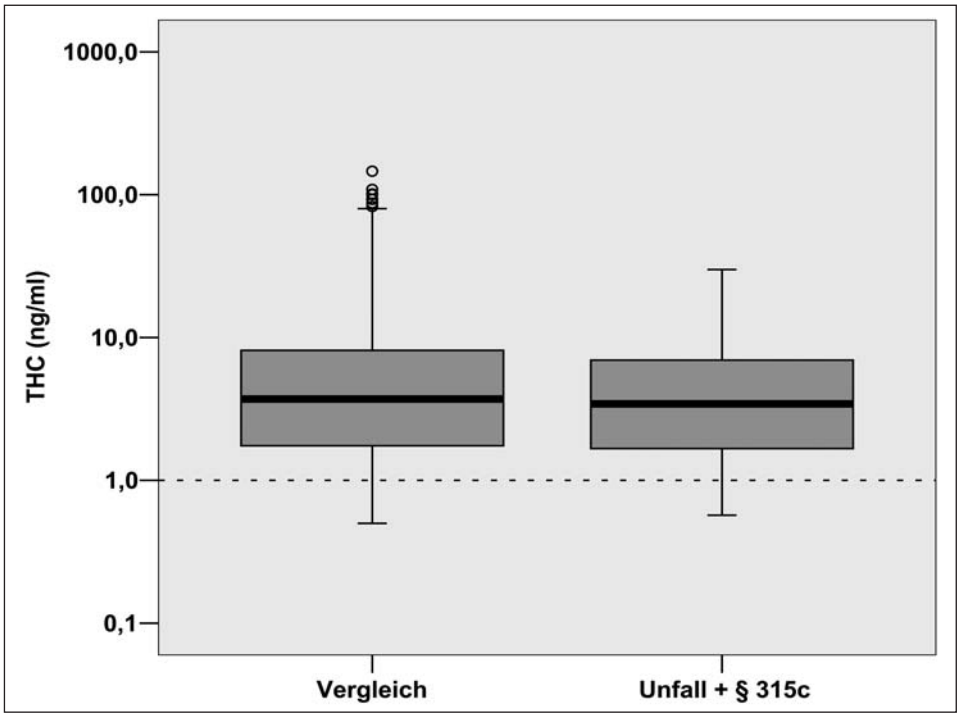


Abb. 1: Vergleich der THC-Konzentrationen bei Unfällen und Gefährdungen des Straßenverkehrs i. S. d. § 315c StGB (n = 135) mit der Vergleichsgruppe (n = 6 390).

Die THC-Konzentrationen der Unfallgruppe unterscheiden sich statistisch (Mann-Whitney-U-Test) nicht von den übrigen Fällen. Die Medianwerte (Unfallgruppe: 3,43 ng/ml; Restgruppe: 3,71 ng/ml) liegen fast gleich. 8,1 % der Unfälle/Gefährdungen (11 von 135 Fällen) ereigneten sich in einem THC-Bereich unter 1 ng/ml. In der Vergleichsgruppe lag der prozentuale Anteil der Fälle unter 1 ng THC/ml mit 8,6 % nur unwesentlich höher. Betrachtet man alle 6 525 Fälle, so betrug die relative Inzidenz der Unfälle/Gefährdungen 2,1 %. Tab. 1 zeigt die Abhängigkeit dieser Inzidenz von der THC-Konzentration.

THC-Konzentration (ng/ml)	**Gesamtfallzahl**	**Fallzahl Unfälle / § 315c**	**% Unfälle / § 315c**
0,5 – 0,9	560	11	2,0 %
1,0 – 1,9	1 331	32	2,4 %
2,0 – 2,9	930	18	1,9 %
3,0 – 4,9	1 106	26	2,4 %
5,0 – 8,9	1 153	26	2,3 %
9,0 – 14,9	744	15	2,0 %
> 14,9	701	7	1,0 %
Alle Fälle	6 525	135	2,1 %

Tab. 1: Abhängigkeit der Inzidenz von Unfällen und Gefährdungen i. S. d. § 315c StGB von der THC-Konzentration.

Die Fälle unter 1 ng/ml liegen mit 2,0 % fast genau im Mittel. Ihre Inzidenz unterscheidet sich statistisch nicht von der aller Fälle ab 1 ng/ml (2,1 %). Eine deutlich und statistisch signifikant niedrigere Inzidenz (1,0 %) findet sich allerdings bei THC-Konzentrationen über 15 ng/ml.

Abb. 2 ist die tageszeitliche Häufigkeit der Unfälle/Gefährdungen zu entnehmen (n = 128, in 7 Fällen waren keine Zeitangaben vorhanden).

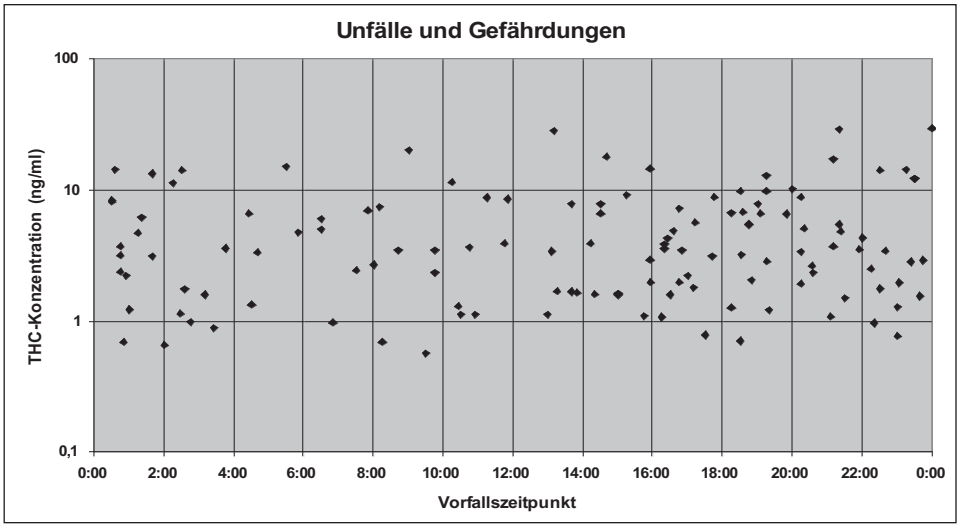


Abb. 2: Vergleich der THC-Konzentrationen bei Unfällen und Gefährdungen des Straßenverkehrs i. S. d. § 315c StGB (n = 128) mit dem Vorfallszeitpunkt.

Die Höhe der THC-Konzentration war nicht von der Tageszeit abhängig (s. Abb. 2).

Auch die THC-COOH-Konzentrationen der Unfallgruppe gleichen im Wesentlichen der Vergleichsgruppe (s. Abb. 3).

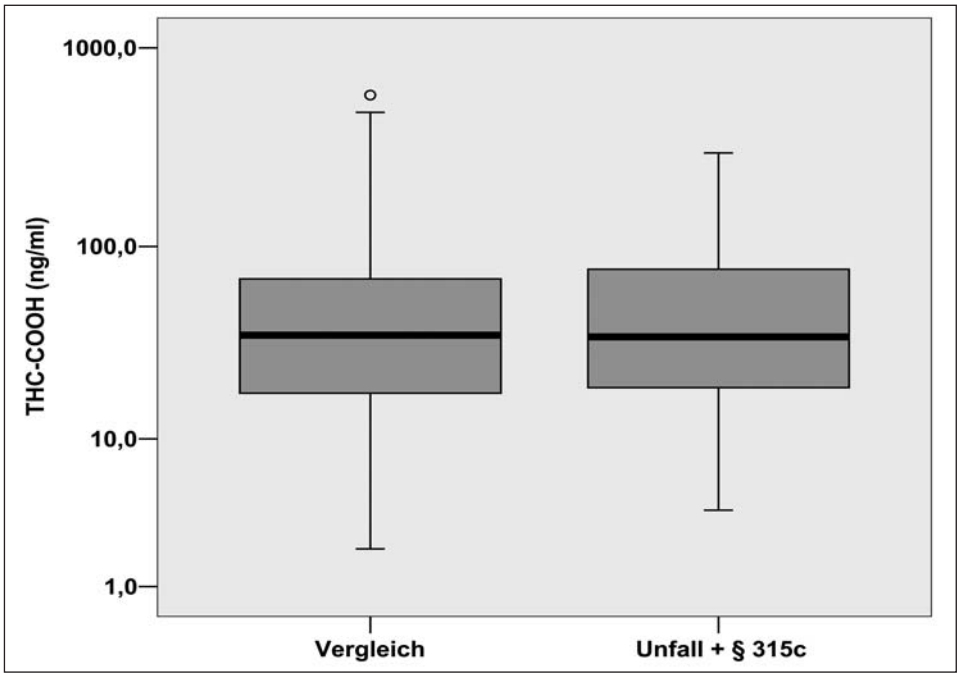


Abb. 3: Vergleich der THC-COOH-Konzentrationen bei Unfällen und Gefährdungen des Straßenverkehrs i. S. d. § 315c StGB (n = 135) mit der Vergleichsgruppe (n = 6 386).

Der Medianwert der THC-COOH-Konzentration der Unfallgruppe liegt bei 34,5 ng/ml, in der Vergleichsgruppe bei 35,3 ng/ml. Betrachtet man wieder die relative Inzidenz (Tab. 2), so zeigt sich eine deutlich niedrigere Inzidenz (1,0 %) bei THC-COOH-Konzentrationen unter 10 ng/ml. Auch dieser Unterschied ist statistisch signifikant.

THC-COOH-Konzentration (ng/ml)	Gesamtfallzahl	Fallzahl Unfälle / § 315c	% Unfälle / § 315c
2,0 – 9,9	630	6	1,0 %
10,0 – 14,9	665	17	2,6 %
15,0 – 19,9	585	14	2,4 %
20,0 – 29,9	958	23	2,4 %
30,0 – 39,9	745	15	2,0 %
40,0 – 59,9	977	16	1,6 %
60,0 – 99,9	1 106	26	2,4 %
> 99,9	855	18	2,1 %
Alle Fälle	6 521	135	2,1 %

Tab. 2: Abhängigkeit der Inzidenz von Unfällen und Gefährdungen i. S. d. § 315c StGB von der THC-COOH-Konzentration.

Der Cannabis-Influence-Factor CIF ([THC] + [THC-OH]) / [THC-COOH] * 100) [4,6] liegt im Mittel in der Unfallgruppe mit 12,2 statistisch hochsignifikant niedriger als in der Vergleichgruppe (15,4). Die relative Inzidenz der Unfälle/Gefährdungen fällt statistisch ebenfalls signifikant mit steigendem CIF-Wert (s. Tab. 3).

CIF	Gesamtfallzahl	Fallzahl Unfälle / § 315c	% Unfälle / § 315c
< 8	1 092	31	2,8 %
8 – 11,9	1 210	34	2,8 %
12,0 – 14,9	887	22	2,5 %
15,0 – 19,9	1 059	16	1,5 %
20,0 – 29,9	1 207	19	1,6 %
> 29,9	1 066	13	1,2 %
Alle Fälle	6 521	135	2,1 %

Tab. 3: Abhängigkeit der Inzidenz von Unfällen und Gefährdungen i. S. d. § 315c StGB vom Cannabis-Influence-Factor CIF [4].

Im niedrigen THC-Bereich werden nicht in allen Fällen messbare Konzentrationen von THC-OH gefunden. Da aber die THC-OH-Konzentration in die Berechnung des CIF-Wertes eingeht (s. o.), könnte dies das Ergebnis beeinflussen. Es wurde daher zusätzlich das alleinige prozentuale Verhältnis der THC- zur THC-COOH-Konzentration berechnet. Auch hierbei liegen die Unfälle/Gefährdungen im Mittel mit 9,0 % statistisch hochsignifikant niedriger als die Vergleichsgruppe (11,1 %). Mit dem Anstieg des Verhältnisses THC/THC-COOH fällt die relative Inzidenz der Unfälle/Gefährdungen ebenfalls statistisch signifikant ab.

In der Unfallgruppe betrug die Zeitdifferenz zwischen Vorfall und Blutentnahme im Mittel 01:32 h (00:10 h – 03:52 h, n = 128, in 7 Fällen waren keine Zeitangaben vorhanden). In 128 zufällig ausgewählten Fällen aus der Vergleichsgruppe lag die Zeitdifferenz zwischen Anhaltung und Blutentnahme im Mittel bei 01:10 h (00:13 h – 06:40 h).

Diskussion

Aus dieser Untersuchung ergibt sich, dass bei 11 von 135 rechtskräftig verurteilten cannabis-bedingten Unfällen und/oder Straßenverkehrsgefährdungen (§ 315c StGB), d. h. in 8,1 % dieser Fälle, die THC-Konzentration unter 1 ng/ml gelegen hat. Dieses Ergebnis deckt sich mit dem von DALDRUP [5], der bei 105 cannabis-bedingten Unfällen und Beinaheunfällen in 6,7 % der Fälle THC-Konzentrationen unter 1 ng/ml gefunden hat. Die Auswahlkriterien unserer Studie sind allerdings härter als die von DALDRUP, da in die vorliegende Studie ausschließlich rechtskräftig geahndete Fälle eingeschlossen worden sind. Die Auffassung des BVerG [10], dass in einem THC-Bereich unter 1 ng/ml von keiner die Fahrtüchtigkeit einschränkenden Wirkung mehr ausgegangen werden kann und daher keine abstrakte Gefährdung des Straßenverkehrs im Sinne des § 24a (2) StVG mehr besteht, kann durch diese Analyse von 135 rechtskräftigen Urteilen von Tatsacheninstanzen nicht bestätigt werden. Wenn bei realen Gefährdungen des Straßenverkehrs (d. h. Unfälle und § 315c-Fälle) in 8,1 % der Fälle THC-Konzentrationen unter 1 ng/ml gemessen wor-

den sind, dann kann unseres Erachtens nicht davon ausgegangen werden, dass in diesem niedrigen Konzentrationsbereich keine abstrakte Gefährdung mehr besteht.

Zudem zeigt diese Studie, dass die relativen Häufigkeiten (Inzidenz) einer realen Gefährdung des Straßenverkehrs im Bereich unter 1 ng/ml (2,0 %) und ab 1 ng/ml (2,1 %) fast identisch sind und sich daher statistisch nicht unterscheiden. Zu einem vergleichbaren Ergebnis kamen MURA et al. [11], die Blutproben von 900 verletzten Fahrern mit denen von 900 Kontroll-Patienten verglichen haben: Die Autoren fanden den gleichen negativen Effekt von Cannabis im THC-Bereich 0,2 – 2 ng/ml Vollblut (odds ratio 2,5) wie oberhalb von 2 ng THC /ml Vollblut (odds ratio 2,7).

43 von 135 Fahrern, die rechtskräftig wegen eines Cannabis-bedingten Unfalls oder einer akuten Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilt worden sind, hatten THC-Konzentrationen unter der vom BayVGH (Az. 11 CS 05.1711) angenommenen Grenze von 2 ng/ml. Dies sind 31,4 %, d. h. fast ein Drittel aller 135 rechtskräftig verurteilten Unfälle/Gefährdungen.

Die Verteilung der Fallzahlen innerhalb der Unfallgruppe wie auch innerhalb der Vergleichsgruppe auf die gebildeten THC-Bereiche kann von verschiedenen Faktoren abhängig sein. So besteht die Möglichkeit, dass Konsumenten, die erst vor kurzem konsumiert haben und sich noch deutlich berauscht/beeinträchtigt fühlen, weniger häufig am Straßenverkehr teilnehmen. Derartige Einflüsse wurden in der vorliegenden Studie dadurch vollständig kompensiert, dass innerhalb eines THC-Bereiches die Inzidenz von Unfällen/Gefährdungen jeweils relativ zur Gesamtfallzahl in diesem THC-Bereich bestimmt worden ist (Tab. 1).

Von 128 der Unfälle/Gefährdungen lagen uns Angaben der Uhrzeit des Vorfalles und der Blutentnahme vor. Diese 128 Unfälle/Gefährdungen ereigneten sich relativ gleichmäßig über den ganzen Tag verteilt, mit einer gewissen Häufung zwischen 16 h und 24 h (s. Abb. 2). In der Nachtzeit zwischen 22 h und 4 h ereigneten sich nur 28 % der Unfälle/Gefährdungen. Die Vergleichsfälle waren dagegen erwartungsgemäß stark auf die Nachtzeit konzentriert. In 128 zufällig ausgewählten Vergleichsfällen erfolgte in 48 % die Anhaltung zwischen 22 h und 4 h. Die tageszeitliche Häufigkeitsverteilung der Unfälle/Gefährdungen widerspricht der Vermutung, dass die Ursache des Unfalls bzw. der Gefährdung eine allgemeine Ermüdung und nicht eine Cannabiswirkung war.

Die Zeitdifferenz zwischen Vorfall und Blutentnahme lag bei der Unfallgruppe im Mittel (1:32 h) um 22 min. länger als in 128 zufällig ausgewählten Vergleichsfällen (1:10 h). Ausgehend von einer Plasmahalbwertszeit für THC während der Phase der β-Elimination von 25 h [9] fällt eine THC-Konzentration im Serum von z. B. 1,00 ng/ml innerhalb von 22 min. rein rechnerisch auf 0,99 ng/ml. Dies bedeutet, dass die etwas längere Dauer zwischen Vorfall und Blutentnahme in der Unfallgruppe bei der Diskussion der Unfälle mit niedrigen THC-Konzentrationen völlig vernachlässigt werden kann. (Bei Dauerkonsumenten liegt die $T\,^{1}/_{2\,\beta}$ von THC sogar im Bereich von mehreren Tagen [9]).

Die Diskrepanz zwischen unseren Ergebnissen und den aktuellen Urteilen des BVerG wie auch des BayVGH lässt sich zum Teil dadurch erklären, dass beide Urteile von drei Voraussetzungen ausgehen: (1) Sie setzen voraus, dass die THC-Konzentration im Serum eine entscheidende Größe für die negative Wirkung von Cannabis auf den Straßenverkehr ist, d. h. der THC-„Blutspiegel“ die THC-Konzentration am Wirkort im Gehirn widerspiegelt. THC ist eine hoch lipophile (d. h. gut fettlösliche) Verbindung. Entsprechend hoch ist ihr Verteilungsfaktor (Vd: 4–14 L/kg [1]) und entsprechend lange dauert es bis zur Ein-

stellung eines Fließgleichgewichtes zwischen wasserreichen Kompartimenten wie z. B. dem Blutserum und fettreichen Kompartimenten wie z. B. dem Gehirn in der Eliminationsphase. Es verwundert daher nicht, dass MURA et al. [12] gefunden haben, dass die THC-Konzentration im Blut nicht mit der THC-Konzentration im Gehirn korreliert, d. h. die Konzentration am Wirkort nicht widerspiegelt. Diese Autoren konnten wirksame THC-Konzentrationen im Gehirn von Verstorbenen nachweisen, bei denen sie keine nachweisbaren Konzentrationen von THC im Vollblut (< 0,2 ng/ml) mehr gefunden haben. Weiterhin konnten wir feststellen, dass die Höhe der THC-Konzentration im Serum zumindest nicht mit der Häufigkeit cannabisbedingter Ausfallerscheinungen korreliert, die nach derzeitiger Rechtslage entscheidend für die Abgrenzung einer relativen Fahruntüchtigkeit (§ 316 StGB) gegenüber einer OWi (§ 24a (2) STVG) sind [7]: Die Höhe der THC-Konzentrationen von 637 Fahrern, bei denen Polizeibeamte Ausfallerscheinungen festgestellt haben, die eine relative Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StVG begründen, unterscheiden sich nicht von den THC-Konzentrationen von 842 Fahrern, bei denen derartige Ausfallerscheinungen nicht berichtet worden sind, und die demzufolge nur als OWi (§ 24a (2) StVG) einzustufen waren. Bei einer Korrelation zwischen der Häufigkeit von Ausfallerscheinungen und der Höhe der Cannabis-Konzentration im Serum würde man erwarten, dass sich die THC-Konzentrationen von § 316-Fällen und OWi-Fällen unterscheiden. (2) Beide Gerichtsurteile setzen weiterhin voraus, dass die Gefährdung des Straßenverkehrs mit steigender THC-Konzentration zunimmt. Sie beziehen sich dabei auf ein Gutachten von Prof. Dr. KRÜGER, Würzburg von 2001, in dem sich wesentliche Aussagen der Publikation von BERGHAUS und KRÜGER [2] wieder finden. Die Autoren gehen darin auf Grund experimenteller Untersuchungen davon aus, dass mit zunehmender THC-Konzentration im Serum die konsumbedingten Beeinträchtigungen steil anwachsen. Weder die Untersuchung von DALDRUP [5] an 105 cannabis-bedingten Unfällen und Beinaheunfällen, noch die Untersuchung von MURA et al. [11] an 900 verletzen Fahrern bestätigen, dass eine Zunahme der Gefährdung mit steigender THC-Konzentration auch für das reale Verkehrsgeschehen zutrifft. (3) Beide Urteile gehen weiter davon aus, dass die Gefährdung des Straßenverkehrs durch Cannabiskonsum umso höher ist, je kürzer der Zeitraum zwischen der letztmaligen Cannabisaufnahme und dem Vorfall ist. Insbesondere der BayVGH sieht eine Gefährdung des Straßenverkehrs nur in der akuten Rauschphase von etwa drei Stunden nach Rauchende als gegeben an.

Ausgehend von diesen drei Voraussetzungen folgern beide Gerichte dann entsprechend, dass THC-Konzentrationen unter 1 ng/ml bzw. 2 ng/ml Serum keine relevante Gefährdung für den Straßenverkehr mehr darstellen. Beide Urteile stützen sich dabei im Wesentlichen auf eine Auswertung experimenteller Untersuchungen und Untersuchungen am Fahrsimulator [2]. EISENMENGER [8] hat bereits darauf hingewiesen, dass insbesondere bei Cannabis große Diskrepanzen zwischen experimentellen Untersuchungen und dem realen Geschehen auf der Straße vorliegen und eine Übertragbarkeit von Versuchen unter Cannabis am Fahrsimulator auf die reale Verkehrssituation generell fraglich ist.

Interessant ist, dass Fahrer mit hohen THC-Konzentrationen (über 15 ng/ml) relativ gesehen signifikant seltener Unfälle oder Beinaheunfälle verursachen als Fahrer im niedrigeren THC-Bereich. Auch hier kommt DALDRUP [5] zu einem vergleichbaren Ergebnis. Derart hohe THC-Konzentrationen finden sich zum einen bei Gelegenheitsrauchern sehr kurze Zeit nach dem Konsum, d. h. in der ganz akuten Phase des Rausches. Andererseits können Dauerkonsumenten („heavy user“) solch hohe THC-Werte im Serum durch eine

langsame Anreicherung aufbauen. Dauerkonsumenten reichern aber auch THC-COOH im Blut an. Die Inzidenz der cannabisbedingten Unfälle/§ 315c-Fälle in der Gruppe der Dauerkonsumenten (THC-COOH > 100 ng/ml) ist aber nicht niedriger als im Durchschnitt (s. Tab. 2). Eine angepasstere Reaktion von Dauerkonsumenten kann daher nicht als Grund für die relativ niedrige Inzidenz von Unfällen/§ 315c-Fällen im hohen THC-Bereich herangezogen werden. Ganz analog verhält sich der CIF-Wert. Er ist invers zur Zahl der Unfälle/Gefährdungen korreliert. Das cannabisbedingte Gefährdungsrisiko erhöht sich mit fallendem CIF. Bei den von DALDRUP [5] in NRW untersuchten Fällen zeigte sich diese inverse Korrelation zwischen Unfallhäufigkeit und CIF-Wert ebenso deutlich. Der CIF ist ein Maß dafür, wie akut die Cannabisaufnahme vor der Fahrt war. Je höher der CIF, desto akuter ist der Rauschzustand. Interessanterweise zeigen diese Untersuchungen, dass die reale Gefährdung des Straßenverkehrs durch Cannabis nicht im akuten Rauschzustand am größten ist, sondern in der späteren Phase der Wirkung. Hierdurch kann auch erklärt werden, warum es bei THC-Konzentrationen selbst unter 1 ng/ml immer noch zu keiner Abnahme von cannabis-bedingten Unfällen/Gefährdungen kommt. Diese Untersuchungen ergeben auch keinen Hinweis darauf, dass die derzeitige analytische Nachweisgrenze von 0,5 ng/ml die Untergrenze der Cannabis-Wirkung im Straßenverkehr darstellt. Um die untere Wirkgrenze der THC-Konzentration zu erfassen, ist eine weitere Verbesserung der Analytik erforderlich. Weniger häufig werden Unfälle/Gefährdungen unterhalb einer THC-COOH-Konzentration von 10 ng/ml verursacht, d. h. noch längere Zeit nach dem letztmaligen Konsum.

Diese Ergebnisse mögen zum Teil auch die große Diskrepanz zwischen der Auswertung realer Cannabis-Fälle im Straßenverkehr mit zum Teil erheblichen Ausfallerscheinungen im niedrigen THC-Konzentrationsbereich und experimentellen Untersuchungen u. a. am Fahrsimulator unter Cannabis erklären. Bei sämtlichen experimentellen Untersuchungen wurde fast immer auf die ersten wenigen Stunden nach der Cannabis-Aufnahme, d. h. der Phase des akuten Rauschzustandes geachtet und die spätere Phase meist als wenig bedeutsame „Abklingphase“ gesehen [2,3]. Wenn die relative Inzidenz von Unfällen und Straßenverkehrsgefährdungen in der Spätphase der Cannabis-Wirkung (< 1 ng/ml) aber sogar höher ist als in der akuten Phase (THC > 15 ng/ml), müssen für die Gefährdung des Straßenverkehrs durch Cannabis andere Wirkmechanismen verantwortlich sein als für den akuten Rauschzustand.

Zusammenfassung

Unter 6 525 Kraftfahrern, die unter dem (alleinigen) Einfluss von Cannabis gestanden hatten und von der Polizei kontrolliert worden waren, wurden 135 ausgewählt, die rechtskräftig wegen eines cannabis-bedingten Unfalls oder einer cannabis-bedingten akuten Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilt worden waren. Die Auswahl dieser Fälle konnte nicht vollständig erfolgen, sie war jedoch repräsentativ. Diese Unfallgruppe unterschied sich von den restlichen 6 390 Fällen weder in der Höhe der Konzentration von THC im Blutserum (Median Unfallgruppe 3,43 ng/ml; Vergleichsgruppe 3,71), noch von THC-COOH (34,5/ 35,3). 8,1 % der Unfälle/Gefährdungen ereigneten sich bei THC-Konzentrationen unter 1 ng/ml, 31,4 % unter 2 ng/ml. Die Auffassungen des BVerfG (Az. 1 BvR 2652/03) und des BayVGH (Az. 11CS 05.1711), dass im THC-Bereich unter 1 bzw. 2 ng/ml keine abstrakte Gefährdung des Straßenverkehrs mehr besteht, kann daher nicht bestätigt werden. Es wurde nachgewiesen, dass die Unfall-/Gefährdungshäufigkeit in der späteren Phase der Cannabiswirkung signifikant höher ist als im akuten Rauschzustand. Erst in der sehr späten Phase (THC-COOH < 10 ng/ml) werden relativ weniger Unfälle/Gefährdungen verursacht. Aus diesen Untersuchungen ergibt sich kein Hinweis darauf, dass die derzeitige analytische Nachweisgrenze von THC im Serum (0,5 ng/ml) bereits die Untergrenze der negativen Wirkung von Cannabis auf den Straßenverkehr darstellt. Diskrepanzen zwischen Auswertungen realer Cannabisfahrten

und experimentellen Untersuchungen können zum Teil damit erklärt werden, dass in der Realität die negative Wirkung von Cannabis auf den Straßenverkehr in der Spätphase stärker ist als in der akuten Rauschphase. Experimentelle Untersuchungen beschränken sich jedoch überwiegend auf die ersten wenigen Stunden nach Cannabiskonsum und erfassen daher die gefährlichere Spätphase nicht.

Schlüsselwörter

Cannabis – Unfall – Gefährdung des Straßenverkehrs – § 24a StVG – § 315c StGB – Grenzwert – THC – Tetrahydrocannabinol – CIF

Summary

Out of 6,525 drivers, who at a police check admitted to being solely impaired by cannabis, 135 were selected. These people had been legally convicted because of accidents or genuine endangering of road traffic through cannabis use. The selection of these cases could not be complete, but it was representative. The selected "accident-group" did not differ from the remaining 6390 cases, neither in the THC concentration in serum (accident-group: median 3.43 ng/ml; control-group: 3.71 ng/ml), nor in the THC-COOH concentration (34.5 vs. 35.3). 8.1 % of the accidents/cases of endangering of road traffic happened below THC concentrations of 1 ng/ml, 31.4 % below 2 ng/ml. The opinions of the German Bundesverfassungsgericht (Federal Constitutional Court) (1 BvR 2652/03) and the Bayrischen Verwaltungsgerichtshof (Bavarian Administration Court) (11 CS 05.1711) that there is no real endangering of road traffic at THC concentrations below 1 and 2 ng/ml respectively, therefore cannot be supported. It was proven that in the late phase of the effect of cannabis the frequency of accidents and the endangering of road traffic is higher than during the acute inebriated phase. Not until THC-COOH drops below 10 ng/ml, accidents and cases of endangering become less frequent. This study will not provide an indication that the actual LOD for THC in serum (0.5 ng/ml) is the lower threshold limit for an adverse effect of cannabis on road traffic. Discrepancies between studies on real driving under the influence of cannabis and experimental studies may be explained to some extent by the fact that in reality the adverse effects of cannabis on road traffic are stronger in the late phase of action than in the acute inebriated phase. However, most experimental studies have been limited to the first few hours after the cannabis consumption and, therefore, have not collected data in the more dangerous late phase of action.

Keywords

cannabis – road accident – endangering of road traffic – § 24a StVG – § 315c StGB – threshold limit value – THC – Tetrahydrocannabinol – CIF

Danksagung

Die Autoren bedanken sich bei Herrn Manfred Wimmer für die EDV-Auswahl der Daten. Besonderen Dank schulden wir Frau Rosenfeldt vom Bundeszentralregister (BZR) in Bonn für den manuellen Abgleich unserer 235 Fälle mit dem BZR.

Literatur

[1] Baselt R C (2004) Disposition of Toxic Drugs and Chemicals in Man. 7th edition. Biomedical Publications, Foster City, CA, USA

[2] Berghaus G, Krüger H-P (1998) Cannabis im Straßenverkehr. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart

[3] Berghaus G, Krüger H-P, Wehner D, Grotenhermen F (2005) Cannabis und Fahrsicherheit. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 171, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven, S. 45–48

[4] Daldrup T (1996) Cannabis im Straßenverkehr. Abschlußbericht des im Auftrage des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durchgeführten Untersuchungsvorhabens. Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

[5] Daldrup T (2005) Akute Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch Cannabis aus toxikologischer Sicht – Ein nationaler Zustandsbericht. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 171, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven, S. 51–52

[6] Drasch G, von Meyer L, Roider G, Jägerhuber X (2003) Absolute Fahruntüchtigkeit unter der Wirkung von Cannabis. Blutalkolhol 40: 269–286
[7] Drasch G, von Meyer L, Roider G, Buchholzer M-L, Sachs H, Schurig C E (2005) Begutachtung der Verkehrstüchtigkeit unter Cannabis: Vergleich des status quo mit Grenzwerten. Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 171, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven,S. 53–54
[8] Eisenmenger W (2006) Drogen im Straßenverkehr – Neuere Entwicklungen. NZV 2006: 24–27.
[9] Iten P X (1994) Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss. Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich-Irchel, S. 113
[10] Krause M (2005) Die Ordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 StVG nach dem Konsum von Cannabis. HSSR 2005: 138–151
[11] Mura P et al. (2003) Comparison of the prevalence of alcohol, cannabis and other drugs between 900 injured drivers and 900 control subjects: results of a French collaborative study. Forensic. Sci. Int. 133: 79–85
[12] Mura P, Kintz P, Dumestre V, Raul S, Haue T (2005) THC can be detected in brain while absent in blood. J. Anal. Toxicol. 29: 842–843

Abkürzungen

THC = Δ^9 tetrahydrocannabinol
THC-OH = 11-hydoxy- Δ^9 tetrahydrocannabinol
THC-COOH = 11-carboxy- Δ^9 tetrahydrocannabinol
CIF = Cannabis Influence Factor = ([THC] + [THC-OH])/[THC-COOH] * 100
[] = molare Konzentration
OWi = Ordnungswidrigkeit
LOD = Limit of Detection = analytische Nachweisgrenze
LOQ = Limit of Quantitation = quantitative Bestimmungsgrenze

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Gustav Drasch
Institut für Rechtsmedizin
der Ludwig-Maximilians-Universität München
Frauenlobstr. 7a
80337 München
Email: gustav.drasch@med.uni-muenchen.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2005, Vol. 1–42), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 42/2005
und ebenso Vol. 1–41 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

KURT RÜDIGER MAATZ

Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum*)

Driving Inability after drug use

I. Zur Einleitung: Grenzwertfestlegung durch Gesetz und Rechtsprechung

Mit der Zielrichtung, „alle Anstrengungen zu unternehmen, Kraftfahrer, die unter dem Einfluss von Drogen oder Medikamenten, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, am Straßenverkehr teilnehmen, rechtzeitig zu erkennen und von der Teilnahme auszuschließen", hatte der 31. VGT 1993 gefordert, das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Drogen, Medikamenten oder vergleichbaren Stoffen, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, zu sanktionieren und § 24a StVG entsprechend zu ergänzen.[1])

Dieser Forderung des VGT hat der Gesetzgeber – bekanntlich – weitgehend Rechnung getragen. Nachdem in einem ersten Schritt durch Gesetz vom 27. April 1998[2]) die 0,5 ‰-Grenze in § 24a Abs. 1 Nr. 2 StVG n. F. festgelegt wurde, bewehrte der Gesetzgeber einen Tag später[3]) in einer Neufassung von **§ 24a Abs. 2 StVG** auch das Führen von Kraftfahrzeugen „unter der Wirkung" bestimmter, in einer Anlage besonders aufgeführter Rauschdrogen (u. a. Heroin, Kokain, Amphetamin und Cannabis) als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld (und Fahrverbot). Nach der Begründung des Regierungsentwurfs zu dem Änderungsgesetz sollte damit zur Bekämpfung der durch Drogen für die Verkehrssicherheit entstehenden Gefahren die Ahndungslücke beseitigt werden, die sich nach der bisherigen Gesetzeslage daraus ergab, dass „eine Verurteilung <nach den strafrechtlichen Bestimmungen der §§ 315c, 316 StGB> nur möglich (ist), wenn die Fahruntüchtigkeit festgestellt und bewiesen werden kann(, weil es) Grenzwerte für die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit bei Drogen bisher nicht (gibt)".[4]) An dieser Einschätzung hat sich auch im weiteren Gesetzgebungsverfahren, in dessen Verlauf eine öffentliche Anhörung unter Beteiligung mehrerer medizinischer und toxikologischer Sachverständiger durchgeführt wurde, nichts geändert.[5]) **Nach der in Abweichung vom Regierungsentwurf**[6]) **Gesetz gewordenen Fassung von § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG liegt das pönalisierte Führen eines Kraftfahrzeugs unter der „Wirkung" der betreffenden Rauschdroge vor, „wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird".** Der Gesetzgeber hat damit für die Tatbestandsmäßigkeit ersichtlich bewusst auf einen – mitunter forensisch nur mit hohem Aufwand zu belegenden – individuellen Nachweis einer toxischen (pharmakodynamischen) Wirkung verzichtet und sich durch die Legaldefinition der „Wirkung" [„Eine solche Wirkung liegt vor, wenn …"] im Rahmen seiner Einschätzungsprärogative für eine normative Fiktion der „Wirkung" entschieden. Damit hatte der Gesetzgeber ganz im Sinne der Empfehlung des 31. VGT jedenfalls für die besonders gefährlichen – illegalen – Rauschdrogen – **so schien es jedenfalls zunächst** – eine **„echte Nullwert-Grenze"**[7]) festgelegt. Das **war** verkehrspolitisch außerordentlich zu begrüßen – und begegnete nach mei-

*) Vorgetragen auf dem 2. Europäischen Expertentreffen „Drogenerkennung im Straßenverkehr" am 7. September 2006, veranstaltet vom Institut für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes. Eine Veröffentlichung von Zusammenfassungen ausgewählter Beiträge der Veranstaltung wird gesondert folgen.

nem Dafürhalten entgegen manchen Einwänden[8]) auch keinen durchgreifenden verfassungsrechtlichen Bedenken.[9])

Einen vergleichbaren Fortschritt bei der Drogenprävention im Straßenverkehr wie im Bußgeldbereich mit der Einführung von § 24a Abs. 2 StVG gab es im Bereich der strafrechtlichen Sanktionsmöglichkeit bei dem Verstoß gegen das Trennungsgebot von Drogenkonsum und Fahren nicht – und konnte es nach Lage der Dinge ohne ein Tätigwerden des Gesetzgebers auch nicht. 1993, als sich – wie ausgeführt – der 31. Deutsche Verkehrsgerichtstag für die Einführung einer bußgeldbewehrten „0-Wert-Grenze" für Drogen – oder anders ausgedrückt: für ein „absolutes Drogenverbot" – im Kraftfahrzeugverkehr aussprach, schrieb NEHM in der DAR[10]), die Suche nach Drogengrenzwerten führe „in eine Sackgasse". Seinerzeit schien mir diese Einschätzung zu pessimistisch und meinte ich, eine solche Auffassung könne allzu schnell verkehrsmedizinisch-toxikologische Ansätze zur Lösung des Problems verschütten.[11]) Heute, weit über 10 Jahre später, sehe ich die Sache nüchterner und meine, dass wir bei der Suche nach Drogengrenzwerten keinen wesentlichen Schritt weiter gekommen sind. Seit Jahr und Tag arbeitet eine „Grenzwert-Kommission" an der Definition von Drogen-Grenzwerten.[12]) Dabei standen bzw. stehen dort – soweit ich informiert bin – gegenwärtig gar nicht einmal Drogengrenzwerte für einen Bußgeld- oder gar für einen Straftatbestand entsprechend dem durch Gesetz in § 24a Abs. 1 StVG festgelegten Alkoholgrenzwert von 0,5 ‰ bzw. dem durch die Rechtsprechung zu § 316 StGB festgelegten Wert von (zuletzt) 1,1 ‰ im Vordergrund, sondern „schlicht" die Frage, ob im Rahmen des § 24a Abs. 2 StVG die **Nachweisgrenze** bei positivem Blut-Wirkstoff-Befund zugleich die **Tatbestandsmäßigkeit** beschreibt[13]), eine Frage, mit der sich auch der 44. Verkehrsgerichtstag 2006 ausführlich befasst hat.[14]) Inzwischen habe ich Zweifel, ob es gelingt und überhaupt gelingen kann, einerseits wissenschaftlich begründete und andererseits rechtlich verbindliche Drogengrenzwerte durch die Rechtsprechung festzulegen. Dabei erscheint mir die Fragestellung im Zusammenhang mit dem Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 2 StVG noch vergleichsweise einfach. Sehr viel schwieriger und komplexer ist das Thema der **Drogengrenzwerte „absoluter" Fahruntüchtigkeit** im Rahmen des Straftatbestandes des § 316 StGB.

Aber zunächst zurück zum „absoluten Drogenverbot" des § 24a Abs. 2 StVG.

II. Das „absolute Drogenverbot" des § 24a Abs. 2 StVG nach der Kammerentscheidung des BVerfG vom 21. 12. 2004[15])

1. Einleitung

„Das Bundesverfassungsgericht mahnt Grenzwerte für Drogenfahrer an". So titelte die Presse nach Veröffentlichung der Entscheidung (einer Kammer des 1. Senats) des BVerfG zu der „Nullwert"-Grenze in § 24a Abs. 2 StVG.[16]) Die Entscheidung betrifft nicht die (für eine Strafbarkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB relevante) **Grenzwertfrage „absoluter" Fahruntüchtigkeit**, jedenfalls nicht unmittelbar. Gleichwohl ist sie schon deshalb auch in diesem Zusammenhang bemerkenswert; denn immerhin sei daran erinnert, dass der vom BVerfG unter Berufung u. a. auf Empfehlungen der Grenzwertkommission genannte untere Wirkungsgrenzwert von 1 ng/ml THC vor gut 10 Jahren in Wissenschaftskreisen und auch in Teilen der Instanzrechtsprechung noch als Grenzwert **„absoluter"** Fahruntüchtigkeit nach Cannabiskonsum diskutiert wurde.[17]) So schnell können sich wissenschaftliche Erkenntnisse und deren Inkorporation in (straf)rechtliche Bewertungen wandeln!

„Die Nullgrenze für Drogen am Steuer ist … hinfällig“, so der Untertitel in einem Beitrag eines leitenden Polizeibeamten zum Thema „Drogensünden im Straßenverkehr“[18]), in dem sich der Verfasser auch zu der Entscheidung des BVerfG vom 21. Dezember 2004 äußerte. Mit diesem Beschluss gab die Kammer einer Verfassungsbeschwerde gegen eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG und deren Bestätigung durch das OLG Zweibrücken statt, der eine Fahrt des Betroffenen nach am Vortag stattgefundenem Cannabiskonsum zugrunde lag, wobei – worauf es hier ankommt – die Blutprobe zwar THC-positiv war, in ihr aber THC nur noch im Spurenbereich – kleiner als 0,5 ng/ml – nachgewiesen wurde. Das erstinstanzliche Gericht und ihm folgend das OLG hatten argumentiert, § 24a Abs. 2 StVG erfordere als abstrakter Gefährdungstatbestand keine Leistungseinbuße des Fahrers, sondern enthalte eine **„echte Nullwertgrenze“**. So hatte auch ich es gesehen[19]), bis Ende 2004 das BVerfG diese klar und eindeutig erscheinende – und verkehrspolitisch sinnvolle – Regelung „relativierte“ und im Wege verfassungskonformer Auslegung für die Tatbestandsmäßigkeit „untere Wirkungsgrenzwerte“ – zunächst für THC: 1 ng/ml – verlangte, die eine Identität von Wirkungs- und Nachweiszeit der betreffenden Substanz belegen. Dass damit der Tatbestand zum „stumpfen Schwert“ wird oder die Entscheidung des BVerfG auch nur als bedingte Freigabe von Drogenfahrten misszuverstehen ist[20]), will ich nicht zu behaupten. Ganz sicher hat jetzt aber der – durch die schließlich Gesetz gewordene Fassung von § 24a Abs. 2 StVG erledigt geglaubte – Streit (unter Verkehrsmedizinern, Toxikologen und letztlich den Juristen) um die „wahren“ unteren Wirkungsgrenzwerte neuen Auftrieb bekommen, der weder der Verkehrssicherheit noch der Rechtssicherheit dienlich ist. Diese Frage berührt nämlich schon für sich genommen einen kritischen Punkt, denn jede „Definition“ erhöhter „Einstiegs“-Grenzwerte für den Bußgeldtatbestand höhlt zugleich die vom Gesetz(eswortlaut) vorgegebene „0-Wert-Grenze“ aus – und ist deshalb tendenziell geeignet, die präventive Wirkung dieses Gefährdungstatbestandes zu relativieren.

2. Analytische- und (untere) Wirkungsgrenzwerte

Ich will hier die Frage, ob der Auslegung des § 24a Abs. 2 (Satz 2) StVG durch die Kammer des BVerfG für die fachgerichtliche Rechtsprechung überhaupt eine – über den Einzelfall hinausgehende – Bindungswirkung im Sinne des § 31 Abs. 1 BVerfGG zukommt, nicht weiter vertiefen. Dazu nur soviel: eine formelle Bindungswirkung könnte zweifelhaft sein, weil nicht ersichtlich ist, dass die Kammerentscheidung auf einer vorangehenden, durch die Kammer lediglich konkretisierten Senatsentscheidung des BVerfG zu derselben Rechtsmaterie beruht.[21]) Ausgangpunkt der Argumentation des BVerfG ist jedenfalls die Legaldefinition in § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG für das in Satz 1 der Bestimmung vorangestellte Tatbestandsmerkmal „unter der Wirkung“. Nach dieser Legaldefinition ist dieses Tatbestandsmerkmal erfüllt, **„wenn eine** [in der Anlage genannte] **Substanz im Blut nachgewiesen wird“**, mithin grundsätzlich bei jedem positiven Blut-Wirkstoff-Befund. Eindeutig ist danach – und so sieht es auch das BVerfG mit der herrschenden Meinung –, dass der Tatbestand keine Feststellung zur Wirkung der Substanz im Sinne einer konkreten verkehrsrelevanten Beeinträchtigung verlangt[22]), dass § 24a Abs. 2 StVG vielmehr ein **abstraktes** Gefährdungsdelikt ist, das dazu beitragen soll, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen. Allerdings sei der Gesetzgeber – so das BVerfG – von einer „Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit“ ausgegangen, diese Annahme treffe aber (jedenfalls für Cannabis) nicht mehr zu.[23]) Soweit sich das BVerfG dazu auf die Begründung zum Regierungsentwurf bezieht[24]), begegnet dies schon deshalb Bedenken, weil die Entwurfsfassung

gerade nicht die dann Gesetz gewordene Legaldefinition enthielt, Satz 2/Entw. vielmehr **zusätzlich** zu dem im (unverändert übernommenen) Satz 1 aufgeführten Tatbestandsmerkmal „unter der Wirkung" den positiven Nachweis im Blut verlangte. Denn dort hatte es noch geheißen: „Dies [d. h. Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung …] **gilt** nur, wenn eine in der Anlage 2 genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird." Demgegenüber sollte – so die Begründung zu der Gesetz gewordenen Fassung ausdrücklich – „der Begriff der ‚Wirkung' immer dann erfüllt sein, wenn eine in der Anlage genannte Substanz im Blut des Betroffenen nachgewiesen wird. Dies bedeutet insbesondere, dass zur Annahme der Wirkung die Feststellung weiterer Kriterien … nicht erforderlich ist; es reicht allein der Nachweis der Substanz im Blut aus".[25]) Ich hätte – bis zur Entscheidung des BVerfG – geglaubt, diese Aussage sei eindeutig. Der Gesetzeswortlaut zwingt jedenfalls nicht zu der jetzt von der Kammer des BVerfG vertretenen restriktiven Auslegung zum Merkmal der „Wirkung", und zwar umso weniger, als die gesetzgeberische Begründung für die gewählte „Fiktion" nach meiner Kenntnis eben gerade nicht überholt ist. Denn nach wie vor dürfte auch in den einschlägigen Wissenschaftskreisen anerkannt sein, dass bei den von der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG erfassten Drogen letztlich „noch keine Quantifizierbarkeit der Dosis-Wirkungsbeziehungen – wie bei Alkohol – vorliegt" und „eine empirisch statistische Definition des Grades der Gefährdung bei Drogeneinnahme" nicht möglich ist.[26]) Es erscheint mir deshalb auch im Ansatz fraglich, die vom Gesetzgeber im Rahmen seines Gestaltungsspielraums im Interesse effektiver Prävention aufgestellte Fiktion der (Drogen)„Wirkung" durch das – vom Gesetzeswortlaut eben gerade nicht verlangte – Erfordernis (erhöhter) Grenzwerte „aufzuweichen", dies jedenfalls, so lange die dem Gesetz zugrunde liegende Annahme, dass ein positiver Blut-Wirkstoff-Befund den Schluss auf einen zeitnahen Konsum und damit auf die „abstrakte" Gefahr einer Leistungsbeeinträchtigung zulässt, ungeachtet heute zugegebenermaßen verfeinerter Analysetechniken nicht widerlegt ist. Im übrigen hatte das OLG Zweibrücken schon früh[27]) einen anderen Weg, nämlich über erhöhte Anforderungen an die subjektive Tatseite bei langem zeitlichen Abstand zwischen letzter Drogeneinnahme und Blutentnahme, gewiesen, um der vom BVerfG bei Anwendung der Eingriffsnorm des § 24a Abs. 2 StVG angemahnten Beachtung der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne[28]) Rechnung zu tragen.

