Steintor-Verlag GmbH

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Blutalkohol

Vol. 44 · No. 1–6 · Jahrgang 2007

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 44
JAHRGANG 2007

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 44. Bandes

Seite

Heft 1/2007

S. W. Toennes, S. Iwersen-Bergmann, G. F. Kauert
Zur Bewertung analytischer Befunde in Blutproben von Kokainkonsumenten ... 1

K. Jachau, H. Wittig, D. Krause
Zur Manipulation von AAK-Messwerten durch psychologische Atemvarianten in der Vortestphase ... 9

C. Evers
Ergebnisse eines europäischen Pilotversuches zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperren bei verschiedenen Kraftfahrergruppen ... 14

Zur Information
Eine EU-Strategie zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Verringerung alkoholbedingter Schäden ... 27
Überprüfung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße ... 31
BASt-Studie: Cannabis und Verkehrssicherheit ... 33
Internationales Forschungsprojekt DRUID gestartet ... 34

Rechtsprechung ... 35

Heft 2/2007

A. Schuff, A. Dettling, H.-T. Haffner
Verzögerte Alkoholresorption bei Übelkeit und Erbrechen ... 73

F. Mußhoff, J. Preuss, A. Thierauf, B. Madea
Der Promille-Killer „Break Down“ ... 78

Literatur
Klaus Püschel
Madea/Mußhoff/Berghaus: Verkehrsmedizin ... 87

Zur Information
45. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar (Benjamin) ... 89
Dritte EU-Führerschein-Richtlinie ... 93
Keine Strafmilderung nach § 21 StGB bei Straftaten unter selbstverschuldetem Rauschmitteleinfluss ... 96

Rechtsprechung ... 101

Anhang
Supplement – 34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Editorial (Mattern/Püschel) ... Sup – 7
Beiträge
50 Jahre Fahreignungsdiagnostik (Hoffmann-Born et al.) ... Sup – 9
50 Jahre DGVM – 50 Jahre Drogen/Medikamente im Straßenverkehr (Kauert) ... Sup – 18
Aus der Arbeit der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (Krause et al.) ... Sup – 22
Abstracts ... Sup – 25

Seite

Heft 3/2007

K. Jachau, H. Wittig, D. Krause
Zur Kontrolle des Alkoholverbots für Fahranfänger mittels Blutalkohol- oder Atemalkoholmessung 117

M. Zentgraf, A. Schildmeier, M. Rappat
„Da haben wir Flasche ausgetrunken" – Zum Unterschied osteuropäischer und mitteleuropäischer Trinkkultur unter Bezugnahme auf die erreichte Alkoholisierung anlässlich eines Trinkversuches (Deutsch-Russischer Trinkversuch) 124

Dokumentation I: 45. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar
Arbeitskreis V: Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention
Wegfahrsperre: Überflüssige Eigentums- und Freiheitsbeschränkung oder notwendiger Schutz? (Frenz) 144
Anwendungsbereiche und praktische Einsatzmöglichkeiten von Alkohol-Interlocks (Evers) 154
Wegfahrsperren in Deutschland unter strafrechtlichen Aspekten (Eisenmenger) 159

Dokumentation II: Alkoholverbot für Fahranfänger
Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen 162
Stellungnahme des Bundesrates 166
Empfehlungen zu BAK- und AAK-Grenzwerten für eine beweissichere Kontrolle des Alkoholverbots für FahranfängerInnen in der Probezeit gemäß § 24c StVG (Alkohol-Kommission der DGRM) 169

Zur Information
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu der geplanten Bußgelderhöhung für „Verkehrsrowdys" 172
Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr 2006 174

Rechtsprechung 175

Heft 4/2007

E. Below, E. Kopas, B. Bockholdt
Problembewusstsein von Jugendlichen beim Konsum von legalen und illegalen Drogen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr 201

L. Gonzalez-Wilhelm, J. J. Orellana, H. Bratzke
Prävalenz von Alkohol in Blutproben von Erwachsenen bei Verkehrsverstößen in Frankfurt am Main und Südhessen 215

Literatur
Carsten Krumm
Hentschel: Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht 231