Ungeachtet dieser Bedenken gehe ich in folgendem von dem Ansatz des BVerfG schon deshalb als „geltendem Recht" aus, weil sich die dem zugrunde liegende verfassungskonforme Auslegung von § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG inzwischen auch in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte durchgesetzt hat.[29]) Danach ist zweierlei festzuhalten:

(1) Zwar betrifft die Entscheidung des BVerfG unmittelbar nur den Wirkstoff THC. Da die Entscheidung die im Wege verfassungskonformer Auslegung vorgenommene „teleologische Reduktion" des Tatbestandes[30]) nicht aus der Spezifität des THC, sondern aus den zwischenzeitlich verfeinerten Messmethoden herleitet, sind die gleichen erhöhten Anforderungen an die Feststellung der „Wirkung" für alle – in der Anlage aufgeführten – Substanzen zu stellen, bei denen der Nachweis-Wirkungszusammenhang in Frage steht.[31]) Dies ist inzwischen in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auch für Amphetamin anerkannt.[32])

(2) Nicht eindeutig ist indes, ob es sich bei dem vom BVerfG für THC verlangten Nachweis-Mindestwert von 1 ng/ml – und diese Frage stellt sich generell für sämtliche von der Grenzwertkommission empfohlenen Werte[33]) – um (untere) Wirkungs- oder „lediglich" um analytische Grenzwerte handelt.

Näher einzugehen ist hier allein auf die vorstehende Fragestellung zu (2).

Den – auch rechtlich – bedeutsamen Unterschied: (unterer) Wirkungs- und/oder analytischer Grenzwert macht eine Entscheidung des OLG München vom 13. März 2006[34]) deutlich: Das Amtsgericht hatte den Angeklagten wegen einer Pkw-Fahrt unter Drogeneinfluss bei festgestellten Blut-Analysewerten von 5,0 µg/l THC-Carbonsäure und 0,01 mg/l (= 10 ng/ml) Amphetamin zwar vom Strafvorwurf nach § 316 StGB freigesprochen, ihn aber wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG verurteilt. Auf die (Sprung)Revision des Angeklagten hob das OLG das Urteil auf, weil – insoweit ohne weiteres zutreffend[35]) – das inaktive Abbauprodukt THC-Carbonsäure nicht in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführt sei und – hier von Bedeutung – der nach der Empfehlung der Grenzwertkommission zugrundezulegende Amphetamin-Wert von 25 ng/ml unterschritten sei. Das OLG sprach den Angeklagten aber nicht etwa insgesamt frei, sondern verwies die Sache zu weiterer Aufklärung an den Tatrichter zurück. Dies konnte das OLG nur tun, weil es den „Amphetamin-Grenzwert" 25 ng/ml nicht als (unteren) **Wirkungs**grenzwert, sondern nur als **analytischen** Grenzwert erachtete mit der Folge, dass – nach Auffassung des OLG – auch bei niedrigeren Werten eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG dann nicht ausgeschlossen ist, wenn sich aus weiteren Umständen ergibt, „dass die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten trotz der verhältnismäßig niedrigen Betäubungsmittelkonzentration zwar nicht aufgehoben, aber doch eingeschränkt war". Zwar hatte schon das amtsgerichtliche Urteil Auffälligkeiten in der Person des Angeklagten (glasige, gerötete Augen, die Befolgung von Anordnungen erst nach deren Wiederholung, Unsicherheiten bei der Finger-Finger-Probe) erwähnt. Insoweit vermisste das OLG aber deren Bewertung unter dem Gesichtspunkt der „Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit im Sinne der Rechtsprechung der BVerfG zu § 24a StVG".

Ich halte die Entscheidung des OLG München für richtig, wenn ich auch der Kammerentscheidung des BVerfG eher die Auffassung entnehme, dass die von der Grenzwertkommission empfohlenen Grenzwerte „untere Wirkungs-Grenzwerte" (und damit ungeschriebene Tatbestandsmerkmale) seien, wenn das BVerfG zu Cannabis ausführt, unterhalb der Grenzwerte einer THC-Konzentration von 1 ng/ml könne die – sichere – Feststellung einer „Wirkung", nämlich „einer Konzentration, die es … als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt war", nicht belegt werden.[36]) Das OLG München konnte sich demgegenüber für seine – insoweit über die Entscheidung des BVerfG hinausgehende – Ansicht völlig zu recht auf MÖLLER[37]), den vormaligen Vorsitzenden der Grenzwertkommission, berufen, der die empfohlenen Werte als „naturwissenschaftliche Antwort auf die Frage nach der Verhältnismäßigkeit und Gleichbehandlung" bezeichnet und klargestellt hat, es handele sich „um **analytische** Werte und nicht um die Empfehlung einer den Alkoholgrenzwerten entsprechenden Toleranzschwelle". Deshalb erscheint mir auch die kritische Anmerkung von SCHREIBER[38]) völlig zutreffend, der in der Kammerentscheidung des BVerfG jede Auseinandersetzung mit der Würdigung der bei dem Betroffenen festgestellten körperlichen Auffälligkeiten vermisst und daran erinnert, dass neben der Pharmakodynamik auch die interindividuell erheblich unterschiedliche Pharmakokinetik und psychogene Wirkung toxischer Stoffe Bedeutung für mitunter schwere fahrsicherheitsrelevante Störungen selbst niedrigen THC-Konzentrationen haben können. Wenn das aber richtig ist und den auch rechtlichen Maßstab für die Auslegung des Begriffs der „Wirkung" in § 24a Abs. 2 StVG bildet, so nähert sich – das zeigt die Entscheidung des OLG München

deutlich – § 24a Abs. 2 StVG wieder ein Stück weit der „echten Null-Wert-Grenze". Das ist – oder vorsichtig formuliert: wäre – für sich genommen ganz im Interesse der Verkehrssicherheit zu begrüßen, dies allerdings um den Preis, dass doch vor Gericht wieder um die Feststellung einer „Wirkung" im Sinne des Tatbestandes – wie das OLG zu erkennen gibt – „mit sachverständiger Hilfe" gerungen werden muss, wenn die ermittelte Blut-Wirkstoff-Konzentration unterhalb der empfohlenen Werte liegt. Letztlich hat auch das BVerfG selbst in anderem Zusammenhang, nämlich in seiner Kammerentscheidung vom 20. Juni 2002 zu den Voraussetzungen für den (verwaltungsrechtlichen) Fahrerlaubnisentzug bei einmaligem oder gelegentlichem Cannabiskonsum[39]) die in der einschlägigen medizinisch-toxikologischen Fachliteratur vertretene Auffassung bekräftigt, dass der Verlauf eines Haschischrauschs und die Dauer seines Abklingens von zahlreichen Faktoren bestimmt werden und deshalb vom Konsumenten im Vorhinein kaum zuverlässig zu beurteilen sind. Das zugrundegelegt, lässt es aber in Einzelfällen durchaus als „möglich" erscheinen, dass auch Wirkstoffreste im Spurenbereich noch nach Ablauf der typischen Wirkungsdauer zur Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit führen können. Dies muss auch Bedeutung[40]) für eine – verfassungskonforme, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wahrende – Auslegung von § 24a Abs. 2 StVG haben, wie sie hier vertreten wird.

3. Zwischenergebnis zu § 24a Abs. 2 StVG

Ich gehe nach alledem mit dem OLG München davon aus (andere OLG-Rechtsprechung, die sich in diesem Zusammenhang explizit zur Abgrenzung unterer Wirkungsgrenzwert/analytischer Grenzwert verhält, ist mir nicht bekannt, insbesondere gibt es auch eine BGH-Entscheidung dazu bislang nicht, so dass ich hier auch nur meine ganz persönliche Auffassung wiedergeben kann), dass § 24a Abs. 2 StVG auch erfüllt sein **kann**, wenn die (von der Grenzwert-Kommsission empfohlenen) analytischen Grenzwerte nicht erreicht sind. Nachzuweisen ist dann aber – sozusagen im Sinne einer „Beweislastumkehr"[41]) – im Einzelfall eine Identität von Nachweis und Wirkung. Das setzt Feststellungen zu Auffälligkeiten in der Person und/oder der Fahrweise voraus, die einen Zusammenhang mit der – wenn auch nur (noch) im Spurenbereich festzustellenden – Blut-Wirkstoff-Konzentration belegen. Ein Indiz wäre dabei im Einzelfall auch die (wirkstoffbedingte) Beeinträchtigung der Sehfähigkeit.[42]) Die Polizei wird deshalb auch weiterhin in allen Fällen des Verdachts auf eine Drogenfahrt bei dem Betroffenen Auffälligkeiten zu dokumentieren haben, die dem Sachverständigen und als Anknüpfungstatsachen die Beurteilung eines Zusammenhangs der Auffälligkeiten mit einem positiven Blut-Wirkstoff-Befund ermöglichen und damit dem Gericht die Entscheidung über eine Ahndung der Drogenfahrt als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG oder als Straftat nach § 316 StGB.[43]) Dies leitet zugleich über in die **straf**rechtliche Beurteilung von Drogenfahrten.

III. Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum

1. Einleitung

Ist im Bereich des Verkehrs**ordnungswidrigkeiten**rechts das inkriminierte Führen eines (Kraft)Fahrzeugs unter Rauschmitteleinfluss schon von den **gesetzlichen** Vorgaben (§ 24a StVG) an die Grenzwertfrage gebunden, was – auch – dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG Rechnung trägt, ist dies im Bereich der strafrechtlichen Ahndung ge-

rade nicht der Fall. Dennoch ist auch die strafrechtliche Rechtsprechung in zwei Bereichen des Umgangs mit berauschenden Mitteln auf das Engste von der Grenzwertproblematik beherrscht: Im Betäubungsmittelstrafrecht bei der Definition des – für die Verbrechensqualifikation maßgeblichen – Begriffs der „nicht geringen Menge" in §§ 29a Abs. 1 Nr. 2, 30 Abs. 1 Nr. 4 BtMG[44]) und eben im Verkehrsstrafrecht bei der Bestimmung der Grenze der „absoluten" Fahruntüchtigkeit nach **Alkohol**genuss gemäß §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB.[45]) In beiden Bereichen hat es der Gesetzgeber der Rechtsprechung überlassen, die Grenzwerte festzulegen: Ob es um die am Grad der Gefährlichkeit orientierte Auslegung des Begriffs der „nicht geringen Menge" einer Droge oder um die Festlegung zur (alkoholbedingten) Fahruntüchtigkeit („nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen") geht, jeweils handelt es sich um wertungsbedürftige Tatbestandselemente, durch die es der Gesetzgeber den Strafgerichten ermöglicht, den jeweiligen abstrakten Normbefehl unter Beachtung der Erkenntnisse der beteiligten Wissenschaften zu konkretisieren. Deshalb ist die Festlegung der Grenzwerte durch die Rechtsprechung ein Akt legitimer richterrechtlicher Rechtsfortbildung; zugleich markiert die Rechtsprechung damit die **Grenze zwischen naturwissenschaftlicher Erkenntnis und normativer Betrachtung.** Dies hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Judikatur zu beiden angesprochenen Bereichen ausdrücklich anerkannt.[46]) Dennoch, und zwar zur Vermeidung von Missverständnissen: Die von der Rechtsprechung definierten „Grenzwerte" sind selbst keine medizinisch-naturwissenschaftliche Aussage; sie sind nur das Ergebnis von deren juristischer Bewertung.

2. „Absolute"/„relative" Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum

Derzeit gibt es aber – anders als bei Fahrten unter Alkoholeinfluss – noch keinen allgemein anerkannten „Gefahrengrenzwert" der („absoluten") Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum. Deshalb rechtfertigt der Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut eines Fahrzeugführers für sich allein jedenfalls bislang noch nicht die Annahme der Fahruntüchtigkeit.[47]) Vielmehr setzt ihr Nachweis außer einem positiven Drogenbefund die Feststellung weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen voraus.[48]) Das war bisher herrschende Auffassung in der Rechtsprechung und bleibt es (vorerst) auch.

> „Da ein der alkoholischen Beeinträchtigung entsprechender messbarer Grenzwert für eine absolute Fahruntauglichkeit infolge Drogenkonsums nach derzeitigen medizinischen Erkenntnissen nicht zur Verfügung steht, war das Amtsgericht darauf angewiesen, anhand von Indizien auf eine Beeinträchtigung des Angeklagten zu schließen, die dem Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB genügt. Solche relative Fahruntauglichkeit liegt nach dem Konsum von Betäubungsmitteln erst vor, wenn Umstände erkennbar sind, die über die allgemeine Drogenwirkung hinaus den sicheren Schluss zulassen, dass der Konsument in der konkreten Verkehrssituation fahrunsicher gewesen ist. Die verkehrsspezifischen Untauglichkeitsindizien müssen also nicht lediglich eine allgemeine Drogenenthemmung erkennen lassen, sondern sich unmittelbar auf die Beeinträchtigung der Fahreignung beziehen."[49])

Nach dem Symposium des B.A.D.S. „Grenzwerte bei Drogen und Alternativen" im November 2003 in Berlin[50]) war dieses Urteil des OLG Zweibrücken – soweit ich es überblicke – die erste veröffentlichte revisionsgerichtliche Entscheidung zum Thema Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum, die weiterhin ganz der „traditionellen" Rechtsprechung verhaftet war.

2.1 Pupillenstarre als Indikator für „sozusagen absolute Fahruntüchtigkeit“?

Derselbe (Revisions)Senat des OLG Zweibrücken hat in einem späteren Beschluss diese Rechtsprechung **dahingehend** konkretisiert, „dass bei **hohen Wirkstoffwerten** ein einzelnes weiteres Anzeichen genügen kann“, und dazu weiter ausgeführt, in diesem Fall seien aber hohe Anforderungen an die Zuverlässigkeit der festgestellten Ausfallerscheinung zu stellen; diese müsse „so gravierend sein, dass ein sicheres Fahren ohne weiteres ausgeschlossen werden“ könne.[51]) Diese Aussage wäre für sich noch nicht erwähnenswert, denn sie wiederholt insoweit im Grunde nur die zentrale Aussage der Grundsatzentscheidung des BGH vom 3. November 1998.[52]) Aufmerksamkeit verdient die Entscheidung vielmehr deshalb, weil das OLG dieses – neben hoher Blut-Wirkstoff-Konzentration – für die Feststellung (relativer) Fahruntüchtigkeit genügende **einzige weitere Anzeichen** in dem

> „von den Beamten geschilderte(n) **Verhalten der Pupillen** des Angeklagten beim Anleuchten – sehr langsames Verengen und Öffnen fast wieder auf die ursprüngliche Größe (Reboundeffekt) – “

sah, das zeige,

> „dass der Angeklagte an einer **starken Sehbehinderung** litt, die zu einer erhöhten Blendempfindlichkeit bei der Nachtfahrt führte und nach den Aussagen des medizinischen Sachverständigen typische Folge des Drogenkonsums war.“

Dass diese Entscheidung des OLG in einem „Spannungsverhältnis“ zu der Grundsatzentscheidung des BGH zur drogenbedingten Fahruntüchtigkeit aus dem Jahr 1998[53]) steht, ist nicht zu leugnen. Sie beleuchtet aber einen oder sogar **den** „neuralgischen“ Punkt bei Anwendung des § 316 StGB auf Drogenfahrten und könnte jedenfalls mittelfristig vielleicht auch eine Wende der Rechtsprechung zur Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum einleiten.

2.2 Die Grundsatzentscheidung des BGH (BGHSt 44, 219)

Zur Erinnerung: Der BGH hat in der Grundsatzentscheidung anerkannt, dass im Einzelfall („relative“) Fahruntüchtigkeit als Voraussetzung der **Straf**barkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB auch dann in Betracht kommen **kann**, wenn außer einer hohen Blut-Wirkstoff-Konzentration als Auffälligkeit „nur“ die Einschränkung der Sehfähigkeit aufgrund einer drogenbedingten Pupillenstarre (Miosis oder Mydriasis) festgestellt wird. Dazu muss aber festgestellt und im Urteil dargelegt werden, wie sich dieser Umstand bei dem Betreffenden auf die Fahrtüchtigkeit **konkret** ausgewirkt hat; die allgemeine Feststellung dieser Folge des Drogenkonsums genügt nicht. M. a. W.: Der Tatrichter darf es für die Annahme drogenbedingter Fahruntüchtigkeit nicht bei der Feststellung **allein** der Miosis [gleiches gilt auch für die Mydriasis nach Cannabiskonsum] belassen, sondern er hat dafür mit sachverständiger Hilfe das **Ausmaß der Sehbehinderung im konkreten Fall** festzustellen. Führt dies zu dem Ergebnis, dass infolge der drogenbedingten Pupillenstarre das Sehvermögen des Täters massiv beeinträchtigt war, so steht der Annahme der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 316 StGB nichts im Wege.[54])

2.3 Der (revisions)rechtliche Standpunkt

In dem der Grundsatzentscheidung BGHSt 44, 219 zugrunde liegenden Fall fehlte es aber gerade an dem **konkret auf den Angeklagten bezogenen Nachweis** einer relevanten Beeinträchtigung seiner **individuellen** Sehfähigkeit. Vielmehr hatte das Landgericht sei-

ner Entscheidung eine **allgemeine** Aussage zur „sozusagen absoluten Fahruntüchtigkeit" nach Drogenkonsum allein aufgrund eines positiven Blut-Wirkstoffspiegels in Verbindung mit der Miosis **ohne Vorliegen sonstiger Auffälligkeiten** zugrundegelegt und damit einen **Erfahrungssatz** in Anspruch genommen, der so (noch) nicht besteht. Ob ein Erfahrungssatz besteht (und richtig angewandt wird), ist aber **Rechts-** und nicht Tatfrage und unterliegt deshalb auch der Überprüfung durch das Revisionsgericht. Es beschreibt deshalb nach wie vor zutreffend die maßgebliche Rechtsprechung, ist also m. a. W. „richtig", wenn das OLG Saarbrücken mit Beschluss vom 23. Januar 2003[55]) in enger Anlehnung an die Grundsatzentscheidung des BGH die Verurteilung des zur Tatzeit unter dem Einfluss von Kokain und Heroin stehenden Angeklagten nach § 316 StGB aufgehoben und dazu ausgeführt hat,

> „die verengten und träge reagierenden Pupillen und die wässrigen Augen (seien) zwar typische Anzeichen für Drogengenuss. Doch (lasse) sich daraus auch im Zusammenhang mit der mitgeteilten Blut-Wirkstoffkonzentration[56]) noch kein verlässlicher Schluss auf (relative) Fahruntüchtigkeit ziehen, weil dies noch nicht eine tatsächliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit im Einzelfall bedeutet. Das wäre nur dann der Fall, wenn Feststellungen darüber hätten getroffen werden können, wie sich die Sehbeeinträchtigung konkret bei dem Angeklagten ausgewirkt hat **und inwieweit er aufgrund seiner Drogengewöhnung in der Lage war, die Sehbehinderung zu kompensieren".**[57])

Eben darum geht es. Und diese Fragestellung sollte auch weiterhin vornehmlich – jedenfalls aber gleichrangig mit der Suche nach Grenzwerten „absoluter" Fahruntüchtigkeit – Gegenstand intensiver Bemühungen der beteiligten Fachwissenschaften sein.

Ich kann mich hier nicht zum gesamten Spektrum der zahllosen wissenschaftlichen Untersuchungen äußern.[58]) Hier deshalb nur soviel: KAUERT[59]) hat über Ergebnisse optometrischer Untersuchungen an insbesondere cannabis- und amphetamin-drogenpositiven Kraftfahrern im Vergleich mit einer altersentsprechenden Kontrollgruppe berichtet. Danach ergab sich ein signifikant schlechteres Abschneiden der Gruppe der drogenpositiven Kraftfahrer beim Stereotest, was Hinweise in der Literatur bestätigt, denen zufolge unter Cannabiseinfluss die räumliche Wahrnehmung gestört ist und deshalb z. B. Entfernungen nicht richtig eingeschätzt werden. Ebenfalls signifikante Unterschiede ergaben sich in der benötigten Testzeit. Dagegen wiesen von den getesteten optometrischen Sehfunktionen danach

- der Visus (Sehschärfe)
- die Phorie (Stellung der Augen) und
- das Farbensehen

keine signifikanten Unterschiede beider Gruppen auf.

KAUERT selbst hat aber aus diesen (ersten) Untersuchungen noch keine sicheren Schlüsse auf die Feststellung drogenbedingter (absoluter) Fahruntüchtigkeit gezogen, zumal das Versuchsdesign auch noch nicht einem kontrollierten Versuch mit einem **intra**individuellen Testaufbau entsprochen habe. Vielmehr bedürfe es weiterer Untersuchungen, die die Ergebnisse der Studie und Annahme bestätigen, „die drogenbedingte akute Störung des räumlichen Sehens (sei ein) zu vermutender Kausalfaktor zahlreicher Unfälle" zumindest nach Cannabiskonsum. Dass sich auf solche Grundlage ein **allgemeingültiger**, von den individuellen Bedingungen unabhängiger Erfahrungssatz, der einen sicheren Schluss von einer drogenbedingten Beeinträchtigung des Sehvermögens

auf eine „quasi-absolute“ Fahruntüchtigkeit erlaubt, noch nicht stützen lässt, erscheint mir nicht zweifelhaft.

2.4 Zwischenergebnis zur rechtlichen Bedeutung der Pupillenstarre

Stellt die Polizei beim Anhalten eines Kraftfahrers (drogenbedingte) enge oder weite Pupillen fest, so ist dies zunächst (nicht mehr als) ein Indiz für eine toxische „Wirkung“ und begründet deshalb ohne weiteres den Verdacht nach § 24a Abs. 2 StVG. Das genügt ebenfalls ohne weiteres auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren für die Anordnung der Blutentnahme bei dem Betroffenen (§§ 46 Abs. 1, Abs. 4, 53 OWiG i. V. m. § 81a Abs. 1 S. 1 u. 2 StPO).[60]) Ob dieses Indiz (allein oder im Zusammenhang mit weiteres Auffälligkeiten) auch den Tatverdacht einer Straftat nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB begründet oder es bei der Verfolgung „nur“ wegen Verstoßes nach § 24a Abs. 2 StVG bleibt, ist eine Entscheidung, die nicht die Polizei, sondern zunächst die Staatsanwaltschaft und letztlich das Gericht trifft.

IV. Rechts- bzw. verkehrspolitische Konsequenzen

Das „Konzept“ „grenzwertbezogener“ – und damit generalisierter – („absoluter“) Fahruntüchtigkeit nach Alkoholkonsum einerseits und (lediglich) „relativer“ – und damit einzelfallbezogener – Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum andererseits hat fraglos eine Schieflage in der Sanktionspraxis zur Folge, die – widersprüchlich genug, zumal in diesem verkehrssicherheitsrelevanten Bereich – die illegalen Drogen gegenüber der „legalen Droge Alkohol“ privilegiert. Dabei kann kein Zweifel daran bestehen, dass solchermaßen intoxikierte Drogenkonsumenten als Verkehrsteilnehmer „der Allgemeinheit kaum zuzumuten“ sind.[61]) Das Dilemma bleibt trotz der Einfügung von **§ 24a Abs. 2 StVG**: Denn das sanktionierte Trennungsgebot von Drogen(konsum) und Fahren bleibt – sieht man von dem unsichereren Nachweis „relativer“ Fahruntüchtigkeit ab – **praktisch** auf den Ordnungswidrigkeitenbereich beschränkt – und wird dort zudem – wie aufgezeigt – durch die vom BVerfG verlangte Definition „unterer Wirkungsgrenzwerte“ weiter relativiert. Dieses Dilemma zu lösen, ist aber originäre Aufgabe des Gesetzgebers.

1. Gesetzliche Festlegung der „Drogen-Grenzwerte“?

Nichts spricht nach meinem Dafürhalten dagegen, dass der Gesetzgeber ebenso wie in § 24a Abs. 1 StVG für **Alkohol**fahrten[62]) auch **Drogen-Grenzwerte** im Rahmen des § 316 StGB festlegt. Dabei könnte es der Klarstellung des Gewollten – nämlich der allgemeinen, vom individuellen Nachweis toxisch bedingter Fahruntüchtigkeit unabhängigen Bestimmung **strafbegründender Grenzwerte** – und zugleich der Harmonisierung dieses Ansatzes für alle „berauschenden Mittel“ dienen, auch die Alkoholfahrten ausdrücklich mit in die Regelung einzubeziehen.[63]) Einen konkreten Fassungsvorschlag zu § 316 StGB habe ich auf dem Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin in Bonn im März 2005 vorgestellt.[64])

Welche Substanzen von der vorgeschlagenen Vorschrift erfasst aufgeführt und welche jeweiligen Blut-Wirkstoff-Konzentrationen als **Grenzwerte für die Strafbarkeit** festgelegt werden sollten, müsste vom Gesetzgeber im Einvernehmen mit den Fachgesellschaften (Gesellschaft für Verkehrsmedizin und GTFCh) bestimmt werden. Naheliegend könnte bei den zu erfassenden Stoffen an eine Anlehnung an die Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG

gedacht werden; für die jeweils zu fordernde Mindest-Blut-Wirkstoff-Konzentration könnte zunächst – um jede Benachteiligung zu vermeiden – an das Zwei- oder Mehrfache des nach dem Konsum einer „adäquaten Dosis" eines gewohnheitsmäßigen Konsumenten durchschnittlich zu erwartenden Wertes angeknüpft werden. Dass der Gesetzgeber sich hierbei – zumal bei der von mir vorgeschlagenen Beschränkung auf die „illegalen Drogen" – im Rahmen des ihm zustehenden Gestaltungsspielraums hielte, scheint mir schon mit Blick auf die Gefahren für die Verkehrssicherheit durch drogenbeeinflusste Kraftfahrer und die im übrigen ohnehin beinahe lückenlose Pönalisierung des Umgangs mit (illegalen) Drogen nicht zweifelhaft zu sein. Gesetzgeberischer Handlungsbedarf könnte bejaht werden, solange divergierende Erkenntnisse in den beteiligten Wissenschaften eine definitive Bestimmung der Drogen-Grenzwerte „absoluter Fahruntüchtigkeit" ausschließen. Eine gesetzliche Regelung mit dem aufgezeigten Inhalt wäre auch nicht willkürlich, zumal die Werte ein so hohes Maß an Drogenbelastung und daraus jedenfalls abstrakt erwachsender Gefahr indizieren, dass die Qualifizierung als strafbares Unrecht den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht tangiert. Dass im übrigen bei einer solchen Änderung von § 316 StGB für den Bereich **unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte die mögliche Strafbarkeit wegen „relativer Fahruntüchtigkeit" unberührt** bliebe, versteht sich von selbst.

2. Schluss

Solange der Gesetzgeber nicht über § 24a Abs. 2 StVG hinausgeht und die Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr nach Rauschgiftgenuss unabhängig von der individuellen Wirkung unter Strafe stellt, bleibt es – unbeschadet weiterer, insbesondere die Ophtalmologie einbeziehender Forschungsfelder – Aufgabe der beteiligten (Natur)Wissenschaften, die Dosis-Konzentrations-Wirkungsbeziehungen sowohl als solche als auch in ihrer Beziehung zur Steigerung des Unfallrisikos weiter gehend zu klären, um auf diesem Wege zu allgemein anerkannten Erfahrungssätzen zu gelangen, die der Rechtsprechung eine Anwendung des § 316 StGB analog den BAK-Grenzwerten ermöglichen, wenn ich auch skeptisch bin, ob dies überhaupt bzw. in absehbarer Zeit gelingen kann. Dass hier gegenwärtig noch erforderliche (natur)wissenschaftliche Erkenntnisse fehlen, kann jedenfalls nicht dadurch kompensiert werden, dass sich die Rechtsprechung mit der Feststellung „sozusagen absoluter Fahruntüchtigkeit" begnügt.[65]) Hier zeigen sich die normativen Grenzen, denen die Rechtsprechung in ihrer Bindung an Gesetz und Recht (Art. 20 Abs. 3 GG) verpflichtet ist. Wenn der Inhalt eines Normbefehls hinter den Erkenntnissen der beteiligten Wissenschaften – oder allgemeiner: hinter den Bedingungen des Seins – zurückbleibt, ist dies der Bereich, den nur der Gesetzgeber selbst auszufüllen berufen ist.

Naturwissenschaftliche Erkenntnisse – sofern sie nicht die Qualität anerkannter Erfahrungssätze (erlangt) haben – genügen regelmäßig nicht schon für sich, das forensisch zu vertretende **rechtliche** Ergebnis vorwegzunehmen. Sie bilden – so wie ganz allgemein die Sachverständigengutachten – immer nur **eine Grundlage** der richterlichen Überzeugungsbildung.[66]) Dabei ist es gerade das Wesen normativer Rechtsbegriffe, dass sie von dem Richter (Be)Wertungen verlangen, die sich nicht immer durch einen Kriterienkatalog klären lassen. **Die Festlegung von „Grenzwerten" „absoluter" Fahruntüchtigkeit ist eben kein Akt bloßer empirischer Erkennntnis, sondern beinhaltet immer auch eine Entscheidung darüber, was „Recht sein soll"**. „Beweisen" kann die Rechtsprechung mit ihren Rechtsauslegungs- und -anwendungsmethoden den Inhalt normativer Merkmale

letztlich ebensowenig wie die Rechtsmedizin oder andere Naturwissenschaften. Ich kann deshalb immer wieder[67]) nur HEIFER beipflichten, wenn er die Tendenz des BGH zur Grenzwertsenkung für Fahrten unter Alkoholeinfluss zwar – schon im Verkehrssicherheitsinteresse – begrüßt, aber die ironisch-kritische Bemerkung angefügt hat, dass dies immer nur dem „gegenwärtigen Stand des Irrtums" entspreche.[68]) Auch dies könnte ein Argument dafür sein, dass sich doch der Gesetzgeber der Grenzwertfrage für Fahrten unter Drogeneinfluss annimmt.

Zusammenfassung

Das Referat setzt sich zunächst auseinander mit den Konsequenzen, die sich aus der Kammer-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 (NJW 2005, 349) bei der Anwendung des „absoluten Drogenverbots" des § 24a Abs. 2 StVG ergeben. Das BVerfG hat in dieser Entscheidung für die Tatbestandsmäßigkeit der Vorschrift – nach Auffassung des Referenten entgegen dem Wortlaut der Vorschrift – nicht jeden positiven Blut-Wirkstoff-Befund bei dem Betroffenen im Spurenbereich als ausreichend erachtet, sondern aus Gründen der Verhältnismäßikeit die Feststellung einer Blut-Wirkstoff-Konzentration verlangt, die eine die Fahrtüchtigkeit einschränkende pharmakodynamische Wirkung „als möglich erscheinen lässt". Diese Auslegung der Vorschrift relativiert die nach Auffassung des Referenten vom Gesetzgeber gewollte „echte 0-Wert-Grenze" und verlangt die Festlegung sog. „unterer Wirkungsgrenzwerte" für alle in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG aufgeführten Substanzen. Nach Auffassung des Referenten handelt es sich dabei aber um sog. analytische Grenzwerte. Danach schließt das Unterschreiten eines solchen „unteren Wirkungsgrenzwerts" (vom BVerfG für THC entsprechend der Empfehlung der Grenzwertkommission mit 1 ng/ml angenommen) nicht aus, im Einzelfall die Tatbestandsmäßigkeit gleichwohl zu bejahen, sofern Auffälligkeiten in der Person des Betroffenen den Zusammenhang von im Blut (auch nur im Spurenbereich) nachgewiesenen toxischen Substanzen und einer Wirkung belegen, die abtrakt geeignet ist, die Fahrbefähigung zu beeinträchtigen.

In einem weiteren Abschnitt wendet sich das Referat der Problematik der strafrechtlich relevanten („relativen") Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum sowie der Möglichkeit zur gesetzlichen oder richterrechtlichen Festlegung von Grenzwerten „absoluter" Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum zu. Die gesetzliche Gleichbehandlung von Alkohol und „anderen berauschenden Mitteln" (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 Abs. 1 StGB) legt es nahe, sich bei den Anforderungen an die medizinischen Befunde zur Beurteilung der Fahrtüchtigkeit nach Drogen- und Medikamentenkonsum methodisch an den Gutachten des Bundesgesundheitsamts zur Frage Alkohol im Straßenverkehr zu orientieren. **Grenzwerte** „absoluter" Fahruntüchtigkeit nach Drogen- und Medikamentenkonsum lassen sich dementsprechend nur auf der Grundlage gleichzeitig und gleichrangig zu würdigender Ergebnisse sowohl der biologisch-medizinischen als auch der statistischen Forschung zu den einzelnen psychotropen Stoffen sowie unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse von Fahrversuchen festlegen. An gesicherten, in Wissenschaftskreisen einhellig akzeptierten Erkenntnissen über die Dosis-Konzentrations-Wirkungsbeziehungen, die die Festlegung von Grenzwerten erlaubten, fehlt es auch heute noch. Das Schwergewicht der medizinisch-toxikologischen Begutachtung liegt deshalb immer noch in der Interpretation des psycho-physischen Zustandsbildes, das der Betroffene am Anhalteort und bei der Blutentnahme zeigt, sowie der Blut-Wirkstoff-Konzentration in Beziehung zum Fahrverhalten unter dem Gesichtspunkt „relativer" Fahrtüchtigkeit. Der Nachweis drogenbedingter Fahruntüchtigkeit setzt außer einem positiven Drogenbefund regelmäßig die Feststellung weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen voraus. Das war bisher herrschende Auffassung in der Rechtsprechung und ist es noch. Der Referent spricht sich aber im Interesse einer wirksameren Bekämpfung von Drogenfahrten auch mit den Mitteln des Strafrechts für eine gesetzliche Bestimmung strafbegründender Blut-Wirkstoff-Konzentrationen entsprechend dem von der Rechtsprechung definierten Grenzwert „absoluter" Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille für Fahrten unter Alkoholeinfluss aus.

Schlüsselwörter

Drogengrenzwerte – analytische Grenzwerte – untere Wirkungsgrenzwerte – „Null-Wert"-Grenze – absolutes Drogenverbot

Summary

In the first instance the paper examines the consequences resulting from the ruling of the chamber of the Federal Constitutional Court (BVerfG) on 21st December 2004 (NJW 2005,349) with regard to applying the 'ab-

solute drug ban' in accordance with the § 24a sec. 2 StVG. In this instance the BVerfG decided for the factual restraint of the rule – and in the author's opinion against and in contradiction to, the actual wording of the rule – thereby failing to give sufficient importance to the individual positive active substances found in blood of the person affected. Instead a determination of a blood substance concentration is demanded as it is deemed more appropriate since it would make a pharmaco-dynamic effect on driving ability 'seem possible'.

This interpretation of the law qualifies the desired 'real 0 threshold value' which, according to the author, the legislator strives for. Furthermore it requires a setting of so called 'minimum effect threshold value' for all substances listed in the enclosure to § 24a sec. 2 StVG. In the author's opinion these would be so-called analytical threshold values. Therefore, in certain cases where values would fall below these 'minimum effect threshold values' (which were set by the BVerfG for THC at 1 ng/ml following recommendations of the threshold value commission) the factual restraint may be approved if the person affected behaves suspiciously and their blood test show toxic substances (even if they are only traces) as well as reactions which may influence driving ability.

In another section the paper refers to the problems of 'relative' driving inability after drug use in terms of its relevance in criminal law. Furthermore it addresses the possibilities of legal or judicial determination of threshold values for 'absolute' driving inability after drug use. The legal equality of alcohol and 'other intoxicating substances' (§§ 315c sec. 1 no. 1 a sec. 1 StGB) suggests methodical orientation of the requirements of the expert report of the Federal Health Authorities with regard to alcohol in road traffic in cases of determining driving ability after alcohol or drug use. Threshold values of 'absolute' driving inability after drug and medication use can therefore only be established based on simultaneous results of equal status. This applies both for bio-medical, statistical research into each individual psychotropic substance as well as to taking into consideration the results of driving experiments.

To date there is still a shortage of scientific unanimously accepted findings with regard to the dosage-concentration-effect relationship, which would enable the determination of threshold values. Therefore the main emphasis of the medical-toxicological finding still lies in the interpretation of the psycho-physical state the affected person is in at the time of being stopped as well as blood-substance concentration in relation to the driving attitude in the light of 'relative' driving inability. Proof of drug related driving inability usually requires further meaningful evidence in addition to positive drug findings. However, in the interest of a more effective fight against driving under the influence of drugs within the framework of the criminal law the author expresses an interest in the introduction of a legal requirement with regard to blood-substance concentration in accordance with the legally defined threshold value of 'absolute' driving inability of 1.1 ‰ for driving under the influence of alcohol.

Key words

drug threshold value – analytical threshold value – minimum effect threshold value – real 0 threshold value – absolute drug ban

Fußnoten:

[1]) Veröffentlichung des 31.VGT, 1993, S. 7.
[2]) BGBl I 795.
[3]) Gesetz vom 28. April 1998, BGBl I 810.
[4]) BTDrs 13/3764 S. 4.
[5]) Vgl. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr BTDrs 13/8979.
[6]) § 24a Abs. 2 satz 2 StVG/Entw.: **Das gilt nur,** wenn [weiter wie geltende Fassung]; BTDrs 13/3764 S. 3.
[7]) Vgl. dazu Stein NZV 1999, 441, 445, 448 li.Sp. a.E.
[8]) Vgl. Bode ZAP 1998, 477, 481 f. m. w. N.; Schöch DAR 1996, 452, 458 f.
[9]) Nehm DAR 1993, 375, 380; Maatz BA 1995, 97, 106; ders. BA 1999, 145 f.
[10]) Nehm DAR 1993, 375, 380.
[11]) Maatz BA 1995, 97, 105.
[12]) Vgl. den Ergebnisbericht BA 1998, 372, 374 f.
[13]) So das Pfälzische OLG Zweibrücken, Beschl. vom 03. Mai 2001„echte Null-Wert-Grenze", BA 2002, 129; vgl. zu der Problematik Stein NZV 1999, 441, 445.
[14]) Veröffentlichung 44. VGT 2006, Empfehlungen S. 10 f; Referate: Hettenbach, S. 162 f.; Möller S. 172 f.; Wehovsky S. 180 f.
[15]) NJW 2005, 349 m. Anm./Bespr. u. a. Schreiber NJW 2005, 1026; Bönke NZV 2005, 272; Scheffler/Halecker BA 2005, 160.
[16]) BVerfG – Kammer – Beschl. vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, NJW 2005, 349.
[17]) Vgl. dazu krit. Maatz BA 1995, 97, 103 f.

[18]) Schlanstein VD (Verkehrsdienst) 2006, 115.
[19]) Vgl. u. a. BA 1999, 145, 146.
[20]) Vgl. die Nachw. bei Wehovsky 44. VGT 2006, S 185.
[21]) Die in Bezug genommenen Entscheidungen BVerfG NJW 2002, 2378 = BA 2002, 362 (Kammer) und BVerfGE 89, 69 = NJW 1993, 2365 (Senat) betreffen die Anforderungen an die verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis bei Haschischkonsum; vgl. zur Frage der Bindungswirkung von Kammerentscheidungen des BVerfG BGH, Urt. vom 07. Februar 2006 – 3 StR 460/98 – S. 21 ff. des Umdrucks, zur Veröffentlichung in BGHSt bestimmt; offengelassen vom BVerfG – Kammer – im Beschluss vom 21. Juni 2006 – 2 BvR 750/06 u. a., durch den die Verfassungsbeschwerden gegen das gen. Urteil des BGH verworfen wurden (S. 5/6 des Umdrucks).
[22]) Jagow in Janischewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. StVG § 24a Rdn. 5a.
[23]) BVerfG a. a. O. NJW 2005, 349, 351.
[24]) BTDrucks. 13/3764 S. 5: [Die Substanzen] „sind nur in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem Genuss des berauschenden Mittels im Blut nachweisbar."
[25]) BTDrucks 13/8879 S. 6.
[26]) BTDrucks 13/3764 S. 6.
[27]) OLG Zweibrücken, Beschl. vom 03. Mai 2001, BA 2002, 129, 130.
[28]) BVerfG, NJW 2005, 349, 350, 351.
[29]) Vgl. nur Pfälz. OLG Zweibrücken BA 2006, 235; OLG Koblenz NStZ-RR 2005, 385; OLG Köln BA 2006, 236 = NStZ-RR 2005, 385; OLG Bamberg BA 2006, 238; OLG München NZV 2006, 275; BA 2006, 239 = NZV 2006, 277; Hans. OLG Bremen NZV 2006, 276; wohl auch OLG Hamm BA BA 2006, 232 (diese Entscheidung verhält sich in ihrem tragenden Teil nur zur subjektiven Tatseite bei Überschreitung des Grenzwerts).
[30]) Vgl. die Anm. Scheffler/Halecker BA 2005, 160.
[31]) Vgl. Möller 44. VGT 2006 S. 178 f; daselbst Wehovsky S. 185.
[32]) Pfälz. OLG Zweibrücken BA 2006, 235; OLG München BA 2006, 239; beide Entscheidungen legen dabei den von der Grenzwertkommission (abgedruckt in BA 2005, 169) empfohlenen Wert von 25 ng/ml zugrunde.
[33]) Abgedruckt BA 2005, 160.
[34]) A. a. O. (BA 2006, 239, 241).
[35]) Pfälz. OLG Zweibrücken a. a. O. BA 2006, 235, 236; zur selben Problematik bzgl. des von der Anlage ebenfalls nicht erfassten Methamphetamin Dieter Müller SVR (Straßenverkehrsrecht) 2006, 81 f.
[36]) BVerfG NJW 2005, 349, 351.
[37]) Möller BA 2004, Supp. I S 16, 21.
[38]) Schreiber NJW 2005, 1026 f.
[39]) BVerfG NJW 2002, 2378, 2379 = BA 2002, 362, 368.
[40]) Insoweit a. A. Wehovsky 44. VGT 2006 S. 183.
[41]) Schreiber a. a. O., 1027.
[42]) Zur Pupillenstarre als Indiz für drogenbedingte „absolute" Fahruntüchtigkeit weiter unter III. 2.
[43]) Vgl. dazu OLG München NZV 2006, 275.
[44]) Zuletzt BGH, Urteil vom 28. Oktober 2004 – 4 StR 59/04 – zum Wirkstoff Cathinon beim Konsum von Khat, BGHSt 49, 306.
[45]) Zuletzt BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90: BAK 1,1 ‰.
[46]) Zum Betäubungsmittelstrafrecht: BVerfGE 90, 145, 198 f.; ferner Beschl. v. 06. November 1996 – 2 BvR 2456/95, jew. betr. Haschisch; Zur Fahruntüchtigkeit: BVerfG NJW 1990, 3140 u. 1995, 125 f.
[47]) Zuletzt OLG München NZV 2006, 275 (für THC).
[48]) Als Beweisanzeichen „relativer" Fahruntüchtigkeit kommen nicht nur solche der Fahrweise, sondern auch des Verhaltens in der Anhaltesituation in Betracht. Nicht genügen jedoch Umstände, die lediglich die „Wirkung" der toxischen Stoffe im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG belegen.
[48]) Deshalb hat der Senat in der Grundsatzentscheidung BGHSt 44, 219 die **Pupillenstarre** (Miosis) bei dem Angeklagten nicht als ausreichend angesehen, die vom Landgericht vom Sachverständigen übernommene Annahme „sozusagen absoluter Fahruntüchtigkeit" zu bestätigen.
[48]) In gleicher Weise vermochte der Senat dem Landgericht nicht in einem Fall zu folgen, das – ebenfalls sachverständig beraten – Fahruntüchtigkeit nach Haschischkonsum angenommen hatte (Blut-Wirkstoff-Konzentrationen: 1,6 ng/ml THC, 0,8 ng/ml Hydroxy-THC, 25,8 ng/ml THC-Carbonsäure); zwar hatte der Angeklagte beim Wegfahren die geöffnete Tür eines Polizeifahrzeugs gestreift, das Landgericht hatte aber nicht hinreichend berücksichtigt, dass dieser „Fahrfehler" auf dem Entschluss zur Flucht vor der Polizei beruhte, Beschluss vom 23. Mai 2000 – 4 StR 171/00 – (zur Frage „relativer" Fahruntüchtigkeit in „Fluchtfällen" ferner BGHR StGB § 315 Abs. 1 Nr. 1 Fahruntüchtigkeit 1 und § 316 Abs. 1 Fahruntüchtigkeit, alkoholbedingte 4). Schließlich hat der Senat für die Verurteilung nach § 316 StGB nicht genügen lassen, dass der Angeklagte „am Abend" des Vortages eine „nicht mehr feststellbare Anzahl" benzodiazepinhaltiger Tabletten eingenommen hat und sich nach eigener Einschätzung den Vormittag über, an dem er sein Motorrad benutzte, „benebelt" fühlte (Beschluss vom 19. September 2000 – 4 StR 320/00).

[49]) OLG Zweibrücken, Urt. v. 14. Februar 2003, StV 2003, 624.
[50]) BA 2004, Suppl.; mein Beitrag dort S. 9 ff.
[51]) OLG Zweibrücken, Beschl. vom 10. Mai 2004, NStZ-RR 2004, 247 (Hervorhebungen durch Verf.).
[52]) BGHSt 44, 219, dort bes. S. 225.
[53]) A. a. O.
[54]) König in LK-StGB 11. Auf. § 316 Rdn. 162.
[55]) BA 2004, 72, 74 ff. m. krit. Bespr. Heinke, BA 2004, 241 ff.
[56]) 0,087 mg/l Morphin, 0,024 mg/l Benzoylecgonin sowie Codein und Methyecgonin.
[57]) Hervorhebungen durch Verf.
[58]) Zu den Arbeiten von Daldrup u. a. zum cannabis influence factor (CIF) vgl. Maatz, Kongressbericht 2005, BAST Heft 171, S. 26, 29 f.
[59]) Kauert/Müller-Trudrung auf dem B.A.D.S.-Symposium in Berlin, 07. Nov. 2003, BA 2004, Suppl. S. 23 ff.
[60]) Vgl. Göhler OWiG 10. Aufl. § 46 Rdn. 22.
[61]) Näher dazu Schreiber NJW 1999, 1770, 1772.
[62]) Vgl. zur forensischen Verwertbarkeit der Messergebnisse von **Atemalkoholproben** im Rahmen von § 24a Abs. 1 StVG BGHSt 46, 358.
[63]) Vgl. zu diesem Vorschlag unter Einbeziehung eines **AAK**-Grenzwerts Maatz BA 2002, 21, 29/30.
[64]) Kongressbericht, Heft M 171 der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2005, S. 26, 30.
[65]) So aber das Landgericht in dem der Entscheidung BGHSt 44, 219 zugrunde liegenden Fall.
[66]) BGH, Urteil vom 16. Dezember 1992 – 2 StR 440/92 –.
[67]) Maatz, „Das Sein und das Sollen", normative Aspekte zum Begriff der Grenzwerte und der Fahrtüchtigkeit, in BA 38/2001 Suppl. S. 40 ff.
[68]) Heifer NZV 1990, 374.

Anschrift des Verfassers
Richter am Bundesgerichtshof
Kurt Rüdiger Maatz
Herrenstraße 45a
76133 Karlsruhe

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

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

1974:
Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US $ 20,–

Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Diskussion

Zu dem Beitrag „Begleitalkohol- und Ethylglucuronidbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo“ von KÄFERSTEIN, STICHT, LENARTZ, STURM, SABATOWSKI, ROTHSCHILD in BA 2006, 73 erreichte uns ein Leserbrief von GILG und L. v. MEYER und eine Erwiderung darauf von KÄFERSTEIN, die wir unserer Leserschaft zur Kenntnis geben möchten.

Die Schriftleitung

Anmerkungen zum Beitrag von Käferstein et al.: Begleitalkohol- und Ethylglucuronidbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo in BA 2006, 73–80

Bisher wurden auch von uns in kontrollierten Trinkversuchen n-Propanolspiegel im Blut resp. Serum von bis etwa 0,2 – 0,3 mg/L in der Alkoholisierungsphase auch ohne n-Propanolaufnahme beobachtet, jedoch nie so hohe Spiegel wie hier angegeben. Vor allem haben wir in der täglichen Routine von jährlich durchschnittlich etwa 350 Begleitstoffgutachten auch bei hohen BAK-Werten von 2 bis über 3 Promille keinesfalls regelmäßig derartige n-Propanolspiegel beobachtet, vielmehr immer wieder niedrige n-Propanolspiegel, ggf. auch unter 0,2 mg/L. Insofern bestehen trotz des Kurvenverlaufes in Abb. 3 (S. 76) Zweifel, ob diese n-Propanolspiegel nicht durch Desinfektionsmittel oder Querempfindlichkeiten beeinflußt wurden. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, ob ggf. auch erhöhte Spiegel an iso-Propanol feststellbar waren.

In der Versuchsbeschreibung fehlen Angaben zu den Blutentnahmen, z. B. ob diese aus einem venösen Zugang oder nach Einzelpunktion erfolgten sowie über Hautdesinfektionsmaßnahmen. Eine Hautdesinfektion mit n-Propanol und/oder iso-Propanolhaltigen Mitteln kann Begleitstoffergebnisse beeinflussen und verfälschen (vgl. PESCHEL et al: Veränderung von Begleitstoffanalysen durch percutane Resorption propanolhaltiger Antiseptika. Blutalkohol Vol. 29, 172–184, 1992 sowie WITTMANN et al: Isopropanol- und Acetonspiegel im Serum nach präoperativer Flächendesinfektion mit isopropanolhaltigen Antiseptika. Blutalkohol Vol. 29, 326–335, 1992). Im Hinblick auf die wichtige Frage einer Differenzierung zwischen einer Aufnahme begleitstoffarmer und begleitstoffhaltiger, alkoholischer Getränke ist eine Klärung von grundlegender Bedeutung. Diese Einzelbeobachtung muss abgesichert werden, bevor sie in der Begutachtung berücksichtigt werden kann.

Anschriften der Verfasser

Prof. Dr. med. Thomas Gilg
Institut für Rechtsmedizin
der Ludwig-Maximilians-Universität München
Frauenlobstraße 7a
80377 München
Email: thomas.gilg@med.uni-muenchen.de

Prof. Dr. med. habil. Dr. rer. nat. Ludwig von Meyer
Institut für Rechtsmedizin
der Ludwig-Maximilians-Universität München
Frauenlobstraße 7a
80377 München
Email: ludwig.von-meyer@med.uni-muenchen.de

Stellungnahme zu den Anmerkungen

GILG und VON MEYER werfen in ihrer Zuschrift zwei Fragenkomplexe auf, die sich einerseits auf die Validität der Messergebnisse und andererseits auf deren Interpretation beziehen.

Tatsächlich ist die Beschreibung des Trinkversuches in BA 43 (73–80) nicht ganz vollständig. Es sollen daher noch einige Daten nachgereicht werden. Vor Versuchsbeginn hatte der Patient einen zentralen Venenkatheter über eine Vene in der Armbeuge gelegt bekommen. Über diesen erfolgten dann die Blutentnahmen. Eine Verfälschung der Analytkonzentrationen durch z. B. Desinfektionsmittel ist somit auszuschließen.

Die Messungen wurden wie beschrieben durchgeführt. Die Methode wird regelmäßig internen und externen Qualitätskontrollen unterworfen. Der n-Propanolnachweis wird durch andere Alkohole oder durch z. B. Ethylacetat nicht gestört. Zusätzlich zu den in der Publikation aufgeführten Messparametern wurden auch Aceton und Isopropanol qualitativ und quantitativ nachgewiesen. Die Messwerte sind gemeinsam mit Ethanol und n-Propanol in Tab. 1 aufgeführt.

	Blutalkoholkonzentration	**Aceton**	**Isopropanol**	**n-Propanol**
	‰	mg/kg	mg/kg	mg/kg
BE 1	0,00	2,23	0,07	–
BE 2	0,78	2,82	0,29	0,10
BE 3	2,17	2,41	0,42	0,28
BE 4	2,22	2,55	0,53	0,39
BE 5	2,54	3,65	0,65	0,56
BE 6	2,56	3,96	0,90	0,67
BE 7	2,54	4,00	0,91	0,66
BE 8	2,56	3,92	1,12	0,76
BE 9	2,47	3,58	1,30	0,82
BE 10	2,37	3,18	1,34	0,89
BE 11	2,25	3,31	1,57	0,93
BE 12	1,75	3,75	1,87	0,84
BE 13	1,50	3,39	2,11	0,78
BE 14	1,16	3,34	2,41	0,64
BE 15	0,62	4,26	2,10	0,26
BE 16	0,00	3,17	4,51	–

Tab. 1: Ethanol-, Aceton-, Isoqropanol- und n-Propanolkonzentrationen – Trinkversuch (BA 43, 73–80)

Die Aceton-Isopropanol-Konzentrationen steigen erwartungsgemäß vergleichsweise kontinuierlich auch noch in der Alkoholeliminationsphase an. Auch hier ergeben sich keinerlei Hinweise auf eine Verfälschung der Messwerte, so dass wir auch hinsichtlich n-Propanol davon ausgehen, dass die Messungen valide sind.

GILG und VON MEYER monieren nicht, dass n-Propanol nach Trinken eines n-propanolfreien Getränkes nachgewiesen wurde, sondern nur die Höhe der erreichten Konzentration von maximal 0,93 mg/kg. Wir haben als Erklärungsmöglichkeit angegeben, dass die Bildungsgeschwindigkeit proportional der Blutalkoholkonzentration ansteigen könnte. Ferner muss die gebildete Menge auch proportional der Zeit einer Alkoholisierung sein, in der

n-Propanol noch nicht relevant abgebaut wird. Solange allerdings der Entstehungsmechanismus von n-Propanol im Körper nicht geklärt ist, wird eine abschließende Interpretation nicht möglich sein.

Uns ist bewusst, dass ein einzelnes Experiment wie der dargestellte Trinkversuch nur – allerdings interessante – Hinweise geben kann. Bedauerlicherweise sind z. B. aus ethischen Gründen Trinkversuche mit sehr hohen Ethanolbelastungen – wenn überhaupt – nur sehr selten durchführbar, während aus der täglichen Praxis der Begleitstoffanalytik wesentlich mehr Daten zur Verfügung stehen, allerdings mit der Einschränkung, dass es sich eben nicht um kontrollierte Versuchsbedingungen handelt. Wurden – einigermaßen glaubhaft – begleitstofffreie alkoholische Getränke konsumiert, sehen auch wir in unserem Untersuchungsgut nicht so hohe n-Propanolspiegel wie in dem Trinkversuch. Allerdings sind üblicherweise die Ethanolbelastungen wesentlich geringer bzw. die Phasen einer maximalen Alkoholisierung wesentlich kürzer als in unserem Trinkversuch.

Zusammenfassend muss davon ausgegangen werden, dass die von uns dargestellten Konzentrationen valide sind. Selbstverständlich handelt es sich allerdings um eine Einzeluntersuchung, deren Ergebnisse nicht generalisiert werden können.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Herbert Käferstein
Institut für Rechtsmedizin
Klinikum der Universität zu Köln
Melatengürtel 60–62
50823 Köln
Email: herbert.kaeferstein@uk-koeln.de

Zur Information

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Einführung eines Alkoholverbotes für Fahranfänger während der Probezeit bzw. für junge Fahrer*)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass dem in Verbindung mit Alkoholeinfluss deutlich erhöhten Unfallrisiko von Fahranfängern bzw. jungen Fahrern entgegen gewirkt werden muss und verweist zur Begründung auf den kürzlich von ihr vorgelegten Bericht über die Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2004 und 2005 (Bundestagsdrucksache 16/2100 vom 28. 06. 2006).

Eine absolute „Null-Promille-Grenze" ist nach Auffassung der Bundesregierung verfassungsrechtlich, messtechnisch und aus medizinischen Gründen problematisch. Daher beabsichtigt die Bundesregierung entsprechend der schon existierenden Regelung bei der Fahrgastbeförderung (§ 8 Abs. 3 Nr. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) die Einführung eines Verbots für Fahranfänger, vor oder bei dem Fahren mit einem Kraftfahrzeug alkoholische Getränke zu sich zu nehmen oder ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung solcher Getränke zu führen. Ein Verstoß hiergegen würde als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Durch diese Regelung soll der in Verbindung mit Alkoholeinfluss deutlich erhöhten Unfallbelastung der oben angesprochenen Risikogruppe während der Probezeit entgegen gewirkt werden. Die Bundesregierung beabsichtigt, das Gesetzgebungsverfahren kurzfristig einzuleiten.

Auszug aus dem Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2004/2005 (BT-Drucks. 16/2100):

...

2 Unfälle im Straßenverkehr

2.1 Allgemeine Unfallentwicklung

…

Die am stärksten gefährdete Altersgruppe sind junge Männer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren. Auch bei den Frauen sind die 18 bis 24-jährigen deutlich stärker gefährdet als weibliche Verkehrsteilnehmer anderer Altersklassen (siehe hierzu auch Kap. 2.3.2.).

…

2.2 Unfallursachen

Bei Alleinunfällen (Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist) ist „nicht angepasste Geschwindigkeit" mit 52 Prozent die Hauptursache (2004). Danach kommt der Bereich „andere Fehler beim Fahrzeugführer" (Unfallursachen, die vom unfallaufnehmenden Polizisten nicht konkret zugeordnet werden können).

*) Bundesratsdrucksache 582/06 vom 09. August 2006. Zu der Entschließung des Bundesrates vom 14. Oktober 2005 (BR-Drucks. 678/05) siehe näher BA 2005, 457.

Hiernach kommt der „Alkoholeinfluß“ mit 16 Prozent. Im Gegensatz dazu stehen bei den Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten die Unfallursachen „Vorfahrt, Vorrang“, „Abbiegen, Wenden“ sowie „Abstand“ im Vordergrund.

…

2.3.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer

…

2005 starben 803 junge Fahrerinnen und Fahrer (2004: 932), das sind etwa 15 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten.

Unfallbeteiligte junge Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer tragen deutlich häufiger die Hauptschuld an einem Unfall mit Personenschaden als Personen der mittleren Altersgruppe zwischen 25 und 64 Jahren. Im Jahr 2005 wurden insgesamt 37 313 junge Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren als Hauptverursacher von Unfällen registriert (junge Frauen: rund 21 031). Damit haben sie zusammen einen Anteil von insgesamt 25 Prozent in der Gruppe der hauptunfallverursachenden Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

…

4 Künftige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

…

4.1 Alkoholunfälle

Alkohol ist weiterhin eine Hauptunfallursache. Alkoholbedingte Unfälle weisen dabei überproportional häufig eine besondere Schwere auf. Auch bei jungen Fahrern spielen Alkoholunfälle eine erhebliche Rolle. Das BMVBS setzt sich deshalb auch europaweit für die Einführung eines Alkoholkonsumverbotes für Fahranfänger ein. Gekoppelt mit einer strengeren polizeilichen Überwachung wird davon eine verkehrssicherheitsfördernde Wirkung erwartet.

…

Anmerkung der Schriftleitung: Auf die schriftliche Frage des Abgeordneten PATRICK DÖRING (FDP): „Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung einer Null-Promille-Grenze für Fahranfänger im Hinblick auf die Notwendigkeit der Einnahme von alkoholhaltigen Arzneien und dem daraus resultierenden Fahrverbot für die Betroffenen, und wie lässt die Bundesregierung die Interessen von Kranken, die auf die Einnahme von alkoholhaltigen Arzneien angewiesen sind, in ihre Reformüberlegungen einfließen?“, lautete die Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin KARIN ROTH vom 04. August 2006: „… Die Frage, ob es für die Einnahme alkoholhaltiger Arzneimittel einer Ausnahmeregelung bedarf, wird einer Prüfung unterzogen.“ (siehe hierzu näher BR-Drucks. 16/2390 vom 11. August 2006).

85. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 26.–28. September 2006 in Innsbruck

– Kurzbericht –

Die 85. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin hat dieses Jahr – bestens organisiert von Prof. Dr. SCHEITHAUER und seinen Mitarbeitern – vom 26. 09. bis 30. 09. 2006 in Innsbruck stattgefunden. Die Tagung umfasste wie üblich das gesamte Spektrum der Rechtsmedizin, wobei allerdings dem Bereich „DNA in Forensics“ 2 1/2 Tage im Anschluss an den Morphologischen und am Donnerstag parallel zum Toxikologie-Teil gewidmet waren.

Kurz angesprochen werden sollen im Folgenden nur die Vorträge und Poster, die für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse sein dürften. Die Abstracts aller Vorträge und Poster sind nachzulesen in Rechtsmed 16 (4): 253–288.

PALLMANN und Mitarb. (Köln) stellten einen Biosensor vor, mit dem nicht nur Benzodiazepine, sondern auch bestimmte Metaboliten gemessen werden können. Diese bislang getesteten Benzodiazepinglucuronide sind offenbar pharmakologisch nicht wirksam und müssen daher für die Beurteilung von Wirkung analytisch nicht miterfasst werden. SCHRÖTER und Mitarb. (Frankfurt/Main) stellten eine neue Methode zum Nachweis von zentralwirksamen Arzneimitteln im Kopfhaar vor. Da mit dieser Methode sehr viele auch missbräuchlich verwendete Medikamentenwirkstoffe nachgewiesen werden können, kann sie für eine Abstinenzkontrolle – beispielsweise bei Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis – wichtig sein. MUSSHOFF und Mitarb. (Bonn) stellten eine vergleichbare Arbeit zum Opioidnachweis in Haaren vor. ITEN (Zürich) demonstrierte seine Optimierung zur Abarbeitung von Untersuchungsaufträgen durch Polizei bzw. Staatsanwaltschaft. Durch pauschalierte Beauftragung bei fraglicher Fahrt unter Drogeneinfluss kommt er zu rascheren Bearbeitungszeiten und Kostensenkungen für die Auftraggeber. Eine sehr empfehlens- und nachahmenswerte Vorgehensweise. PAVLIC et al. (Innsbruck) haben sich mit dem Metabolismus von Tetrazepam beschäftigt und als Metaboliten unerwarteter Weise auch Diazepam und Nordiazepam gefunden. Dies ist von Bedeutung, da ohne diese Kenntnisse gegebenenfalls der Vorwurf einer zusätzlichen unkontrollierten Medikamenteneinnahme gemacht werden könnte. Relevanz kann dies haben bei einer Beurteilung der Fahrsicherheit und Fahreignung oder auch bei Inhaftierten nach einem Freigang. HALTER et al. (Freiburg) untersuchten die Ethanolmetaboliten Ethylglucuronid und -sulfat nach Weißwein mit berechneten Blutalkoholkonzentrationen von 0,5 bis 0,8 ‰. Beide Stoffwechselprodukte sind in Urin und Serum wesentlich länger nachweisbar als Ethanol. Allerdings ergaben sich Korrelationen weder zwischen Blutalkoholkonzentration und Nachweisbarkeitsdauer noch zwischen konsumierter Ethanolmenge und den Maximalkonzentrationen der Metaboliten. DETTLING und Mitarb. (Heidelberg/München) untersuchten den Einfluss der Geschlechtshormone auf die Ethanolpharmakokinetik bei Männern und Frauen. Die Untersuchungsergebnisse sprechen dafür, dass die bekannten Geschlechtsunterschiede in der Ethanolelimination – Frauen eliminieren Alkohol schneller als Männer – nicht allein im Progesteronspiegel zu suchen sind. BREITMEIER et al. (Hannover) untersuchten den Einfluss niedriger Blutalkoholkonzentrationen (etwa 0,30 ‰) auf das Ausmaß und die Qualität kognitiver Veränderungen. In dieser doppelblinden, placebokontrollierten Studie wurde gezeigt, dass vor allem kognitive Funktionen bei komplexer und zeitkritischer Aufgabe, wie etwa Bewältigung einer kritischen

Situation im Straßenverkehr, relevant beeinträchtigt sind. WITTIG et al. (Magdeburg) führten Untersuchungen zu der Hypothese durch, dass bei einem Nachtrunk auf eine bereits bestehende Blutalkoholkonzentration kein Resorptionsdefizit anzuwenden sei. Diese Hypothese wurde experimentell überprüft und bestätigt, wobei der Anstieg der Blutalkoholkonzentration durch den Nachtrunk zum Teil höher als der Erwartungswert war, was durch eine Verkleinerung des Verteilungsvolumens erklärt wurde. JACHAU et al. (Magdeburg) untersuchten analytische Probleme, die bei der geplanten „0 Promille-Grenze" für Fahranfänger auftreten könnten. Sowohl bei der Bestimmung der BAK als auch Messung der AAK mit Draeger 7110 Evidential treten im Bereich der Nachweisgrenze Messunsicherheiten auf. Allerdings erscheint sicher, dass bei Messwerten ab 0,2 ‰ bzw. 0,1 mg/L eine von „0" abweichende Konzentration und somit ein Alkoholkonsum vorliegt. PAVLIC und Mitarb. (Innsbruck) haben eine Trinkversuchsstudie mit 59 Teilnehmern vorgestellt, bei der die AAK und BAK zur Bestimmung der stündlichen Eliminationsraten gemessen wurden. Bei den AAK-Werten war die Abbaurate der Frauen mit 0,087 mg/L/h statistisch signifikant höher als bei den Männern mit 0,078 mg/L/h. Ein vergleichbarer Unterschied ergab sich auch bei den BAK-Abbauwerten. HEIDE und Mitarb. (Halle) diskutierten die Auswirkungen der seit März 2006 gültigen Polizeigewahrsamsordnung für Sachsen-Anhalt. Insbesondere wurde das Kriterium einer Blutalkoholkonzentration von 2 ‰ und mehr als Ausschlusskriterium einer Gewahrsamstauglichkeit in Frage gestellt. SCHMIDT und Mitarb. (Mainz) untersuchten mehr als 8 800 Fälle ihres toxikologischen Untersuchungsgutes mit Cannabinoidnachweis auf das Vorliegen einer Psychose bzw. der Einnahme entsprechender Psychopharmaka. In der Altersklasse zwischen 18 und 49 Jahren hatten fast 20 % der Cannabiskonsumenten eine Psychopharmakaeinnahme angegeben, wogegen in der Durchschnittsbevölkerung laut Bundesgesundheits-Survey nur 3,7 % Psychopharmaka einnehmen. Dies kann als weiterer Hinweis auf eine Assoziation von Cannabismissbrauch und psychischen Störungen gedeutet werden. GRELLNER und Mitarb. (Kiel/Mainz) haben den Beikonsum von Substitutionspatienten untersucht. Der nachgewiesene Beikonsum blieb ohne fassbare signifikante Auswirkungen auf Tagesschläfrigkeit oder psycho-physische Leistungsfähigkeit, obwohl nach den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung die meisten Studienteilnehmer allein aufgrund des Beigebrauchs als nicht fahrgeeignet einzustufen wären. Die Autoren schlagen vor, dass ein Beikonsum im engeren Sinne aufgrund der heutigen Substitutionsrealität nur nach Aufnahme illegaler Drogen und nicht verordneter Medikamente angenommen werden sollte. MERCANOGLU et al. (Greifswald) stellten die Ergebnisse über Untersuchungen auf Cannabis bei Straßenverkehrsteilnehmern dar. Von 1999 bis 2005 sind die Untersuchungsaufträge massiv angestiegen. Fast 50 % der Betroffenen gehören der Altersklasse 18 bis 21 Jahre an und insgesamt musste in ca. 36 % der Fälle von einem chronischen Cannabiskonsum ausgegangen werden. WOLLERSEN et al. (Bonn) stellten ihre polizeilichen Anträge auf chemisch-toxikologische Untersuchungen von 1997 bis 2005 dar. In diesem Zeitraum ist die Zahl der Aufträge ebenfalls massiv angestiegen. In 59 % aller Fälle konnte ein Cannabiskonsum nachgewiesen werden. Bei diesen wurde die Aussagekraft des CIF nach DALDRUP überprüft. Die Häufigkeit der nicht merkbaren Drogenbeeinflussungen im ärztlichen Untersuchungsbericht sank mit steigendem CIF, die der leichten Drogenbeeinflussung stieg gleichermaßen an. OLSZOWY und Mitarb. (Kattowitz) haben in ihrem Untersuchungsmaterial die Fälle mit Einfluss von Medikamenten oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr untersucht. Besonders häufig konnten Amphetamin und Amphetaminderivate nachgewiesen werden, gefolgt von Opiumalkalo-

iden. Deutlich seltener waren Cannabinoide und insbesondere Cocain zu bestimmen. ENGELGARDT und Mitarb. (Bydgoszcz) haben überprüft, inwieweit die ärztlichen Untersuchungsprotokolle einen Rückschluss auf die Drogenbeeinflussung von Kraftfahrern zulassen. Bei einer Überprüfung von 26 Fällen zeigte sich, dass die ärztlichen Untersuchungsprotokolle nur wenig geeignet sind, eine Beeinflussung durch zentral wirksame Substanzen zu erkennen bzw. von einer Alkoholbeeinflussung zu unterscheiden. WEINMANN und Mitarb. (Freiburg) untersuchten die Häufigkeit des Beikonsums von GHB (Liquid-Ecstasy) zu Amphetaminderivaten bei Straßenverkehrsteilnehmern. In 5 % der 247 untersuchten Proben wurde zusätzlich zu Amphetamin eine GHB-Einnahme nachgewiesen. Unter den Ecstasy-Fällen konnte eine GHB-Einnahme dagegen nicht festgestellt werden. Da allerdings Amphetamin und Amphetaminderivate länger nachweisbar sind als eine GHB-Einnahme, ist eine Dunkelziffer sehr wahrscheinlich. LENZ und Mitarb. (Köln) haben ein validiertes Verfahren zum GHB-Nachweis in Blut und Urin vorgestellt. Vorteile sind ein geringer Arbeitsaufwand und Vermeidung von Fehlerquellen sowie eine kurze Analysendauer. PAUL und STAACK (München) haben polizeiliche Ergebnisse des Urinschnelltests Mahsan-Kombi/DOA4 bei Straßenverkehrskontrollen mit den chemisch-toxikologischen Untersuchungen der Blutproben verglichen. Bei den Fällen mit positivem Cannabisnachweis im Urin konnte in 60 % der Fälle auch THC im Blut nachgewiesen werden. In den anderen Fällen war entweder nur THC-Carbonsäure zu bestimmen oder die chromatographische Untersuchung verlief bezüglich Cannabinoiden negativ. Eine noch deutlich schlechtere Korrelation zwischen den Ergebnissen in Urin und Blut zeigte sich bei den Opiaten. Etwa 3/4 der diesbezüglich mit dem Schnelltest positiv untersuchten Fälle konnten im Blut nicht bestätigt werden. Dies könnte auf die kürzere Nachweisbarkeit im Blut verglichen mit Urin zurückzuführen sein. ROCHHOLZ und Mitarb. (Kiel) untersuchten die Spezifität des Amphetaminmikrotiterplattentests von Mahsan Diagnostica. Neben Amphetamin und MDA zeigten auch weitere Substanzen hohe Kreuzreaktivitäten, die nicht in § 24a StVG aufgeführt sind. Beweisend ist aber ohnehin die chromatographische Analyse. KRÄMER et al. (Homburg) stellten einen neuartigen Drogenvortest vor, der in Urin, Schweiß oder Speichel angewendet werden könnte. Herzstück der Biosens-Technologie ist eine Quarzkristall-Mikrowaage, die in der Lage ist sehr geringe Gewichtsunterschiede – konkret die Gewichte der Antikörper, die mit einer Droge reagiert haben – zu bestimmen. Die Zukunft wird zeigen, ob es sich dabei um ein praxistaugliches Verfahren handeln kann.

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. H. Käferstein
Institut für Rechtsmedizin
Klinikum der Universität zu Köln
Melatengürtel 60–62
50823 Köln
Email: herbert.kaeferstein@uk-koeln.de

34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin anlässlich ihres 50-jährigen Bestehens

– Ankündigung –

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin wurde am 03. Mai 1957 in Mainz gegründet.

Der Beschluss dazu war am 30.11.56 in Heidelberg gefasst worden: Ein vorbereitender Ausschuss verkehrsmedizinisch interessierter Ärzte konzipierte auf Initiative von KURT WAGNER, Ordinarius für Gerichtsmedizin in Mainz, Ziele und Arbeitsweise der Gesellschaft. Ärzte der Medizinischen Fakultät Heidelberg hatten im Gründungsausschuss die Mehrheit:

Es waren dies der Chirurg K. H. BAUER, der Gerichtsmediziner BERTHOLD MUELLER und der Psychiater RAUCH, neben prominenten Vertretern weiterer medizinischer Fachdisziplinen aus der damaligen Bundesrepublik.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen und damit die Zahl an Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr hatte damals (1957: knapp 12 000 Getötete) dramatisch zugenommen. Die Gesellschaft wollte durch Förderung interdisziplinärer Grundlagenforschung und Verbreitung wissenschaftlicher Erkenntnisse Verkehrsunfallprophylaxe betreiben, Fahrtauglichkeitsuntersuchungen auf gesicherte Grundlagen stellen, aber auch auf die physiologische Gestaltung der Kraftfahrzeuge und des Verkehrsraums Einfluss nehmen. Heute sind über 54 Millionen und damit rund siebenmal mehr Kraftfahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs: Die Zahl tödlich verletzter Unfallopfer nimmt trotzdem seit 1970 (damals fast 20 000 jährlich) stetig ab und ist unter 6 000 (2005) gesunken. Der 34. Kongress der Gesellschaft soll anlässlich ihres 50-jährigen Bestehens Anlass für Rückblicke, aktuelle Bestandsaufnahmen und Zukunftsperspektiven sein. Wo stehen wir in der Unfallprävention, in der Rettung und Rehabilitation von Unfallopfern, wie haben sich die Unfallursachen entwickelt, welche Maßstäbe gab es früher und heute für die Beurteilung körperlicher und geistiger Kraftfahrereignung, wie haben Gesetzgebung und Rechtsprechung den Rahmen des Verkehrsgeschehens gestaltet? Welchen Einfluss wird der europäische Harmonisierungsprozess nehmen? Heidelberg als Standort einer Eliteuniversität bietet mit seiner wissenschaftlichen Tradition, seiner interdisziplinären Forschungskonzeption und mit den engen Beziehungen zur Gründung der Gesellschaft für Verkehrsmedizin, aber auch wegen der Qualitäten von Stadt, Schloss und Landschaft ideale Voraussetzungen für diesen Jubiläumskongress. Der Kongress wird in der weltberühmten Alten Aula feierlich eröffnet und im Zentrum der Altstadt stattfinden.

Dazu lade ich Sie herzlich ein! Freuen Sie sich auf interessante Einblicke in die Komplexität verkehrsmedizinischen Wirkens, auf kompetente Gesprächspartner und wissenschaftlich anregende Impulse.

Prof. Dr. med. Rainer Mattern, Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Termin:	15. bis 17. März 2007
Tagungsort:	Ruprecht-Karls-Universität Gebäude „Neue Universität“ Universitätsplatz 69117 Heidelberg

Veranstalter: Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Themenschwerpunkte des Kongresses:

- Fahreignung, Fahrtüchtigkeit
- Krankheiten, Medikamente, Drogen und Alter
- Passive und Aktive Fahrzeugsicherheit
- Fahrer-Assistenz-Systeme
- Rettungswesen
- Gesetzgebung; Verkehrsrechtsprechung
- Das Kind im Straßenverkehr
- Bahnverkehr

Teilnahmegebühren:

Mitglieder der DGVM:	bis 31. Dezember 2006:	180,00 €
	ab 01. Januar 2007:	210,00 €
Nichtmitglieder der DGVM:	bis 31. Dezember 2006:	200,00 €
	ab 01. Januar 2007:	230,00 €
Studentengebühr:	45,00 €	
Begleitperson:	60,00 €	

Kontaktadresse:

Tanja Broda
Universität Heidelberg
UniTT-Veranstaltungsmanagement
Seminarstraße 2
69117 Heidelberg
Telefon: + 49 (0) 62 21 54 34 03
Telefax: + 49 (0) 62 21 54 21 62
Email: broda@zuv.uni-heidelberg.de

Alle weiteren Informationen zur Veranstaltung finden sich im Internet unter
www.dgvm2007-hd.de

45. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2007
– Ankündigung –

Die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V., Hamburg, veranstaltet vom 24. bis 26. Januar ihren 45. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar und lädt hierzu alle ein, die auf den Gebieten des Verkehrsrechts und den diesem Rechtsgebiet verbundenen Wissenschaften tätig sind.

Die Arbeitskreise

AK I (Leitung: HÖKE): **Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht**
Gleichstellung mit der Ehe?/Unterhalt/Haushaltsführung/Regress
Referenten: DELANK, JAHNKE, PARDEY

AK II (Leitung: REINKING): **Autokauf im Internet**
Vertrag-Versteigerung/Abwicklung/Unseriöse Angebote
Referenten: MAY, SCHMID, SPINDLER

AK III (Leitung: TOLKSDORF): **Geschwindigkeit als Unfallursache**
Empirische Grundlagen/Überwachungstechnik/Tempolimits
Referenten: DOSCH, KÖPPEL, MÖNNIGHOFF

AK IV (Leitung: KÖNIG): **Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten**
Höhere Bußgeldsätze?/Justizbelastung/Opportunitätsprinzip
Referenten: ALBRECHT, BURMANN, DEUTSCHER

AK V (Leitung: SCHÖCH): **Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?**
Technik/Anwendungsbereiche/Rechtsfragen
Referenten: EISENMENGER, EVERS, FRENZ

AK VI (Leitung: KRAMER): **Baustellen auf Autobahnen**
Management/Minimierung von Unfallrisiken/Haftungsfragen
Referenten: MAJCHAREK, PAGEL, STOCK

AK VII (Leitung: JORDAN): **Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse**
Technische Möglichkeiten/Nutzen/Rechtliche Grenzen
Referenten: MÜNCHHAUSEN, VIEWEG, WEBER, ZEIDLER

AK VIII (Leitung: Ehlers): **Sicherheit in der Sportschifffahrt**
Unfallursachen/Vorschriftenflut/Sicherheitsmaßnahmen
Referenten: BERGER, BROCKMEYER, KAUFMANN

Anfragen an:
Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.
Baron-Voght-Straße 106a
D-22607 Hamburg:
– Mo. bis Fr.: 09.00 bis 12.00 Uhr
– Telefon: (040) 89 38 89
– Telefax: (040) 89 32 92
– Email: service@deutsche-verkehrsakademie.de

Weitere Informationen: http://www.deutsche-verkehrsakademie.de

Laudatio

Laudatio für Richter am Bundesgerichtshof Kurt Rüdiger Maatz

anlässlich der Verleihung der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold am 29. September 2006

– Auszug –

VON DR. ERWIN GROSSE

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) hat beschlossen, heute Herrn KURT RÜDIGER MAATZ, Richter am Bundesgerichtshof, mit der „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für seine besonderen Verdienste um die Verkehrssicherheit auszuzeichnen.

Nach Herrn Dr. Dr. SPIEGEL und Herrn Dr. h.c. HANS CARL SALGER sind Sie, sehr geehrter Herr MAATZ, der dritte Richter am Bundesgerichtshof, der von uns die höchste Auszeichnung bekommt, die wir zu vergeben haben.

Weder kann ich Ihren gesamten Lebensweg nachzeichnen, noch alle Ihre Verdienste, die letztlich zu unserer Entscheidung geführt haben, Ihnen die Auszeichnung zu verleihen, aufzählen. Notgedrungen muss ich mich auf eine unvollständig bleibende Auswahl beschränken.

Die Juristerei, ja sogar das Richteramt, wurden Ihnen, Herr MAATZ, offensichtlich in die Wiege gelegt, wenn Sie es nicht sogar schon im Blut haben. Ihr Großvater mütterlichseits war Richter am Oberlandesgericht Celle, Ihr Vater war Richter am Oberlandesgericht in Königsberg.

Nach dem Abitur auf dem humanistischen Gymnasium Ernestinum in Celle, wohin sie im April 1945 mit Ihrer Mutter und Ihren vier Geschwistern aus Königsberg geflüchtet waren, wurden Sie zunächst für drei Jahre Zeitsoldat. Nach Ihrer Dienstzeit bei der Bundeswehr haben Sie 1967 mit dem Studium der Rechtswissenschaft begonnen, nach einer für heutige Studienzeiten kurzen Zeit 1971 das Referendarexamen abgelegt, nach der Referendarzeit in Celle 1974 Ihr zweites Staatsexamen bestanden und auch gleich 1974 in wechselnder Tätigkeit als Richter und Staatsanwalt auf Probe in Celle gearbeitet. Von 1976 bis 1983 waren Sie bei der Staatsanwaltschaft beim Landgericht Lüneburg in der Zweigstelle Celle. 1983 bis 1990 waren Sie an das niedersächsische Ministerium der Justiz als Strafrechtsreferent abgeordnet und in dieser Funktion u. a. Mitglied der Bund-Länder-Arbeitsgruppen „Genomanalyse“ und „Fortpflanzungsmedizin“. Noch während Ihrer Abordnung wurden Sie 1985 zum Oberstaatsanwalt bei der Generalstaatsanwaltschaft Celle ernannt.

Seit dem 02. April 1990 sind Sie Richter am Bundesgerichtshof, seit 01. März 1997 stellvertretender Vorsitzender des 4. Strafsenats, der u. a. für Straßenverkehrsstraf- und -ordnungswidrigkeitenrecht zuständig ist.

Schließlich sind Sie seit 1996 korrespondierendes Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin.

Ein interessanter Weg für einen Juristen im Staatsdienst, funktioniert es doch meist nach dem Motto „einmal Richter, immer Richter, einmal Staatsanwalt, immer Staatsanwalt".

Ihr Wechsel zum 4. Strafsenat hat auch unmittelbar dazu geführt, dass Sie sich nunmehr verstärkt mit Fragen des Straßenverkehrssicherheitsrechts befasst haben. Überwiegend zur Schuldfähigkeitsbeurteilung alkoholisierter und drogenbeeinflusster Straftäter und zur Beurteilung der Fahrtüchtigkeit unter Alkohol- und Drogeneinfluss haben Sie auf Symposien, zahlreichen Vortrags- und Fortbildungsveranstaltungen des B.A.D.S. gemeinsam mit Sachverständigen Stellung bezogen und die Teilnehmer über die Weiterentwicklung auf diesen Gebieten informiert. Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar hielten Sie hierzu Vorträge, nahmen an Diskussionen teil und leiteten den Arbeitskreis „Drogen und Sicherheit im Straßenverkehr". Ferner wurden von Ihnen auf Symposien der Strafverteidiger und der Rechts- und Verkehrsmedizinischen Fachgesellschaften auf den Gebieten des Straf-, Strafverfahrens- und Strafvollstreckungsrechts schwerpunktmäßig die genannten Komplexe abgehandelt. Darüber hinaus haben Sie sich in Festschriftbeiträgen und in über vierzig Veröffentlichungen in Fachzeitschriften, u. a. im Blutalkohol, StV, in der NJW, NStZ, MDR und der NZV mit diesen Themen auseinandergesetzt.

Sehr geehrter Herr MAATZ,

die Tatsache, dass Sie die von mir genannten Beiträge neben Ihrer eigentlichen zeitraubenden Arbeit als Richter am Bundesgerichtshof geschrieben und an den Veranstaltungen teilgenommen haben, zeigt Ihr Engagement auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit.

Sie haben sich um die Verkehrssicherheit in besonderer Weise verdient gemacht. Dafür gebührt Ihnen unsere Auszeichnung, die „Senator-Lothar-Danner-Medaille" in Gold.

Grußwort der Bundesjustizministerin Brigitte Zypries

Sehr geehrter Herr MAATZ,

am heutigen Tage hat Sie der Präsident des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. für besondere Verdienste um die Verkehrssicherheit mit der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE in GOLD" ausgezeichnet.

Durch Ihre vielseitigen Tätigkeiten haben Sie sich um das Verkehrsstrafrecht und die Verkehrssicherheit besonders verdient gemacht. Durch Ihre wissenschaftlichen Arbeiten zum Verkehrsstrafrecht, insbesondere zu Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, haben sie maßgelblich dazu beigetragen, dass dieser bedeutsame Rechtsbereich weiter entwickelt worden ist. Die Gesetzgebung auf diesem Gebiet haben Sie mit großem Engagement durch Fachvorträge und schriftliche Beiträge begleitet. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Anerkennung der Atemalkoholanalyse als forensisches Beweismittel und die Vorschrift gegen Drogen im Straßenverkehr zu nennen. Für Ihre wissenschaftliche Arbeit und Ihr verkehrspolitisches Engagement gebührt Ihnen Anerkennung und Dank. Ich freue mich daher sehr, dass dies mit der Auszeichnung durch die „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE in GOLD" gewürdigt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Fundstücke

Erfahrung und umsichtiges Verhalten im Straßenverkehr sprechen für Vorsatztäter!?

„Er [der Betroffene] ist ein erfahrener Autofahrer, der seit langer Zeit seine Fahrerlaubnis besitzt und verkehrsordnungswidrigkeitenrechtlich bislang noch nicht unangenehm aufgefallen ist. Es handelt sich bei ihm mithin um einen grundsätzlich umsichtig fahrenden Kraftfahrer, bei dem zu unterstellen ist, dass er ein rotes Ampellicht nicht fahrlässig, sondern vorsätzlich missachtet, wenn dies einmal geschieht."

Amtsgericht Tiergarten (Vorinstanz),
Urteil vom 27. November 2003 – 290 OWi 2424/03 –

„Es gibt … keinen Erfahrungssatz, dass ein sonst rechtstreuer Verkehrsteilnehmer stets vorsätzlich handele, wenn er ausnahmsweise den Verkehrsvorschriften zuwider handelt; denn auch einem ansonsten rechtstreuen Fahrer kann aufgrund einer momentanen Unaufmerksamkeit ein Verkehrsverstoß unterlaufen."

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 31. März 2004 – 2 Ss 33/04 - 3 Ws (B) 116/04 –

Anmerkung der Schriftleitung: Dem Verfahren lag folgender Sachverhalt zugrunde: Der Betroffene befuhr am 10. Juli 2003 gegen 10.45 Uhr die F.-Straße in B. in südlicher Richtung und überfuhr an der Kreuzung F.-/O.-Straße die Haltelinie, obwohl die dort befindliche Lichtzeichenanlage bereits rotes Ampellicht abstrahlte. Das Amtsgericht verurteilte ihn wegen vorsätzlichen qualifizierten Rotlichtverstoßes zu einer Geldbuße in Höhe von 150,– Euro und ordnete ein einmonatiges Fahrverbot an. Die dagegen gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er im Wege der Sachbeschwerde die Verurteilung wegen fahrlässig begangenen einfachen Rotlichtverstoßes erstrebte, hatte Erfolg.

Zu der Einführung eines „0,0 Promille-Verbotes“ im Straßenverkehr

Anknüpfend an die aktuelle Diskussion um die Einführung einer Null-Promille-Regelung im Straßenverkehr für alle Altersgruppen von Fahrzeugführern sei dank eines rechtshistorischen Hinweises von DENCKER*) darauf hingewiesen, dass es bereits im Jahre 1997 im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des § 24a StVG eine entsprechende Forderung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gab. § 24a Abs. 1 StVG lautete in der damalig noch geltenden Verfassung auszugsweise wie folgt:

„Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,8 ‰ oder mehr Alkohol im Blut … hat.“

Der Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (BT-Drucksache 13/8982) beinhaltete die Forderung:

Der Bundestag wolle beschließen:
…
In § 24a Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird die Angabe „0,8 Promille“ durch die Angabe „0,0 Promille“ ersetzt.

Die Umsetzung dieses Änderungsantrages hätte dann allerdings zu folgendem Tatbestand des § 24a Abs. 1 StVG geführt:

„Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,0 ‰ oder mehr Alkohol im Blut … hat.“

*) Dencker in der Festschrift zum 25-jährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltsvereins, 2004, S. 371 (379).

Rechtsprechung

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

80.*) Bei der Entscheidung, ob dem Angeklagten eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gewährt wird, können im Rahmen der gebotenen Gesamtabwägung aller schuldrelevanten Gesichtspunkte zwar auch einem alkoholkranken Straftäter schulderhöhende Verhaltensweisen angelastet werden, die den grundsätzlich schuldmindernden Gesichtspunkt einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit aufwiegen. Voraussetzung ist jedoch nicht nur die Vorhersehbarkeit, sondern auch die Vermeidbarkeit entsprechenden Verhaltens. Gerade dem Alkoholkranken kann deshalb jedenfalls sein Alkoholkonsum in aller Regel nicht ohne weiteres schulderhöhend vorgeworfen werden.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 20. April 2005 – 5 StR 147/05 –
(LG Berlin)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen versuchten schweren Raubes, vorsätzlicher Körperverletzung, vorsätzlichen Vollrauschs und Diebstahls in zwei Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von vier Jahren und sechs Monaten verurteilt. Die mit der allgemeinen Sachrüge geführte Revision des Angeklagten ist unbegründet im Sinne von § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

Der Senat sieht Anlaß zu folgender Klarstellung: Dem Angeklagten wurde bei allen Taten trotz jeweils erheblicher Verminderung seiner Steuerungsfähigkeit aufgrund Alkoholisierung eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB versagt. Das Landgericht führt in diesem Zusammenhang aus, der Strafrahmenverschiebung stehe insbesondere entgegen, daß sich für den einschlägig wegen alkoholbestimmten Gewalt- und Eigentumsdelikten vorbestraften Angeklagten durch die alkoholische Enthemmung vorhersehbar das Risiko der Begehung entsprechender Straftaten erhöht habe. Dieser regelmäßig für sich allein tragfähige Ansatz (vgl. BGH NJW 2004, 3350, 3352 [= BA 2005, 49], zur Veröffentlichung in BGHSt bestimmt) wird hier durch die Feststellungen der Strafkammer relativiert, daß der Angeklagte seit seinem 20. Lebensjahr jeden Tag bis zu zweieinhalb Flaschen hochprozentiger Alkoholika trinkt und inzwischen alkoholkrank an der Grenze zum chronischen Alkoholismus ist, zudem nach regelmäßigem morgendlichen Trinkbeginn nur noch eingeschränkt seinem Verlangen nach Alkohol widerstehen kann. Bei der Entscheidung, ob dem Angeklagten eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gewährt wird, können im Rahmen der gebotenen Gesamtabwägung aller schuldrelevanten Gesichtspunkte zwar auch einem alkoholkranken Straftäter schulderhöhende Verhaltensweisen angelastet werden, die den grundsätzlich schuldmindernden Gesichtspunkt einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit aufwiegen (vgl. BGH a. a. O. S. 3352; BGHR StGB § 21 Strafrahmenverschiebung 29). Voraussetzung ist jedoch nicht nur die Vorhersehbarkeit, sondern auch die Vermeidbarkeit entsprechenden Verhaltens (vgl. BGH NJW 2004, 3350, 3351). Gerade dem Alkoholkranken kann deshalb jedenfalls sein Alkoholkonsum in aller Regel nicht ohne weiteres schulderhöhend vorgeworfen werden. Die Versagung der Strafrahmenverschiebung ist vorliegend angesichts folgender weiterer Erwägungen nicht zu beanstanden: Sachverständig beraten hat das Landgericht bei dem Angeklagten festgestellt, daß er in seiner Steuerungsfähigkeit im Hinblick auf die Entscheidung, Alkohol zu sich zu nehmen oder dies zu lassen, nur erheblich eingeschränkt ist. Trotz Alkoholgewöhnung ist danach ein Rest von Steuerungsfähigkeit in bezug auf die Alkoholaufnahme erhalten geblieben, der es unter den festgestellten Umständen rechtfertigt, die Alkoholaufnahme dem in alkoholisiertem Zustand häufig gewalttätigen Angeklagten – wenn auch mit minderem Gewicht – als schulderhöhend, weil vermeidbar, anzulasten. In die Gesamtabwägung, bei der dem Tatrichter ein weiter Beurteilungsspielraum zukommt (vgl. BGH a. a. O. S. 3353), konnten hier die übrigen vom Landgericht geschilderten konkret besonders gewichtigen Tatumstände wiederholt einschlägiger Vorerfahrungen schulderhöhend eingestellt werden, so daß von einer Strafrahmenverschiebung abgesehen werden durfte.

81.*) Beruht die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit auf zu verantwortender Trunkenheit, spricht dies in der Regel gegen eine Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB, wenn sich aufgrund der persönlichen oder situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten vorhersehbar signifikant infolge der Alkoholisierung erhöht hat. Ob dies der Fall ist, hat der Tatrichter im Rahmen des ihm gesetzlich eingeräumten Ermessens in wertender Betrachtung zu bestimmen.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 23. Februar 2006 – 4 StR 444/05 –
(LG Berlin)

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte bestieg nach dem Besuch zweier Gaststätten, in denen er zuvor Wein und Bier in erheb-

lichen Mengen zu sich genommen hatte, am frühen Morgen des 10. November 2004 ein Taxi. Als das Fahrtziel erreicht war, hielt der Taxifahrer gegen 3.10 Uhr – aufgrund der Tageszeit herrschte kein Verkehrsaufkommen – das Fahrzeug im Kreuzungsbereich zweier Straßen an, schaltete die Innenraumbeleuchtung ein und brachte bei laufendem Motor den Wählhebel für die Getriebeautomatik in die Parkstellung. Anschließend bat er den im Fahrzeugfond sitzenden Angeklagten um die Entrichtung des Fahrpreises in Höhe von 9,80 Euro. Spätestens jetzt entschloss sich der erheblich angetrunkene Angeklagte, den Taxifahrer unter Einsatz eines mitgeführten Pfeffersprays an der Geltendmachung des Fahrpreises zu hindern. Er beugte sich vor, sprühte dem völlig überraschten Tatopfer Pfefferspray in das Gesicht und flüchtete nach einem kurzen Gerangel aus dem Fahrzeug. Als er wenig später stürzte, konnte er von dem nacheilenden Taxifahrer überwältigt werden. Durch den Einsatz des Pfeffersprays erlitt der Fahrer des Taxis Reizungen und Schmerzen an den Augen.