Ralph Gübner
Buschbell/Utzelmann: Die Fahrerlaubnis in der anwaltlichen Beratung 233

Seite

Zur Information
Änderung der Anlage zu § 24a StVG 235
Aktueller Stand: Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer 237

Rechtsprechung 238

Heft 5/2007

BAK-Richtlinienkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration im Blut (BAK) für forensische Zwecke 273

H.-T. Haffner, M. Graw, A. Dettling
Überlegungen zu einem Sicherheitszuschlag für Atemalkoholmessergebnisse ohne Berücksichtigung der erforderlichen Wartezeit ab Trinkende 283

R. Kosellek
Alkohol-Interlocks auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland 291

Aus der Forschung
U. Nathow
Schweiz: Straffälliges Verhalten im Straßenverkehr und Polizeikontrollen 304

Literatur
Sigurd Littbarski
Janiszewski/Jagow/Burmann: Straßenverkehrsrecht 309

Zur Information
Empfehlungen der Grenzwertkommission zur Änderung der Anlage zu § 24a StVG 311
3. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) – Ankündigung – 312

Rechtsprechung 316

Seite

Heft 6/2007

S. Lott, C. Protzek, R. Aderjan
Feldstudie zur Validierung eines optimierten Doppelstreifentestes für Cannabinoide im Urin zur effizienteren Erfassung von Fällen des § 24a StVG 345

C. Sproll, D. W. Lachmeier
Methodische Fehler bei der forensischen Interpretation der Folgen des Konsums von mohnhaltigen Lebensmitteln 360

Zur Information
Öffentliche Petition: Führerscheinwesen – Sanktionen nur bei tatsächlichen Verfehlungen 370
Drogenbeauftragte Bätzing zu einer generellen Null-Promille-Grenze 371
Geteiltes Echo auf schärfere Sanktionierung von schweren Verkehrsverstößen 372
46. Verkehrsgerichtstag 2008 – Ankündigung – 374

Laudatio
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für Prof. Dr. med. Rainer Mattern (Grosse) 376