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen versuchter schwerer räuberischer Erpressung in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und sechs Monaten verurteilt. Mit ihrer zu Ungunsten des Angeklagten eingelegten Revision rügt die Staatsanwaltschaft die Verletzung materiellen Rechts. Sie erstrebt eine Verurteilung des Angeklagten (auch) wegen räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer (§ 316a StGB). Ferner beanstandet sie, dass das Landgericht zu Gunsten des zur Tatzeit alkoholisierten Angeklagten bei der Bemessung der verhängten Strafe von der Milderungsmöglichkeit nach §§ 21, 49 StGB Gebrauch gemacht hat. Das Rechtsmittel, das vom Generalbundesanwalt nur in Bezug auf die Vornahme der Strafmilderung nach §§ 21, 49 StGB vertreten wird, hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Auf der Grundlage der rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen hat das Landgericht im Ergebnis zu Recht eine Strafbarkeit des Angeklagten nach § 316a StGB verneint. [wird ausgeführt]

Auch die vom Landgericht nach Maßgabe der §§ 21, 49 Abs. 1 StGB vorgenommene Strafrahmenverschiebung weist keinen durchgreifenden Rechtsfehler auf. Beruht die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit – wie hier – auf zu verantwortender Trunkenheit, spricht dies in der Regel gegen eine Strafrahmenverschiebung nach den genannten Bestimmungen, wenn sich aufgrund der persönlichen oder situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten vorhersehbar signifikant infolge der Alkoholisierung erhöht hat. Ob dies der Fall ist, hat der Tatrichter im Rahmen des ihm gesetzlich eingeräumten Ermessens in wertender Betrachtung zu bestimmen; seine Entscheidung unterliegt nur eingeschränkter revisionsrechtlicher Überprüfung (BGHSt 49, 239 [= BA 2005, 49]; Senatsurteil vom 15. Dezember 2005 – 4 StR 314/05 –). Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Entscheidung des Landgerichts, den Strafrahmen des § 250 Abs. 3 StGB gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB zu mildern, nicht zu beanstanden. Die erkennende Strafkammer hat bei ihrer Entscheidung in erster Linie darauf abgestellt, dass der Angeklagte bislang noch nicht wegen eines Gewaltdelikts verurteilt worden ist und damit zum Ausdruck gebracht, dass eine in der Person des Angeklagten begründete, für ihn vorhersehbare signifikante Erhöhung des Risikos der Begehung von Straftaten aufgrund seiner Alkoholisierung in Bezug auf die ausgeurteilte Tat nicht gegeben war. Nach den rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen lag auch keine für den Angeklagten vorhersehbare Risikoerhöhung aufgrund der situativen Verhältnisse vor. Der Angeklagte befand sich nicht in einer gefahrträchtigen Lage, als er den Alkohol zu sich nahm. Auch danach hat er sich weder bewusst noch leichtfertig in die Tatsituation gebracht (vgl. hierzu BGHSt 49, 239, 243 f.). Der Angeklagte hat – wovon das Landgericht in zutreffender Anwendung des Zweifelssatzes ausgegangen ist – den Tatentschluss spontan erst unmittelbar vor Begehung der Tat gefasst. In Bezug auf die mitgeführte Pfeffersprayдose hat er sich unwiderlegt dahin eingelassen, diese zu seinem Selbstschutz mit sich geführt zu haben.

82. Verbringt der Täter das Tatopfer unter Anwendung einer List in seinem Fahrzeug zu einem abgelegenen Ort, um dort eine Sexualstraftat zu begehen, so erweist er sich allein dadurch noch nicht als ungeeignet für das Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB (im Anschluß an BGH, Beschluß vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – [BA 2005, 311]).

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 21. Juni 2005 – 4 StR 28/05 –
(LG Landau i. d. Pfalz)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Vergewaltigung, Förderung sexueller Handlungen Minderjähriger, sexueller Nötigung, sowie wegen weiterer Straftaten, insbesondere wegen Verstößen gegen das Betäubungsmittelgesetz, unter Freisprechung im übrigen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und einem Monat verurteilt. Desweiteren hat es eine Verfallsanordnung getroffen und die Einziehung verschiedener Gegenstände angeordnet. Ferner hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und bestimmt, daß ihm vor Ablauf von drei Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Die vom Angeklagten gegen das Urteil eingelegte, auf die allgemeine Sachrüge gestützte Revision hat nur zum Maßregelausspruch Erfolg; im übrigen ist sie unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

Die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis hat keinen Bestand. Das Landgericht hat hierzu

ausgeführt, der Angeklagte habe sein Fahrzeug auch dazu benutzt, um mit der Geschädigten an eine abgelegene Stelle zu fahren und diese dort unter Ausnutzung „der besonderen Umstände eines Pkw als eng umgrenztem, umschlossenen Raum“ gewaltsam zum Oralverkehr zu zwingen. Er habe diese Straftat deshalb auch unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen und sich hierdurch zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet erwiesen. Diese Erwägungen tragen die Entscheidung nicht. Zutreffend ist zwar der rechtliche Ausgangspunkt des Landgerichts, daß dem Täter die Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB wegen in der Tat zutage getretener mangelnder Eignung auch dann zu entziehen ist, wenn kein typisches Verkehrsdelikt vorliegt, sondern wenn die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangene Straftat der allgemeinen Kriminalität zuzurechnen ist – sog. Zusammenhangstat – (vgl. BGHR StGB § 69 Abs. 1 Entziehung 8, 13). Anders als bei der Begehung einer der in § 69 Abs. 2 StGB aufgeführten rechtswidrigen Taten begründet jedoch allein der Umstand, daß der Täter ein Kraftfahrzeug zur Begehung von Straftaten benutzt hat, nicht bereits eine Regelvermutung für seine charakterliche Unzuverlässigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen. Deshalb verlangt die Rechtsprechung, daß die Anlaßtat tragfähige Rückschlüsse darauf zuläßt, daß der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen (vgl. BGH, Beschluß vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – zur Veröffentlichung in BGHSt vorgesehen). Der Tatrichter muß sich die Überzeugung verschaffen, daß der Täter bereit ist, sich zur Erreichung seiner kriminellen Ziele über die im Verkehr gebotene Sorgfalt und Rücksichtnahme hinwegzusetzen. Dies ist anhand konkreter Umstände festzustellen, die sich aus der Tat unter Berücksichtigung der Täterpersönlichkeit ergeben. Dabei sind auch Umstände aus dem Vorleben des Täters oder seine Tatvorbereitung in die Beurteilung einzubeziehen, sofern sich daraus tragfähige Schlüsse auf eine mögliche Gefährdung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Anlaßtat ziehen lassen (BGH a. a. O.). Diesen Anforderungen genügt die Würdigung, mit der das Landgericht die Annahme der Ungeeignetheit im Sinne des § 69 Abs. 1 StGB begründet hat, nicht. Allein der Umstand, daß der Angeklagte seinen Pkw dazu verwendete, die Geschädigte, die den Angeklagten einverständlich im Fahrzeug begleitete, zu einem abgelegenen Feldweg zu verbringen, um dort gegen ihren Willen den Oralverkehr im Pkw zu erzwingen, läßt – unbeschadet der vom Angeklagten angewandten List – weder eine Verletzung seiner Pflichten als Kraftfahrzeugführer noch, was bei Anordnung der Maßregel bei allen Varianten des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB erforderlich ist, ohne weiteres verkehrssicherheitsrelevante charakterliche Mängel des Angeklagten erkennen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis bedarf daher erneuter tatrichterlicher Prüfung und Entscheidung. Der Senat vermag nicht auszuschließen, daß sich aufgrund der neuen Hauptverhandlung noch Umstände ergeben können, die eine Ungeeignetheitsprognose im Sinne des § 69 Abs. 1 StGB rechtfertigen und deshalb den Maßregelausspruch tragen können. Insoweit könnte insbesondere von Bedeutung sein, daß der Angeklagte vor Benutzung seines Kraftfahrzeugs möglicherweise Betäubungsmittel konsumiert hatte.

83. Ein Täter ist zum Führen eines Kraftfahrzeugs i. S. d. § 69 StGB ungeeignet, wenn er Reifen in einer Weise durchsticht, dass es zu unkontrollierbaren Ausbrüchen des Fahrzeuges während der späteren Fahrt und damit zu schwersten Unfällen kommen kann.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 05. September 2005 – 1 Ws 169/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Z. verurteilte den Angeklagten am 24. 05. 2005 unter Freisprechung im Übrigen wegen Sachbeschädigung in 96 Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren und acht Monaten, entzog ihm die Fahrerlaubnis und wies die Verwaltungsbehörde an, ihm vor Ablauf einer weiteren Sperrfrist von 14 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Nach den vom Amtsgericht getroffenen – nicht rechtskräftigen – Feststellungen hat der Angeklagte im Zeitraum von Juli 1999 bis Februar 2002 in elf Fällen Reifen von in Z. abgestellten Kraftfahrzeugen durchstochen, wobei er sich in neun Fällen zu den einzelnen Tatorten mit seinem Pkw begeben hatte. In dem vor dem Landgericht V. zwischenzeitlich anhängigen Berufungsverfahren, in welchem ausweislich des Nichtabhilfebeschlusses der Strafkammer vom 23. 08. 2005 die amtsgerichtlichen Feststellungen nicht entkräftet wurden, hat der Angeklagte am 30. 05. 2005 auf Aufhebung der vom Amtsgericht Z. mit Beschluss vom 22. 09. 2003 angeordneten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis angetragen. Gegen den ablehnenden Beschluss der Strafkammer vom 27. 07. 2005 richtet sich die Beschwerde des Angeklagten, welcher nicht abgeholfen wurde.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat keinen Erfolg.

Es sind dringende Gründe i. S. d. § 111a StPO für die Annahme vorhanden, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werden wird.

Einem Täter ist die Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 Satz 1 Var. 2 StGB wegen in der Tat zutage getretener mangelnder Eignung auch dann zu entziehen, wenn kein typisches Verkehrsdelikt vorliegt, sondern wenn die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangene Straftat der allgemeinen Kriminalität als sog. Zusammenhangstat zuzurechnen ist. Dabei wird der Begriff des Zusammenhangs weit gefasst. Es kommt nicht darauf an, ob die Fahrt vor, während oder nach der Tat unternommen wird. Wesentlich ist vielmehr, dass das Führen des Kraftfahrzeugs dem Täter für die Vorbereitung oder Durchführung der

Straftat oder anschließend für ihre Ausnutzung oder Verdeckung dienlich sein soll (BGHSt 22, 328 f.; BGHR StGB § 69 Abs. 1 Entziehung 8, 13). Dies gilt auch bei Einwirkung von außen auf den Verkehr, wenn der Täter nur vor oder nach der Begehung der Tat ein Kraftfahrzeug geführt hat (BGH NZV 2001, 133).

Aus einer solchen Anlasstat kann die charakterliche Ungeeignetheit eines Täters zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Rahmen des § 69 StGB allerdings nur dann hergeleitet werden, wenn dabei konkrete Anhaltspunkte auf eine mögliche Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Straftäter hinweisen. Für die Auslegung des Begriffs der Ungeeignetheit ist nämlich auf den Schutzzweck der Norm abzustellen. Dieser besteht darin, die Allgemeinheit vor Kraftfahrzeugführern zu schützen, die für andere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr bilden. Maßstab für die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis ist demgemäß die in die Zukunft gerichtete Beurteilung der Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr. Lassen sich im Strafverfahren aus einer Straftat lediglich Hinweise dafür entnehmen, dass der Täter zu Aggression, Rücksichtslosigkeit oder allgemein zur Missachtung gesetzlicher Vorschriften neigt, ohne dass dies für den Strafrichter schon die sichere Beurteilung der Fahreignung zulässt, so ist es allein Aufgabe der Verwaltungsbehörde zu prüfen, ob Anlass besteht, dem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen. Anders ist die Rechtslage aber zu beurteilen, wenn sich aus der Tat bereits die charakterliche Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt, weil dieser bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen (BGH NJW 2005, 1957 ff. [= BA 2005, 311]).

Auch die dem Angeklagten zur Last gelegten Taten, deren Begehung er dringend verdächtig ist, zeigen solche die Verkehrsicherheit beeinträchtigenden erheblichen charakterliche Defizite auf. Dieser war nämlich bereit, sich zur Erreichung seiner kriminellen Ziele über die im Straßenverkehr gebotene Sorgfalt und Rücksichtnahme hinwegzusetzen und damit das Leben der Insassen der manipulierten Fahrzeuge und die Sicherheit des Straßenverkehrs erheblich zu gefährden.

Nach den Bekundungen des in der Hauptverhandlung am 29. 06. 2005 angehörten Sachverständigen X. sowie des dem Senat vorliegenden schriftlichen Gutachtens vom 22. 07. 2005 haben die vom Angeklagten vorgenommenen Manipulationen an den Reifen nämlich zu einer erheblichen Gefährdung der Insassen der Fahrzeuge und des Straßenverkehrs geführt, weil es bei den zumindest teilweise verwendeten Stechwerkzeugen mit kleinerem Durchmesser nur zu einem langsamen Entweichen der Luft und damit zu unkontrollierbaren Ausbrüchen des Kraftfahrzeuges während der späteren Fahrt und damit zu schwersten Unfällen hätte kommen können. Dass sich diese Gefahr nicht verwirklich hat, ist für die Beurteilung der charakterlichen Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen eines Kraftfahrzeuges unerheblich, zumal nach dem eingeholten psychiatrischen Gutachten des Sachverständigen Dr. S. vom 17. 06. 2005 vom Zentrum für Psychiatrie in V. mit weiteren gleichartigen Taten des Angeklagten gerechnet werden muss.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Klaus Michael Böhm, Karlsruhe)

A n m e r k u n g :

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Entziehung der Fahrerlaubnis bei sog. Zusammenhangstaten i. S. d. § 69 Abs. 1 2. Alt. StGB gerechtfertigt ist, scheint durch den Beschluss des Großen Senats für Strafsachen vom 27. April 2005 (BGHSt 50, 93 ff. = BA 2005, 311) beantwortet zu sein.

In einem ersten Schritt ist das Vorliegen einer Zusammenhangstat zu prüfen. Sie ist zu bejahen, wenn „das Führen des Kraftfahrzeuges dem Täter für die Vorbereitung oder Durchführung der Straftat oder anschließend für ihre Ausnutzung oder Verdeckung dienlich“ gewesen ist (BGH, BA 2005, 311, 312).

In einem zweiten Prüfungsschritt ist sodann die charakterliche Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen. Sie kann sich nach Auffassung des Großen Senats für Strafsachen nur dann „aus der Tat“ ergeben, wenn die Zusammenhangstat (sog. Anlasstat) selbst tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen (BGH, a. a. O., 314). Mit dieser Einschränkung distanziert sich der Große Senat für Strafsachen von der bisherigen Rechtsprechung, die eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen oftmals bereits durch die Benutzung eines Kraftfahrzeuges zur Begehung einer Straftat als erwiesen ansah.

Zu einer engeren Begriffsbestimmung der Zusammenhangstat als bisher sah sich der Große Senat für Strafsachen hingegen nicht veranlasst (BGH, a. a. O., 313). Dies verwundert, wird doch gerade die weite Auslegung des Begriffs „Zusammenhang“ neben den uneinheitlichen Anforderungen an die Begründung der Ungeeignetheit i. S. d. § 69 StGB als Ursache für die bisherige nicht immer kohärente Rechtsprechung benannt (BGH, a. a. O., 312). Offenbar wird das Regulativ „tragfähiger Rückschluss aus Anlasstat auf Gefährdungspotential“ als ausreichend angesehen, um zukünftig zu einer einheitlichen und auf den Maßregelzweck „Sicherung des Straßenverkehrs“ ausgerichteten Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB zu gelangen.

Bereits im Hinblick auf die Anordnung eines Fahrverbotes nach § 44 Abs. 1 StGB wäre es jedoch wünschenswert gewesen, wenn der Große Senat für Strafsachen sein Augenmerk auch auf die Begriffsbestimmung der Zusammenhangstat gerichtet hättte. Denn bekanntlich vermag die Begehung einer Zusammenhangstat i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB auch die Anordnung eines Fahrverbotes nach § 44 Abs. 1 StGB zu rechtfertigen. Im Gegensatz zur Entziehung der Fahrerlaubnis setzt das Fahrverbot eine Ungeeignetheitsprüfung nicht voraus, es genügt mithin die Zu-

sammenhangstat an sich. Wenn deren weite Begriffsbestimmung – wie bei § 69 Abs. 1 StGB festgestellt – zu einer uneinheitlichen Rechtsprechung führen kann, so stellt sich die Frage, warum dieses Risiko im Hinblick auf § 44 Abs. 1 StGB weiterhin in Kauf genommen wurde? Zwar eröffnet das Wörtchen „kann" in § 44 Abs. 1 StGB dem Strafrichter bei der Anordnung eines Fahrverbotes einen gewissen Ermessungsspielraum. Es ist jedoch zu bezweifeln, dass dieser eine ähnlich regulierende Wirkung zu entfalten vermag wie sie der Ungeeignetheitsprüfung bei § 69 Abs. 1 StGB nunmehr zugesprochen wurde.

Die Anschlussentscheidung des OLG Karlsruhe vermittelt denn auch eher den Eindruck, dass es wohl selbst bei § 69 Abs. 1 StGB nicht ausreichen wird, das Problem nur „an der halben Wurzel zu packen" (in diesem Sinne auch Duttge, JZ 2006, 102).

Das Gericht bejahte die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 StGB im Rahmen der Prüfung des § 111a StPO, weil der Täter Reifen mittels Stechinstrumente manipuliert und dadurch für die betroffenen Fahrzeuginsassen eine Gefahrenquelle geschaffen hatte.

Der Betrachtungsweise des Gerichts ist zuzustimmen, dass die begangenen Sachbeschädigungen angesichts der damit verbundenen erheblichen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf eine charakterliche Unzuverlässigkeit des Täters hinweisen – jedenfalls lebensnah unterstellt, der Täter war sich bewusst, dass die Art der Manipulation an den Reifen zu unkontrollierten Ausbrüchen während der Fahrt führt!

Der Annnahme des Gerichts, dass die Fahrt zum Tatort den gemäß § 69 Abs. 1 StGB erforderlichen Zusammenhang zwischen Straftat und Führen eines Kraftfahrzeuges begründe, ist jedoch aus verschiedenen Gründen entgegenzutreten:

Ausgehend von der Begriffsbestimmung der Zusammengangstat spricht die Fahrt zum Tatort durchaus für eine „Ermöglichung oder Förderung der Ausführung der Tat" und auch die vom Gericht insoweit ergänzend angeführte Entscheidung des BGH in NZV 2001, 133 legt die Bejahung einer Zusammenhangstat zunächst nahe. In dem damaligen Verfahren verneinte der 4. Strafsenat einen Zusammenhang zwischen Straftat und Führen eines Kraftfahrzeug i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB, weil der Täter, der in Mordabsicht einen schweren Stein auf ein Kraftfahrzeug geworfen hatte, weder vor, bei oder nach Begehung der Tat ein Kraftfahrzeug geführt hatte. Was lag also näher, als im Umkehrschluss den erforderlichen Zusammenhang im vorliegenden Fall zu bejahen?

Das Ergebnis steht jedoch nur scheinbar im Einklang mit der Rechtsprechung, wie der Vergleich mit einem ähnlich gelagerten Sachverhalt zeigt: Der Täter benutzte sein Fahrzeug, um das Tatopfer an abgelegene Orte zu verbringen und es dort körperlich zu misshandeln. Der BGH verneinte hier einen Zusammenhang i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB und führte zur Begründung aus: „Nach der Rspr. besteht ein solcher Zusammenhang nicht schon dann, wenn der Täter mit seinem Fahrzeug zum Tatort fährt, sofern dadurch nicht die tatbestandliche Handlung selbst gefördert wird" (BGH NZV 2002, 378; vgl. auch NStZ 1995, 229; NStZ-RR 1998, 271).

Halten wir also fest: Von „Förderung oder Ermöglichen der Ausführung der Tat" ist nur dann auszugehen, wenn zwischen Tathandlung und Führen eines Kraftfahrzeuges ein sog. „funktionaler" Zusammenhang besteht.

Auf den vorliegenden Fall angewandt hätte sich das Gericht mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob die tatbestandliche Handlung selbst – das Manipulieren der Reifen durch Stechinstrumente – durch die Fahrt mit dem Kraftfahrzeug zum Tatort „gefördert" wurde. Die Antwort liegt auf der Hand und lautet: Nein! Folglich war die Aufrechterhaltung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bereits mangels Vorliegen einer Zusammenhangstat i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB nicht gerechtfertigt (vgl. auch Hentschel, NJW 2006, 477 [482], er verneint hingegen die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen, weil „der Täter … die Sicherheit des Straßenverkehrs durch die Reifenbeschädigung beeinträchtigt haben [mag], nicht aber als *Kraftfahrer*").

Die vom Großen Senat für Strafsachen weiterhin befürwortete Begriffsbestimmung der Zusammenhangstat verbirgt aber noch eine weitere relevante Problematik:

Greifen wir dazu den vom Gericht herangezogenen „Steinwurf-Fall" noch einmal auf: Wie wäre der Sachverhalt im Hinblick auf § 69 Abs. 1 StGB zu beurteilen gewesen, wenn der Täter das Tatwerkzeug – schwerer Stein – mittels seines Kraftfahrzeuges zum Tatort transportiert hätte? Sehr schnell ist man geneigt, hier eine Zusammenhangstat zu bejahen, denn schließlich wird erst durch die Benutzung des Kraftfahrzeuges das erforderliche Tatwerkzeug zur Verfügung gestellt und somit die Tathandlung selbst ermöglicht und gefördert. Doch Vorsicht ist geboten. Ein Aspekt gerät dabei völlig in den Hintergrund: Die Benutzung des Fahrzeuges erfolgte – wie im vorliegenden Fall – im Rahmen einer straflosen Vorbereitungshandlung, die keinesfalls den Anwendungsbereich einer vom Strafrichter anzuordnenden Maßregel der Sicherung und Besserung eröffnen kann und darf! Je mehr sich aufgrund der zeitlichen Nähe der Vorbereitungshandlung zur Straftat die Annahme einer Zusammenhangstat i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB aufdrängt, umso weniger scheint sie einschlägig, wenn der Täter das Tatwerkzeug bereits Tage vorher mit seinem Kraftfahrzeug zum Tatort transportiert hat. Und doch besteht in beiden Fällen hinsichtlich der Frage eines „funktionalen" Zusammenhangs zwischen begangener Straftat und dem Führen eines Kraftfahrzeuges kein Unterschied. Daran zeigt sich, das mit der derzeitigen Begriffsbestimmung der Zusammenhangstat immer noch Raum bleibt, den Anwendungsbereich von § 69 Abs. 1 StGB (und auch von § 44 Abs. 1 StGB!) durch ein an sich strafloses Verhalten zu eröffnen.

In diesen Fällen wäre es jedoch allenfalls Aufgabe der Fahrerlaubnisbehörde zu klären, ob die vom Täter im Vorfeld der Straftat ausgenutzte Mobilität und

Flexibilität des Kraftfahrzeuges einen Missbrauch der Fahrerlaubnis darstellt, der die Annahme einer charakterlichen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 3 Abs. 1 StVG rechtfertigt oder zumindest Zweifel an der Fahreignung begründet. Offensichtlich sollte im Ergebnis ein möglichst breiter Anwendungsbereich von § 69 Abs. 1 StGB erhalten bleiben und die sog. „Spreu vom Weizen" erst auf der Ebene der Ungeeignetheitsprüfung getrennt werden. Die damit verbundenen Folgen verdeutlicht die vorliegende Entscheidung des OLG Karlsruhe auf anschauliche Weise: Das gerichtliche Augenmerk konzentriert sich bei § 69 Abs. 1 StGB auch weiterhin – nunmehr noch verstärkt – auf die Feststellung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen. Die gleichrangige (!) Voraussetzung der Zusammenhangstat bleibt hingegen „Randfigur des Geschehens", deren Prüfung sich in der kurzen Feststellung erschöpft, dass auch eine Straftat aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität darunter fällt, zu deren Vorbereitung bzw. Durchführung ein Kraftfahrzeug benutzt wurde. Gerade hier gilt es jedoch zu verdeutlichen, dass sachgerechte Lösungen wohl nur dann zu finden sind, wenn die Zusammenhangstat neben der Ungeeignetheitsprüfung im Zentrum der gerichtlichen Prüfung steht und nicht durch jede x-beliebige Benutzung des Kraftfahrzeuges zur Durchführung einer Straftat als erfüllt angesehen wird. Bereits auf dieser Prüfungsebene sollte die sog. „Spreu vom Weizen" getrennt und ein Zusammenhang zwischen Straftat und Führen eines Kraftfahrzeuges zumindest dann verneint werden, wenn die Benutzung des Fahrzeuges während einer straflosen Vorbereitungshandlung erfolgte.

Wiss. Mitarb. Ass. Dela-Madeleine Halecker,
Frankfurt (Oder)

84.*) 1. Unter Berücksichtigung der neueren obergerichtlichen Rechtsprechung zur Frage der Strafrahmenverschiebung bei alkoholbedingt erheblich verminderter Schuldfähigkeit ist Voraussetzung für eine Versagung der Strafrahmenverschiebung, dass dem Angeklagten die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann. Dies kommt in der Regel dann nicht in Betracht, wenn der Täter alkoholkrank ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht.

2. 1½ Jahre stellen noch einen angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat dar, in dem das strafrechtliche Fahrverbot seine Warnungs- und Besinnungsfunktion erfüllen kann und sich auf den Täter auswirkt.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 4 Ss 361/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Beckum hat den Angeklagten am 08. April 2004 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von fünf Monaten sowie zu einem Fahrverbot von drei Monaten verurteilt. Außerdem hat es die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von fünf Jahren keine Fahrerlaubnis zu erteilten. Seine dagegen gerichtete zulässige Berufung, die der Angeklagte in der Hauptverhandlung vom 09. Mai 2005 wirksam auf die Überprüfung des Rechtsfolgenausspruchs beschränkt hat, hat das Landgericht durch das angefochtene Urteil im Wesentlichen verworfen. Abweichend hat das Landgericht die Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis auf zwei Jahre herabgesetzt, andererseits aber auch die Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt angeordnet.

Gegen dieses Urteil richtet sich seine form- und fristgerecht angebrachte Revision, die er in zulässiger Weise mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts begründet hat.

Die Generalstaatsanwaltschaft beantragt, die Revision als offensichtlich unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die auf die erhobene Sachrüge gebotene Überprüfung des angefochtenen Urteils deckt keine Rechtsfehler auf, die zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Münster nötigen.

1. Aufgrund der wirksamen Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch stand der Schuldspruch nicht zur Überprüfung des Senats. [wird ausgeführt]

2. Die weiter zu prüfende Frage, ob die Strafkammer als das (in zweiter Instanz) mit der Sache befasste Tatgericht den ihr hier angefallenen Prozessstoff teilweise unentschieden gelassen bzw. rechtlich nicht gewürdigt hat, deckt zwar einen Rechtsfehler auf. Dieser belastet den Angeklagten jedoch nicht. [wird ausgeführt]

3. Ebenfalls nicht frei von Rechtsfehlern sind die Ausführungen zu der erkannten Freiheitsstrafe. Die insoweit erkannten Rechtsfolgen der Tat sind jedoch angemessen, so dass der Senat insoweit auf den Verwerfungsantrag der Generalstaatsanwaltschaft in die Lage versetzt ist, gemäß § 354 Abs. 1a StPO von der Aufhebung des Urteils abzusehen.

Rechtsfehlerhaft hat das Landgericht nicht zu erkennen gegeben, ob es bei der festzusetzenden (Haupt-) Strafe vom Normalstrafrahmen des § 316 Abs. 1 StGB oder aber von dem gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gemilderten Strafrahmen ausgegangen ist. Diese Frage durfte angesichts der festgesetzten Freiheitsstrafe von fünf Monaten schon deshalb nicht offen bleiben, weil die gesetzliche Höchststrafe im ersten Fall ein Jahr Freiheitsstrafe, im anderen Fall jedoch nur neun Monate beträgt.

Unter Berücksichtigung der neueren obergerichtlichen Rechtsprechung zur Frage der Strafrahmenverschiebung bei alkoholbedingt erheblich verminderter Schuldfähigkeit (vgl. u. a. BGH, 3. Strafsenat, EBE/BGH 2003, 196 = StV 2003, 497 = NStZ 2003, 480 = NJW 2003, 2394 [= BA 2003, 445]; BGH, 4. Strafse-

nat, NStZ-RR 2003, 136, 137 [= BA 2003, 444]; BGH, 5. Strafsenat, StV 2005, 495 [in diesem Heft]) ist Voraussetzung für eine Versagung der Strafrahmenverschiebung, dass dem Angeklagten die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann. Dies kommt in der Regel dann nicht in Betracht, wenn der Täter alkoholkrank ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht. Nach den getroffenen Feststellungen ist vom Vorliegen dieser Voraussetzungen auszugehen. Das Landgericht hat festgestellt, dass der Angeklagte über Jahre hinweg Alkoholmissbrauch betrieben hat und deshalb engere soziale Beziehungen nicht mehr bestehen. Dies hat zu einer Einschränkung seiner Belastbarkeit und einer geringen Ausprägung, schwierige Situationen meistern zu können, geführt. Seine Grundhaltung ist geprägt von Hilflosigkeit gegenüber zunehmenden Problemen des Alltags und von resignativen Zügen.

Unter Zugrundelegung des gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gemilderten Strafrahmens erweist sich die Verhängung der kurzen (§ 47 StGB) Freiheitsstrafe von fünf Monaten als angemessen. Dabei hat der Senat bedacht, dass der Angeklagte bereits im erstinstanzlichen Verfahren durch sein Geständnis Einsicht in das Unrecht seiner Tat gezeigt hat. Diese Einsicht hat er durch die Beschränkung seiner Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch in der Berufungsinstanz erneut bestätigt. Zu seinen Gunsten hat der Senat auch nicht verkannt, dass er es aufgrund seiner Staatenlosigkeit und infolge seiner Alkoholkrankheit ungleich schwer hat, Fuß zu fassen und ein geordnetes Leben zu führen. Auf der anderen Seite war nicht zu übersehen, dass er allein seit 1993 neun Mal – oft einschlägig – strafrechtlich in Erscheinung getreten und verurteilt worden ist. Die Verhängung von Geldstrafen hat ihn ebenso wenig nachhaltig beeindrucken können wie die Verhängung von zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafen durch die Urteile vom 11. 11. 1994, 18. 10. 1995, 28. 08. 1996, 26. 07. 2001 und 26. 11. 2002. Bereits ein Jahr nach der letztgenannten Verteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer auf vier Jahre zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe von vier Monaten, anlässlich derer er sich mit einer stationären Langzeittherapie zur Bekämpfung seiner Alkoholkrankheit als Bewährungsauflage einverstanden erklärt hatte, ist der Angeklagte erneut einschlägig strafrechtlich in Erscheinung getreten. Die Therapie kam nicht zur Durchführung, weil die Klinik ihre Zusage wegen unzureichender Kooperation des Angeklagten im Vorfeld zurücknehmen musste.

Die zahlreichen, oft einschlägigen Vorstrafen des Angeklagten, seine Unbeeindruckbarkeit durch Geld- und zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafen und die hohe Rückfallgeschwindigkeit zeigen deutlich, dass in der Persönlichkeit des Angeklagten besondere Umstände liegen, die die Verhängung der mit fünf Monaten angemessen bemessenen Freiheitsstrafe zur Einwirkung auf den Angeklagten unbedingt erforderlich machen (§ 47 StGB).

Dass die Vollstreckung der Strafe nicht zur Bewährung ausgesetzt werden konnte, hat das Landgericht rechtsfehlerfrei dargelegt und ergibt sich unmittelbar aus den obigen Ausführungen. Bewährungsstrafen konnten ihn bisher nicht nachhaltig beeindrucken und er ist schnell in laufender Bewährungszeit erneut einschlägig straffällig geworden. Die Hoffnung, er werde unter dem Druck der Bewährungsstrafe aus dem Urteil vom 26. November 2002 die ihm auferlegte Alkoholentwöhnungstherapie antreten und durchführen, hat sich als unzutreffend erwiesen. Bei dieser Sachlage ist die Erwartung, der Angeklagte werde auch ohne die Vollstreckung der Freiheitsstrafe zukünftig ein straffreies Leben führen, nicht zu begründen.

4. Als Nebenstrafe hat das Landgericht zu Recht ein Fahrverbot für die Dauer von drei Monaten (§ 44 StGB) trotz des langen Zeitablaufs seit der Tat verhängt.

Das Fahrverbot ist als Denkzettel für nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer vorgesehen, um den Täter vor einem Rückfall zu warnen und ihm ein Gefühl für den zeitweisen Verlust des Führerscheins bzw. den Verzicht auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr zu vermitteln (vgl. BT-Drucksache IV/651 S. 12). Diese Warnungs- und Besinnungsfunktion kann das Fahrverbot auch im Hinblick auf seinen Strafcharakter aber nur dann erfüllen, wenn es sich in einem angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat auf den Täter auswirkt. Eine Verhängung, die sich nach allgemeinen Strafzumessungserwägungen richtet, kommt nach einhelliger Ansicht jedenfalls für sehr lange zurückliegende Taten nicht mehr in Betracht (Tröndle, StGB, 52. Auflage, § 44 Rdnr. 2; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Auflage, § 44 StGB Rdnr. 3, Schönke-Schröder-Stree, StGB, 26. Auflage, § 44 Rdnr. 15 jeweils m.w.N.).

Vorliegend hat der Angeklagte die ihm zur Last gelegte Tat am 14. November 2003 begangen. Die Strafkammer hat das Fahrverbot in der Sitzung vom 09. Mai 2005, also rund eineinhalb Jahre später, verhängt. Dieser Zeitpunkt liegt nicht so weit vom Zeitpunkt der Tat entfernt, dass das Fahrverbot seinen spezialpräventiven Charakter nicht mehr entfalten könnte. Da eine Entziehung der Fahrerlaubnis schon deshalb nicht in Betracht kommt, weil der Angeklagte über keine verfügt, war ein Fahrverbot festzusetzen, das mit drei Monaten angesichts der vielen verkehrsrechtlichen Vorbelastungen rechtsfehlerfrei bemessen ist.

5. Die Maßregeln der Besserung und Sicherung, nämlich die isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis und die Anordnung der Unterbringung in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB, sind vom Landgericht rechtsfehlerfrei begründet worden.

85.*) 1. Bei THC-Konzentrationen < 1 ng/ml ohne Hinzutreten weiterer berauschender Substanzen infolge Mischkonsums sind Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit nicht zu erwarten, weshalb in diesen Fällen eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausscheidet.

2. Bei einer Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG gehört zu den notwendigen tatrichterlichen Feststellungen die Mitteilung der THC-Konzentration im Blut des Betroffenen.

3. Ist dem Betroffenen wegen dem Fehlverhalten nach § 24a Abs. 2 StVG die Fahrerlaubnis im Verwaltungswege entzogen und nach MPU und Nachschulung wiedererteilt worden, so stellt dies einen Umstand dar, der unter dem Gesichtspunkt des Übermaßverbots bei der Rechtsfolgenbemessung (§§ 24a, 25 StVG) Berücksichtigung finden muss und die Frage aufwirft, ob es des Fahrverbotes als „eindringliches Erziehungsmittel" und „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" noch bedarf.

Oberlandesgericht Koblenz,
Beschluss vom 14. Juli 2005 – 1 Ss 189/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen „ordnungswidrigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Einfluß von Cannabis/THC' zu einer Geldbuße von 250,– € sowie einem einmonatigen Fahrverbot verurteilt und festgestellt:

„Der Betroffene befuhr am 20. 12. 2003 gegen 2.45 Uhr mit seinem Pkw den A.-Weg in S., während er unter dem Einfluss des Rauschmittels Cannabis/Tetrahydrocannabinol stand."

Weiter heißt es in den Urteilsgründen:

„Dies steht fest auf Grund der Einlassung des Betroffenen sowie auf Grund des in der Hauptverhandlung erörterten Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 29. 03. 2004. Dem Betroffenen wurde um 3.25 Uhr am Tattag Blut entnommen; die Untersuchung auf den Gehalt an Tetrahydrocannabinol sowie die Stoffwechselprodukte Hydroxy-THC und THC-Carbonsäure weisen nach den Ausführungen des Gutachters Professor Dr. U. auf eine zeitnahe Aufnahme von Cannabis hin. Dies deckt sich mit der Einlassung des Betroffenen, dass er zeitnah zum Tatzeitpunkt um 2.45 Uhr Cannabis geraucht habe. Daraufhin wurde auf die Einvernahme des Zeugen PK K. verzichtet.

Nach alledem hat der Betroffene sich einer Verkehrsordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2, 3, 25 StVG schuldig gemacht. Der Betroffene stand zum Tatzeitpunkt unter Wirkeinfluss von Cannabis. Dies war für den Betroffenen auch zumindest erkennbar."

Aus den Gründen:

Die hiergegen gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat mit der Sachrüge Erfolg, weil die Feststellungen lückenhaft sind und deshalb den Schuldspruch nicht tragen.

Dem am 01. August 1998 in Kraft getretenen § 24a Abs. 2 StVG, der für Betäubungsmittel wie Cannabis scheinbar eine Nullwertgrenze normiert, lag die Annahme zugrunde, daß eine medizinisch-technisch im Blut nachweisbare Wirkstoffmenge einer näher bezeichneten berauschenden Substanz auch generell geeignet ist, die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsteilnehmers erheblich zu beeinträchtigen. Diese damals zutreffende Annahme ist durch Fortschritte in der Analysetechnik überholt.

Heute sind auch Wirkstoffmengen nachweisbar, deren Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit nicht meßbar sind. Deshalb kann nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen. Festgestellt werden muß vielmehr 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 (BVerfG NJW 2005, 349 = NZV 2005, 270 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker] auf Verfassungsbeschwerde gegen den Beschl. des OLG Zweibrücken v. 13. 11. 2003 – 1 Ss 215/03 – < in Juris >, das von einer „echten" Nullwertgrenze ausging).

In der Wissenschaft besteht Einigkeit darüber, daß jedenfalls bei THC-Konzentrationen < 1 ng/ml (und ohne das Hinzutreten weiterer berauschender Substanzen infolge Mischkonsums) Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit nicht zu erwarten sind (BVerfG a. a. O. m. w. N.). Zwar tritt ein solcher Wert in der Regel auf, wenn die Blutprobe – anders als hier – viele Stunden nach dem letzten Cannabiskonsum entnommen wird. Es ist allerdings auch möglich, daß er die Folge eines geringfügigen (Mit-)Konsums zeitnah zur Blutentnahme ist.

Vor diesem Hintergrund gehört bei einer Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG nach Cannabiskonsum zu den notwendigen tatrichterlichen Feststellungen auch die Mitteilung der THC-Konzentration im Blut des Betroffenen. Daran fehlt es hier.

Für die erneute Hauptverhandlung und Entscheidung wird auf folgendes hingewiesen:

1. Die Schuldform ist in den Tenor aufzunehmen.

2. In den Urteilsgründen ist eine Handlung (positives Tun oder Unterlassen) zu schildern, die unter die objektiven und subjektiven Merkmale eines Bußgeldtatbestandes subsumiert werden kann. Notwendig ist eine in sich geschlossene täterbezogene Darstellung des Tatgeschehens, die nicht durch in den Urteilsgründen verstreute tatsächliche Feststellungen ersetzt werden kann.

3. Es liegt zwar kein Verstoß gegen Art. 103 Abs. 3 GG vor, wenn ein Fehlverhalten im Straßenverkehr sowohl in einem Straf- oder Bußgeldverfahren geahndet wird als auch die in §§ 3 StVG, 46 FeV normierten verwaltungsrechtlichen Konsequenzen hat. Ist dem Betroffenen allerdings – wie er im Rechtsbeschwerdeverfahren vorträgt – wegen der Tat vom 20. Dezember 2003 die Fahrerlaubnis im Verwaltungswege entzogen worden und wurde ihm nach MPU und Nachschulung die Fahrerlaubnis wiedererteilt, so ist dies ein Umstand, der – auch unter dem Gesichtspunkt des Übermaßverbots – bei der Rechtsfolgenbemessung Berücksichtigung finden muß und

die Frage aufwirft, ob es des Fahrverbotes als „eindringliches Erziehungsmittel“ und „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme“ (BGH NJW 97, 3252) noch bedarf.

86.*) 1. Die Ahndung des Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter der Wirkung von THC als Straftat i. S. d. § 316 StVG setzt voraus, dass der Täter sich im Zustand der Fahruntüchtigkeit befindet und dieser anhand konkreter Umstände durch eine umfassende Würdigung der Beweisanzeichen im Einzelfall nachgewiesen wird.

2. Die Ahndung als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG setzt demgegenüber keine Fahruntüchtigkeit des Betroffenen voraus. Allerdings kann eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG nur dann angenommen werden, wenn bei THC ein Wert von mindestens 1 ng/ml erreicht ist.

3. Zur zulässigen Ablehnung eines Beweisantrages auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage der Fahruntüchtigkeit des Betroffenen aufgrund Drogenkonsums.

Oberlandesgericht München,
Beschluss vom 30. Januar 2006 – 4 St RR 011/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht München verurteilte den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zur Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu je 35 €. Die Fahrerlaubnis wurde ihm entzogen und sein Führerschein eingezogen. Die Verwaltungsbehörde wurde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von drei Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Mit der Revision rügt der Verteidiger die Verletzung formellen und materiellen Rechts. In verfahrensrechtlicher Hinsicht beanstandet er, dass ein Beweisantrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens abgelehnt wurde. Mit der Sachrüge wird geltend gemacht, die Tatsachenfeststellungen des Urteils seien lückenhaft. Es fehle an Darlegungen, aufgrund welcher Umstände der Angeklagte seine Fahruntüchtigkeit habe voraussehen können. Die Urteilsbegründung lasse auch nicht erkennen, dass das Gericht über eigene gesicherte Kenntnisse für die Beurteilung der Fahruntüchtigkeit des Angeklagten verfügte.

Aus den Gründen:

Die Sprungrevision des Angeklagten ist zulässig (§§ 312, 335, 341 Abs. 1, §§ 344, 345 StPO), aber unbegründet (§ 349 Abs. 2 StPO).

1. Zur Verfahrensrüge:

a) Die Rüge, der Beweisantrag auf Einholung eines Gutachtens des Sachverständigen Prof. Dr. K. sei rechtsfehlerhaft abgelehnt worden, hat keinen Erfolg.

Mit Hilfe des beantragten Sachverständigengutachtens sollte nachgewiesen werden, dass die Auffälligkeiten im Fahrverhalten des Angeklagten in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem im Blut festgestellten THC-Gehalt standen. Insoweit kann die Verurteilung jedoch nicht auf der Ablehnung der Beweiserhebung beruhen. Nach der Urteilsbegründung waren die festgestellten Fahrfehler nicht zweifelsfrei dem Drogenkonsum zuzuordnen. Das Amtsgericht hat daher das Fahrverhalten des Angeklagten für die Beurteilung der Fahruntüchtigkeit nicht herangezogen. Möglicherweise sollte mit der Beweiserhebung, was im Beweisantrag nicht klar zum Ausdruck kommt, auch nachgewiesen werden, dass die Auffälligkeiten bei den durch die Polizeibeamten durchgeführten Tests nicht auf den Drogenkonsum zurückzuführen sind. Auch insoweit ist jedoch die Ablehnung des Beweisantrags durch das Amtsgericht nicht zu beanstanden. Das Gericht ist rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass der vom Gericht bestimmte Gutachter, der stellvertretende Leiter des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M., für die Beurteilung der medizinischen Frage, welche Bedeutung die Testauffälligkeiten für die Fahrtüchtigkeit haben, über ausreichende Fähigkeiten und Kenntnisse verfügt. Es ist nicht erkennbar, inwiefern dem vom Verteidiger benannten Sachverständigen als Leiter eines verkehrspsychologischen Lehrstuhls für die Bewertung einer medizinischen Fragestellung überlegene Forschungsmittel zur Verfügung stehen sollten (§ 244 Abs. 4 StPO). Da das Fahrverhalten des Angeklagten bei der Bewertung der Testauffälligkeiten keine Rolle spielte, war die Frage, ob und inwieweit der vom Gericht herangezogene Gutachter über besondere Kenntnisse zu Fahrauffälligkeiten beim Drogenkonsum verfügt, für die Erstattung des Gutachtens ohne Bedeutung.

b) Es kann dahingestellt bleiben, ob der Revision auch eine in zulässiger Weise erhobene Aufklärungsrüge des Inhalts zu entnehmen ist, dass das Amtsgericht sich im Hinblick auf die in der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 20. 06. 2002 (Az. 1 BvR 2062/96 [BA 2002, 362]) wiedergegebene Auffassung des Prof. Dr. K. zu weiterer Beweiserhebung hätte gedrängt sehen müssen. Eine solche Rüge hat jedenfalls in der Sache keinen Erfolg.

Im Sachverhalt der genannten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts wird referiert, Prof. Dr. K. habe in einer im verfassungsgerichtlichen Verfahren eingeholten gutachterlichen Äußerung die Auffassung vertreten, der alleinige Konsum von Cannabis führe jedenfalls dann zu keiner Risikoerhöhung für den Verkehr, wenn die aufgenommene Menge THC eine Konzentration von 2 ng/ml im Blut nicht übersteige [siehe hierzu BA 2002, 336]. Allein aufgrund dieses Umstands musste sich das Amtsgericht nicht gedrängt sehen, ein Gutachten dieses Sachverständigen für das vorliegende Verfahren einzuholen, zumal die Frage eines Grenzwerts in der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts nicht thematisiert wird und das Bundesverfassungsgericht diese Ansicht in der eigentlichen Entscheidungsbegründung nicht aufgreift. In Rechtsprechung und Literatur ist nach wie vor die Meinung vorherrschend, dass sich derzeit für die Fahruntüchtigkeit infolge

Betäubungsmittelkonsums keine „absoluten" Wirkstoffgrenzen festlegen lassen (Tröndle/Fischer StGB 53. Aufl. § 316 Rn. 39 m. w. N.). Berechtigte Zweifel an der Sachkunde des gerichtlich bestellten Gutachters für die Beurteilung der medizinischen Frage, welche Bedeutung der THC-Konsum im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten hat, bestanden, wie bereits ausgeführt, nicht.

2. Der Sachrüge bleibt ebenfalls ein Erfolg versagt.

a) Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen die Annahme einer Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 316 StGB. Das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung von THC kann zum einen eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG oder zum anderen eine Straftat nach § 316 StGB darstellen. Die Ahndung als Ordnungswidrigkeit setzt entgegen der in der Revision vertretenen Auffassung keine Fahruntüchtigkeit voraus. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) reicht allerdings nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG aus. Festgestellt werden muss vielmehr eine Konzentration, die es möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war; dies setzt eine THC-Konzentration von deutlich oberhalb des Nullwerts voraus. Im Anschluss an diese Entscheidung wurde in der fachgerichtlichen Rechtsprechung teilweise davon ausgegangen, dass eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG nur dann angenommen werden kann, wenn bei THC ein Wert von mindestens 1 ng/ml erreicht ist (vgl. OLG Köln NStZ-RR 2005, 385 [= BA 2006, 236]).

Die Strafbarkeit nach § 316 StGB setzt demgegenüber voraus, dass sich der Täter zum Tatzeitpunkt in einem Zustand befindet, in welchem er nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Dieser als Fahruntüchtigkeit bezeichnete Zustand muss beim Konsum von Betäubungsmitteln anhand konkreter Umstände durch eine umfassende Würdigung der Beweisanzeichen im Einzelfall nachgewiesen werden. Die so genannte absolute Fahruntüchtigkeit als Beweisregel, die keinen besonderen Nachweis verlangt, spielt ausschließlich im Zusammenhang mit der Wirkung von Alkohol (ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰) eine Rolle. Für die Fahruntüchtigkeit infolge Betäubungsmittelkonsums kann, wie bereits ausgeführt, derzeit nicht von gesicherten Wirkstoffgrenzen ausgegangen werden (Tröndle/Fischer § 316 Rn. 12 f., 39).

Die (relative) Fahruntüchtigkeit hat das Amtsgericht hier rechtsfehlerfrei festgestellt. Die Annahme von Fahruntüchtigkeit setzt nicht zwingend das Vorliegen eines Fahrfehlers voraus. Im angegriffenen Urteil wird vielmehr eine Reihe von Auffälligkeiten dargelegt, die der als Zeuge vernommene Polizeibeamte bei den zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit durchgeführten Tests festgestellt hat. Hinsichtlich des Zitterns wird ausdrücklich angemerkt, dass dieses nicht kältebedingt war, sondern nur bei der Durchführung der Tests auftrat. Im Untersuchungsbericht des Arztes, der ca. 40 Minuten nach den Tests des Polizeibeamten Blut abgenommen hat, wird ebenfalls von einem, wenn auch leichten Drogeneinfluss ausgegangen. Zwar rechtfertigen die vom Amtsgericht aufgeführten Auffälligkeiten je für sich betrachtet die Annahme einer Fahruntüchtigkeit nicht. Entscheidend ist jedoch die Gesamtschau der Umstände. Das Amtsgericht hat sich für die Beurteilung der Beweisanzeichen auch nicht auf eigene Kenntnisse verlassen, sondern ist sachverständig beraten durch den stellvertretenden Leiter des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. zu seiner Bewertung gelangt. Nach der Urteilsbegründung hat der Sachverständige ausgeführt, dass die vom Polizeibeamten geschilderten Ausfallerscheinungen gut mit dem festgestellten THC-Gehalt in Einklang zu bringen sind und dass aus medizinischer Sicht von einer Fahruntüchtigkeit auszugehen sei.

Soweit der Verteidiger diese Bewertung in Frage stellt, da sie den im Protokoll enthaltenen Angaben des Sachverständigen widerspreche, ist Folgendes anzumerken:

Die Beweiskraft des Protokolls erstreckt sich nicht auf den Inhalt der nach § 273 Abs. 2 Satz 1 StPO protokollierten Aussagen; insoweit sind grundsätzlich die Urteilsgründe maßgebend (Meyer-Goßner StPO 48. Aufl. § 274 Rn. 10). Eine Wiederholung oder Ergänzung der Beweisnahme durch das Revisionsgericht ist ausgeschlossen. Was im Urteil über das Ergebnis der Beweisaufnahme festgestellt ist, bindet das Revisionsgericht (Meyer-Goßner § 337 Rn. 13).

87.*) 1. Die gesetzliche Fiktion der Zustellungsvollmacht des § 51 Abs. 3 OWiG schließt die Erteilung einer rechtsgeschäftlichen Zustellungsvollmacht nicht aus. Liegt diese nachweislich zum Zeitpunkt der Zustellung des Bußgeldbescheides an den Verteidiger des Betroffenen vor, so ist die Zustellung wirksam und entfaltet der Bußgeldbescheid verjährungsunterbrechende Wirkung.

2. Ist im Bußgeldbescheid ein Fahrverbot nach § 25 StVG nicht ausgesprochen worden, so bedarf es vor seiner Verhängung durch das Gericht eines entsprechenden richterlichen Hinweises gemäß § 265 StPO.

3. Sinn und Zweck des Fahrverbotes nach § 25 StVG als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme können entfallen sein, wenn zwischen der Tat und ihrer tatrichterlichen Aburteilung mehr als zwei Jahre und neun Monate vergangen sind und der Betroffene sich seither im Straßenverkehr beanstandungsfrei verhalten hat.

4. Auch bei der Verhängung einer Regelgeldbuße nach der BKatV wegen Verstoßes gegen § 24a StVG bedarf es einer näheren Erörterung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen,

wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür gegeben sind, daß diese außergewöhnlich gut oder außergewöhnlich schlecht sind.

Oberlandesgericht Rostock,
Beschluss vom 20. April 2004
– 2 Ss [OWi] 102/04 I 63/04 –

Zum Sachverhalt:

Der Betroffene wurde am 28. 07. 2001 wegen des Verdachts der Trunkenheit im Verkehr einer Blutprobe unterzogen, sein Führerschein wurde beschlagnahmt. Mit Schriftsätzen vom 03. 08. 2001 sowie vom 10. 09. 2001 meldete sich der Verteidiger des Betroffenen zur Akte, ohne allerdings eine schriftliche Vollmacht vorzulegen, machte für diesen u. a. Angaben zur Sache und stellte vorsorglich einen Antrag nach § 111a Abs. 1 Satz 2 StPO. Das staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren wurde schließlich eingestellt, der Führerschein dem Betroffen am 09. 08. 2001 zurückund die Sache gemäß § 43 Abs. 1 OWiG an die Verwaltungsbehörde abgegeben.

Die Bußgeldbehörde erließ sodann gegen den Betroffenen unter dem 07. 11. 2001 einen Bußgeldbescheid wegen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr (nämlich 1,04 Promille) und setzte unter Hinweis auf „BKat Nr. 68“ eine Geldbuße von 500 DM fest. Ein Fahrverbot wurde nicht verhängt. Der Bußgeldbescheid wurde – nur – dem Verteidiger am 09. 11. 2001 förmlich zugestellt.

Hiergegen legte der Verteidiger mit Schriftsatz vom 12. 11. 2001 – unter anwaltlicher Versicherung ordnungsgemäßer Bevollmächtigung – Einspruch ein. Zu einem am 14. 08. 2002 angesetzten Hauptverhandlungstermin erschien der Betroffene nicht, weshalb sein Einspruch durch Urteil von diesem Tage nach § 74 Abs. 2 OWiG verworfen wurde. Im Anschluss daran gewährte ihm das Amtsgericht jedoch Wiedereinsetzung in den vorigen Stand.

Mit dem jetzt angefochtenen Urteil vom 18. 12. 2002 verhängte das Amtsgericht „wegen fahrlässigem Führen eines KFZ mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr“ unter Hinweis auf den „Bußgeldkatalog Nr. 68“ eine Geldbuße von 250 Euro und setzte außerdem ein Fahrverbot von einem Monat fest.

Gegen diese in seiner Anwesenheit verkündete Entscheidung richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er das Verfahren beanstandet und die näher ausgeführte Sachrüge erhebt. Daneben hat er einen Antrag auf „Protokollberichtigung“ gestellt, den das Amtsgericht schließlich am 05. 12. 2003 sachlich beschieden hat. Die dagegen eingelegte Beschwerde des Betroffenen hat das Landgericht Rostock mit Beschluss vom 06. 02. 2004 als unbegründet verworfen. Mit Schriftsatz vom 07. 03. 2003 hatte der Verteidiger außerdem eine schriftliche Vollmacht des Betroffenen zu den Akten gereicht, die vom 31. 07. 2001 datiert.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist frist- und formgerecht sowohl eingelegt als auch begründet worden, mithin zulässig. Es hat auch in der Sache Erfolg, da bereits die Verfahrensrüge der Verletzung des § 265 Abs. 2 StPO i. V. m. § 71 Abs. 1 OWiG begründet ist und zur Aufhebung des Urteils führt.

1. Die zunächst vom Senat auf die zulässige Sachrüge hin von Amts wegen und im Freibeweis vorzunehmende Prüfung der Verfahrensvoraussetzungen (vgl. Senatsbeschluss vom 21. 05. 2003 – 2 S [OWi] 103/03 I 100/03 –) hat ergeben, dass keine Verfolgungsverjährung eingetreten ist. Vielmehr ist die Verjährung immer rechtzeitig gemäß § 33 Abs. 1 OWiG unterbrochen worden, insbesondere auch durch den Erlass und die Zustellung des Bußgeldbescheids vom 07. 11. 2001 (§ 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 OWiG).

a) Allerdings ist der Bußgeldbescheid – nur – dem Verteidiger zugestellt worden, obwohl sich zu diesem Zeitpunkt keine Vollmacht bei den Akten befand. Die kraft Gesetzes fingierte Zustellungsbevollmächtigung des Wahlverteidigers (§ 51 Abs. 3 Satz 1 OWiG) bestand demnach nicht. Dieser Mangel konnte auch durch die später zu den Akten gereichte Vollmachtsurkunde nicht geheilt werden (ständige Rechtsprechung des Senats, vgl. z. B. Beschluss vom 21. 05. 2003 a. a. O.; Göhler, OWiG, 13. Aufl., § 51 Rdnr. 44a; KK-OWiG-Lampe, 2. Aufl., § 51 Rdnr. 84, jeweils m. w. N.). Demnach ist der Bußgeldbescheid dem Verteidiger nicht nach § 51 Abs. 3 Satz 1 OWiG wirksam zugestellt worden.

b) Gleichwohl ist die Zustellung am 09. 11. 2001 an den Verteidiger wirksam erfolgt, da er zu diesem Zeitpunkt vom Betroffenen rechtsgeschäftlich zur Entgegennahme von Zustellungen bevollmächtigt gewesen war.

Die gesetzliche Fiktion der Zustellungsvollmacht des § 51 Abs. 3 OWiG, der der Vorschrift des § 145a Abs. 1 StPO nachgebildet ist, schließt die Erteilung einer rechtsgeschäftlichen Zustellungsvollmacht nicht aus (vgl. Senatsbeschluss vom 20. 05. 2003 – 2 Ss [OWi] 15/03 I 72/03 – = NStZ-RR 2003, 336; BGH NStZ 1997, 293; OLG Stuttgart OLGSt StPO § 145a Nr. 3; BayObLG NJW 2004, 1263, Meyer-Goßner, StPO, 46. Aufl., § 145a Rdnr. 2; Schnarr NStZ 1997, 15 <16>). Nach §§ 51 Abs. 3 Satz 1 OWiG, 145a Abs. 1 StPO gilt der gewählte Verteidiger, dessen Vollmacht sich bei den Akten befindet, als ermächtigt, Zustellungen und sonstige Mitteilungen für den Betroffenen (bzw. den Beschuldigten) in Empfang zu nehmen. Der „gewählte Verteidiger“ im Sinne dieser Vorschriften ist grundsätzlich Beistand des Betroffenen, nicht dessen Prozessbevollmächtigter oder Vertreter (§ 137 Abs. 1 Satz 1 StPO i. V. m. § 46 Abs. 1 OWiG, vgl. Senatsbeschluss vom 20. 05. 2003 a. a. O.; Göhler a. a. O. § 60 Rdnr. 2a; KK-OWiG-Kurz 2. Aufl., § 60 Rdnr. 2; Meyer-Goßner a. a. O. vor § 137 Rdnr. 1, jeweils m. w. N.). Bei der Entgegennahme von Zustellungen für seinen Mandanten handelt es sich dagegen um eine Tätigkeit, die der Verteidiger als dessen Vertreter ausübt (Senatsbeschluss vom 20. 05. 2003 a. a. O.; OLG

Stuttgart NStZ-RR 2001, 24; OLG Jena NJW 2001, 3204; OLG Hamm NJW 1991, 1317). Einer besonderen Vollmacht bedarf es dazu aber aufgrund der gesetzlichen Regelung nicht.

Die Begründung dieser gesetzlichen Zustellungsvollmacht dient der Vereinfachung des Zustellungsverfahrens. So sollen etwa wirksame Zustellungen ohne zeitaufwendige Überprüfungen der Zustellungsvollmacht ermöglicht werden (Senatsbeschluss vom 29. 04. 2003 – 2 Ss [OWi] 262/02 I 145/02 –; OLG Stuttgart OLGSt StPO § 145a Nr. 3; OLG Jena a. a. O.; Meyer-Goßner a. a. O. § 145a Rdnr. 2). Sie ist deshalb vom Willen des Betroffenen unabhängig und kann auch nicht dahin eingeschränkt werden, dass sie sich nicht auf Zustellungen erstrecke (Senatsbeschluss vom 29. 04. 2003, a. a. O.; OLG Jena a. a. O.; a. A. wohl OLG Hamm a. a. O.). Daher ist im Interesse der Rechtssicherheit und -klarheit eine schriftliche, bei den Akten befindliche Vollmacht erforderlich, sei es in Form einer Vollmachtsurkunde oder einer – im Protokoll der Hauptverhandlung – beurkundeten Bevollmächtigung (BGHSt 41, 303; Meyer-Goßner a. a. O. § 145a Rdnrn. 7 ff.). Bei dieser Vollmacht handelt es sich jedoch um eine solche als Verteidiger, also als Beistand für den Betroffenen in einer bußgeld- (bzw. straf-) rechtlichen Angelegenheit. Nicht ausgeschlossen ist damit eine zusätzliche, rechtsgeschäftliche Vollmacht als Vertreter für die Entgegennahme von Zustellungen. Sie ist zwar, wie oben dargelegt, nicht unbedingt erforderlich, da das Gesetz sie bereits – für den Verteidiger – fingiert. Sie kann aber gleichwohl erteilt werden mit der Folge, dass der Verteidiger dann sowohl durch Gesetz als auch durch Rechtsgeschäft zustellungsbevollmächtigt ist (vgl. Schnarr a. a. O.).

Da für die rechtsgeschäftliche Zustellungsvollmacht die besonderen Vorschriften der §§ 145a Abs. 1 StPO, 51 Abs. 3 Satz 1 OWiG nicht gelten, können an ihren Nachweis geringere Anforderungen gestellt werden. So muss die Vollmacht nicht schriftlich niedergelegt und auch zum Zeitpunkt der Zustellung noch nicht in den Akten vorhanden sein. Entscheidend ist allein, dass sie im Augenblick der Entgegennahme der Zustellung besteht und dies – auch nachträglich – eindeutig nachgewiesen ist (Senatsbeschluss vom 20. 05. 2003 a. a. O.; OLG Stuttgart OLGSt StPO § 145a Nr. 3; Schnarr a. a. O.). Deshalb wird sich in der Regel eine schriftliche Fixierung der Vollmacht empfehlen, sie kann aber auch noch später zu den Akten gelangen.

c) So liegt der Fall hier: Es bestand zwar keine gesetzliche, wohl aber eine rechtsgeschäftliche Zustellungsvollmacht, die auch ausreichend nachgewiesen ist. Das ergibt sich schon aus der mit Schriftsatz vom 07. 03. 2003 nachgereichten, formularmäßigen Vollmachtsurkunde, die vom 31. 07. 2001 datiert, also nur wenige Tage nach dem Vorfall vom 28. 07. 2001, und die ausdrücklich die Befugnis zur Entgegennahme von Zustellungen umfasst. Dafür sprechen aber auch die Verteidigerschreiben vom 03. 08. 2001 und 10. 09. 2001 sowie das Einspruchsschreiben vom 12. 11. 2001, mit dem der Verteidiger seine Bevollmächtigung sogar anwaltlich versicherte. Diese Indizien lassen nur den Schluss zu, dass der Betroffene unmittelbar nach dem Vorfall seinem Verteidiger Mandat und in diesem Zusammenhang auch Zustellungsvollmacht erteilte.

Demnach war der Verteidiger zur Entgegennahme der Zustellung des Bußgeldbescheids bevollmächtigt und die Zustellung daher wirksam, so dass der Bußgeldbescheid verjährungsunterbrechende Wirkung entfalten konnte.

2. Die nunmehr durchzuführende Nachprüfung des angefochtenen Urteils führt zu dessen Aufhebung, da die Verfahrensrüge der Verletzung des § 265 Abs. 2 StPO i. V. m. § 71 OWiG zulässig erhoben und auch begründet ist.

Wie die Rechtsbeschwerde im erforderlichen Umfang darlegt und durch das Protokoll bestätigt wird, erfolgte kein Hinweis auf die Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbotes nach § 25 Abs. 1 StVG, obwohl im Bußgeldbescheid – möglicherweise versehentlich – keines ausgesprochen worden war, das Urteil jedoch ein solches festsetzt. In diesem Fall hätte es jedoch nach dem Grundgedanken des § 265 StPO und dem Sinn und Zweck dieser Vorschrift eines solchen Hinweises des Gerichts bedurft, bevor auf ein Fahrverbot erkannt werden durfte (BGHSt 29, 274; Göhler a. a. O. § 71 Rdnr. 50).

Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass das Urteil auf diesem Fehler beruht. Mit Recht weist die Rechtsbeschwerde darauf hin, dass der Betroffene, wenn er mit der Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbotes hätte rechnen müssen, seine Verteidigung entsprechend darauf hätte einstellen können. So käme etwa die Darlegung von Gründen in Betracht, die eine besondere Härte und damit ein ausnahmsweises Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen könnten (vgl. dazu etwa Senatsbeschluss vom 02. 02. 2004 – 2 Ss [OWi] 272/03 I 10/04 – m. w. N.).

Der festgestellte Verfahrensfehler führt daher zur Aufhebung des Urteils nicht nur im Rechtsfolgenausspruch, sondern insgesamt, auch um dem Betroffenen die Möglichkeit der Rücknahme seines Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid zu erhalten (OLG Düsseldorf VRS 87, 203). Auf die Zulässigkeit und Begründetheit der weiter erhobenen Rüge der Verletzung der §§ 244 Abs. 3 StPO, 77 OWiG sowie auf die Sachrüge kommt es somit nicht mehr an.

3. Für die neue Verhandlung und Entscheidung weist der Senat jedoch vorsorglich darauf hin, dass im Falle einer erneuten Verurteilung des Betroffenen die Verhängung eines Fahrverbotes kaum noch in Betracht kommen dürfte. Wie die Generalstaatsanwaltschaft zutreffend ausgeführt hat, wird vielmehr zu prüfen sein, ob die Funktion des Fahrverbots als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme eine Verhängung noch erfordert, wenn zwischen der Tat und ihrer tatrichterlichen Aburteilung – wie hier – mehr als zwei Jahre neun Monate vergangen sind und sich der Betroffene – was ggf. festzustellen sein wird – seither im Straßenverkehr beanstandungsfrei verhalten hat (ständige Rechtsprechung des Senats, vgl. grundlegend Beschluss vom 27. 04. 2001 – 2 Ss [OWi] 23/01 I 58/01 – = zfs 2001, 383 [= BA 2002, 58]; Beschluss vom

24. 06. 2003 – 2 Ss [OWi] 08/02 I 106/03 – = DAR 2003, 530). Dabei wird hier außerdem zu berücksichtigen sein, dass die lange Dauer zwischen dem erstinstanzlichen Urteil und der Entscheidung über die Rechtsbeschwerde nicht vom Betroffenen zu vertreten ist, da zunächst die Berichtigung des Protokolls betrieben wurde und eine Entscheidung hierüber erst nach der Durchführung von zwei Beschwerdeverfahren fest stand.

Der neue Tatrichter wird darüber hinaus zu beachten haben, dass eine Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG, die einer sachlich-rechtlichen Prüfung Stand halten soll, ausreichende tatsächliche Feststellungen erfordert. Dazu gehört – wie die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Zuschrift vom 05. 04. 2004 mit Recht dargelegt hat – nicht nur die Angabe, welchen Blutalkoholgehalt die dem Betroffenen entnommene Blutprobe hatte. Vielmehr muss auch der Zeitpunkt der Blutentnahme mitgeteilt werden. Ohne die Feststellung, dass und ob der Alkohol vor Fahrtantritt genossen wurde und wann die Entnahme stattgefunden hat, lässt sich nämlich kein Rückschluss auf die Alkoholisierung des Betroffenen ziehen.

Im Falle einer erneuten Verurteilung wird das Gericht die Rechtsfolge nach dem Gesetz bestimmen, das zur Zeit der Handlung galt, wenn nicht die jetzt geltenden Vorschriften milder sind, § 4 OWiG. Die zur Anwendung kommenden Normen sind in dem Urteil anzugeben, um ggf. dem Rechtsbeschwerdegericht die Überprüfung des Rechtsfolgenausspruchs zu ermöglichen. Nach Nr. 68 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeld-Katalogverordnung 1989 vom 04. 07. 1989 (BKatV) i. d. F. des Art. 6 StVRÄndG vom 19. 03. 2001 (BGBl. I S. 388) betrug die Regelgeldbuße 500 DM, außerdem war in der Regel ein einmonatiges Fahrverbot zu verhängen, § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V. m. § 2 Abs. 3 BKatV a. F. Dagegen sieht Nr. 68 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung 2001 vom 13. 11. 2001 (BGBl. I S. 3033), in Kraft seit 01. 01. 2002, eine Geldbuße von 5 Euro für einen Verstoß nach §§ 49 Abs. 1 Nr. 15a, 15a Abs. 3 StVO vor, was hier ersichtlich nicht einschlägig ist. Zur Anwendung kommen dürfte vielmehr die Nr. 241 der BKatV 2001, die eine Geldbuße von 250 Euro sowie ein Fahrverbot von einem Monat als Regelsanktion für Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 StVG festlegt.

Sollte das Gericht schließlich erneut die Regelgeldbuße verhängen wollen, wird es Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen zu treffen haben. Zwar sind die Bußgeldbeträge, die für die in § 1 Abs. 1 BKatV in Verbindung mit dem Bußgeldkatalog im Einzelnen aufgeführten Verkehrsverstöße vorgesehen sind, Regelsätze (§ 1 Abs. 2 BKatV) und als solche Zumessungsrichtlinien im Rahmen von § 17 Abs. 3 OWiG. Sie haben Rechtssatzqualität und sind für die Gerichte insoweit verbindlich (vgl. Senatsbeschluss vom 17. 12. 2002 – 2 Ss [OWi] 295/02 I 172/02 – m. w. N.; BGHSt 38, 125 <132>; Göhler a. a. O. § 17 Rdnr. 31). Gleichwohl genügt ein schlichter Hinweis auf die einschlägige Ziffer des Bußgeldkatalogs nicht. Der Tatrichter muss vielmehr erkennen lassen, dass er seine Möglichkeit, von den Regelsätzen abzuweichen, bedacht und die Umstände des Einzelfalls berücksichtigt hat. Daher bedarf es auch bei der Verhängung der Regelgeldbuße einer näheren Erörterung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen jedenfalls dann, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass diese außergewöhnlich gut oder außergewöhnlich schlecht sind (ständige Rechtsprechung des Senats, vgl. z. B. Beschluss vom 17. 12. 2002 a. a. O. m. w. N.). Bei nicht nur geringfügigen Geldbußen kommt die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse schon von Gesetzes wegen in Betracht, § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG. Dies wird jedenfalls dann der Fall sein, wenn – wie hier – eine Geldbuße von 250 Euro verhängt werden soll. Von der Ermittlung und – wenn auch nicht unbedingt erschöpfenden – Darstellung der wirtschaftlichen Verhältnisse, zu denen in erster Linie das Einkommen des Betroffenen gehört, kann dann in der Regel nur abgesehen werden, wenn sie erkennbar nicht vom Durchschnitt abweichen. Auch dies muss in den Urteilsgründen Ausdruck finden (Senatsbeschluss vom 17. 12. 2002 a. a. O.; vgl. dazu auch OLG Hamburg, Beschluss vom 19. 11. 2003 – II-111/03-3 Ss 49/03 [OWi] –, zitiert nach JURIS-online; Brandenburgisches OLG OLG-NL 2004, 93; Göhler a. a. O. § 17 Rdnrn. 23, 24, 29 m. w. N.).

88.*) Die in § 25 Abs. 2a StVG enthaltene Regelung der Anschlußvollstreckung gilt nur für verhängte Fahrverbote und ist wegen des bestehenden Analogieverbotes im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht etwa auf den Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB nicht übertragbar. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrerlaubnis aufgrund einer verwaltungsbehördlichen Anordnung einstweilig entzogen ist. Für den Beginn der Verbotsfrist innerhalb der Viermonatsfrist ist daher ausreichend, daß der Betroffene der Vollstreckungsbehörde mitteilt, daß sich der Führerschein bei einer anderen Behörde in amtlicher Verwahrung befindet und ab welchem Zeitpunkt innerhalb der Viermonatsfrist das Fahrverbot wirksam werden soll.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 13. Dezember 2004 – 1 Ss 201/04 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Pforzheim verurteilte den Betroffenen am 20. 08. 2004 wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr in Tateinheit mit fahrlässigem Führen eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines berauschenden Mittels zu einer Geldbuße von Euro 375 und einem einmonatigen Fahrverbot, weil er am 10. 01. 2004 in P. ein Kraftfahrzeug geführt hatte, obwohl er Alkohol in Höhe von 1,03 Promille sowie das Amphetamin MDMA in einer Konzentration von 56 ng/ml im Blut hatte. Gegen diese Entscheidung hat der Betroffene form- und fristgerecht Rechtsbeschwerde eingelegt, mit

welcher er sich gegen die Verhängung eines Fahrverbots wendet. Ein solches stelle nämlich eine unzulässige Doppelbestrafung dar, weil dem Betroffenen bereits seit Mai 2004 die Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde aufgrund einer sofort vollziehbaren Anordnung entzogen worden sei und diese ein Fahrverbot in vorliegender Sache erst nach Ablauf der dem Betroffenen durch das Amtsgericht eingeräumten Viermonatsfrist nach § 25 Abs. 2a StVG vollstrecken wolle.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde, welche gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG i. d. F. des Ersten Gesetzes zur Modernisierung der Justiz vom 24. 08. 2004 (BGBl. I, 2198 ff. 2204) zur Fortbildung des Rechts auf den Senat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen wurde, hat keinen Erfolg.

Da sich der Betroffene lediglich gegen die Verhängung eines Fahrverbots wendet, ist der Schuldspruch in Rechtskraft erwachsen. Auch die Überprüfung des Rechtsfolgenausspruchs zeigt keinen Rechtsfehler auf. Insoweit ist lediglich zu bemerken:

Da ein Regelfall nach §§ 24a Abs.1, 2 und 3, 25 StVG, 4 Abs. 3 BKatV i. V. m. Nrn. 241 und 242 des BKat vorliegt, hat das Amtsgericht zu Recht ein einmonatiges Fahrverbot verhängt. Hiervon abzusehen bestand kein Anlass. Eine „Doppelbestrafung" – wie vom Betroffenen vorgetragen – liegt schon deshalb nicht vor, weil der verwaltungsbehördlichen Entscheidung ein rein präventiver Charakter zukommt.

Auch die zusätzlich getroffene Bestimmung, das Fahrverbot werde erst wirksam, wenn der Führerschein nach Rechtskraft der Bußgeldentscheidung in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch mit Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft, ist nicht zu beanstanden. Liegen nämlich – wie hier – die Anordnungsvoraussetzungen des § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG vor, so steht dem Gericht kein Ermessen zu, ob es die Vorschrift anwendet oder nicht (OLG Düsseldorf DAR 1998, 402). Sinn und Zweck der durch Gesetz vom 26. 01. 1998 (Bt-Drucks. 13/8655 S.13) eingeführten Regelung war es nämlich, die Justiz durch Vermeidung unnötiger Einsprüche von Betroffenen gegen Bußgeldbescheide dadurch zu entlasten, dass diese den Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Fahrverbots in einem zeitlich vorgegebenen Rahmen selbst bestimmen können (vgl. hierzu Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. 2003, § 25 Rn. 5).

Die Vollstreckungsreihenfolge bei Zusammentreffen mehrerer Fahrverbote bestimmt das Gesetz indes nicht abschließend. Die in § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG enthaltene Regelung der Anschlussvollstreckung gilt nur für verhängte Fahrverbote und ist wegen des bestehenden Analogieverbotes im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 3 OWiG) etwa auf den Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB nicht übertragbar (OLG Dresden NZV 1999, 432 f.; fraglich AG Liebenwerda DAR 2003, 42; enger AG Braunschweig, Beschluss vom 19. 06. 2002 – 2 Owi 79/02 –; AG Herford Zfsch 2000, 175; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, a. a. O., Rn. 30: nur im Rahmen des § 25 Abs. 2a StVG). Diese Überlegung muss auch gelten, wenn – wie hier – die Fahrerlaubnis aufgrund einer verwaltungsbehördlichen Anordnung einstweilig entzogen ist, so dass das Fahrverbot nicht erst nach Aushändigung oder gar Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis vollstreckt werden darf (vgl. auch Hillenbrand VD 1977, 321 ff.; Danner VD 1977, 23 ff.; a. A. Bouska VD 1977, 99 ff.).

Nach § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG wird das Fahrverbot nämlich schon wirksam, wenn der Führerschein nach Rechtskraft der Bußgeldentscheidung in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens nach Ablauf von vier Monaten. Mit dieser Regelung billigt der Gesetzgeber dem Betroffenen ein eingeschränktes Dispositionsrecht zu, ab welchem Zeitpunkt das rechtskräftige Fahrverbot wirksam werden soll. Auch bei einstweiligem verwaltungsrechtlichem Entzug einer Fahrerlaubnis ist dieses Recht nicht inhaltsleer, da dieser anders als ein Fahrverbot nicht die Berechtigung zum Führen eines führerscheinlosen Mofas im Straßenverkehr betrifft und auch beim Auslandsbezug Unterschiede bestehen können (vgl. Schäpe DAR 1998, 10 f.). Der Senat sieht vorliegend deshalb keinen Anlass, dem Betroffenen das ihm vom Gesetzgeber eingeräumte Privileg abzuerkennen.

Aus diesem Grund ist es auch ohne Belang, dass der Betroffene vorliegend den Führerschein nicht bei der als Vollstreckungsbehörde zuständigen Staatsanwaltschaft (§§ 91 OWiG, 451 StPO) persönlich abgeben kann, denn diese Verhinderung beruht nicht auf seiner eigenen Willensentscheidung, sondern hat ihre Ursache darin, dass dieser bereits bei der Verwaltungsbehörde in amtlicher Verwahrung ist. Dieses rechtliche und tatsächliche Hindernis hat nach Ansicht des Senates auf den Fristbeginn keinen Einfluss (ebenso Hentschel, Straßenverkehrsrecht, a. a. O., Rn. 30 m. w. N.; ders. DAR 1988, 156 f.), da das Gesetz in § 25 Abs. 2a StVG nur allgemein von „amtlicher Verwahrung" spricht und keine ausdrückliche Verwahrbehörde bezeichnet. Auch der in der Sache durchaus zutreffende Hinweis, in einem solchen Fall könne nur bei Abgabe des Führerscheins bei der zuständigen Behörde die „Denkzettelfunktion" des Fahrverbots gewahrt werden (vgl. Martzloff DÖV 1985, 234 f.), kann zu keiner anderen Bewertung führen, denn eine solche Bestimmung obliegt – wie die Regelung des § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG zeigt – ausschließlich dem Gesetzgeber.

Für den Beginn der Verbotsfrist ist innerhalb der Viermonatsfrist daher vorliegend ausreichend, dass der Betroffene der Vollstreckungsbehörde nach Eintritt der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung mitteilt, dass sich der Führerschein bei einer anderen Behörde in amtlicher Verwahrung befindet und ab welchem Zeitpunkt innerhalb der Viermonatsfrist das Fahrverbot wirksam werden soll.

89. 1. Der Tatrichter kann von der Verhängung eines nach dem Bußgeldkatalog indizierten Fahrverbots absehen, wenn der Sachverhalt zugunsten

des Betroffenen wesentliche Besonderheiten mit Ausnahmecharakter und Abweichungen vom Normalfall aufweist und er die Überzeugung gewinnt, dass trotz eines Regelfalles die Verhängung eines Fahrverbotes unangemessen ist und der notwendige Warneffekt schon allein unter angemessener Erhöhung der Regelgeldbuße erreicht werden kann.

2. Ein solches Absehen ist grundsätzlich auch dann möglich, wenn die Verhängung eines Fahrverbots zwar zu einer erheblichen Belastung des Betroffenen, nicht aber zu einer „existenzvernichtenden" außergewöhnlichen Härte führen würde. Erforderlich hierfür ist aber, dass der Tatrichter alle in Betracht kommenden Umstände umfassend in seine Erwägungen mit einstellt.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 31. August 2005 – 1 Ss 84/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Z. hat mit Urteil vom 13. 06. 2005 gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,28 mg/l unter Erhöhung der Regelgeldbuße von 250,– € auf € 500,– € von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen. Die hiergegen gerichtete, wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte und mit der Sachrüge begründete Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Das Absehen von der Verhängung eines Fahrverbots – trotz gegebener Regelvoraussetzung nach der BKatV – wegen besonderer Fallgegebenheiten und unter Erhöhung der Regelgeldbuße ist rechtlich zulässig (§ 2 Abs. 4 BKatV; vgl. BVerfG NJW 1996, 1809, 1810; BGHSt 38, 125, 136; 231, 237). Bei der Prüfung der Voraussetzung eines Ausnahmefalls kommt dem Amtsgericht als Tatgericht ein Beurteilungs- und Bewertungsspielraum, bzw. ein Rechtsfolgeermessen zu (vgl. BGH a. a. O.; BayObLG VRS 87, 303; KK-Steindorf OWiG § 79 Rn. 134; vgl. auch OLG Karlsruhe Die Justiz 1981, 321). Die tatrichterliche Entscheidung kann vom Rechtsbeschwerdegericht nur auf Rechtsfehler hin überprüft werden und ist bis zur Grenze des rechtlich Vertretbaren hinzunehmen. Insbesondere dann, wenn der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen wesentliche Besonderheiten mit Ausnahmecharakter und Abweichungen vom Normalfall aufweist, kann der Tatrichter die Überzeugung gewinnen, dass trotz eines Regelfalles die Verhängung eines Fahrverbotes unangemessen ist und der notwendige Warneffekt schon allein unter angemessener Erhöhung der Regelgeldbuße erreicht werden kann (vgl. OLG Karlsruhe VRS 88, 476 ff.; Senat NJW 2005, 450 ff. a. E. und Beschluss vom 18. 12. 1998, 1 Ss 98/98; OLG Rostock NZV 2002, 137 ff.; OLG Koblenz OLGSt StVG § 25 Nr. 30).

2. Einen die Aufhebung bedingenden Mangel lässt das angefochtene Urteil trotz seiner knappen Begründung nicht erkennen. Das Amtsgericht hat unter Berücksichtigung der nicht einschlägigen Vorbelastung des Betroffenen und der nur geringfügigen Überschreitung des gesetzlichen Grenzwertes von 0,25 Promille aufgrund einer Gesamtschau besonders gelagerter Umstände und einer einzelfallbezogenen Beurteilung einen Ausnahmefall i. S. v. § 4 Abs. 4 BKatV angenommen. Es hat hierbei ohne durchgreifenden Rechtsfehler aufgrund des gewonnenen persönlichen Eindrucks vom Betroffenen in der Hauptverhandlung auf die Voraussetzungen einer positiven Prognose auch ohne Einwirkung eines Fahrverbots und zudem aufgrund seiner für glaubhaft befundenen Einlassung zum Vorliegen eines besonderen Härtefalles und der damit auf eine – wenn auch nicht ausdrücklich festgestellte – nahe liegende Existenzgefährdung seines Betriebes abgehoben. Unter Wegfall des Fahrverbots hat der Tatrichter deshalb die Regelgeldbuße auf 500,– € erheblich erhöht und sich dabei insgesamt gesehen noch innerhalb der rechtlichen Grenzen seines Rechtsfolgeermessens gehalten. Die Annahme eines Ausnahmefalls in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht aus einer Gesamtsicht der rechtsfehlerfrei festgestellten Umstände kann aber aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden (OLG Hamm VRS 92, 40 ff.).

3. Allerdings weist die Rechtsbeschwerde zu Recht darauf hin, dass im Hinblick auf das Vorliegen einer besonderen existenzgefährdenden Härte nicht alle dafür in Betracht kommenden Umstände umfassend in die Erwägungen mit einbezogen worden sind. Hierauf beruht das Urteil aber nicht, da das Amtsgericht seine Entscheidung nicht ausschließlich auf das Vorliegen einer solchen außergewöhnlichen Härte, sondern ersichtlich auf den Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 4 BKatV gestützt hat.

a. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats reichen wegen der grundsätzlich gebotenen Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer berufliche Folgen auch schwerwiegender Art zur Annahme des Vorliegens einer außergewöhnlichen Härte nicht aus. Von der Verhängung eines Fahrverbots kann daher nur in Ausnahmefällen abgesehen werden, wenn dieses zu einer beruflichen Härte ganz außergewöhnlicher Art, wie dem Existenzverlust bei einem Selbständigen oder dem Verlust des Arbeitsplatzes bei einem Arbeitnehmer, führen würde (Senat NZV 2004, 211 ff. = VRS 104, 454 ff. = NStZ-RR 2003, 279; VRS 106, 393 f. = NZV 2004, 316 f.; OLG Frankfurt NStZ-RR 2000, 313 f.; vgl. auch BVerfG NJW 1995, 1541). Bloße berufliche Folgen selbst von schwerwiegender Art genügen nicht, da sie mit einem Fahrverbot sehr häufig verbunden sind. Daher ist es einem Betroffenen grundsätzlich zuzumuten, diese Nachteile durch Inanspruchnahme von Urlaub oder der vorübergehenden Beschäftigung eines Fahrers, der Aufnahme eines Kredites oder der Kombination dieser Maßnahmen auszugleichen (Senat a. a. O.). Dies gilt insbesondere dann, wenn dem Betroffenen die Viermonatsfrist des § 25 Abs. 2a StVG zur Verfügung steht, er sich auf diese Karenzzeit einrichten und nach Abstimmung mit

seinen geschäftlichen oder beruflichen Belangen einen geeigneten Zeitpunkt zur Abgabe seines Führerscheins auswählen kann (ebenso BayObLG NZV 2003, 349 f.). Auch kann Anlass zur Prüfung bestehen, ob ein Fahrverbot auf eine bestimmte Kraftfahrzeugart beschränkt werden kann (Pkw) und hiervon etwa bestimmte Fahrerlaubnisklassen ausgenommen werden können (Senat NZV 2004, 653 f.).

b. Eine solche vertiefte Auseinandersetzung mit dem tatsächlichen Vorliegen einer Existenzgefährdung und über die erfolgten Erörterungen hinaus weiter in Betracht kommenden Kompensationsmöglichkeiten war vorliegend jedoch entbehrlich.

Nach den vom Amtsgericht getroffenen und vom Senat als nachvollziehbar angesehenen Feststellungen verfügt der Betroffene, welcher als Schlosser Inhaber eines kleinen Instandhaltungs- und Reparaturbetriebes ist und für Kieswerke Montagearbeiten für Metallbaufirmen durchführt, lediglich über ein Monatseinkommen von ca. 1.200,– €, wovon er für seine in Teilzeit berufstätige Ehefrau und seine beiden minderjährigen Kinder Unterhaltsleistungen zu erbringen hat. Bei dieser festgestellten besonderen Lage lag aber das Bestehen einer Existenzgefährdung nahe und das Fehlen von weiteren Kompensationsmöglichkeiten, wie etwa das Ausnutzen von Urlaub, aber derart nahe, dass die ausdrückliche Feststellung und Prüfung aller in Betracht kommenden Möglichkeiten ausnahmsweise entbehrlich war und das Amtsgericht rechtsfehlerfrei von der ihm über die Annahme eines Härtefalles nach § 2 Abs. 4 BKatV eingeräumten weiteren Möglichkeit ermessensfehlerfrei Gebrauch machen durfte, von der Anordndung eines Fahrverbots unter Erhöhung der Regelbuße abzusehen.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Klaus Michael Böhm, Karlsruhe)

90.*) Ein Absehen vom Fahrverbot nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a Abs. 2 StVG wegen der bereits im Verwaltungsverfahren erfolgten Entziehung der Fahrerlaubnis stellt kein ausnahmsweises Absehen von der Maßregel i. S. v. § 4 Abs. 4 BKatV dar, weshalb eine Erhöhung der Geldbuße in diesem Fall ausscheidet.

Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 22. Februar 2006 – 1 Ss 10/06 –

Aus den Gründen:

Das Amtsgericht Kaiserslautern hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des berauschenden Mittels Amphetamin zu einer Geldbuße von 500 € verurteilt. Im Bußgeldbescheid waren eine Geldbuße von 250 € und ein Fahrverbot von einem Monat vorgesehen. Mit seiner Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung sachlichen Rechts.

Das zulässige Rechtsmittel erweist sich, soweit es den Schuldspruch angreift, aus den Gründen des Verwerfungsantrages der Generalstaatsanwaltschaft als unbegründet und ist in diesem Umfang gemäß §§ 79 Abs. 3, 46 Abs. 1 OWiG, 349 Abs. 2, Abs. 3 StPO als unbegründet zu verwerfen. Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerderechtfertigung hat insoweit keine den Betroffenen benachteiligenden Rechtsfehler ergeben.

Im Rechtsfolgenausspruch führt die Rechtsbeschwerde zu einem Teilerfolg. Zwar unterliegen die Zumessungserwägungen des Tatrichters nur der eingeschränkten Überprüfung durch das Rechtsbeschwerdegericht, das nur dann eingreift, wenn Ermessensfehler vorliegen, etwa wenn das Tatgericht den ihm eingeräumten Ermessensspielraum bei der Rechtsfolgenentscheidung überschritten hat, seine Erwägungen unzureichend, lückenhaft oder in sich fehlerhaft sind, von unzutreffenden Tatsachen ausgegangen oder gegen rechtlich anerkannte Strafzwecke verstoßen worden ist. Ein derartiger Rechtsfehler liegt hier vor. Die Verdoppelung der Regelgeldbuße ist rechtsfehlerhaft, womit das Amtsgericht seinen Ermessensspielraum überschritten hat.

Für die fragliche Ordnungswidrigkeit sieht Nr. 242 der Anlage zur BKatV eine Geldbuße von 250 € und ein Fahrverbot von 1 Monat vor (wie auch im Bußgeldbescheid festgesetzt). Das Amtsgericht hat ausnahmsweise von der Verhängung des Fahrverbots abgesehen, dafür aber gemäß der Regelung in § 4 Abs. 4 BKatV die Geldbuße auf 500 € verdoppelt. Wegen der Gründe für das ausnahmsweise Absehen vom Fahrverbot wird auf die in den Urteilsgründen zuvor ausgeführten Zumessungserwägungen Bezug genommen. Dort ist ausgeführt:

> „Mildernd war zu berücksichtigen, dass der Betroffene bislang im Straßenverkehr nicht negativ in Erscheinung getreten ist und dass die Fahrlässigkeit, wie dargestellt, sich eher im unteren Bereich bewegt. Hinzu kommt, dass der Betroffene im Verwaltungsverfahren die Fahrerlaubnis entzogen bekommen hat und seinen Führerschein nach seiner Darstellung bereits Ende Juni des Jahres abgegeben hat. Er hat mithin schon deutlich negative Folgen der durchgeführten Fahrt und der anschließenden Kontrolle zu verspüren bekommen."

Danach kommt als allein stichhaltige Erwägung für das Absehen vom Fahrverbot der Umstand der Entziehung der Fahrerlaubnis im Verwaltungsverfahren in Betracht, sonstige außergewöhnliche Härtegründe sind weder aufgeführt noch ersichtlich. Die Uberlegung des Amtsgerichts kann somit nur dahin verstanden werden, dass die Verhängung des Fahrverbots ohnehin ins Leere laufen würde, da sie von der wesentlich schwerwiegenderen Entziehung der Fahrerlaubnis überlagert würde. Der Sinn des Fahrverbots, das als so genannter Denkzettel für nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer vorgesehen ist, um den Täter vor einem Rückfall zu warnen und ihm das Gefühl für den zeitweisen Verlust des Führerscheins und den Verzicht auf die aktive Teilnah-

me am Straßenverkehr zu vermitteln, käme durch die Entziehung der Fahrerlaubnis i. a. S. nicht zum Tragen. Damit erweist sich die Nichtverhängung des Regelfahrverbots nicht als ausnahmsweises Absehen von der Maßregel i. S. v. § 4 Abs. 4 BKatV, sondern das Fahrverbot ist als von seinem Zweck her als nicht erforderlich nicht verhängt worden. Die Erhöhung der Geldbuße im Falle des ausnahmsweisen Absehens vom Fahrverbot nach § 4 Abs. 4 BKatV ist damit fehlerhaft, sie kommt etwa auch dann nicht in Betracht, wenn infolge Zeitablaufs das Fahrverbot nicht mehr geboten ist (Senat Beschluss vom 11. September 2000 – 1 SS 223/00 – = DAR 2000, 586). Die Verdoppelung der Regelgeldbuße stellt daher einen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen dar.

91.*) Maßgeblicher Zeitpunkt für den Beginn der Verbotsfrist nach § 44 Abs. 3 Satz 1 StGB ist im Falle des Verlustes des Führerscheins vor Rechtskraft des Urteils der Eingang der Mitteilung über den Verlust bei Gericht oder der Vollstreckungsbehörde.

Landgericht Essen,
Beschluss vom 31. Oktober 2005 – 23 Qs 160/05 –

Aus den Gründen:

Die Kammer legt das Schreiben des Verteidigers des Verurteilten als eine sofortige Beschwerde nach § 462 Abs. 1 StPO gegen die gerichtliche Festsetzung der Dauer des Fahrverbots nach § 458 Abs. 1 StPO aus.

Dies führt dazu, die Frist für das Ende des Fahrverbots auf den 14. Oktober 2005 festzusetzen.

Nach § 44 Abs. 2 Satz 1 StGB ist das Fahrverbot mit der Rechtskraft des Urteils des Amtsgerichts Gelsenkirchen vom 17.02.2005 am 14.07.2005 wirksam geworden.

Diese Verbotsfrist wird aber nach § 44 Abs. 3 Satz 1 StGB erst von dem Tage an gerechnet, an dem der Führerschein in amtliche Verwahrung genommen wird. Eine gesetzliche Regelung für den Fall, dass der Verurteilte bei Rechtskraft der Entscheidung nicht mehr in der Lage ist, aufgrund eines Verlustes des Dokumentes, dieses herauszugeben, besteht nicht. Zu dieser Frage wird teilweise die Auffassung vertreten, bei Verlust des Führerscheins vor Rechtskraft des Urteils sei maßgeblich der Zeitpunkt der Rechtskraft der Verurteilung (LG Hamburg DAR 2003, 327; AG Neunkirchen, – 19 Owi Beschluss 6/05, – vom 26.01.2005, Hentschel DAR 1988, 156, 157). Demgegenüber vertritt das OLG Düsseldorf (DAR 1999, 514) die Ansicht zu § 25 StVG, es komme auf den Zeitpunkt der Abgabe einer eidesstattlichen Versicherung über den Verlust des Führerscheins oder die Herausgabe eines Ersatzführerscheins an (so auch Schäpe in DAR 1998, 10, 13). Seib (DAR 1982, 283, 284) lässt lediglich die Aushändigung des Ersatzführerscheins ausreichen.

Die Kammer erachtet als maßgeblichen Zeitpunkt für den Beginn der Berechnung der Dauer der Verbotsfrist im Falle des Verlustes des Führerscheins vor der Rechtskraft des Urteils den Eingang der Mitteilung über den Verlust bei Gericht oder der Vollstreckungsbehörde, mithin hier am 15.07.2005 durch die entsprechende Mitteilung des Verteidigers im Berufungsverfahren.

Auf die Abgabe eines Ersatzführerscheins als maßgeblichen Zeitpunkt kann nicht abgestellt werden. Dieser Ansatz führte zu einer nicht vertretbaren Benachteiligung des Verurteilten. Die Dauer der Ausstellung des Ersatzführerscheins durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist nicht von dem Verurteilten zu beeinflussen.

Es ist aber auch nicht auf die Abgabe der eidestattlichen Versicherung vor dem Amtsgericht abzustellen. Wenn die Staatsanwaltschaft Zweifel an den Angaben des Verurteilten hat, so kann sie den Weg entsprechend § 463b StPO beschreiten und versuchen, den Führerschein zu beschlagnahmen. Nach § 463b Abs. 3 StPO kann der Verurteilte zur Abgabe einer Versicherung an Eides Statt vor dem Amtsgericht gezwungen werden, sollte die Durchsuchung seiner Wohnung nach erfolgter Beschlagnahme erfolglos bleiben. Ohne die Einhaltung eines förmlichen Verfahrens, auf welches der Verurteilte keinen Einfluss hat, kann die Abgabe der Eidesstattlichen Versicherung dagegen nicht verlangt werden. Da aber die Durchführung des Verfahrens nach § 463b StPO nicht im Einflussbereich des Verurteilten liegt, kann auch die Abgabe einer eidesstattlichen Versicherung vor dem Amtsgericht kein Anknüpfungspunkt sein (LG Hamburg a. a. 0.).

Daraus folgt aber nicht automatisch, dass mangels anderer Möglichkeiten auf die Rechtskraft des das Fahrverbot anordnenden Urteils abzustellen ist. Die Gleichstellung des Falles, bei dem bereits der Führerschein in Verwahrung ist, mit der Konstellation, dass die Herausgabe aus tatsächlichen Gründen unmöglich ist, ist nicht zwingend. Falls der Verurteilte bei Rechtskraft des Urteils noch im Besitz des Führerscheins ist, trifft ihn eine Mitwirkungspflicht, um die Verbotsfrist in Gang zu setzen, nämlich die Abgabe des Führerscheins.

Eine entsprechende Mitwirkungspflicht ist anzunehmen, wenn der Führerschein in Verlust geraten ist, nämlich die Anzeige des Verlustes. Wollte man den Beginn der Verlustfrist bereits mit der Rechtskraft eintreten lassen, stünde derjenige besser, der untätig bleibt, nachdem er in den Führerscheinverlust geraten ist, gegenüber demjenigen, der die Herausgabe des Führerscheins verzögert.

Stellt man auf den Eingang der Verlustanzeige ab, so hat die Vollstreckungsbehörde die Möglichkeit selbst zu entscheiden, ob sie dieser Angabe vertraut oder aber im Verfahren nach § 463b StPO versucht, den Führerschein zu beschlagnahmen. Sollte nun der Verurteilte nach erfolgloser Durchsuchung nicht die eidesstattliche Versicherung abgeben, so wäre er so zu stellen, als ob er noch im Besitz des Dokuments wäre, so dass die Verbotsfrist noch nicht liefe. Im anderen Falle läuft die Verbotsfrist ab der Anzeige.

Legt man hier den 15. 07. 2005 als Beginn der Verbotsfrist zugrunde, endete diese am 14. 10. 2005, §§ 37 Abs. 2, 4, 59a Abs. 5 StrafVollstrO.

92.*) Stehen die Einschätzung des blutabnehmenden Arztes: „Der Beschuldigte steht deutlich unter Alkoholeinfluss“ und die BAK zum Tatzeitpunkt von 0,52 ‰ in Widerspruch, wird das unsichere Gehen des Beschuldigten mit einem „Hinken“ erklärt sowie die verwaschene Sprache mit einer generell undeutlichen Aussprache des Beschuldigten erläutert, ist nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ der dringende Tatverdacht eines Vergehens nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Nr. 3 StGB zu verneinen und eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO nicht gerechtfertigt.

Amtsgericht Hanau,
Beschluss vom 20. Juli 2006
– 52 Gs 124/06 (3725 Js 16340/06-StA Mainz) –

Aus den Gründen:

Der Antrag der Staatsanwaltschaft M., dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen, wird zurückgewiesen, weil nach Auffassung des beschließenden Gerichts derzeit kein dringender Tatverdacht eines Vergehens der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Trunkenheit gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB gegeben ist.

Es kam am Sonntag den 16. 04. 2006, gegen 22.30 Uhr zum Verkehrsunfall zwischen dem Beschuldigten als Fahrer des PKW der ON 02 und der Zeugin als Fahrerin des PKW ON 01. Es entstand geringer Sachschaden an beiden Fahrzeugen. Der Beschuldigte wies um 23.45 Uhr eine Blutalkaholkonzentration von nachweisbar 0,51 Promille auf. Eine Rückrechnung auf den Zeitpunkt des Vorfalls um 22.30 Uhr wurde nicht vorgenommen. Es ist deshalb vom Entnahmewert auszugehen, zumal nicht sicher ist, ob die Resorptionsphase beendet war. Es müssen deshalb erhebliche zusätzliche Indizien festgestellt werden, die mit einer für eine Verurteilung sicheren Prognose den schweren Eingriff der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu begründen geeignet sind. Der Beschuldigte war grundsätzlich vorfahrtsberechtigt (rechts vor links) an der Unfallstelle. Die unbestrittene Tatsache, dass der Beschuldigte vor dem Unfallereignis das Fahrlicht an seinem PKW ausgeschaltet hatte, hat dieser plausibel erläutert. Es war also eine bewusst herbeigeführte Verkehrsordnungswidrigkeit, und keine – wie zunächst vermutet – alkoholbedingte Unaufmerksamkeit oder Nachlässigkeit auf seiten des Beschuldigten. Deshalb wird ihm sicherlich ein erhebliches Mitverschulden an der Verursachung des Verkehrsunfalls zur Last gelegt werden können (mindestens zivilrechtlich).

Sonstige Ausfallerscheinungen bei den motorischen Bewegungen liegen zwar vor, das unsichere Gehen nach Kehrtwendung wird aber mit einem „Hinken“ erklärt, die verwaschene Sprache mit einer generellen undeutlichen Aussprache des Beschuldigten erläutert, bleiben noch die unsichere Finger-Finger-Probe und die Einschätzung des blutentnehmenden Arztes, dass der Beschuldigte insgesamt „deutlich“ unter Alkoholeinfluss stand. Diese Einschätzung widerspricht dem geringen Alkoholwert des Beschuldigten.

Es handelt sich vorliegend um einen klaren Grenzfall, der eine sorgfältige Beweisaufnahme in einer Hauptverhandlung erfordert. Im eher pauschalen Ermittlungsverfahren können die einzelnen Umstände des Unfallgeschehens nur lückenhaft und oberflächlich geklärt/festgestellt werden, weshalb sich dieser Umstand nach dem Grundsatz „in dubio pro neo“ zunächst dahin auswirkt, dass nicht von einem dringenden Tatverdacht ausgegangen werden kann.

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt Uwe Lenhart,
Frankfurt am Main)

93. Eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis kann zwei Jahre nach einer Trunkenheitsfahrt aufgehoben werden, wenn der in dem Verfahren ergangene Strafbefehl dem Angeklagten trotz bekannten Wohnsitzes im EU-Ausland nicht zugestellt werden kann und nicht absehbar ist, ob und wann die Zustellung erfolgen wird.

Amtsgericht Lüdinghausen,
Beschluss vom 21. September 2006
– 16 Cs 62 Js 1349/05-123/04 –

Aus den Gründen:

Der Angeschuldigte ist hinreichend verdächtig, am 24. 05. 2004 in S. eine vorsätzliche Trunkenheit im Straßenverkehr begangen zu haben, indem er an diesem Tage gegen 10.50 Uhr trotz einer Blutalkoholkonzentration von 1,92 ‰ auf der BAB 1 in Fahrtrichtung B. mit einem Sattelzug der Marke R. als Fahrzeugführer unterwegs war. Noch am Tattage wurde der Führerschein des Angeschuldigten sichergestellt. Ein Beschluss über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO erging am 24. 06. 2004. In der Folgezeit hat die Staatsanwaltschaft M. einen Antrag auf Erlass eines Strafbefehls gestellt. Dieser Strafbefehl ist am 09. 08. 2004 erlassen worden, konnte jedoch bislang trotz zahlreicher Zustellungsversuche unter der Wohnanschrift des Angeschuldigten in Frankreich nicht zugestellt werden. Eine öffentliche Zustellung kam nicht in Betracht, weil die Anschrift des Angeschuldigten tatsächlich bekannt war.

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft vom 04. 09. 2006 war nunmehr die vorläufige Fahrerlaubnisentziehung aufzuheben, da nicht absehbar ist, wann es zu einer Rechtskraft des Strafbefehls kommen wird und auch nicht positiv festgestellt werden kann, dass die fehlende Möglichkeit einer Zustellung im Verantwortungsbereich des Angeschuldigten liegt. Vielmehr kann ge-

rade nicht festgestellt werden, warum eine Zustellung nicht stattfinden konnte. Da seit der Tat mittlerweile deutlich über zwei Jahre vergangen sind und dementsprechend bei normaler Verfahrensführung eine Sperrfrist nach § 69a StGB bereits abgelaufen wäre, kann angesichts der Gesamtumstände nicht mehr davon ausgegangen werden, dass zur Zeit der derzeit noch nicht absehbaren Zustellung des Strafbefehls noch eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen gegeben sein wird. Insoweit ist die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Ziffer 2 StGB durchbrochen.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht Carsten Krumm, Lüdinghausen)

94. Wird die Fahrerlaubnis des Angeklagten wegen einer Trunkenheitsfahrt im Ausland (hier: Niederlande) „beschlagnahmt" und fährt er daraufhin außer bei der Rückfahrt am Tattage in Deutschland kein Fahrzeug mehr, so kann diese Zeit bei der Berechnung der Sperrfrist des § 69a StGB berücksichtigt werden.

Amtsgericht Lüdinghausen,
Urteil vom 17. August 2006
– 16 Cs 82 Js 3231/06-113/06 –

Aus den Gründen:

Der nicht weiter strafrechtlich vorbelastete Angeklagte besuchte am Nachmittag des 10. 04. 2006 mit seinem PKW die Niederlande und konsumierte dort Alkohol (Bier) in unbekannter Menge. Als er die Heimfahrt nach Deutschland antreten wollte, kontrollierte ihn die niederländische Polizei, führte einen Alkotest mit unbekanntem Ergebnis durch und beschlagnahmte den Führerschein des Angeklagten. Der Führerschein ist bis heute nicht an den Angeklagten zurückgelangt. Nach einiger Wartezeit in den Niederlanden trat der Angeklagte wohl etwa gegen 21 Uhr die Rückfahrt nach Deutschland an. Er konnte dies mit seinem PKW tun, da ihm die Polizei seinen Fahrzeugschlüssel belassen hatte. Kurz nach 22 Uhr erreichte der Angeklagte so trotz zu dieser Zeit zumindest wirkender 1,13 ‰ seine Wohnung in S., wo er später von der örtlichen Polizei angetroffen werden konnte. Diese hatte durch die niederländische Polizei Nachricht von einer möglichen Trunkenheitsfahrt erhalten. In den etwa 45 Minuten zwischen Fahrtende (Erreichen seiner Wohnung) und Eintreffen der Polizei trank der Angeklagte noch ein Glas Wodka, so dass die später entnommene Blutprobe eine um diesen Nachtrunk zu bereinigende BAK von 1,66 Promille aufwies.

Der Angeklagte war umfassend geständig. Er hat für sich zwar in Anspruch genommen, sich bei Antritt der Fahrt in den Niederlanden wieder fahrtüchtig gefühlt und daher nur fahrlässig gehandelt zu haben, doch hat das Gericht einen zumindest bedingten Vorsatz angenommen. Dieser war aus dem zur Tatzeit sicher vorhandenen Wissen des Angeklagten hinsichtlich des genossenen Alkohols einerseits und der Polizeikontrolle bzw. dem Alkotestergebnis andererseits zu entnehmen. Er war dementsprechend gem. § 316 Abs. 1 StGB wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu bestrafen.

Unter Berücksichtigung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände hat das Gericht zur Einwirkung auf den Angeklagten die Verhängung einer Geldstrafe für ausreichend erachtet, um ihm das Unrecht seiner Tat vor Augen zu führen. Tat- und schuldangemessen erschien dem Gericht insoweit eine Geldstrafe von 35 Tagessätzen in Höhe von jeweils 10 Euro.

Die Höhe eines jeden Tagessatzes ergibt sich aus der Würdigung der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des sich in der Ausbildung befindenden Angeklagten.

Er hat sich ferner als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen, so dass ihm gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen und sein Führerschein einzuziehen war. Es lag nämlich ein Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 vor. Die Sperrfrist von noch sechs Monaten für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis beruht auf § 69a StGB. Erst frühestens nach Ablauf dieser Frist hält das Gericht den Angeklagten für geeignet, wieder Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Das Gericht ist hier unterhalb des hier üblichen „Ersttätersatzes" von 10 Monaten geblieben, weil der Angeklagte glaubhaft erklärt hat, er habe bereits in den letzten Monaten aufgrund der Führerscheinbeschlagnahme in den Niederlanden kein Kraftfahrzeug mehr geführt.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht Carsten Krumm, Lüdinghausen)

95.*) 1. Eine Straftat nach § 316 StGB stellt wegen offenbar werdender Mängel der charakterlichen Zuverlässigkeit des Betroffenen einen erheblichen Verstoß gegen ein Strafgesetz i. S. d. § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG dar, weshalb auch im Hinblick auf § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB von einer grundsätzlichen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist.

2. Der Begriff der Eignung für eine Verwendung im Bereich des militärischen Kraftfahrwesens orientiert sich an der Legaldefinition des § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG.

Bundesverwaltungsgericht,
Beschluss vom 20. Juli 2005 – BVerwG 1 WDS-VR 1.05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller, ein Soldat auf Zeit, wendet sich gegen die von der Stammdienststelle der Marine (SMD) verfügte sofortige Ablösung von der Zivilberuflichen Aus- und Weiterbildung (ZAM) zum Berufskraftfahrer. Er war wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt worden; seine

Fahrerlaubnis war ihm mit einer Wiedererteilungssperre von neun Monaten entzogen worden. Der Senat hat den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Die Rechtmäßigkeit der Verfügung der SDM vom 19. Mai 2005 begegnet bei summarischer Prüfung keinen durchgreifenden Zweifeln.

Für eine vorzeitige Beendigung der Kommandierung des Antragstellers zur Ausbildung im Rahmen der ZAW besteht ein dienstliches Bedürfnis, weil der Antragsteller für seine konkrete Ausbildung zum Berufskraftfahrer im Sinne der Nr. 5 Buchst. g der Versetzungsrichtlinien sowie der Nr. 314 (1) Abs. 2 1. Halbsatz ZDv 3/6 nicht geeignet ist. Die SDM durfte in der angefochtenen Verfügung berücksichtigen, dass der Antragsteller am 27. August 2004 ein Verhalten gezeigt hat, das seine charakterliche Eignung für eine Verwendung im Bereich des militärischen Kraftfahrwesens und für die im Zusammenhang damit stehende vollständige Ausbildung zum Berufskraftfahrer grundsätzlich in Frage stellt. Der Begriff dieser Eignung orientiert sich an der Legaldefinition des § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG. Danach ist zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Voraussetzungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Der Begriff der „Erheblichkeit" ist dabei auf die Kraftfahreignung bezogen und nicht ohne weiteres mit „schwerwiegend" gleichzusetzen (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 2 StVG, RNr. 13). Die Straftat nach § 316 StGB stellt danach in diesem Sinne wegen offenbar werdender Mängel der charakterlichen Zuverlässigkeit einen erheblichen Verstoß gegen ein Strafgesetz dar. Denn eine Person, die im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug unter nicht unerheblichem Alkoholeinfluss führt, zeigt neben erkennbarer Gleichgültigkeit gegenüber straßenverkehrsrechtlichen und strafrechtlichen Vorschriften auch und gerade eine zu häufigen Unfällen führende Verantwortungslosigkeit gegenüber Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, die durch die eingeschränkte Fahrtüchtigkeit dieses Kraftfahrzeugführers besonderen Gefährdungen und Risiken ausgesetzt sind. Darüber hinaus ist § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB eine Regelvermutung für die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entnehmen. Deshalb ist bei Begehung einer Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 StGB von einer grundsätzlichen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen (vgl. auch Hentschel, a. a. O., RNr. 16).

Bei der Auslegung des Begriffs der Eignung hat im vorliegenden Fall zusätzlich der Ausbildungsinhalt Beachtung zu finden. Von einem (zukünftigen) Berufskraftfahrer ist die Beachtung der Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr in besonderem Maße zu verlangen, weil für ihn das Führen von Kraftfahrzeugen den Hauptinhalt seiner (beruflichen) Tätigkeit darstellt und er sich nahezu jeden Tag über längere Zeit im Straßenverkehr bewegt.

Unter Beachtung dieser Grundsätze hat die SDM bei summarischer Prüfung zutreffend eine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Person des Antragstellers angenommen.

96. 1. Nach Maßgabe des in der Führerschein-Richtlinie niedergelegten Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und der hierzu vorliegenden Rechtsprechung des EuGH besteht grundsätzlich auch keine Befugnis der deutschen Behörden, im Hinblick auf vor dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis eingetretene Umstände einen Eignungsnachweis zu verlangen.

2. Die deutschen Behörden können in Fällen eines rechtsmissbräuchlichen Erwerbs der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat ausnahmsweise einen Eignungsnachweis nach deutschem Recht verlangen, weil dann dem betreffenden Fahrerlaubnisinhaber die Berufung auf den Anerkennungsgrundsatz verwehrt ist.

3. Die Annahme eines rechtsmissbräuchlichen Erwerbs setzt indes greifbare tatsächliche, objektive Anhaltspunkte dafür voraus, dass der Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis erfolgt ist, um die nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung einer zuvor entzogenen Fahrerlaubnis zu umgehen. In jedem Fall ist demnach eine entsprechende Einzelfallprüfung durch die Behörde erforderlich.

4. Von einem Rechtsmissbrauch (hier bejaht) kann etwa ausgegangen werden, wenn positiv feststeht, also nicht lediglich eine Vermutung oder eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass der Fahrerlaubnisinhaber die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaates über für die Erteilung der Fahrerlaubnis relevante Umstände hinsichtlich seiner Fahreignung getäuscht hat und ein Zusammenhang mit einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang nicht besteht.

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. August 2006 – 1 M 46/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller führte am 20. September 2003 im öffentlichen Straßenverkehr im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit vorsätzlich ein Kraftfahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,69 Promille. Mit Strafbefehl des Amtsgerichts B., rechtskräftig seit dem 30. Dezember 2003, wurde gegenüber dem Antragsteller daraufhin eine Geldstrafe festgesetzt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von 9 Monaten ab Rechtskraft des Strafbefehls keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Einen Antrag auf Neuerteilung der deutschen Fahrerlaubnis stellte der Antragsteller in der Folgezeit nicht. Der Antragsteller legte anlässlich der polizeilichen Aufnahme eines Wildun-

falls, an dem er beteiligt war, am 05. Oktober 2005 einen am 05. Juli 2005 ausgestellten polnischen Führerschein Klasse B vor. In der polizeilichen Verkehrsunfallanzeige heißt es zur Verkehrstüchtigkeit des Antragstellers, es seien keine Ausfallerscheinungen festgestellt worden. Mit Schreiben vom 08. November 2005 wandte sich die Antragsgegnerin an den Antragsteller und teilte mit, dass aufgrund seiner aktenkundigen Trunkenheitsfahrt vom 20. September 2003 erhebliche Bedenken an seiner Kraftfahreignung bestünden. Er möge der Antragsgegnerin mitteilen, ob er gegenüber der polnischen Behörde die Entziehung seiner deutschen Fahrerlaubnis angegeben habe und wenn ja, welche Maßnahmen zur Überprüfung seiner Kraftfahreignung daraufhin ergriffen worden seien. Für den Fall, dass ein Kraftfahreignungsgutachten erstellt worden sei, habe er dieses bis spätestens zum 18. November 2005 zur Prüfung vorzulegen. Eine vom Antragsgegner parallel durchgeführte Wohnsitzüberprüfung beim Einwohnermeldeamt X. ergab, dass der Antragsteller seit 2001 durchgängig mit alleiniger Wohnung in V. gemeldet sei, ihm sei auch für 2005 die Steuerkarte zugeschickt worden, diese sei nicht rückläufig gewesen. Mit Schreiben vom 09. November 2005 wandte sich die Antragsgegnerin daraufhin an das Kraftfahrt-Bundesamt mit der Bitte, bei der ausstellenden polnischen Behörde um Rücknahme der Fahrerlaubnis zu ersuchen. Auf diese Anfrage übersandte das Kraftfahrt-Bundesamt ein Schreiben der Abteilung Verkehr des Amtes der polnischen Stadt P. vom 13. Dezember 2005 mit folgendem Inhalt:

„Bezugnehmend … teilt die Abteilung Verkehr des Amtes der Stadt P. mit, dass Herr … geb. am … einen Lehrgang für die Fahrerlaubnis Klasse ‚B' abgeschlossen hat, er hat die theoretische und die praktische Prüfung für die Klasse ‚B' mit positivem Ergebnis bestanden und ein ärztliches Attest vorgelegt, das keine Einschränkungen in Bezug auf das Führen von Fahrzeugen der Klasse ‚B' beinhaltet.

Im Zusammenhang damit, dass Herr … im Besitz eines Aufenthaltsdokumentes eines Bürgers der Europäischen Union für die Stadt P. war, hat der Präsident der Stadt P. eine Fahrerlaubnis für die Klasse ‚B' Nr. … am 05. 07. 2005 Seriennummer …, unbegrenzt gültig, ausgestellt.

Auf dem Antrag auf die Ausgabe einer Fahrerlaubnis hat Herr … unter Kenntnisnahme der strafrechtlichen Folgen folgende Erklärung abgegeben:

– für seine Person wurde kein Verbot für das Führen von Fahrzeugen ausgesprochen,
– seine Fahrerlaubnis wurde nicht einbehalten,
– die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen wurde nicht widerrufen. …"

Mit Verfügung vom 25. November 2005 forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung auf und bat darum, dieses Gutachten bis zum 31. Januar 2006 beizubringen. Bei einer persönlichen Vorsprache am 16. Dezember 2005 brachte der Antragsteller zum Ausdruck, dass er sich nicht begutachten lassen wolle und gegen eine etwaige Aberkennung rechtlich vorgehen werde. Gemäß Auskunft aus dem Verkehrszentralregister vom 01. Februar 2006 liegen dort nach der Trunkenheitsfahrt vom 20. September 2003 keine weiteren Eintragungen vor. Mit dem angegriffenen Bescheid vom 28. Februar 2006 erkannte die Antragsgegnerin dem Antragsteller das Recht, von seiner polnischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, mit sofortiger Wirkung ab und ordnete insoweit die sofortige Vollziehung an. In den Verwaltungsvorgängen befindet sich der Ausdruck einer E-Mail der Kanzlei des Prozessbevollmächtigten des Antragstellers an die Antragsgegnerin vom 08. März 2006, in deren Anlage der gegen die Verfügung gerichtete – nicht unterschriebene – Widerspruch vom 06. März 2006, verknüpft mit dem Antrag auf Aussetzung der sofortigen Vollziehung, übermittelt wurde.

Am 06. März 2003 hat der Antragsteller beim Verwaltungsgericht Greifswald den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gestellt und zur Begründung auf die Gültigkeit der dem Antragsteller erteilten polnischen Fahrerlaubnis verwiesen.

Mit Beschluss vom 29. März 2006 hat das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederhergestellt. Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Antragsgegnerin.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist begründet.

Die Beschwerde hat allerdings nicht schon deshalb Erfolg, weil dem Antragsteller für seinen Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO das allgemeine Rechtsschutzbedürfnis fehlen würde. Die von Amts wegen zu prüfende Frage nach dem erforderlichen allgemeinen Rechtsschutzbedürfnis des Antragstellers stellt sich mit Blick auf die Regelungen des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV bzw. des § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV. Kämen diese Vorschriften zur Anwendung, wäre der Antragsteller schon von Gesetzes wegen nicht berechtigt, mit seiner polnischen Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen. Dann wäre für ihn eine Verbesserung seiner Rechtsposition durch den Eilantrag nicht erreichbar. Diese Bestimmungen verstoßen jedoch, soweit sie für die Entscheidung des vorliegenden Falles von Bedeutung sind, nach derzeitiger Einschätzung des Senats gegen vorrangig anwendbares europäisches Gemeinschaftsrecht und sind deshalb hier unanwendbar (vgl. OVG Lüneburg, Beschl. v. 11. 10. 2005 – 12 ME 288/05 –, NJW 2006, 1158 [= BA 2006, 329]).

Nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH sieht Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor und der Besitz eines solchen EU-Führerscheins ist als Nachweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber die in der Richtlinie 91/439/EWG vorgesehenen Voraussetzungen für die Ausstellung erfüllt hat (vgl. EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004 – C-476/01 – *Kapper*, NJW 2004, 1726 f.

m. w. N. [= BA 2004, 450]). Zugleich erlegt Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG den Mitgliedstaaten damit eine klare und unbedingte Verpflichtung zur Anerkennung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen (vgl. EuGH, Beschl. v. 06. 04. 2006 – C-227/05 –, *Halbritter*, DVB1. 2006, 891 [= BA 2006, 307]). Die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung des Führerscheins z. B. hinsichtlich der in Art. 7 Abs. 1 Iit. b) und Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG vorgesehenen Wohnsitzvoraussetzungen erfüllt sind, ist somit ausschließlich Sache des ausstellenden Mitgliedstaates.

Damit hat der EuGH der Befugnis zur Überprüfung von EU-Fahrerlaubnissen nach innerstaatlichem Recht enge Grenzen gesetzt (vgl. EuGH, Beschl. v. 06. 04. 2006 – C-227/05 –, *Halbritter*, a. a. O., und Urt. v. 29. 04. 2004 – C-476/01 –, *Kapper*, a. a. O.). So darf ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins gemäß Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG nicht deshalb ablehnen, weil in seinem Hoheitsgebiet auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist. Denn Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG ist als Ausnahme zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine, der im Interesse der innergemeinschaftlichen Freizügigkeit und damit einer der Grundfreiheiten der Römischen Verträge aufgestellt wurde, restriktiv auszulegen (vgl. EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004 – C-476/01 –, *Kapper*, a. a. O., S. 375). Andere Mitgliedstaaten sind wegen Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG nicht befugt, die Beachtung der Ausstellungsbedingungen erneut zu prüfen, und können ihre Befugnis nach Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG nur im Hinblick auf ein Verhalten des Betroffenen nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis ausüben (vgl. EuGH, Beschl. v. 06. 04. 2006 – C-227/05 –, *Halbritter*, a. a. O.). Der Senat geht auf dieser Basis für das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes zu Gunsten des Antragstellers davon aus, dass die Regelungen des § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV wegen einer nach den Maßstäben des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 29. April 2004 gebotenen richtlinienkonformen Auslegung nur einen reduzierten tatbestandlichen Anwendungsbereich haben und auf die hier zur Entscheidung stehende Fallkonstellation nicht anwendbar sein dürften (streitig; wie hier vgl. OVG Weimar, Beschl. v. 29. 06. 2006 – 2 EO 240/06 –, zitiert nach www.thovg.thueringen.de; OVG Lüneburg, Beschl. v. 11. 10. 2005 – 12 ME 288/05 –, NJW 2006, 1158 m. w. N.; OVG Koblenz, Beschl. v. 15. 08. 2005 – 7 B 11021/05 –, NJW 2005, 3228 – zitiert nach juris [= BA 2006, 326]; *Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 28 FeV, Rn. 6; offen gelassen: BVerwG, Urt. v. 17. 11. 2005, NJW 2006, 1151 ff. [= BA 2006, 323]).

Unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des EuGH zur Auslegung der Führerschein-Richtlinie spricht Überwiegendes für die Rechtmäßigkeit der Aberkennungsverfügung der Antragsgegnerin vom 28. Februar 2006. Die Antragsgegnerin durfte im Fall des Antragstellers nach den Umständen des Einzelfalles aus der Nichtvorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens durch den Antragsteller gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf dessen fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen und die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Sätze 1 u. 2 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1, 5 FeV entziehen bzw. das Recht, von der polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, aberkennen; dem Antragsteller ist eine Berufung auf den Anerkennungsgrundsatz nach Maßgabe der Führerschein-Richtlinie wegen Rechtsmissbrauchs verwehrt.

Die Anordnung der Antragsgegnerin vom 25. November 2005, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, genügte zunächst den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV. Auch ist der Antragsteller auf die Folgen einer Weigerung, sich untersuchen zu lassen, oder einer nicht fristgerechten Vorlage des Gutachtens hingewiesen worden (§11 Abs. 8 Satz 2 FeV). Die Gutachtenanordnung findet ihre materiell-rechtliche Grundlage in §§ 46 Abs. 3, 13 Nr. 2 Buchst, c) FeV. Die Gutachtenanforderung war im konkreten Einzelfall auch europarechtskonform bzw. unterliegt auch unter Berücksichtigung der Führerschein-Richtlinie und der dazu vorliegenden Rechtsprechung des EuGH keinen durchgreifenden Bedenken.

Nach Maßgabe des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung dürfen die deutschen Fahrerlaubnisbehörden dem in einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf einer Sperrfrist ausgestellten Führerschein bzw. der entsprechenden Fahrerlaubnis nicht die Anerkennung verweigern, sofern nicht Umstände dieses rechtfertigen, die nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis eingetreten sind. Dieser vom EuGH formulierte Grundsatz gilt mit Blick auf die von ihm entschiedenen Sachverhalts bzw. Einzelfälle zunächst für die Anerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis und die Umschreibung einer solchen in eine deutsche.

Der Senat ist darüber hinaus der Auffassung, dass damit grundsätzlich auch eine Befugnis der deutschen Behörden, einen erneuten Eignungsnachweis zu verlangen und – als Folge einer Verweigerung desselben durch den Fahrerlaubnisinhaber – ggfs. die Fahrerlaubnis abzuerkennen, nicht besteht. Der EuGH hat in materieller Hinsicht klar zum Ausdruck gebracht, dass keine erneute Überprüfung der Fahreignung verlangt werden kann, auch wenn die nationalen Rechtsvorschriften aufgrund von – vor der Ausstellung des neuen Führerscheins bestehenden – Umständen, die zum Entzug einer zuvor erworbenen Fahrerlaubnis geführt hatten, eine solche Prüfung vorschreiben. Der formalen Argumentation der Antragsgegnerin, die gefahrenabwehrrechtlich motivierte Aberkennungs-

entscheidung setze ihrer Logik nach eine vorherige Anerkennung voraus, deshalb sei ein Konflikt mit der Rechtsprechung des EuGH nicht gegeben bzw. liege ein anderer Fall vor, ist vor diesem Hintergrund eine Absage zu erteilen. Der Sache nach stellt nämlich das Verlangen eines Eignungsnachweises wie im Falle des Antragstellers nichts anderes dar als eine Verweigerung der uneingeschränkten Anerkennung der polnischen Fahrerlaubnis. In der materiellen Wirkung bringt dieses Verlangen der Antragsgegnerin zum Ausdruck, dass die Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis durch die polnischen Behörden unzureichend war; zum Ausgleich dieses angenommenen Defizits soll der Antragsteller den verlangten Eignungsnachweis erbringen. Erbringt der Antragsteller/Fahrerlaubnisinhaber diesen Nachweis nicht, wirkt sich der von der Antragsgegnerin angenommene Mangel des polnischen Verfahrens dahin aus, dass dem Antragsteller zwingend die Fahrerlaubnis abzuerkennen ist.

Diese Vorgehensweise kann bei materieller Betrachtung und unter Berücksichtigung des Leitgedankens der EuGH-Rechtsprechung – Betrachtung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung als „Schlussstein" des mit der RL 91/439 eingeführten Systems – nur als Verweigerung der Anerkennung der polnischen Fahrerlaubnis gewertet werden. Die der Antragsgegnerin im Falle eines früheren Alkoholmissbrauchs durch Fahrerlaubnisinhaber offenkundig vorschwebende „flächendeckende" – erneute – Eignungsprüfung würde in eine Umkehrung des europarechtlichen Anerkennungsmechanismus münden (vgl. OVG Koblenz, Beschl. v. 15. 08. 2005, – 7 B 11021/05 –, NJW 2005, 322S – zitiert nach juris; OVG Weimar, Beschl v. 29. 06. 2006 – 2 EO 240/06 –, S. 15, zitiert nach www.thovg.thueringen.de).

Der EuGH hat unter dem Aspekt der Verhinderung einer solchen Umkehrung des Anerkennungsmechanismus auch – ohne insoweit einen Spielraum zu lassen – deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine – erneute – Eignungsprüfung bzw. das Verlangen eines Eignungsnachweises durch deutsche Behörden nur hinsichtlich von Umständen zulässig ist, die zeitlich nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis liegen. Diese Maßgabe kann nicht dahingehend umgangen werden, dass bestimmte vor diesem Erwerb vorliegende konkrete Umstände wie der des Alkoholmissbrauchs als „Dauerumstände" definiert werden, die sich abstrakt betrachtet im Sinne eines Gefährdungspotenzials jederzeit nach dem Erwerb aktualisieren könnten (so aber OVG Lüneburg, Beschl. v. 11. 10. 2005 – 12 ME 288/05 –, NJW 2006, 1158, 1161); eine solche in der Vergangenheit vielleicht mögliche Deutung ist jedenfalls nach dem Beschluss des EuGH vom 06. April 2006 – C-227/05 – (a. a. O., *Halbritter*) nach Auffassung des Senats nicht mehr haltbar (vgl. auch OVG Koblenz, Beschl. v. 15. 08. 2005, – 7 B 11021/05 –, NJW 2005, 3228 – zitiert nach juris –, das darauf verweist, dass der EuGH nach Ablauf einer festgesetzten angemessenen Sperrfrist offenbar mit Blick auf das Anerkennungsprinzip eine Missbrauchsmöglichkeit in Kauf nimmt). Der EuGH hätte – würde er einer solchen Sichtweise zustimmen – in dieser Entscheidung hinreichend Gelegenheit gehabt, dies zum Ausdruck zu bringen. Sowohl in der Entscheidung *Kapper* als auch in dem Beschluss *Halbritter*, in dem wesentlich auf die Entscheidung im Fall *Kapper* verwiesen wird, haben derartige Umstände vorgelegen, im Fall *Kapper* Alkoholmissbrauch, im Fall Halbritter *Drogenmissbrauch*. Wenn der EuGH unter dem Aspekt solcher „Dauerumstände" eine Eignungsprüfung für zulässig erachtet hätte, dann hätte er deshalb gerade nicht zur zweiten Vorlagefrage ausgeführt, die Bundesrepublik Deutschland könne – nach Ablauf der Sperrfrist – ihre Befugnis nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 91/439, ihre innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis auf den Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in Deutschland genommen hat, anzuwenden, nur im Hinblick auf ein Verhalten des Betroffenen **nach** dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis ausüben, bzw. auf diese Frage nicht ausgeführt.

> „Somit… (sei) auf die zweite Frage zu antworten, dass es Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel S Absätze 2 und 4 der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat, bei dem die Umschreibung eines in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen gültigen Führerscheins in einen nationalen Führerschein beantragt wird, unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens verwehrt, diese Umschreibung davon abhängig zu machen, dass eine erneute Untersuchung der Fahreignung des Antragstellers vorgenommen wird, die nach dem Recht des erstgenannten Mitgliedstaats zur Ausräumung entsprechender Zweifel aufgrund von Umständen erforderlich ist, die vor dem Erwerb des Führerscheins in dem anderen Mitgliedstaat bestanden."

Auch wenn die Entscheidung des EuGH auf einen Einzelfall bezogen ist und zu einem dem vorliegenden nicht direkt vergleichbaren Sachverhalt ergangen ist, weisen diese Erwägungen des EuGH nach Auffassung des Senats entsprechend über den Einzelfall hinaus.

Der Senat verkennt dabei nicht, dass der EuGH im Beschluss *Halbritter* auch auf die Frage des Wohnsitzes und der Fahreignung eingegangen ist und auch aufgrund dieser Erwägungen die erste Vorlagefrage beantwortet hat. Der EuGH hat insoweit ausgeführt (Rn. 30, 31):

> „Im Übrigen steht im Ausgangsverfahren fest, dass Herr Halbritter zur Zeit des Erwerbs seines Führerscheins in Österreich seinen gewöhnlichen Wohnsitz in diesem Mitgliedstaat hatte, so dass ihm entsprechend den Vorgaben des Artikels 7 Absätze 1 Buchstabe b und 5 der Richtlinie 91/439 nur dieser Staat eine Fahrerlaubnis erteilen konnte und ihm demnach nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, eine neue Fahrerlaubnis erworben zu haben, ohne die in Deutschland für den Erwerb einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug seiner letzten Fahrerlaubnis aufgestellten Voraussetzungen beachtet zu haben. Schließlich ist darauf zu verweisen, dass die öster-

reichischen Behörden im Hinblick auf die Erteilung einer Fahrerlaubnis an Herrn Halbritter nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 91/439 überprüft haben, dass er den Mindestanforderungen in Bezug auf die physische und psychische Fahreignung entsprechend den Bestimmungen des Anhangs III dieser Richtlinie genügt. Im Hinblick auf die dort aufgeführten medizinischen Untersuchungen finden sich spezielle Vorschriften zum Drogen- und Arzneimittelkonsum (Nrn. 15 und 15.1 des genannten Anhangs)."

Diese Erwägungen des EuGH sind jedoch nach der Systematik der Entscheidung so einzuordnen, dass damit die vorstehend umrissenen Grundsätze nicht wieder in Frage gestellt werden sollen und können; sie dienen ersichtlich der Abrundung der Erwägungen bezogen auf die Umstände des Einzelfalles dahingehend, dass auch unter den genannten Blickwinkeln im Einzelfall keine Bedenken hinsichtlich des Grundsatzes der Anerkennung bestehen können. Sie sind nicht im eigentlichen Sinne in dem Sinne entscheidungstragend, dass die Beantwortung der Vorlagefrage maßgeblich durch sie geprägt werden würde. Es bleibt vielmehr bei der Betonung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, für dessen Umkehrung die entsprechenden „Hinweise" des EuGH auch im Falle vorliegenden Alkohol- oder Drogenmißbrauchs in der Vergangenheit vor Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis keine Handhabe bieten. Es würde aus Sicht des Senats eine Verkehrung der Erwägungen des EuGH bedeuten, die entsprechenden Gesichtspunkte „als wesentlich mitentscheidend für den Beschluss des Gerichtshofs" zu werten (so aber VG Freiburg, Beschl. v. 01.06.2006 – 1 K 752/06 –). Dagegen spricht nicht nur der erwähnte Aufbau der Entscheidung unter mehrfacher Betonung des Anerkennungsgrundsatzes, sondern auch der Wortlaut der zitierten Passagen, die mit den Formulierungen „im Übrigen" und „schließlich" beginnen und von daher schon nach allgemeinem Sprachgebrauch mehr als „Randbemerkungen" zu deuten sind.

Damit ist indes die Frage noch nicht entschieden, ob die vom EuGH formulierten Grundsätze auch in den Fällen zur Anwendung gelangen können, in denen greifbare tatsächliche Anhaltspunkte da für vorliegen, dass der Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis nicht im Zusammenhang mit der Ausübung der durch das EU-Recht gewährleisteten Arbeitnehmerfreizügigkeit (Art. 39 ff. EG) oder Niederlassungsfreiheit (Art. 43 ff. EG) erfolgte, sondern um die nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung einer zuvor entzogenen Fahrerlaubnis zu umgehen. Auf der Basis des Hinweises des EuGH im Fall *Halbritter* darauf, dass dem dortigen Kläger „nicht zum Vorwurf gemacht werden könne, eine neue Fahrerlaubnis erworben zu haben, ohne die in Deutschland für den Erwerb einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug seiner letzten Fahrerlaubnis aufgestellten Voraussetzungen beachtet zu haben", und dass im Ausstellerstaat geprüft worden sei, „dass er den Mindestanforderungen in Bezug auf die physische und psychische Fahreignung entsprechend den Bestimmungen des Anhangs III dieser Richtlinie [91/439/EWG] genügt" (a. a. O., Rn. 31) sowie unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Rechtsprechung des EuGH (vgl. die Nachweise zur ständigen Rechtsprechung des EuGH im Beschl. des VG Münster v. 26.06.2006 – 10 L 361/06 – sowie bei OVG Weimar, Beschl. v. 29.06.2006 – 2 EO 240/06 –, zitiert nach www.thovg.thueringen.de) dazu, dass ein Mitgliedstaat berechtigt ist, Maßnahmen zu treffen, die verhindern sollen, dass sich Staatsangehörige unter Missbrauch der durch das Gemeinschaftsrecht geschaffenen Möglichkeiten der Anwendung des nationalen Rechts entziehen, ist in Ausnahmefällen – ohne dass insoweit aus Sicht des Senats nochmals eine Befassung des EuGH erforderlich wäre – eine begrenzte Einschränkung des vorstehend dargelegten Anerkennungsgrundsatzes zulässig.

Im Hinblick darauf, dass die missbräuchliche Berufung auf das Gemeinschaftsrecht nach dieser letztgenannten Rechtsprechung nicht gestattet ist, können die nationalen Gerichte im Einzelfall das missbräuchliche Verhalten der Betroffenen auf der Grundlage objektiver Kriterien in Rechnung stellen, um ihnen gegebenenfalls die Berufung auf das einschlägige Gemeinschaftsrecht zu verwehren; bei ihrer Würdigung des betreffenden Verhaltens haben sie jedoch die Ziele der fraglichen Bestimmungen zu beachten (vgl. EuGH, Urt. v. 02.05.1996 – C-206/94 –, *Paletta*, Rn. 25, EuGHE 1996, S. 1-02357 – zitiert nach www.europa.eu.int/eur-lex/de/search/search_case.html). Die Fest-stellung eines Missbrauchs setzt danach voraus, dass eine Gesamtwürdigung der objektiven Umstände ergibt, dass trotz formaler Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Bedingungen das Ziel der Regelung nicht erreicht wurde (vgl. EuGH, Urt. v. 02.05.1996 – C-206/94 –, *Paletta*, Rn. 25, EuGHE 1996, S. 1-02357 – zitiert nach www.europa.eu.int/eur-lex/de/search/search_case.html; Urt. v. 21.02.2006 – C-255/02 –, *Halifax* plc, Rn. 74 – zitiert nach www.curia.eu.int.; vgl. zum Ganzen auch VG Münster, Beschl. v. 26.06.2006 – 10 L 361/06 –).

Danach geht der Senat nach dem Prüfungsmaßstab des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens davon aus, dass die deutschen Behörden in Fällen eines in diesem Sinne rechtsmissbräuchlichen Erwerbs der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat ausnahmsweise einen Eignungsnachweis nach deutschem Recht verlangen können, weil dem betreffenden Fahrerlaubnisinhaber die Berufung auf den Anerkennungsgrundsatz verwehrt ist (vgl. OVG Weimar, Beschl. v. 29.06.2006 – 2 EO 240/06 –, zitiert nach www.thovg.thueringen.de; VG Münster, Beschl. v. 26.06.2006 – 10 L 361/06 –; VG Freiburg, Beschl. v. 01.06.2006 – 1 K 752/06 –; VG Chemnitz, Beschl. v. 21.06.2006 – 2 K 356/06 – u. v. 05.07.2006 – 2 K 1025/05 –, jeweils juris). Dies setzt indes greifbare tatsächliche, objektive Anhaltspunkte dafür voraus, dass der Erwerb der ausländischen EU-Fahrerlaubnis erfolgt ist, um die nationalen Bestimmungen für die Wiedererteilung einer zuvor entzogenen Fahrerlaubnis zu umgehen. In jedem Fall ist demnach eine entspre-

chende Einzelfallprüfung durch die Behörde erforderlich.

Es kann insoweit noch keine missbräuchliche Ausnutzung des Anerkennungsgrundsatzes darstellen, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber mit dem Erwerb seiner Fahrerlaubnis lediglich unterschiedlich strenge Regelungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die physische und psychische Fahreignung bei der Wiedererteilung der zuvor entzogenen Fahrerlaubnis nutzt (vgl. OVG Weimar, Beschl. v. 29. 06. 2006 – 2 EO 240/06 –, zitiert nach www.thovg.thueringen.de; auch OVG Koblenz, Beschl. v. 15. 08. 2005, – 7 B 11021/05 –, NJW 2005, 3228 –, zitiert nach juris).

Von einer Umgehungsabsicht, die es zulässt, dem betreffenden Fahrerlaubnisinhaber die Berufung auf das einschlägige Gemeinschaftsrecht bzw. auf den Anerkennungsgrundsatz zu verwehren, kann etwa ausgegangen werden, wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann, dass der Fahrerlaubnisinhaber die nationale Fahrerlaubnis nach Maßgabe deutschen Rechts hätte wiedererlangen können und sich ohne Zusammenhang mit einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang an die Behörden eines Mitgliedstaates wendet, um dort – ohne sich einer auf die Alkoholproblematik bezogenen Eignungsprüfung unterzogen zu haben – antragsgemäß eine Fahrerlaubnis zu erlangen und den Folgen zu entgehen, die das innerstaatliche Recht nach einem vorangegangenen alkoholbedingten Entzug der Fahrerlaubnis an die Nichtvorlage eines seine Fahreignung bestätigenden medizinisch-psychologischen Gutachtens knüpft.

Ebenfalls von einem Rechtsmissbrauch kann ausgegangen werden, wenn positiv feststeht, also nicht lediglich eine Vermutung oder eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass der Fahrerlaubnisinhaber die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaates über für die Erteilung der Fahrerlaubnis relevante Umstände hinsichtlich seiner Fahreignung getäuscht hat und ein Zusammenhang mit einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang nicht besteht. Die Relevanz dieser Umstände kann sich hierbei insbesondere aus der wahrheitswidrigen Beantwortung von Fragen z. B. zum Verlust der Fahrerlaubnis im Herkunftsstaat ergeben, im Einzelfall aber auch mit Blick auf die Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung der Fahrerlaubnis (vgl. insbesondere Anhang III der Führerscheinlinie, Unterpunkt ALKOHOL Ziff. 14 und Unterpunkt DROGEN UND ARZNEIMITTEL Ziff. 15 Mißbrauch). In derartigen Fällen ist die rechtsmissbräuchliche Umgehungsabsicht so wohl in objektiver wie auch subjektiver Hinsicht geradezu handgreiflich.

Auf der anderen Seite ist grundsätzlich der Umstand, dass die Fahrerlaubnis in dem anderen Mitgliedstaat nach Lage der Dinge erworben wurde, ohne dass die entsprechenden Voraussetzungen hinsichtlich eines dortigen Wohnsitzes – vollständig – erfüllt waren, für sich gesehen regelmäßig noch kein ausreichender Grund, um von einem rechtsmissbräuchlichen Erwerb auszugehen. Dies gilt insbesondere deshalb, weil anderenfalls die Ziele der fraglichen Bestimmungen unterlaufen würden: Die ausschließliche Zuständigkeit, die Voraussetzungen des Art. 7 Abs. 1 Buchst, b und des Art. 9 der Führerschein-Richtlinie festzustellen, liegt danach beim Ausstellungsstaat (vgl. EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004 – C-476/01 – *Kapper*, NJW 2004, 1726 f. m. w. N.). Wollte man bereits eine Verletzung des Wohnsitzerfordernisses als rechtsmissbräuchlich werten, würde im Ergebnis demgegenüber doch die für eine Anerkennung entscheidende Zuständigkeit des Aufnahmestaates begründet. Im Sinne eines zusätzlichen Hinweises auf eine rechtsmissbräuchliche Berufung auf den Anerkennungsgrundsatz kann eine feststehende Verletzung des Wohnsitzerfordernisses jedoch Berücksichtigung finden.

In der Vergangenheit, vor dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis liegende Umstände wie etwa ein Alkoholmissbrauch können im Übrigen im Einzelfall erneut Bedeutung erlangen bzw. Berücksichtigung finden, wenn der Fahrerlaubnisinhaber zum Beispiel eine sonstige Verkehrsordnungswidrigkeit begeht, die nach dem Punktesystem zu ahnden ist und hinsichtlich derer Anhaltspunkte bestehen, dass ein Zusammenhang mit einer Alkoholproblematik besteht (vgl. VG Bayreuth, Beschl. v. 27. 06. 2006 – B 1 S 06.412 –). Dann kann für die Fahrerlaubnisbehörde ebenfalls hinreichender Anlass gegeben sein, von dem Betreffenden einen Eignungsnachweis zu verlangen. Dies gilt naturgemäß vor allem dann, wenn es um Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkohol- oder Drogeneinfluss geht. Der Inhaber der ausländischen Fahrerlaubnis steht insoweit gewissermaßen unter „Bewährung“. Wie groß der Zeitraum sein muss, um einen Zusammenhang zwischen der früheren, vor dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis liegenden Alkoholproblematik und einer erneuten Zuwiderhandlung im letztgenannten Sinne verneinen zu können, wird ebenfalls jeweils im Einzelfall zu prüfen sein, bedarf vorliegend jedoch keiner näheren Betrachtung.

Im Ergebnis wirkt sich diese Art der Missbrauchskontrolle so aus, dass hinsichtlich der Eignungsfrage in Fällen einer Alkoholproblematik vor Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis praktisch eine Umkehr der materiellen Beweislast erfolgt: Muss für die Wiedererteilung einer nationalen Fahrerlaubnis derjenige, der diese Wiedererteilung beantragt, den Eignungsnachweis erbringen, hat demgegenüber die Fahrerlaubnisbehörde gegenüber dem Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis den Nachweis von objektiven Umständen im vorstehenden Sinne zu führen, um wiederum eine Nachweispflicht des Fahrerlaubnisinhabers herbeizuführen bzw. bei Unterlassen des entsprechenden Nachweises ggfs. eine Aberkennung vornehmen zu können. Den vorstehenden Maßstab auf den zu entscheidenden Fall angewandt, gelangt der Senat zu der Schlussfolgerung, dass das Verwaltungsgericht dem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz zu Unrecht stattgegeben hat und der Antrag abzulehnen ist:

Die Antragsgegnerin hat vorgetragen, es sei davon auszugehen, dass der die Fahrerlaubnis erteilenden Behörde die Vorgeschichte, insbesondere der dem Straf-

befehl zugrunde liegende Sachverhalt und die Tatsache seines Erlasses, nicht bekannt gewesen sein dürfte. Dieser Vortrag hat sich mit Blick auf das Schreiben der Abteilung Verkehr des Amtes der Stadt P. vom 13. Dezember 2005, dessen Inhalt der Antragsteller nicht entgegen getreten ist, bestätigt. Danach hatte die polnische Fahrerlaubnisbehörde nicht nur keine Kenntnis davon, dass dem Antragsteller rechtskräftig mit Strafbefehl des Amtsgerichts Bergen auch die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen wurde, ihm vor Ablauf von 9 Monaten ab Rechtskraft des Strafbefehls keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Der Antragsteller hat es nicht lediglich ungefragt unterlassen, hierauf hinzuweisen, sondern auf dem Antrag auf die Ausgabe einer Fahrerlaubnis unter Kenntnisnahme der strafrechtlichen Folgen insoweit wahrheitswidrig die Erklärung abgegeben, dass für seine Person kein Verbot für das Führen von Fahrzeugen ausgesprochen, seine Fahrerlaubnis nicht einbehalten bzw. nicht die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen widerrufen wurde. Es steht damit fest, dass der Antragsteller die polnische Fahrerlaubnisbehörde über für die Erteilung der Fahrerlaubnis relevante Umstände hinsichtlich seiner Fahreignung getäuscht hat. Zudem ist nicht erkennbar, dass sich der Antragsteller im Zusammenhang mit einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang an die polnischen Behörden gewandt hat, um eine Fahrerlaubnis zu erlangen. Der Versuch der Umgehung der innerstaatlichen Wiedererteilungsvoraussetzungen mit dem Ziel, in Polen – ohne sich einer auf die Alkoholproblematik bezogenen Eignungsprüfung unterzogen zu haben – antragsgemäß eine Fahrerlaubnis zu erlangen und den Folgen zu entgehen, die das innerstaatliche Recht nach einem vorangegangenen alkoholbedingten Entzug der Fahrerlaubnis an die Nichtvorlage eines seine Fahreignung bestätigenden medizinisch-psychologischen Gutachtens knüpft, liegt aus Sicht des Senats damit nach dem Maßstab des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens auf der Hand. Die Regelungsziele der Führerschein-Richtlinie, die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und die Erleichterung der Freizügigkeit von Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat niederlassen als dem, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben, werden bei dieser Sachlage mit einer Anerkennung der polnischen Fahrerlaubnis verfehlt bzw. nicht erreicht. Dem Antragsteller war es deshalb wegen der rechtsmissbräuchlichen Erlangung der polnischen Fahrerlaubnis im Ergebnis verwehrt, sich gegenüber der Gutachtenanforderung der Antragsgegnerin vom 25. November 2005 gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 Buchst, c FeV bzw. gegenüber der Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung auf den Anerkennungsgrundsatz nach Maßgabe der Führerschein-Richtlinie zu berufen. Die Antragsgegnerin durfte deshalb nach der Weigerung des Antragstellers, sich untersuchen zu lassen, gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei seiner Entscheidung auf die Nichteignung des Antragstellers schließen und die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. 46 Abs. 1, 5 FeV entziehen bzw. das Recht des Antragstellers, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, aberkennen.

Das öffentliche Vollziehungsinteresse, das im Hinblick auf die beim Antragsteller nach Maßgabe des festgestellten Promillewertes von 1,69 anzunehmende Alkoholproblematik dahin geht, eine Gefährdung Dritter sowie eine Selbstgefährdung durch weitere Trunkenheitsfahrten auszuschließen, hat im Ergebnis der nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO vorzunehmenden Interessenabwägung Vorrang vor dem Aussetzungsinteresse des Antragstellers.

(Mitgeteilt von der Veröffentlichungskommission des Oberverwaltungsgerichtes Mecklenburg-Vorpommern)

97. Der Senat hält auch unter Berücksichtigung des EuGH Beschlusses vom 06. 04. 2006 – C-227/05 (Rechtssache Halbritter) – [BA 2006, 307] daran fest, dass sich im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 VwGO nicht abschließend feststellen lässt, ob inländische Behörden unter Berufung auf fortbestehende und vom Fahrerlaubnisinhaber nicht ausgeräumte Zweifel an seiner Fahreignung das Gebrauchmachen von einer EU-Fahrerlaubnis untersagen dürfen. Wenn sich das Berufen des Fahrerlaubnisinhabers auf die europarechtliche Freizügigkeitsverbürgung jedoch als missbräuchlich darstellt (sog. Führerscheintourismus), sind bei der in derartigen Fällen weiterhin durchzuführenden Interessenabwägung die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs dem Aufschubinteresse des Verkehrsteilnehmers übergeordnet.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 13. September 2006 – 16 B 989/06 –

Zum Sachverhalt:

Dem Antragsteller ist im Jahr 1998 die Fahrerlaubnis entzogen worden, nachdem er mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,25 Promille ein Kraftfahrzeug geführt hatte. Noch im selben Jahr wurde er wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis auffällig. Einen im Jahr 2000 gestellten Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis lehnte die Fahrerlaubnisbehörde nach einer negativen medizinisch-psychologischen Begutachtung des Antragstellers ab. Im Mai 2003 bzw. im Mai 2004 wurde der Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentrationen von 1,86 bzw. 1,54 Promille), jeweils in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis, strafgerichtlich verurteilt. Am 19. 04. 2005, etwa einen Monat nach dem Ablauf der zuletzt festgesetzten Sperrzeit für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis, erwarb der Antragsteller in der Tschechischen Republik eine neue Fahrerlaubnis. Dies wurde am 12. 10. 2005 bekannt, als der Antragsteller wegen des verbotswidrigen

Benutzens eines Telefons beim Führen eines Kraftfahrzeuges angehalten wurde. Einer nachfolgenden Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kam der Antragsteller nicht nach. Mit Ordnungsverfügung vom 27. 04. 2006 untersagte daraufhin der Antragsgegner dem Antragsteller, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, und ordnete die sofortige Vollziehung dieses Bescheides an. Dagegen erhob der Antragsteller Widerspruch und beantragte beim VG die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs. Diesen Antrag lehnte das VG ab. Die dagegen vom Antragsteller erhobene Beschwerde hat das OVG zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg. Die nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung durch den Senat führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Soweit es die Einschätzung der Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens anbelangt, geht der Senat auch in Ansehung der jüngsten Entscheidung des EuGH in der Rechtssache Halbritter, Beschluss vom 06. 04. 2006 – C-227/05 –, NJW 2006, 2173 = DVBl. 2006, 891 = DAR 2006, 375 = BA 2006, 307, weiterhin weder von einer offensichtlichen Rechtmäßigkeit noch von einer offensichtlichen Rechtswidrigkeit der angefochtenen Ordnungsverfügung des Antragsgegners aus, so dass letztlich die reine Abwägung der beteiligten persönlichen und öffentlichen Interessen entscheidet. Diese Abwägung fällt zulasten des Antragstellers aus.

Die vom Antragsteller gesehene offensichtliche Rechtswidrigkeit der angefochtenen Ordnungsverfügung des Antragsgegners ergibt sich zunächst nicht aus dem Wortlaut oder dem erkennbaren bzw. vom Normgeber selbst verlautbarten Sinn der Europäischen Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG vom 29. 07. 1991 (ABl. Nr. L 237/1; im Folgenden: Führerscheinrichtlinie). Deren Art. 1 Abs. 2 gebietet zwar, dass die von den Mitgliedstaaten erteilten Fahrerlaubnisse (die Führerscheinrichtlinie spricht in diesem Zusammenhang von „Führerscheinen“) gegenseitig anerkannt werden. Ergänzend bestimmt Art. 8 Abs. 1 der Führerscheinrichtlinie, dass der Inhaber einer innerhalb der EG ausgestellten Fahrerlaubnis nach der Wohnsitznahme in einem anderen Mitgliedsstaat dort den Umtausch in einen gleichwertigen Führerschein des Aufenthaltsstaates beantragen und damit auch beanspruchen kann. Auf der anderen Seite kann aber der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes gemäß Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie auf den Inhaber einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen. Nach Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Führerscheinrichtlinie kann ein Mitgliedstaat die Gültigkeit einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis ablehnen, wenn in seinem Hoheitsgebiet gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis eine der in Abs. 2 genannten Maßnahmen angewandt wurde. Danach ergibt sich zusammengefasst, dass der in Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie zum Ausdruck gebrachte Grundsatz der wechselseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen nach näherer Maßgabe von Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie erheblichen, letztlich der Sicherheit des Straßenverkehrs geschuldeten Einschränkungen unterliegt. Der Führerscheinrichtlinie – einschließlich der eingangs wiedergegebenen Begründungserwägungen – ist auch kein Hinweis darauf zu entnehmen, dass die in den genannten Vorschriften zum Ausdruck gekommenen Prinzipien – der Anerkennungsgrundsatz zum einen, die fortbestehenden einschränkenden Befugnisse des Aufenthaltsstaates zum anderen – einen unterschiedlichen Rang einnähmen. Nach den Begründungserwägungen ist die Zielsetzung der Führerscheinrichtlinie vielmehr eine dreifache: es geht erstens um eine gemeinsame Verkehrspolitik, also eine Rechtsharmonisierung im Fahrerlaubnisrecht, zweitens um die Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs und drittens um die Freizügigkeit von Personen, die zeitweilig in anderen Mitgliedstaaten der EG gelebt und dort eine Fahrerlaubnis erworben haben. Eine diesen niedergelegten Zielsetzungen des Richtliniengebers, also des Rates der Europäischen Gemeinschaft entsprechende Auslegung der einzelnen Vorschriften der Führerscheinrichtlinie und ihres wechselseitigen Verhältnisses zueinander muss mithin alle drei Leitlinien berücksichtigen und angemessen zur Geltung bringen, auch die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs bzw. der dahinterstehenden Individualrechtsgüter Leib, Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer. Dies wird ausgangs der Begründungserwägungen nochmals deutlich herausgehoben, wo es heißt:

> „Außerdem sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.“

Da in den Begründungserwägungen zuvor ausgiebig über die Einführung einer einheitlichen EU/EG-Fahrerlaubnis gesprochen worden ist, kann dieser zuletzt zitierten Passage nur die Bedeutung zukommen, die fortbestehenden Befugnisse einzelstaatlicher Stellen in Ansehung EU/EG-ausländischer Fahrerlaubnisse noch einmal zu betonen. Die Aspekte der Geltungseinschränkung ausländischer Fahrerlaubnisse und der Verkehrssicherheit werden miteinander in Beziehung gesetzt und in das dem Richtliniengeber vorschwebende Verhältnis gebracht; den dieser Zielsetzung entsprechenden Vorschriften des Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie wird somit eine zentrale Stellung zugewiesen. Darüber hinaus verhält sich die Führerscheinrichtlinie

auch eindeutig zu der Notwendigkeit, den Gefahren entgegenzuwirken, die durch ungeeignete, insbesondere Alkohol bzw. Drogen missbrauchende Fahrerlaubnisbewerber bzw. Verkehrsteilnehmer hervorgerufen werden. Im Anhang III zur Führerscheinrichtlinie („Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs") heißt es zu den Unterpunkten 14 und 14.1 (Alkohol) allgemein sowie speziell im Hinblick auf die Fahrerlaubnisklassen A, A1, B, B1 sowie B+E (Gruppe 1):

> „Alkoholgenuss ist eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr. Da es sich um ein schwerwiegendes Problem handelt, ist auf medizinischer Ebene große Wachsamkeit geboten. Bewerbern und Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden."

Zu den Unterpunkten 15 und 15.1 (Drogen und Arzneimittel) ist an entsprechender Stelle ausgeführt:

> „Bewerbern und Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind oder, auch ohne abhängig zu sein, von solchen Stoffen regelmäßig übermäßig Gebrauch machen, darf eine Fahrerlaubnis unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder erteilt noch erneuert werden. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit nachteilig beeinflusst wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen."

Die jeweils auf Vorlagebeschlüsse deutscher Gerichte hin ergangenen Entscheidungen des EuGH in Sachen Kapper und Halbritter müssen vor dem skizzierten normativen Hintergrund gesehen werden. Im Urteil vom 29. 04. 2004 (Rechtssache Kapper) [BA 2004, 450] hat der EuGH die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen nach Art. 1 Abs. 2 Führerscheinrichtlinie als Ausprägung des Grundsatzes der Freizügigkeit und die einzelstaatliche Befugnis zur Versagung der Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse nach Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie als Ausnahme von diesem Grundsatz bezeichnet (Rdn. 70 und 71) und im Weiteren (Rdn. 72) das Rangverhältnis zwischen diesen Bestimmungen der Führerscheinrichtlinie bzw. den darin zum Ausdruck gelangten Rechtsprinzipien folgendermaßen gekennzeichnet:

> „Nach ständiger Rechtsprechung sind die Bestimmungen einer Richtlinie, die von einem in dieser Richtlinie aufgestellten allgemeinen Grundsatz abweichen, eng auszulegen (…). Dies muss erst recht gelten, wenn dieser allgemeine Grundsatz die Ausübung von durch den Vertrag garantierten Grundfreiheiten, wie sie in Rdn. 71 des vorliegenden Urteils aufgeführt sind, erleichtern soll."

Nachfolgend wird näher erläutert, welche Folgerungen aus der geforderten engen Auslegung von Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie zu ziehen sind (Rdn. 76):

> „Da diese Bestimmung (Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie) eng auszulegen ist, kann sich ein Mitgliedstaat nicht auf sie berufen, um einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früher von ihm erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr möglicherweise später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wird. Ist nämlich die zusätzlich zu der fraglichen Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bereits abgelaufen, so verbietet es Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 diesem Mitgliedstaat, weiterhin die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der dem Betr. später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, abzulehnen."

Der Senat hat in seiner bisherigen Rechtsprechung diesen Ausführungen zur Auslegung der Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie nicht mit hinlänglicher Gewissheit entnehmen können, dass die präventiv-polizeiliche Entziehung einer nach dem Ablauf einer etwaigen Wiedererteilungssperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis im Hinblick auf Fahreignungsmängel, die vor deren Erteilung hervorgetreten sind, offensichtlich rechtswidrig ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 04. 11. 2005 – 16 B 736/05 –, DAR 2006, 43 = VRS 2005, 476 = BA 2006, 333 = NWVBl. 2006, 103; im Ergebnis ebenso VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 19. 09. 2005 – 10 S 1194/05 –, NJW 2006, 1153 = DVBl. 2006, 188 = DAR 2006, 32 = VRS 2005, 452; Nds. OVG, Beschluss vom 11. 10. 2005 – 12 ME 288/05 –, NJW 2006, 1158 = DVBl. 2006, 192 = DAR 2005, 704 [= BA 2006, 329]; Hess. VGH, Beschluss vom 16. 12. 2005 – 2 TG 2511/05 – , VRS 2006, 235 = DAR 2006, 345 [= BA 2006, 336]; anderer Ansicht OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 15. 08. 2005 – 7 B 11021/05 –, NJW 2005, 3228 = DÖV 2005, 1009 = DAR 2005, 650 = NZV 2005, 605 [= BA 2006, 326]). Denn zum einen war die Kapper-Entscheidung des EuGH im Kontext des Vorlageverfahrens, einem Strafverfahren, in dem es um die Verwirklichung des Straftatbestandes des Fahrens ohne (gültige) Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) gegangen war, auf die Anerkennungsproblematik im engeren Sinne, also die Frage der unmittelbaren, nicht von einem zusätzlichen Anerkennungsakt inländischer Behörden abhängigen Rechtswirksamkeit einer EU-Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zugeschnitten. Die dem Polizei- und Ordnungsrecht zuzuordnende Fragestellung, ob wegen fortbestehender Fahreignungsmängel die ausländische Fahrerlaubnis wieder entzogen wer-

den kann bzw. ob dem Betroffenen wegen nicht ausgeräumter Zweifel an seiner Fahreignung ärztliche oder medizinisch-psychologische Untersuchungspflichten (mit der möglichen Rechtsfolge aus § 11 Abs. 8 StVG) auferlegt werden können, war der EuGH-Entscheidung des Jahres 2004 nicht zu entnehmen. Unklar blieb des Weiteren, ob sich der EuGH nur zu den Fällen äußern wollte, in denen „zusätzlich zu der fraglichen Maßnahme" eine gerichtliche Sperrfrist verhängt worden ist, so dass u. U. der davon abweichende Fall einer (ordnungsbehördlichen) Maßnahme ohne Sperrfrist vom EuGH entweder überhaupt nicht als relevante Möglichkeit erkannt oder aber bewusst nicht mitbehandelt worden ist.

Aber auch die jüngere Entscheidung des EuGH vom 06. 04. 2006 (Rechtssache Halbritter) verhält sich nicht eindeutig zu der aufgezeigten Problematik. Zunächst geht es ausweislich der abschließend wiedergegebenen Schlussfeststellungen anscheinend wiederum lediglich um die – in Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie geregelten – Fragen der Gültigkeit bzw. Gültigkeitsanerkennung (Nr. 1) sowie der Umschreibung einer EU-Fahrerlaubnis (Nr. 2), wobei die Umschreibung als Unterfall bzw. als verwaltungstechnische Umsetzung der Gültigkeitsanerkennung anzusehen ist. Nur darüber war im Ausgangsverfahren zu befinden, da Herr Halbritter gegenüber der inländischen Fahrerlaubnisbehörde die Zuerkennung des Rechts beantragt hatte, von seiner österreichischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch machen zu dürfen (vgl. § 28 Abs. 5 FeV); eine Entziehung der österreichischen Fahrerlaubnis bzw. die Entziehung des Rechts, diese Fahrerlaubnis in Deutschland zu nutzen, waren nicht erfolgt. Daher sprechen erhebliche Gründe gegen die Annahme, dass in dem aktuellen Beschluss des EuGH der von Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie erfasste Fall der Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis, die logisch gerade die Anerkennung dieser Fahrerlaubnis als (zunächst) rechtsgültig voraussetzt, behandelt wird. Andererseits wird im EuGH-Beschluss vom 06. 04. 2006 – anders noch als im EuGH-Urteil vom 29. 04. 2004 – neben Art. 8 Abs. 4 auch Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie genannt und dem Anerkennungsgrundsatz nach Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie untergeordnet. Außerdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass der EuGH den Begriff der „Anerkennung" einer Fahrerlaubnis umfassend, also nicht nur im Sinne einer quasi automatischen Gültigkeit „ohne jede Formalität" (vgl. Beschluss vom 06. 04. 2006, Rdn. 25), sondern auch im Sinne einer materiellen Entziehungsfestigkeit versteht. Das kommt etwa in der Erwägung des EuGH zum Ausdruck, der Aufenthaltsstaat dürfe nicht verlangen, dass der Fahrerlaubnisinhaber die Bedingungen erfülle, die sein nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Entzug aufstelle (Rn. 29 des Beschlusses). Eine abschließende und gesicherte Aussage zur Reichweite der Entscheidung lässt sich somit nach dem Vorstehenden nicht treffen.

Die Reichweite des EuGH Beschlusses vom 06. 04. 2006 für Fälle wie den vorliegenden ist des Weiteren deshalb fraglich, weil der EuGH nicht zu dem nach der EuGH-Entscheidung in Sachen Kapper verstärkt festzustellenden Missbrauchsphänomen des sog. Führerscheintourismus Stellung bezieht. Dieser ist dadurch gekennzeichnet, dass in Deutschland lebende Verkehrsteilnehmer, denen vormals wegen Eignungsmängeln die Fahrerlaubnis entzogen bzw. nicht (wieder-)erteilt worden ist und die gegebenenfalls in diesem Zusammenhang eine ihnen auferlegte medizinisch-psychologische Untersuchung entweder nicht „bestanden" oder aber von vornherein verweigert haben, nachfolgend in Tschechien oder Polen eine Fahrerlaubnis erwerben konnten, ohne dass – wie dem Senat aus zahlreichen Verfahren bekannt ist – die hierzulande aufgetretenen (oft alkohol- bzw. drogenbedingten) Fahreignungsmängel hinreichend abgeklärt worden wären und ohne dass vielfach das Erfordernis eines auf das Kalenderjahr entfallenden mindestens 185-tägigen Wohnaufenthalts am Ort der Führerscheinerteilung (vgl. Art. 9 der Führerscheinrichtlinie) konsequent beachtet worden wäre. Die Bedeutung des Missbrauchsphänomens des sog. Führerscheintourismus lässt sich nicht nur aus der hohen Zahl einschlägiger verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen, vgl. etwa die Übersicht zur aktuellen Rechtsprechung in dem Internetservice www.fahrerlaubnisrecht.de, sondern auch aus der intensiven und teilweise reißerischen Werbung („EU-Führerschein ohne MPU", „EU-Führerschein in 3 Tagen") für diese Art des Fahrerlaubniserwerbs im Internet, vgl. www.google.de, Suchwort „EU-Führerschein", ersehen.

Der vorliegende Fall weist alle wesentlichen Merkmale des sog. Führerscheintourismus auf (wird ausgeführt). Dass bei der Fahrerlaubniserteilung in Tschechien den vormals zutage getretenen erheblichen Eignungsmängeln des Antragstellers nachgegangen worden ist bzw. diese auch nur zur Sprache gebracht worden sind, geht weder aus der Akte noch aus den Einlassungen des Antragstellers hervor. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich der Antragsteller vor dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis wegen persönlicher oder beruflicher Bindungen über einen längeren Zeitraum dort aufgehalten hätte.

Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der EuGH dem Anerkennungsprinzip des Art. 1 Abs. 2 Führerscheinrichtlinie vor den in Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie zum Ausdruck kommenden Belangen der Verkehrssicherheit zugunsten von Verkehrsteilnehmern den Vorrang einräumt, die wie der Antragsteller in der Vergangenheit hartnäckig die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet haben und die nachfolgend, statt einen gefestigten Einstellungs- und Verhaltenswandel nachzuweisen, das derzeit noch bestehende innereuropäische Anforderungsgefälle bei der Abklärung gesundheitlicher oder charakterlicher Eignungszweifel sowie Unzulänglichkeiten bei der grenzüberschreitenden Unterrichtung über aktenkundige Eignungsmängel ausgenutzt haben, um ohne eine Aufarbeitung ihrer gesundheitlichen oder charakterlichen Mängel wieder in den Besitz einer Fahrerlaubnis zu gelangen. Ein anderes Verständnis der Recht-

sprechung des EuGH würde sehenden Auges eine massive Gefährdung selbst höchstrangiger, verfassungsrechtlich geschützter Rechtsgüter wie das Leben und die körperliche Unversehrtheit zahlreicher Menschen in Kauf nehmen. Dass der EuGH seiner Rechtsprechung ein derartiges Verständnis zugrunde legen wollte, das berechtigte Sicherheitsbelange von Mitgliedstaaten ignorieren und die Verwirklichung verfassungsrechtlich fundierter Schutzpflichten des Staates für das Leben und die körperliche Unversehrtheit seiner Bürger in einem so zentralen Bereich wie der Sicherheit des Straßenverkehrs nachhaltig beeinträchtigen würde, erscheint dem Senat schlechterdings nicht vorstellbar. Eine solche Einschätzung lässt sich vor allem auch deshalb nicht gewinnen, weil der EuGH-Entscheidung in der Rechtssache Halbritter gerade kein Fall des sog. Führerscheintourismus zugrunde gelegen hat. Der EuGH weist in seiner Entscheidung – und zwar im Rahmen der Entscheidungsgründe im engeren Sinne – ausdrücklich darauf hin, dass Herr Halbritter während einer längeren Zeit aus beruflichen Gründen seinen Wohnsitz in Österreich hatte, so dass er nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 5 der Führerscheinrichtlinie zu jener Zeit überhaupt nur dort eine neue Fahrerlaubnis erwerben konnte (Rdn. 30). Außerdem wird betont, dass die österreichischen Behörden überprüft hatten, ob Herr Halbritter den Mindestanforderungen in Bezug auf die physische und psychische Fahreignung entsprechend des Anhangs III zur Führerscheinrichtlinie genügte (Rdn. 31). Wohl auf der Grundlage dieser Überprüfung konnte der deutschen Fahrerlaubnisbehörde auch eine vom Kuratorium für Verkehrssicherheit T. über die Fahreignung des Herrn Halbritter aus psychologischer Sicht gefertigte Stellungnahme vorgelegt werden. Der EuGH stellt in dem Beschluss vom 06. 04. 2006 überdies wiederholt heraus, dass er „aufgrund aller vorstehenden Erwägungen" (Rdn. 32) bzw. „in einem Fall wie dem des Herrn Halbritter" (Rdn. 36) bzw. „unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens" (Rdn. 38 und 2. Schlussfeststellung) zum Vorrang des Anerkennungsgrundsatzes gelangt ist. Es spricht daher unter Berücksichtigung des oben dargestellten Inhalts der Führerscheinrichtlinie sehr viel dafür, dass der EuGH seine restriktive Auslegung des Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie auf den Normalfall des Bürgers bezieht, der vom Recht auf freie Wohnortwahl innerhalb Europas Gebrauch macht und während eines solchen verfestigten Auslandsaufenthalts wieder eine Fahrerlaubnis erwirbt. Es kann aber nicht angenommen werden, dass der EuGH unter anderen Umständen als denen des Falles Halbritter, also speziell in einem typischen Fall des sog. Führerscheintourismus, dem Anerkennungsgrundsatz des Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie gegenüber den Belangen der Sicherheit des Straßenverkehrs den Vorrang eingeräumt haben würde.

Für diese Annahme lässt sich auch anführen, dass in der Rechtsprechung des EuGH der Gedanke des rechtmissbräuchlichen Gebrauchmachens von europarechtlichen Freiheitsverbürgungen anerkannt ist. Die Berufung auf die durch Gemeinschaftsrecht eröffneten Möglichkeiten und Befugnisse kann versagt oder jedenfalls eingeschränkt werden, wenn diese in missbräuchlicher oder betrügerischer Absicht genutzt werden, um sich der Anwendung nationalen Rechts zu entziehen (vgl. etwa EuGH, Urteile vom 07. 02. 1979 – 115/78 <Knoors> –, Slg. 1979 I S. 399 = NJW 1979, 1761, vom 03. 10. 1990 – C-61/89 <Bouchoucha> –, Slg. 1990 I S. 3563, und vom 09. 03. 1999 – C-212/97 <Centros Ltd> –, Slg. 1999 I S. 1459 = NJW 1999, 2027).

Soweit dem Betroffenen in diesem Sinne ein missbräuchliches oder betrügerisches Verhalten anzulasten ist, kann ihm gleichwohl nicht generell die Berufung auf einschlägiges Gemeinschaftsrecht versagt werden. Dies setzt vielmehr zusätzlich eine Würdigung der Ziele voraus, die mit den fraglichen Bestimmungen des nationalen Rechts bzw. mit den die Ausübung europarechtlicher Grundfreiheiten behindernden nationalen Maßnahmen verfolgt werden. Diese Bestimmungen oder Maßnahmen müssen in nichtdiskriminierender Weise angewandt werden, zwingenden Gründen des Allgemeininteresses entsprechen, zur Erreichung des verfolgten Ziels geeignet sein und sie dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist (EuGH, Urteil vom 09. 03. 1999 – C-212/97 <Centros Ltd> –, a. a. O., Rdn. 25 und 34).

Vorliegend sind die Voraussetzungen für die Annahme eines missbräuchlichen Verhaltens erfüllt, weil sich der Antragsteller nicht für längere Zeit und in Ausübung des Freizügigkeitsrechts, etwa als Arbeitnehmer, sondern nur kurzfristig zum offenkundig alleinigen Zweck des Fahrerlaubniserwerbs in Tschechien aufgehalten hat. Der Antragsteller handelte mit dem klar erkennbaren Vorsatz, die derzeit noch deutlich geringeren Anforderungen auszunutzen, die das tschechische Recht bzw. die Praxis seiner Anwendung an die gesundheitliche und charakterliche Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern richten, wobei ihm auch bewusst war, dass er in Deutschland ohne eine erfolgreich absolvierte medizinisch-psychologische Untersuchung keine Fahrerlaubnis würde erlangen können. Die Missbräuchlichkeit dieses Vorgehens liegt vor allem deshalb auf der Hand, weil die Führerscheinrichtlinie selbst Vorkehrungen gegen den Führerscheintourismus getroffen hat, indem sie in Art. 7 Abs. 1 Nr. 2, 1. Alt. die Ausstellung eines Führerscheins vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes abhängig macht und in Art. 9 Satz 1 einen ordentlichen Wohnsitz nur dann annimmt, wenn der Fahrerlaubniserwerber dort persönliche oder berufliche Bindungen unterhält und an mindestens 185 Tagen im Jahr dort wohnt. Dass der Antragsteller diese Anforderungen erfüllt hat, ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Eine Diskriminierung des Antragstellers durch die Aufforderung zur Durchführung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung und – nach deren Verweigerung – durch die Entziehung seiner ausländischen Fahrerlaubnis ist nicht zu erkennen. Es werden nur die Vorschriften angewandt, die allgemein für

Fahrerlaubnisbewerber bzw. -inhaber in Deutschland gelten. Der vom Antragsteller geforderte Nachweis, dass er nunmehr – anders als noch im Jahr 2004 – über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verfügt und insbesondere seine massiven Alkoholprobleme in den Griff bekommen hat, dient außerdem zwingenden Gründen des Allgemeininteresses, nämlich der Abwehr konkreter Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs und damit dem Schutz höchstrangiger Individualrechtsgüter der anderen Verkehrsteilnehmer. Das MPU-Erfordernis und die Fahrerlaubnisentziehung nach der Verweigerung der Untersuchung sind auch geeignet und erforderlich, um die vom Antragsteller ausgehenden Gefahren abzuwenden. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass vorliegend nicht von Vornherein die Gültigkeit der tschechischen Fahrerlaubnis des Antragstellers in Frage gestellt worden ist. Dem Antragsteller ist zunächst lediglich – als milderes Mittel – aufgegeben worden, seine aufgrund der vormaligen erheblichen Verfehlungen zweifelhafte Kraftfahreignung unter Beweis zu stellen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis und damit das Verbot des Gebrauchmachens hiervon im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland – und nur hier – sind erst verfügt worden, nachdem der Antragsteller die Untersuchung innerhalb der zulässigerweise gesetzten Frist versäumt hatte, ohne dafür einen stichhaltigen Grund anführen zu können.

Soweit der Antragsteller behauptet, nunmehr abstinent zu leben und zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet zu sein, ist darauf zu verweisen, dass § 13 Abs. 2 Buchst. b bis d FeV zum Nachweis der Fahreignung ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorschreibt; bloße Beteuerungen vermögen die geforderte wissenschaftlich abgesicherte Bestandsaufnahme und Prognose nicht zu ersetzen.

Erweist sich mithin trotz der vom Antragsteller angeführten europarechtlichen Bedenken die Ordnungsverfügung des Antragsgegners jedenfalls nicht als offensichtlich rechtswidrig, so in jüngster Zeit, d. h. nach dem Bekanntwerden der Halbritter-Entscheidung des EuGH, unter anderem auch VG Freiburg, Beschluss vom 01. 06. 2006 – 1 K 752/06 –, veröffentlicht unter http://www.fahrerlaubnisrecht.de; Thür. OVG, Beschluss vom 29. 06. 2006 – 2 EO 240/06 –; Hess. VGH, Beschluss vom 09. 08. 2006 – 2 TG 1400/06 –; Nds. OVG, Beschluss vom 15. 08. 2006 – 12 ME 123/06 –; OVG M.-V., Beschluss vom 29. 08. 2006 – 1 M 46/06 – [in diesem Heft]; anderer Ansicht VG Augsburg, Beschluss vom 29. 05. 2006 – Au 3 S 06.600 –; VG Neustadt, Beschlüsse vom 30. 05. 2006 – 3 L 745/06.NW – und vom 01. 06. 2006 – 3 L 685/06.NW –; OVG Schl.-H., Beschluss vom 20. 06. 2006 – 4 MB 44/06 – [BA 2006, 430], führt die vorzunehmende Interessenabwägung zu einem eindeutigen Überwiegen der vom Antragsgegner ins Feld geführten öffentlichen Belange, die dem überragenden Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs Rechnung tragen und somit dem Schutz höchstrangiger Rechtsgüter dienen.

Der Antragsteller hat demgegenüber nichts dafür anführen können, dass es ihm inzwischen gelungen ist, sich selbstkritisch mit seinem bisherigen Alkoholmissbrauch und seiner Neigung zum Verstoß auch gegen sonstige grundlegende Verkehrsvorschriften auseinanderzusetzen und Strategien für ein alkoholfreies Leben oder zumindest eine strikte Trennung des Alkoholkonsums vom Führen von Kraftfahrzeugen zu entwickeln. Der Umstand, dass er stattdessen den vermeintlich einfachen Weg des Erwerbs einer ausländischen Fahrerlaubnis gegangen ist, spricht vielmehr nachdrücklich gegen den Willen zu einer durchgreifenden Verhaltensänderung. Auch die beruflichen Belange, die der Antragsteller angeführt hat, sprechen nicht mit nennenswertem Gewicht dafür, ihn trotz der nicht ausgeräumten massiven Eignungsbedenken einstweilen weiter am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu lassen. Wäre es dem Antragsteller wirklich ernst mit seinen Bemühungen um eine neue berufliche oder geschäftliche Existenz, hätte er nach Überzeugung des Senats die ihm gebotene Gelegenheit genutzt, um die behauptete Wiedererlangung der Fahreignung unter Beweis zu stellen statt in der geschehenen Art und Weise zu taktieren.

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

98. Die verordnungsrechtliche Regelung des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, wonach bei einem gelegentlichen Cannabiskonsum und dem Unvermögen, zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen, die Fahrerlaubnis regelmäßig zu entziehen ist, begegnet im Hinblick darauf, dass im Bußgeldverfahren nach § 25 StVG nur die Anordnung eines Fahrverbots, in Betracht kommt, keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Denn im Bußgeldverfahren wird nicht über die Fahreignung des Betroffenen entschieden.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 12. September 2005 – 10 S 1642/05 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber nicht begründet.

Nach Ansicht des Senats ist der Antragsteller nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 und der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung wegen seines gelegentlichen Konsums von Cannabis und des Unvermögens, zwischen der Einnahme und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, fahrungeeignet, so dass ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen ist (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV). Auch im Beschwerdeverfahren hat der Antragsteller den gelegentlichen Konsum von Cannabis eingeräumt. Das Unvermögen des Antragstellers, zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahr-

zeugs zu trennen, ergibt sich daraus, dass dieser am 18. 02. 2005 unter der berauschenden Wirkung von D9-Tetrahydrocannabinol (5,7 ng/ml) ein Kraftfahrzeug geführt hat. Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass jedenfalls bei einer D9-THC-Konzentration von mehr als 2 ng/ml die verkehrsrelevanten Eigenschaften eines Fahrerlaubnisinhabers beeinträchtigt sind und damit das fehlende Trennungsvermögen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung belegt ist (vgl. Senatsbeschl. v. 10. 05. 2004 – 10 S 427/04 –, DAR 2004, 604). Bei dieser Konzentration ist im Anschluss an ein vom Bundesverfassungsgericht im dortigen Verfahren 1 BvR 2062/96 [BA 2002, 362] eingeholtes Gutachten von Prof. Dr. K. vom 15. 08. 2001 [BA 2002, 336] von einer Beeinträchtigung der verkehrsrelevanten Eigenschaften des Fahrers auszugehen (vgl. auch Berghaus/Schulz/Szegedi, in: Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, S. 87; vgl. Senatsbeschl. v. 22. 09. 2003 – 10 S 1537/04 –; v. 08. 10. 2003 – 10 S 842/03 –; v. 03. 11. 2003 – 10 S 2281/03 –; v. 19. 01. 2004 – 10 S 1495/03 –; v. 15. 04. 2004 – 10 S 107/04 –; v. 10. 05. 2004 – 10 S 427/04 –, DAR 2004, 604 [= BA 2005, 189]; v. 02. 06. 2004 – 10 S 1880/03 –). Im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts (§ 24a Abs. 2 StVG) wird darüber hinaus davon ausgegangen, dass bereits bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml ein zeitnaher Cannabiskonsum mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit gegeben ist (vgl. Beschluss der Grenzwertkommission zu § 24a Abs. 2 StVG vom 20. 11. 2002 zu den in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten Substanzen; Weibrecht, Blutalkohol 2003, 130, 135; vgl. dazu auch BVerfG, Beschl. v. 21. 12. 2004 – 1 BvR 1652/03 –, NVwZ 2005, 441 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffer/Halecker]).

Auch der zeitliche Abstand zwischen der Fahrt unter dem Einfluss von THC am 18. 02. 2005 und der Bekanntgabe der Entziehungsverfügung vom 18. 05. 2005 an den Antragsteller führt nicht zu einem Überwiegen des Aufschubinteresses des Antragstellers. Erst am 22. 03. 2005 wurde das Landratsamt von der Polizeidirektion H. nach § 2 Abs. 12 Satz 1 StVG über den Sachverhalt informiert. Anschließend musste sich das Landratsamt bei der Staatsanwaltschaft H. noch die Strafakten beschaffen (Rückgabe am 19. 04. 2005), den Antragsteller nach § 28 LVwVfG anhören (20. 04. 2005) und seinem Bevollmächtigten auf dessen Anforderung vom 02. 05. 2005 Akteneinsicht gewähren. Im Hinblick hierauf kann dem Landratsamt nicht vorgehalten werden, die Angelegenheit in einer Weise zögerlich vorangetrieben zu haben, die die Verfügung als solche oder auch nur die Anordnung der sofortigen Vollziehung als unzulässig erscheinen lässt.

Der Entziehungsverfügung steht ferner nicht entgegen, dass gegen den Antragsteller wegen der Fahrt unter der berauschen Wirkung von D9-THC vom 18. 02. 2005 ein Bußgeld von 250,– EUR und ein einmonatiges Fahrverbot verhängt worden ist. § 84 Abs. 1 OWiG besagt lediglich, dass, sofern der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist, dieselbe Tat nicht mehr als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden kann. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen der Nichteignung des Betroffenen ist eine – präventive – Maßnahme der Gefahrenabwehr und dient nicht der Sanktionierung eines Verhaltens (vgl. BVerfG, Beschl. v. 18. 11. 1966 – 1 BvR 173/63 –, BVerfGE 20, 365). Der Rechtmäßigkeit der auf § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. q StVG sowie § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung gestützten Entziehungsverfügung steht auch nicht entgegen, dass der Gesetzgeber, wie sich aus § 24a Abs. 2 und § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG ergibt, als Ahndung des Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung von Cannabis ein Fahrverbot als ausreichend ansieht, während nach der Fahrerlaubnis-Verordnung der gelegentliche Cannabiskonsum und das fehlende Trennungsvermögen zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt (so aber Dencker, DAR 2004, 626, 630 f.). Denn die Fahrerlaubnis-Verordnung – als bloße Rechtsverordnung – ist insoweit nicht wegen eines Widerspruchs zu Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes nichtig, weil der Gesetzgeber mit der Vorschrift des § 25 StVG den Bereich der Fahreignung gerade nicht geregelt hat. Im Verfahren nach § 25 StVG wird keine Entscheidung über die Eignung eines Kraftfahrzeugfahrers zum Führen von Kraftfahrzeugen getroffen. Mit der Verhängung eines Fahrverbots neben einer Geldbuße wird lediglich eine erzieherische Nebenfolge verfügt, nicht jedoch über die Fahreignung des Betreffenden befunden. Das Fahrverbot ist als „Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" gedacht und ausgeformt und soll in erster Linie spezialpräventiv auf nachlässige oder leichtsinnige Kraftfahrer einwirken (vgl. BT-Drucks. V/1319, S. 90; BVerfG, Beschl. v. 16. 07. 1969 – 2 BvL 11/69 –, BVerfGE 27, 36, 42; BVerwG, Beschl. v. 21. 01. 1994 – 11 B 116/93 –, NJW 1994, 1672; BayObLG, Beschl. v. 09. 10. 2003 – 1 ObOWi 270/03 –, NZV 2004, 100). Da im Bußgeldverfahren die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geprüft wird, entfalten Bußgeldentscheidungen nach § 3 Abs. 4 Satz 2 zweiter Halbs. StVG für das behördliche Entziehungsverfahren auch nur insoweit Bindungswirkung, als sie sich auf die Feststellung des Sachverhalts und die Beurteilung der Schuldfrage beziehen, nicht hingegen hinsichtlich der Eignungsfrage.

99. *) 1. Bereits der einmalige Konsum sog. harter Drogen (hier: Kokain) schließt regelmäßig die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus und rechtfertigt die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 FeV i.V.m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV.

2. Die Ungleichbehandlung des gelegentlichen Konsums von Alkohol und Betäubungsmitteln (außer Cannabis) ist aufgrund der unterschiedlichen Wirkungsweisen sachlich begründet und verstößt nicht gegen den verfassungsrechtlichen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG.

Oberverwaltungsgericht Lüneburg,
Beschluss vom 08. März 2006 – 12 ME 53/06 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts, mit dem der Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gegen die mit einer Anordnung des Sofortvollzuges versehene Fahrerlaubnisentziehungsverfügung des Antragsgegners vom 11. November 2005 abgelehnt worden ist, bleibt in der Sache ohne Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat in den Gründen seines angefochtenen Beschlusses ausgeführt, der Antragsteller sei nach § 46 Abs. 1 FeV i.V.m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zu dieser Verordnung ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, weil bereits der einmalige Konsum einer sog. harten Droge die Fahreignung regelmäßig ausschließe und der Antragsteller in seiner polizeilichen Vernehmung vom 19. Juli 2005 eingeräumt habe, seit dem Herbst des Jahres 2004 zehnmal Kokain konsumiert zu haben. Besondere Umstände, die die Annahme rechtfertigen könnten, dass der Antragsteller trotz dieses Drogenkonsums (wieder) zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sei, seien nicht ersichtlich. Denn auch in den Fällen, in denen eine Drogenabhängigkeit im medizinischen Sinne nicht bestanden habe, könne die entfallene Eignung erst wieder angenommen werden, wenn nach einer längeren Phase der Abstinenz hinreichend gewiss sei, dass auch künftig auf die Einnahme harter Drogen verzichtet werde. Eine Drogenabstinenz und einen stabilen Einstellungswandel habe der Antragsteller aber weder behauptet noch nachgewiesen. Seine Einlassung, niemals unter dem Einfluss von Drogen am Straßenverkehr teilgenommen zu haben, genüge insoweit nicht. Der Verweis des Antragstellers auf im einzelnen benannte Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes führe zu keiner anderen Bewertung, weil diese Entscheidungen den Besitz bzw. den Konsum von Cannabis, nicht jedoch den Konsum sog. harter Drogen beträfen. Die Ungleichbehandlung des gelegentlichen Konsums von Alkohol und Betäubungsmitteln (außer Cannabis) sei aufgrund der unterschiedlichen Wirkungsweisen sachlich begründet und verstoße nicht gegen den verfassungsrechtlichen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG.

Das Verwaltungsgericht hat in seiner sorgfältig begründeten Entscheidung die Maßstäbe der ständigen Rechtsprechung des Senats zum regelmäßigen Ausschluss der Kraftfahreignung bereits beim einmaligen Konsum von sog. harten Drogen (vgl. nur: Beschlüsse vom 16. 06. 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f. = VKBl. 2003, 415 f. [= BA 2003, 465] und vom 19. 11. 2004 – 12 ME 404/04 –, VKBl. 2005, 425 f. [= BA 2005, 324]), zu dem in diesen Fällen bestehenden Erfordernis des Nachweises einer dauerhaften Abstinenz für die Annahme einer Wiedererlangung der Fahreignung (zuletzt: Beschluss vom 28. 02. 2006 – 12 ME 21/06 –) und zur Unanwendbarkeit der den Konsum von Cannabis betreffenden bundesverfassungsgerichtlichen Rechtsprechung auf die Einnahme sog. harter Drogen (Beschlüsse des Senats vom 07. 03. 2005 – 12 ME 70/05 – und vom 24. 06. 2005 – 12 ME 121/05 –) in nicht zu beanstandender Weise auf den Fall des Antragstellers angewandt. Auch trifft zur Überzeugung des Senats die von dem Verwaltungsgericht unter Verweis auf einschlägige obergerichtliche Rechtsprechung (VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 22. 11. 2004 – 10 S 2182/04 –, zfs 2005, 158 f.) vertretene Auffassung zu, dass der Konsum von sog. harten Drogen bereits deshalb anders zu behandeln ist als der Konsum von Alkohol, weil die Stoffe eine nicht vergleichbare Wirkungsweise haben.

100. 1. Der THC-COOH-Wert, der sich aus einer Blutprobe ergibt, die unmittelbar nach akutem Cannabiskonsum entnommen wird, ist nur bedingt aussagekräftig. Insbesondere kann der in dem Erlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 18. Dezember 2002 festgelegte Grenzwert für den Nachweis gelegentlichen Konsums von 5 ng/ml THC-COOH in einem solchen Fall regelmäßig nicht herangezogen werden.

***) 2. Räumt ein Fahrzeugführer unmittelbar nach einer Autofahrt im Rahmen einer ärztlichen Befragung ausdrücklich ein, gelegentlich Cannabis und Ecstasy zu konsumieren, erweckt seine Behauptung im gerichtlichen Verfahren, bei dem vor der Autofahrt gerauchten Joint habe es sich um einen einmaligen Cannabiskonsum gehandelt, den Eindruck eines zur Erzielung des Rechtsschutzerfolges angepassten Vortrages.**

3. Eine „Rauschfahrt" und damit ein mangelndes Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr ist gegeben, wenn die entnommene Blutprobe des Fahrzeugführers noch 1 Stunde und 10 Minuten nach Fahrtende einen THC-Wertes von 3 ng/ml aufweist und der Blut entnehmende Arzt einen leichten bis deutlichen Drogeneinfluss feststellt.

Verwaltungsgericht Aachen,
Beschluss vom 24. November 2004 – 3 L 978/04 –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 11. Oktober 2004 wiederherzustellen bzw. hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung anzuordnen, ist unbegründet.

Im Falle der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsaktes nach § 80 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann das Gericht nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederherstellen bzw. anordnen, wenn das Interesse des Antragstellers an der Aussetzung der Vollziehung gegenüber dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung vorrangig ist. Ein überwiegendes Aussetzungsinteresse ist gegeben, wenn der Rechtsbehelf mit erheblicher Wahrscheinlichkeit Erfolg haben wird, das heißt, wenn die angefochtene Verfügung offensichtlich rechtswidrig ist.

Hingegen setzt sich das gegenläufige Vollziehungsinteresse durch, wenn die angefochtene Verfügung als offensichtlich rechtmäßig anzusehen ist und darüber hinaus ein – von der Behörde nach § 80 Abs. 3 VwGO schriftlich darzulegendes – besonderes öffentliches Interesse an ihrer Umsetzung vor Abschluss des Rechtsschutzverfahrens in der Hauptsache besteht. So liegt der Fall hier.

Die lediglich formelle Begründungspflicht des § 80 Abs. 3 VwGO hat der Antragsgegner erfüllt. Angesichts der aus der Ungeeignetheit eines Kraftfahrers für die Allgemeinheit resultierenden erheblichen Gefahren bedurfte es bei der gegebenen Sachlage, insbesondere des in Rede stehenden Cannabiskonsums, über die erfolgte Begründung hinaus keiner weiteren Ausführungen.

Die angefochtene Ordnungsverfügung vom 11. Oktober 2004 ist als offensichtlich rechtmäßig anzusehen. Sie entzieht dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen B, M und L und fordert ihn unter Androhung eines Zwangsgeldes auf, den eingezogenen Führerschein unverzüglich abzugeben bzw. zu übersenden.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis findet ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 46 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) und Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 FeV. Danach ist derjenige regelmäßig zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet anzusehen, der gelegentlich Cannabis konsumiert und nicht zwischen Konsum und Fahren trennt.

Beide Voraussetzungen sind in der Person des Antragstellers erfüllt. So hat der Antragsteller unmittelbar nach der hier in Rede stehenden Autofahrt vom 05. März 2004 auf ärztliche Befragung ausdrücklich eingeräumt, gelegentlich Cannabis zu konsumieren. Das ergibt sich aus dem „Ärztlichen Bericht – Protokoll und Antrag zur Feststellung der Drogen im Blut" vom 05. März 2004. An dieser Angabe ist der Antragsteller festzuhalten. Unglaubhaft ist die erst im gerichtlichen Verfahren aufgestellte Behauptung, bei dem vor der Autofahrt am 05. März 2004 geraucht Joint habe es sich um einen einmaligen Cannabiskonsum gehandelt. Das Abrücken von der ursprünglichen Angabe, mit der der Antragsteller im Übrigen nicht nur gelegentlichen Konsum von Cannabis, sondern auch von Ecstasy einräumt hat, erweckt den Eindruck eines zur Erzielung des Rechtsschutzerfolges angepassten Vortrages und ist als Schutzbehauptung zu werten.

Das fehlende Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeuges im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ist durch die Fahrt vom 05. März 2004 belegt. Ausweislich des polizeilichen Protokolls und des eingeholten Gutachtens ist davon auszugehen, dass der Antragsteller gegen ca. 20.40 Uhr und damit kurze Zeit vor Antritt der durch die Polizei um 21.40 Uhr beendeten Autofahrt Cannabis konsumiert hat. Da sich beim Rauchen von Haschisch und/oder Marihuana das „maximale High-Gefühl" erst mit einer zeitlichen Verzögerung von etwa einer halben Stunde einstellt und – wissenschaftlich ausgedrückt – die THC-Wirkung innerhalb von vier Stunden abklingt, hat der Antragsteller ein Kraftfahrzeug unter Drogeneinfluss geführt. Dieser Einfluss ist auch verkehrsrechtlich relevant gewesen.

Es ist allgemein anerkannt, dass der akute, durch den Nachweis der psychoaktiven Substanz THC im Serum belegte Genuss von Cannabis Beeinträchtigungen der für die Fahreignung wichtigen Faktoren, wie Wahrnehmungs- und Konzentrationsfähigkeit sowie Psychomotorik, hervorruft und zu Leistungseinschränkungen im Bereich der Koordination, der Fähigkeit, seltene Signale bei einer ereignisarmen oder langweiligen Aufgabe zu entdecken und zu beantworten, und des Vorgangs des Auffassens und des Erkennens eines Gegenstandes führt, vgl. nur Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH Bad.-Württ.), Beschluss vom 10. Mai 2004 – 10 S 427/04 – [BA 2005, 189], juris, mit weiteren Nachweisen (m. w. N.).

Hinsichtlich der Konzentration der psychoaktiven Substanz THC im Serum eines Fahrzeugführers, ab der die Fahrtüchtigkeit des Betreffenden beeinträchtigt sein kann, kann auf die Aussagen in dem vom Bundesverfassungsgericht in den Verfahren 1 BvR 2062/96 und 1 BvR 1143/98 in Auftrag gegebenen Gutachten zur Fahreignung bei Cannabiskonsum von Prof. Dr. Hans-Peter Krüger, im Internet veröffentlicht: http://www.psychologie.uni-wuerzburg.de/methoden/methff_nonjava.html [= BA 2002, 336], verwiesen werden. Hier wird unter Auswertung von mehreren wissenschaftlichen Studien ausgeführt, dass bei THC-Konzentrationen unter 2 ng/ml keine Risikoerhöhung erfolgt, während bei höheren Konzentrationen eine Risikoerhöhung eintritt. Im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts (§ 24a Abs. 2 StVG) wird darüber hinaus davon ausgegangen, dass bereits bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml ein zeitnaher Cannabiskonsum mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit gegeben ist, vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 10. Mai 2004, am angegebenen Ort (a. a. O.), m. w. N.; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH), Beschluss vom 03. Februar 2004 – 11 CS 04.157 –, juris; Oberverwaltungsgericht Niedersachsen (OVG Nds.), Beschluss vom 11. Juli 2003 – 12 ME 287/03 – [BA 2004, 183], juris.

Aufgrund des beim Antragsteller auch 1 Stunde und 10 Minuten nach Fahrtende noch ermittelten THC-Wertes von 3 ng/ml und des vom Blut entnehmenden Arzt festgestellten leichten bis deutlichen Drogeneinflusses ist daher davon auszugehen, dass eine „Rauschfahrt" vorlag und der Antragsteller nicht zwischen Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr trennen kann. Ob hinsichtlich dieser Rauschfahrt ein Bußgeldverfahren durchgeführt oder bestandskräftig abgeschlossen worden ist, ist dabei – anders als der Antragsteller meint – rechtlich ohne Bedeutung. Hinzuweisen ist auch darauf, dass bereits eine „Rauschfahrt" ausreicht, um von fehlendem Tren-

nungsvermögen ausgehen zu können, vgl. Bay. VGH, Beschluss vom 03. Februar 2004, a. a. O.; OVG Nds., Beschluss vom 11. Juli 2003, a. a. O. Sind demnach in der Person des Antragstellers beide Entziehungsvoraussetzungen (gelegentlicher Cannabiskonsum und fehlendes Trennungsvermögen) erfüllt, so ist – wegen des Fehlens atypischer Umstände – die angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnis rechtlich zwingend.

Entscheidungsunerheblich ist damit, dass ein – wie hier – in der Phase des akuten Cannabiskonsums festgestellter Wert von 26 ng/ml THC-COOH (anders als der Antragsgegner in den Bescheidgründen ausführt) gerade nicht in der Lage ist, einen gelegentlichen Cannabiskonsum zu belegen bzw. einen einmaligen Konsum auszuschließen. Wegen der kurzen Halbwertszeit von 1,5 Tagen bei einem einmaligem Konsum, vgl. Daldrup/Käferstein/Köhler/Maier/Mußhoff, „Entscheidung zwischen einmaligem/gelegentlichem und regelmäßigem Cannabiskonsum", Blutalkohol 2000, 39, 44, sinkt ein Wert von 26 ng/ml THC-COOH rechnerisch schon nach 4,5 Tagen Abstinenz auf 3,25 ng/ml und unterschreitet damit den nach Erlasslage in Nordrhein-Westfalen für die Annahme eines gelegentlichen Konsums bestimmten Grenzwert von mindestens 5,0 ng/ml THC-COOH, vgl. Ziffer 6.4.1 des auf wissenschaftlicher Grundlage erstellten Erlasses des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 18. Dezember 2002 (Az. VI B 2-21-03/2.1). Dieser Grenzwert ist deshalb besonders niedrig angesetzt, weil es im Entziehungsverfahren wegen der erforderlichen Mitwirkung des Betroffenen regelmäßig einige Tage dauert, bis die behördlich angeforderte Blutprobe durchgeführt wird und es in dieser Zeitspanne von bis zu 8 Tagen bei Abstinenz zu einem Abbau der THC-COOH kommt. Auf eine entsprechende Anfrage des Berichterstatters hat PD Dr. N. vom Institut für Rechtsmedizin der Universität B. bestätigt, dass die „Grenzwerte" zur Beurteilung der Cannabiskonsumgewohnheiten nur bei Eignungsuntersuchungen gelten, bei denen der Proband sogar noch die Möglichkeit habe, einige Tage drogenfrei zu bleiben, bis er zur Untersuchung bzw. Blutentnahme gehe. Für eine Blutprobe, die nach akutem Konsum abgenommen werde, könne/dürfe man die im Erlass genannten Werte nicht zugrunde legen.

Die damit angesprochene Problematik hat der Antragsgegner künftig bei der Anwendung des einschlägigen Erlasses und der dort aufgeführten THC-COOH-Werte zu berücksichtigen.

Schließlich ergibt sich die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen auch aus Ziff. 9.1 Anlage 4 FeV. Gegenüber dem die Blutentnahme durchführenden Arzt hat er – wie bereits oben erwähnt – angegeben, gelegentlich Ecstasy zu konsumieren. Bei Ecstasy handelt es sich um ein Amphetamin-Derivat, welches zu den so genannten harten Drogen zählt, vgl. Informationszentrale gegen Vergiftungen der Universität Bonn: http://www.meb.unibonn.de/giftzentrale/ecstasy1.html

Der Konsum von Amphetaminen führt unabhängig davon, ob er im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr erfolgt, nach Ziff. 9.1 der Anlage 4 zur FeV zur Ungeeignetheit und rechtfertigt damit die Entziehung der Fahrerlaubnis, vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 25. März 2003 – 19 B 186/03 – und vom 02. August 2002 – 19 B 1316/02 –.

Der Umstand, dass der Antragsteller weder vor noch nach dem Vorfall vom 05. März 2004 einschlägig aufgefallen ist, kann bei einer weiteren Interessenabwägung die Aussetzung der Vollziehung nicht rechtfertigen. Denn die Fahreignung lässt sich nicht schon aus einer zeitweise unauffälligen Fahrleistung ableiten (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 14. Juli 1989 – 10 S 1595/89 –, NZV 1990, 126).

Insgesamt ist damit ernstlich zu befürchten, dass der Antragsteller vor einer endgültigen Entscheidung in der Hauptsache die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden wird. Damit überwiegt das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung deutlich.

(Mitgeteilt von Richter am Verwaltungsgericht Peter Roitzheim, Aachen)

101. Die Vorbemerkung Nr. 2 zur Anlage 4 der FeV kommt, wie sich aus §§ 11 Abs. 7, 46 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FeV ergibt, nicht zur Anwendung, wenn bereits feststeht, dass eignungsausschließende (sog. harte) Drogen konsumiert worden sind. Diese Vorschrift ist auf die Fälle der §§ 11 Abs. 2, 13, 14, 46 Abs. 3 FeV beschränkt, in denen Tatsachen bekannt geworden sind, die Bedenken gegen die Eignung begründen, aber noch nicht eindeutig geklärt ist, ob die in der Anlage 4 zur FeV aufgeführten (oder sonstige) Mängel vorliegen (Fortführung der bisherigen Rechtsprechung).

Verwaltungsgericht Braunschweig,
Beschluss vom 23. Februar 2005 – 6 B 66/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz dagegen, dass die Antragsgegnerin ihm die Fahrerlaubnis entzogen und die sofortige Vollziehung angeordnet hat.

Die Antragsgegnerin erteilte dem im Jahre 1957 geborenen Antragsteller im April 1993 die Fahrerlaubnis der Klasse 3 (alt).

Mit Schreiben vom 01. 12. 2004 erfuhr die Antragsgegnerin, dass der Antragsteller bei einer Verkehrskontrolle am 07. 11. 2004 aufgefallen sei, weil er sein Kraftfahrzeug unter dem Einfuß von Kokain geführt habe, was anhand eines Drogenschnelltests und des toxikologischen Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universität W. vom 10. 12. 2004 nachgewiesen worden sei.

Daraufhin entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller mit Bescheid vom 19. 01. 2005 die Fahrerlaubnis, da er sich infolge des Konsums von Kokain als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe. Gleichzeitig ordnete sie die sofortige Vollziehung dieses Bescheides im Wesentlichen mit der Begründung an, im öffentlichen Interesse könne zur Vermeidung von Gefahren für die Allgemeinheit auch vorübergehend nicht hingenommen werden, dass ein infolge der Einnahme von Rauschmitteln nicht geeigneter Kraftfahrer am öffentlichen Straßenverkehr teilnehme.

Dagegen hat der Antragsteller am 11. 02. 2005 Klage erhoben und den Antrag auf Gewährung vorläufigen, Rechtsschutzes gestellt.

Aus den Gründen:

Der nach § 80 Abs. 5 VwGO statthafte Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes, über den nach dem Übertragungsbeschluss der Kammer vom heutigen Tag durch den Berichterstatter als Einzelrichter entschieden wird, hat keinen Erfolg.

Die Antragsgegnerin hat die sofortige Vollziehung der mit Bescheid vom 19. 01. 2005 verfügten Entziehung der Fahrerlaubnis rechtmäßig angeordnet; die Klage, über die nach dem Sach- und Rechtsstand bei Erlass des angefochtenen Bescheides zu entscheiden sein wird, so dass neue Umstände und insbesondere auch die vom Antragsteller angekündigten Nachweise zu seiner Einstellungs- und Verhaltensänderung erst in einem Verfahren auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis werden berücksichtigt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 1992 – BVerwG 11 C 29.92 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 20; Nds. OVG, Beschluss vom 14. 08. 2002 – 12 ME 566/02 – m. w. Nw. [BA 2003, 327]), wird voraussichtlich keinen Erfolg haben.

Die Anordnung sofortiger Vollziehung ist formell ordnungsgemäß erfolgt. Die Antragsgegnerin hat insbesondere in ausreichender Weise schriftlich begründet, warum das besondere Interesse an dem Sofortvollzug als gegeben erachtet wird (vgl. § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO).

Auch aus materiell-rechtlichen Gründen besteht keine Veranlassung, die aufschiebende Wirkung der gegen den Bescheid erhobenen Klage wiederherzustellen.

Die Prüfung der Sachlage anhand des Akteninhalts ergibt, dass die Antragsgegnerin die Fahrerlaubnis ersichtlich zu Recht entzogen hat. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) hat die Straßenverkehrsbehörde die Fahrerlaubnis (zwingend) zu entziehen, wenn sich der Inhaber der Fahrerlaubnis als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erwiesen hat. Von einer fehlenden Fahreignung ist insbesondere dann auszugehen, wenn ein Mangel nach den Anlagen 4 oder 5 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegt, durch den die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird (§ 46 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3, §,11 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FeV). Ein solcher Mangel entsteht regelmäßig mit der Einnahme von Betäubungsmitteln nach dem Betäubungsmittelgesetz (BtmG); Besonderheiten gelten insoweit nur für die Einnahme von Cannabis (Nr. 9.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV).

Auf dieser Grundlage ist die Fahrerlaubnis des Antragstellers rechtmäßig entzogen worden. Dies ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass der Antragsteller, wie er selbst eingeräumt hat, Kokain (Cocain, Benzoylecgoninmethylester) eingenommen hat, also ein Betäubungsmittel im Sinne des § 1 Abs. 1 BtmG i. V. m. der Anlage 3 zu diesem Gesetz.

In der Rechtsprechung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts und der Kammer ist geklärt, dass regelmäßig (vgl. Vorbemerkung Nr. 3 Satz 1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV) schon die einmalige Einnahme von Kokain oder eines anderen von der Regelung in Nr. 9.1 der genannten Anlage 4 erfassten Betäubungsmittels die Annahme rechtfertigt, dass die konsumierende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet (geworden) ist; insoweit ist nicht erforderlich, dass der Fahrerlaubnisinhaber unter der Wirkung des Betäubungsmittels ein Kraftfahrzeug geführt hat (vgl. Nds. OVG, Beschlüsse vom 16. 06. 2003 – 12 ME 172/03, DAR 2003, 432 [= BA 2003, 465]; 14. 08. 2002 – 12 ME 566/02, DAR 2002, 471 f; 17. 05. 2001 – 12 LA 352/02; VG Braunschweig, Urteile vom 28. 01. 2004 – 6 A 175/03 –, 28. 02. 2002 – 6 A 230/01 –; Beschlüsse vom 30. 12. 2004 – 6 B 512/04, 19. 03. 2004 – 6 B 173/04 –, 21. 01. 2004 – 6 B 500/03 – und 28. 06. 2002 – 6 B 86/02 [vgl. BA 2003, 327]; vgl. ferner OVG Thüringen, Beschl. vom 30. 04. 2002 – 2 EO 87/02 – [BA 2003, 255] <juris>; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 23. 05. 2000 – 7 A 12289/99 – [= BA 2001, 73] <juris>, Beschwerde zurückgewiesen durch Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 22. 01. 2001 – 3 B 144/00 – <juris>; OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 21. 11. 2000 – 7 B 11967/00 –, DAR 2001, 183 [= BA 2003, 71]; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschl. vom 15. 05. 2002, – 10 S 2699/01 –, NZV 2003, 56 [= BA 2002, 384]; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 2 StVG Rn. 17; anderer Ansicht insofern Hess. VGH, Beschl. vom 14. 01. 2002 – 2 TG 3008/01 – [= BA 2003, 70] <juris>; Bode in: Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 3. Aufl., § 3 Rn 180 f.).

Dafür, dass nach dem Willen des Normgebers bereits der einmalige Konsum von Kokain die Fahreignung ausschließt, spricht bereits der Wortlaut der Regelung in Nr. 9.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV, der allein von der „Einnahme" eines Betäubungsmittels im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes spricht und damit einen Begriff verwendet, der auch den einmaligen Konsum eines der genannten Rauschmittel umfasst. Dies wird durch die Entstehungsgeschichte der Regelung bestätigt (siehe Begründung zum Verordnungsentwurf, Bundesrats-Drucksache 443/98, S. 262 f.). Auch die Systematik der Regelung zeigt, dass der Eignungsausschluss in Nr. 9.1 zur Anlage 4 – anders als in den nachfolgenden Vorschriften – allein an die Einnahme eines Betäubungsmittels geknüpft und damit – anders als bei anderen Substanzen – eine die Fahreignung ausschließende Verhaltensweise oder

ein missbräuchlicher, regelmäßiger bzw. mehrmaliger Konsum gerade nicht verlangt wird. Der Verordnungsgeber hat damit ein „Stufensystem" geschaffen, in dem der Erfahrungssatz zum Ausdruck gekommen ist, dass Betäubungsmittel wie Kokain oder die anderen so genannten harten Drogen in besonderem Maße die Fahreignung beeinträchtigen und der Konsum dieser verbotenen Stoffe auf eine im Straßenverkehr nicht hinnehmbare Risikobereitschaft oder Unbesorgtheit des Konsumenten schließen lässt. Ihr Konsum gibt deshalb regelmäßig auch Anlass zu der Befürchtung, dass der Konsument am Straßenverkehr teilnehmen wird, obwohl er noch den Wirkungen des Drogenkonsums ausgesetzt ist (vgl. hierzu Abschnitt 3.12 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Stand Februar 2000, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 115). Dies betrifft nicht nur die akuten Rauschfolgen, sondern auch mögliche Langzeitwirkungen zumindest eines regelmäßigen Konsums harter Drogen, die aber selbst bei einem erstmaligen Substanzgebrauch für den Konsumenten kaum zuverlässig abzuschätzen sind. Da sich Betäubungsmittel, die unter das Betäubungsmittelgesetz fallen – mit Ausnahme von Cannabis, bei dem es auf weitere Umstände des Konsums ankommt –, als besonders gefährlich erwiesen haben (vgl. dazu auch Brenner-Hartmann, Löhr-Schwaab; Bedacht und Eisenmenger in: Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar, 2002, Kapitel 3.12), bestehen auch unter verfassungsrechtlichem Blickwinkel keine Bedenken insbesondere gegen die Verhältnismäßigkeit der Regelungen, auf die der Antragsgegner die Entziehung der Fahrerlaubnis gestützt hat. Der Verordnungsgeber wollte dadurch, dass er auf den klaren Begriff der „Einnahme" abstellt, zugunsten der Verkehrssicherheit schließlich auch verhindern, dass die Fahrerlaubnisbehörden und Gerichte in jedem Einzelfall prüfen müssen, inwieweit das jeweilige Betäubungsmittel beim jeweiligen Fahrerlaubnisinhaber wirksam war. Die darin zum Ausdruck kommende normative Strenge ist durch die besondere Gefährlichkeit der hier in Rede stehenden harten Drogen, die sich nicht zuletzt in ihrer Aufnahme in den Katalog des Betäubungsmittelgesetzes ausdrückt, gerechtfertigt (vgl. dazu insbes. Nds. OVG, a. a. O.; OVG Rheinland-Pfalz, a. a. O.) und nicht zuletzt auf Grund europäischen Rechts vorgegeben (vgl. dazu Nr. 15. der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. 07. 1991 über den Führerschein, Amtsblatt Nr. L 237 vom 24. 08. 1991 S. 0001 – 0024).

Entgegen der Auffassung des Antragstellers bedurfte es keiner Anordnung eines Gutachtens oder sonstiger Maßnahmen nach § 14 FeV, die der Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf den Konsum von Betäubungs- und Arzneimitteln dienen, weil die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne der §§ 11 Abs. 7, 46 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FeV bereits feststand.

Aus der Vorbemerkung Nr. 2 zur Anlage 4 der FeV ergibt sich etwas anderes nicht. Allerdings heißt es in dieser Bestimmung, Grundlage der Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, sei „in der Regel" ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3), in besonderen Fällen ein medizinisch-psychologisches Gutachten (§ 11 Abs. 3) oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 Abs. 4). Diese Bestimmung ist jedoch – wie sich aus dem normativen Gesamtzusammenhang ergibt – auf die Anwendungsfälle der §§ 11 Abs. 2, 13, 14, 46 Abs. 3 FeV beschränkt, in denen Tatsachen bekannt geworden sind, die Bedenken gegen die Eignung begründen, aber noch nicht eindeutig feststeht, ob die in der Anlage 4 zur FeV aufgeführten (oder sonstige) Mängel vorliegen, oder nicht. Die Unsicherheiten können sich beispielsweise auch auf die Frage erstrecken, ob und ggf. in welchem Umfang Drogen konsumiert worden sind. In den Fällen hingegen, in denen der in Anlage 4 beschriebene Mangel (hier der Konsum sog. harter Drogen) bereits im Sinne der §§ 11 Abs. 7, 46 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FeV feststeht, hat sich der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen und ist ihm – wie die zuletzt genannten Vorschriften ausdrücklich vorschreiben – die Fahrerlaubnis ohne Anordnung der Gutachtenbeibringung zu entziehen (in diesem Sinne ausdrücklich auch Nds. OVG im Beschluss vom 16. 06. 2003 – 12 ME 172/03 –, a. a. O.; vgl. ferner: Thüringer OVG, Beschl. vom 11. 05. 2004 – 2 EO 190/04 –, VerkMitt 2004, Nr. 69 [= BA 2005, 183] – <juris>; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. vom 19. 03. 2004 – 1 M 2/04 – <juris>; VGH Baden-Württemberg, Beschl: vom 07. 03. 2003 –10 S 323/03 –, DAR 2003, 236 [= BA 2003, 335]). Auch die Antragsgegnerin durfte auf Grund des hinreichend geklärten Kokainkonsums ohne Weiteres auf die Nichteignung des Antragstellers schließen.

Zwar entfällt die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auch bei einem Konsum harter Drogen nur im Regelfall (Vorbemerkung Nr. 3 Satz 1 der Anlage 4 zur FeV); von einer fortbestehenden Fahreignung kann indes nur dann ausgegangen werden, wenn im konkreten Fall besondere Umstände vorliegen, die entgegen den in Nr. 9.1 der Anl. 4 zur FeV zum Ausdruck gekommenen wissenschaftlich abgesicherten Erfahrungssätzen ausnahmsweise die Annahme rechtfertigen, dass der Fahrerlaubnisinhaber trotz des Drogenkonsums (wieder) zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Auch in den Fällen, in denen eine Abhängigkeit im medizinischen Sinne nicht bestanden hat, kann die – entfallene – Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen regelmäßig erst wieder angenommen werden, wenn nach einer längeren Phase der Abstinenz hinreichend gewiss ist, dass auch künftig auf die Einnahme harter Drogen verzichtet wird (Nds. OVG, Beschl. vom 19. 02. 2001 – 12 MA 751/01; VG Braunschweig, Beschlüsse vom 19. 03. 2004 – 6 B 173/04 – und 28. 02. 2002 – 6 A 230/01).

Nach diesen Grundsätzen weist der vorliegende Fall Besonderheiten im Sinne der Vorbemerkung Nr. 3 Satz 1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV nicht

auf. Weder die Umstände des eingeräumten Konsums noch eine seither eingehaltene Abstinenz geben Anlass, bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt anzunehmen, der Antragsteller könnte schon wieder fahrgeeignet sein. Demgegenüber verfängt auch die Beteuerung des Antragstellers nicht, er habe nicht vorgehabt, unter Drogeneinfluss mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilzunehmen. Es liegt in der Natur von Rauschmitteln, insbesondere auch von Kokain, dass es zu nicht vorhergesehenen Ausfallerscheinungen und zu Selbstüberschätzungen kommt, die sich erfahrungsgemäß nicht selten und sei es infolge nicht bemerkter Fahruntüchtigkeit in der Zeit nach dem Abklingen des unmittelbaren Rauschstadiums (vgl. dazu Brenner-Hartmann u. a., a. a. O., 5.112) – im Straßenverkehr auswirken. Eine besondere Ausnahmesituation, die sich nach praktischem Ermessen nicht wiederholen wird, hat der Antragsteller jedenfalls nicht dargelegt, so dass auch dahingestellt bleiben kann, ob er tatsächlich bereits „längere Zeit" vor Fahrtantritt, oder im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit der Fahrt Kokain konsumiert hat, wie die Polizeibeamten anhand der in einer CD-Hülle im Fahrzeug aufgefundenen Kokainreste vermutet haben.

Ob der Antragsteller nunmehr drogenabstinent lebt, ist (noch) unerheblich. Auf den Nachweis einer Drogenabstinenz wird es grundsätzlich – wie auch hier – erst im Rahmen eines Verfahrens zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis ankommen, wenn zu klären ist, ob hinreichend zuverlässig angenommen werden kann, dass der Antragsteller nunmehr so gefestigt ist, dass ein erneuter Rückfall eher unwahrscheinlich ist (vgl. Nds. OVG, Beschluss vom 14. 08. 2002 – 12 ME 566/02 – m. w. Nw.).

Angesichts der aus seinem Drogenkonsum resultierenden erheblichen Gefahren für den Straßenverkehr muss der Antragsteller die mit der Entziehung der Fahrerlaubnis verbundenen Beeinträchtigungen grundrechtlicher Freiheiten, insbesondere auch etwaige Folgen für seine Berufsausübung, hinnehmen (vgl. BVerfG, Beschl. vom 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 –, NZV 2002, 422 [= BA 2002, 362]).

102.*) § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i.V.m. Ziffer 9.1 anlage 4 FeV beinhaltet den Erfahrungssatz, dass schon die Einnahme von Amphetamin und Kokain regelmäßig die Fahreignung ausschließt. An diese normative Wertung ist das Gericht gebunden, solange keine Umstände im Einzelfall vorliegen, die ausnahmsweise eine andere Beurteilung rechtfertigen.

Verwaltungsgericht Trier,
Beschluss vom 22. Februar 2006 – 2 L 142/06.TR –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid über die Entziehung der Fahrerlaubnis vom 06. Februar 2006 wiederherzustellen, ist zulässig, hat in der Sache aber keinen Erfolg.

Im Rahmen der nach § 80 Abs. 5 VwGO gebotenen Interessenabwägung überwiegt das öffentliche Interesse an einer sofortigen Vollziehung des Bescheides das Aussetzungsinteresse des Antragstellers, weil der Bescheid sich als rechtmäßig darstellt und aus den in der Anordnung der sofortigen Vollziehung genannten Gründen die Notwendigkeit ersichtlich ist, die weitere Teilnahme des Antragstellers am Straßenverkehr zu unterbinden.

Nach § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnisverordnung – FeV – ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist; dies gilt nach Satz 2 der Vorschrift insbesondere, wenn ein Mangel nach der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV – Anlage 4 FeV – vorliegt, was vorliegend zutrifft. Nach Ziffer 9.1 der Anlage 4 FeV schließt die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis) die Fahreignung aus. Der Antragsteller hat Amphetamin konsumiert. Dies steht aufgrund des toxikologischen Befunds des Instituts für Rechtsmedizin vom 04. Januar 2006 fest. Er stellt dies auch in der vorliegenden Antragsschrift nicht substantiiert in Frage.

In § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i.V.m. Anlage 4 FeV hat der Verordnungsgeber eine Bewertung der Auswirkungen bestimmter Verhaltensweisen und Erkrankungen auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen vorgenommen, indem er die auf wissenschaftlicher Grundlage gewonnenen und bereits im Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr" zusammengefassten Erkenntnisse in die FeV integriert und damit normativ als für den Regelfall zutreffend gekennzeichnet hat. § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i.V.m. Ziffer 9.1 Anlage 4 FeV beinhaltet daher den Erfahrungssatz, dass schon die Einnahme von Amphetamin und Kokain regelmäßig die Fahreignung ausschließt. An diese normative Wertung ist das Gericht gebunden, solange keine Umstände im Einzelfall vorliegen, die ausnahmsweise eine andere Beurteilung rechtfertigen (OVG Rheinland-Pfalz B.v. 21. 11. 2000 – 7 B 11967/00 – [BA 2003, 71]; eingehend: VG Braunschweig B.v. 23. 02. 2005 – 6 B 66/05 – NJW 2005, 1816 [in diesem Heft]). Derartige Umstände, die die Regelannahme der Anlage 4 FeV entkräften, sind weder vorgetragen noch lassen sie sich den vorgelegten Unterlagen entnehmen; vielmehr ist von einem Regelfall der Anlage 4 FeV auszugehen. Dies führt aber zur Entziehung, zumal auch noch ein Fahrzeug unter Einfluss der Droge geführt worden ist.

103.*) Ein wiederholter Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG kann den Verdacht der Begehung von Straftaten nach dem Betäubungsmittelgesetz begründen und die Anordnung einer erkennungsdienstlichen Behandlung des Betroffenen rechtfertigen.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße,
Urteil vom 13. Mai 2005 – 7 K 97/05.NW –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Anordnung erkennungsdienstlicher Maßnahmen.

Er wurde am 11. Juli 2003 in L. bei einer Verkehrskontrolle angehalten. Die Polizeibeamten stellten dabei fest, dass er offenkundig unter der Einwirkung von Rauschmitteln stand. Er gab in seiner ersten Vernehmung an, am vergangenen Wochenende einen Joint geraucht zu haben. Das Rechtsmedizinische Institut der J.-G.-Universität M. kam in einer immunchemischen Voruntersuchung zu dem Ergebnis, dass die klägerische Urinprobe Cannabis aufwies.

Das gegen ihn geführte Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft wurde mit Verfügung vom 05. November 2003 eingestellt, da nicht der strafbare Besitz oder Erwerb von Betäubungsmitteln, sondern lediglich der straflose Konsum nachweisbar war. Gegen den Kläger wurde jedoch ein Bußgeld in Höhe von 250,– € sowie ein Fahrverbot für einen Monat mit Bußgeldbescheid vom 12. Dezember 2003 verhängt.

Am 21. April 2004 fiel der Kläger erneut bei einer Verkehrskontrolle auf. Da er als Betäubungsmittelkonsument bereits bekannt war und bei einer Befragung angab, dass er am vorangegangenen Tag einen halben Joint geraucht habe, wurde bei ihm eine Blut- und Urinprobe genommen, die vom Rechtsmedizinischen Institut der Universität M. untersucht wurde. Dabei wurden sowohl im Urin als auch im Blut Konzentrationen von Amphetaminen und Cannabis festgestellt. Das staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren wurde allerdings eingestellt, da eine Straftat nach dem BtMG nicht nachweisbar war. Gegen den Kläger wurde jedoch mit Bescheid vom 03. September 2004 ein Bußgeld in Höhe von 500,– € sowie ein dreimonatiges Fahrverbot verhängt.

Aufgrund dieser beiden Ermittlungsverfahren ordnete der Beklagte nach Anhörung mit streitgegenständlichem Bescheid vom 06. August 2004 die erkennungsdienstliche Behandlung an, lud den Kläger zum 14. September 2004 zur Durchführung der erkennungsdienstlichen Behandlung vor und drohte ihm für den Fall der Nichtbefolgung ein Zwangsgeld in Höhe von 250,– € an. Gegen den Bescheid legte der Kläger Widerspruch ein. Mit Bescheid vom 08. Dezember 2004 hob der Beklagte zwar die Vorladung und die Zwangsgeldandrohung auf, weil sich das Verfahren insoweit erledigt habe. Im Übrigen wurde jedoch der Widerspruch zurückgewiesen und der Kläger zur erkennungsdienstlichen Behandlung am 12. Januar 2005 unter Androhung eines Zwangsgelds von 250,– € vorgeladen. Nach Zustellung des Widerspruchsbescheids hat er am 13. Januar 2005 Klage beim Verwaltungsgericht Neustadt/Wstr. erhoben.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage hat, soweit sie nicht übereinstimmend für erledigt erklärt worden ist, in der Sache keinen Erfolg.

Die Anordnung der erkennungsdienstlichen Behandlung des Klägers beruht auf § 11 Abs. 1 Nr. 2 POG und ist rechtlich nicht zu beanstanden, denn der Kläger ist nach wie vor verdächtig, Straftaten nach dem Betäubungsmittelgesetz wiederholt begangen zu haben, und bei ihm liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass er erneut insoweit strafrechtlich in Erscheinung treten wird, so dass die erkennungsdienstlichen Unterlagen, die mit der angeordneten Behandlung gewonnen werden, erforderlich sind, um ihn von einer weiteren Straftatbegehung abzuhalten. Soweit der Kläger eine Zeugin dafür benannt hat, die bestätigen könne, dass er jeweils an den Tagen vor den beiden Verkehrskontrollen Cannabisprodukte konsumiert habe, ohne diese zuvor erworben oder besessen zu haben, entlastet ihn das nicht von dem Verdacht einer Straftat nach dem Betäubungsmittelgesetz. Denn er ist weiterhin verdächtig, Betäubungsmittel in strafbarer Weise nach §§ 29 Abs. 1 Nr. 1, 3 BtMG ohne Erlaubnis nach § 3 Abs. 1 BtMG erworben oder besessen hat. Denn einerseits kann die Zeugin allenfalls einen Konsum von Betäubungsmitteln bestätigen, nicht aber ausschließen, dass der Kläger zu einem anderen nahe liegenden Zeitpunkt derartige Betäubungsmittel erworben oder besessen habe. Des Weiteren hat der Kläger selbst gegenüber der Polizei anlässlich seiner ersten Vernehmung nach der Verkehrskontrolle vom 11. Juli 2003 angegeben, dass er nicht am vorangegangenen Tage, sondern am vorangegangenen Wochenende einen Joint geraucht habe. Dass die Zeugin zu diesem Betäubungsmittelkonsum Angaben machen kann, hat der Kläger nicht vorgebracht.

Schließlich aber ergeben sich aus den beiden toxikologischen Gutachten des Rechtsmedizinischen Instituts der Universitätsklinik M. anhand der dort festgestellten THC- und Hydroxy-THC-Werte, dass ein Konsum von Betäubungsmitteln maximal zwei bis vier Stunden jeweils vor dem Kontrollzeitpunkt, also keinesfalls nur am Tage vor der Kontrolle stattgefunden haben muss. Sollte also diese Zeugin tatsächlich bestätigen können, dass der Kläger am Tag vor den Kontrollen Cannabis konsumiert hat, so lässt dies die festgestellten THC-Werte nicht erklären. Vielmehr ist insoweit von einem neuerlichen Konsum des Klägers am Tag der Verkehrskontrolle, der jeweils den Verdacht einer Straftat nach § 29 BtMG begründet, auszugehen.

Schließlich lässt aber auch eine Bestätigung, dass der Kläger am Tag vor den Kontrollen Cannabisprodukte konsumiert hat, den nachweislichen Konsum von Amphetaminen vor der Verkehrskontrolle am 21. April 2004 nicht erklären. Auch insoweit ist der Kläger nach wie vor verdächtig, derartige Betäubungsmittel erworben oder besessen zu haben und daher sich nach dem Betäubungsmittelgesetz strafbar gemacht zu haben.

Besteht damit der Straftatverdacht weiter fort, so muss beim Kläger von einer Wiederholungsgefahr ausgegangen werden, die die Anordnung der erkennungsdienstlichen Behandlung gerade rechtfertigt.

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) 4 28 03-21 30, Fax: (+49 40) 4 28 03-39 43
Email: bloodalcohol.medical_editor@rechtsmed-hh.de

Arbeiten überwiegend *geisteswissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:
Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, Telefon: (+49 335) 55 34-24 63, Fax: (+49 335) 55 34-24 56
Email: blutalkohol@euv-frankfurt-o.de

Aufbau der Manuskripte:

– Name des Verfassers
– ggf. Name der Institutionen mit Angabe des verantwortlichen Leiters
– Titel der Arbeit in deutscher und englischer Sprache
– Zusammenfassung in deutscher und englischer Sprache
– jeweils fünf Schlüsselwörter in deutscher und englischer Sprache
– Literatur / Fußnoten
– Anschrift des Verfassers
– Legenden zu Abbildungen und Tabellen auf gesondertem Blatt

Einzusenden sind druckfertige Manuskripte in *dreifacher* Ausfertigung in deutscher oder englischer Sprache, nach Möglichkeit mit einer zusätzlichen Diskette/CD-Rom. Angenommen werden nur wissenschaftliche Originalarbeiten, die möglichst klar und übersichtlich gegliedert sind. Ist die Arbeit bereits im Inland oder Ausland veröffentlicht, ist entsprechend darauf hinzuweisen.

Bei der Einsendung von Manuskripten nur oder zusätzlich per e-mail oder auf elektronischem Datenträger bitten wir folgendes zu beachten:

1. Textverarbeitungs-Dokumente im Rich Text Format einsenden, nicht als „.doc“. Bei *naturwissenschaftlichen* Arbeiten die Literatur bitte nach dem „Medline“-Format anführen. Tabellen bitte mit dem Tabellen-Werkzeug Ihrer Textverarbeitung erstellen und am Ende der Manuskript-Datei anfügen, danach die Abbildungslegenden. Die Einfügestellen für Abbildungen und Tabellen bitte deutlich kennzeichnen.
2. Abbildungen als separate Dateien, 1 Datei je Abbildung, dem Manuskript beifügen – nicht in den Manuskripttext einfügen.
3. Fotos als komprimierte TIFFs, Graphen als .eps oder .wmf.
4. Bitte für den Dateinamen den Erstverfassernamen verwenden, die Abbildungen mit abb01, …, oder fig01, …, und die Dateiformate mit den unter Windows üblichen Dateinamenerweiterungen (.rtf, .tif, .eps, .wmf) kennzeichnen.
5. Gegebenenfalls bitte die Email-Größe auch im eigenen Interesse durch Erstellung eines komprimierten Archivs (.zip, .arj, .sit, …) verringern.
6. Wollen Sie, zunächst oder zusätzlich, eine „Lesefassung“ mit eingefügten Abbildungen, Tabellen usw. einsenden, dann erstellen Sie nach Möglichkeit ein PDF.

Zusätzliche Anforderungen an naturwissenschaftliche Arbeiten:

Bei Untersuchungen an Probanden oder Patienten muß erklärt werden, daß das Versuchsprotokoll von einer Ethikkommission begutachtet wurde und somit den Standards der Deklaration von Helsinki in der jeweils gültigen Fassung und den einschlägigen deutschen Gesetzen entspricht. Tierversuchsprogramme müssen den Hinweis enthalten, daß die „Principles of laboratory animal care“ und die nationalen Regelungen (Tierschutzgesetz in aktueller Fassung) eingehalten worden sind.

Literaturhinweise im Text erhalten die Literaturnummer in eckigen Klammern, nur diese werden in das Literaturverzeichnis aufgenommen, und zwar numeriert in alphabetischer Reihenfolge. Abkürzungen richten sich nach dem Index medicus.

Beispiele:

1. Iffland R, Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. Blutalkohol 32: 26–41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) Physiologie des Menschen, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Zusätzliche Anforderungen an geisteswissenschaftliche Arbeiten:

Quellenangaben im Text sind durch *Fußnoten* zu kennzeichnen und wie folgt zu zitieren:

Beispiele:

[1]) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

[2]) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

[3]) OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält 40 Sonderdrucke kostenlos. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter *bloodalcohol.medical_editor@rechtsmed-hh.de* bzw. *blutalkohol@euv-frankfurt-o.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) 4 28 03-21 30, fax: (+49 40) 4 28 03-39 43
email: bloodalcohol.medical_editor@rechtsmed-hh.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:
Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER, Europa-Universität Viandrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@euv-frankfurt-o.de

Structure of manuscripts:

– Name of author
– if applicable name of institution with reference to person responsible
– title in German and English
– summary in German and English
– five key words in German and English
– bibliography/footnotes
– author's address
– legends with illustrations and tables on a separate sheet

Manuscripts should be sent in *triplicate*, ready to print in German or English, if possible with an additional disk/CD-ROM. Only scientific originals will be accepted, which should be as clearly structured as possible. Prior publication in Germany or abroad needs to be acknowledged accordingly.

Please note the following when sending manuscripts by email or by electronic data medium:

1. Word processor documents are to be sent in rich text format, not as ".doc". When sending *scientific* papers please list bibliography according to "Medline" format. Please write tables using your word processing table tool and attach to the end of the manuscript file. This should be followed by legends with illustrations. Please ensure places where tables and illustrations should be inserted are clearly marked.
2. Illustrations should be enclosed as separate files – one file per illustration – in the manuscript. They should not be inserted into the manuscript text.
3. Photos should be sent as compressed TIFFs, graphs as .eps or .wmf.
4. Please use original author's name for file names. Illustrations should be named abb.01, ..., or fig.01, ..., and data format should be labelled with the usual Windows file name extensions (.rtf, .tif, .eps, .wmf).
5. If necessary, please reduce email size by creating a compressed archive (.zip, .arj, .sit).
6. If you wish to send a version for reading with enclosed illustrations, tables etc please draw up a PDF.

Additional requirements for scientific papers:

In investigations involving volunteers or patients, a declaration has to be made confirming that the experiment was examined by the ethic commission and therefore complies with the applicable version of the Helsinki declaration as well as the relevant German laws. Animal experiment programmes have to contain the notice that the ‚Principles of laboratory animal care' and the national regulations (the current version of the animal protection act) were followed.

Bibliographical references in the text should be identified by square parentheses as only these will be added to the bibliography, numbered, in alphabetical order. Abbreviations should be used in accordance with the Index medicus/Medline.

Examples:

1. Iffland R., Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. Blutalkohol 32: 26-41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) Physiologie des Menschen, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Additional requirements for arts/humanities papers:

Sources need to be identified by *footnotes* and are to be quoted as follows:

Examples:

[1]) Hentschel, Straßenverkehrrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

[2]) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

[3]) OLG Köln, BA 2001, 192.

Each author receives 40 complementary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on *bloodalcohol.medical_editor@rechtsmed-hh.de* or *blutalkohol@euv-frankfurt-o.de*

Die Zeitschrift „Blutalkohol" erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-49, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

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

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (04 51) 8 79 88 49, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

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

Steintor-Verlag GmbH
Postfach 32 48, 23581 Lübeck C 6194 F