Rechtsprechung 377

Autorenverzeichnis

	Seite
Aderjan, Rolf; siehe auch Bilzer, Dietz, Eisenmenger, Gilg, Glaz-Sandberg, Haißer, Herbold, Jachau, Köhler, Krause, Kröner, Lott, Mikus, Nguyen, Protzek, Schmitt, Wittig	Sup – 41, Sup – 42, Sup – 47, Sup – 50, 345
Adolph, Thorsten; siehe auch Büttrich, Janke, Krautscheid, Rothhämel, Schimpf, Schueler, Steinmann	Sup – 69, Sup – 70
Alm, B.; siehe auch Dettling, Mattern, Sabljic, Skopp, Sobanski, Strohbeck-Kühner	Sup – 33
Augustin, C.; siehe auch Heinemann, Kleiber, Klintschar, Stiller	Sup – 48
Auwärter, V.; siehe auch Vogt, Weinmann	Sup – 53
Bajanowski, Th.; siehe auch Trübner, van de Nes	Sup – 68
Bartels, Heidemarie; siehe auch Böttcher, Daldrup, Eisenmenger, Jachau, Krause, Römhild, Wittig	Sup – 22, Sup – 43, Sup – 46
Behrens, C.; siehe auch Grellner, Kruchten, Lehmann, Rettig-Stürmer, Zimmer	Sup – 34
Below, Elke; siehe auch Bockholdt, Breustedt, Kopas	201, Sup – 35
Berg, Alexander; siehe auch Egelhaaf, König, Rücker, Schwalbe, Zimmermann	Sup – 57, Sup – 61
Berghaus, G.; siehe auch Käferstein, Rothschild	Sup – 45
Bilzer, N.; siehe auch Aderjan, Bilzer, Eisenmenger, Gilg, Jachau, Köhler, Krause, Kröner	Sup – 41
Bockholdt, Britta; siehe auch Below, Breustedt, Kopas	201, Sup – 35
Böttcher, S.; siehe auch Bartels, Jachau, Krause, Römhild, Wegner, Wittig	Sup – 16, Sup – 66
Bratzke, Hansjürgen; siehe auch Gonzalez-Wilhelm, Orellana	215
Breitmeier, Dirk; siehe auch Schneider, Seeland-Schulze	Sup – 37
Brenner-Hartmann, Jürgen; siehe auch Hoffmann-Born	Sup – 9, Sup – 25
Breustedt, K.-U.; siehe auch Below, Bockholdt	Sup – 35
Brunnauer, Alexander; siehe auch Laux	Sup – 29
Büttrich, P.; siehe auch Adolph, Schueler, Steinmann	Sup – 70
Daldrup, Thomas; siehe auch Bartels, Eisenmenger, Jachau, Krause, Wittig	Sup – 22, Sup – 43
Dettling, Andrea; siehe auch Alm, Graw, Haffner, Mattern, Sabljic, Schuff, Skopp, Sobanski, Strohbeck-Kühner	73, 283, Sup – 33
Dietz, L.; siehe auch Aderjan, Glaz-Sandberg, Mikus, Nguyen	Sup – 50
Dittmann, V.; siehe auch Römer	Sup – 30
Dosch, B.; siehe auch Hell, Schick	Sup – 60
Dreßler, J.; siehe auch Gregor, Kaube, Schmidt	Sup – 65
Egelhaaf, Markus; siehe auch Berg, Zimmermann	Sup – 57
Eisenmenger, Wolfgang; siehe auch Aderjan, Bartels, Bilzer, Daldrup, Gilg, Jachau, Köhler, Krause, Kröner, Wittig	159, Sup – 22, Sup – 41, Sup – 43
Ehrlich, Edwin	Sup – 62
Evers, Claudia	14, 154
Falk, Jens; siehe auch Graß, Rothschild	Sup – 67
Frenz, Walter	144
Gilg, T.; siehe auch Aderjan, Bilzer, Eisenmenger, Jachau, Köhler, Krause, Kröner, Wittig	Sup – 41
Glaz-Sandberg, A.; siehe auch Aderjan, Dietz, Mikus, Nguyen	Sup – 50
Gonzalez-Wilhelm, Leonardo; siehe auch Bratzke, Orellana	215
Graß, Hildegard; siehe auch Falk, Lösche, Rothschild, Schmidt	Sup – 26, Sup – 67
Graw, M.; siehe auch Dettling, Haffner, Peldschus, Schueler, Schuller	283, Sup – 64
Gregor, J.; siehe auch Dreßler, Kaube, Schmidt	Sup – 65
Grellner, Wolfgang; siehe auch Behrens, Kruchten, Lehmann, Rettig-Stürmer, Zimmer	Sup – 34
Gübner, Carsten	231
Haffner Hans-Thomas; siehe auch Dettling, Graw, Schuff	73, 283
Haißer, Jörg, siehe auch Aderjan, Schmitt	Sup – 47
Hansen, A.; siehe auch Madea, Preuss, Schmidt	Sup – 44

Seite

Heide, St.; siehe auch Junge, Kleiber, Stiller, Wigrim . . . . . Sup – 71
Heinemann, A.; siehe auch Augustin, Kleiber, Klintschar, Stiller . . . . . Sup – 48
Hell, Wolfram; siehe auch Dosch, Schick . . . . . Sup – 60
Henninghausen, Rolf . . . . . Sup – 54
Herbold, M.; siehe auch Aderjan . . . . . Sup – 42
Hoffmann-Born, Hannelore; siehe auch Brenner-Hartmann . . . . . Sup – 9, Sup – 25
Hufnagl, Michael . . . . . Sup – 58
Iwersen-Bergmann, Stefanie; siehe auch Kauert, Toennes 1
Jachau, Katja; siehe auch Aderjan, Bartels, Bilzer, Daldrup, Eisenmenger, Gilg, Köhler, Krause, Kröner, Wittig . . . . . 9, 117, Sup – 22, Sup – 28, Sup – 41, Sup – 43
Janke, G.; siehe auch Adolph, Krautschild, Rothhämel, Schimpf, Schueler, Steinmann . . . . . Sup – 69
Jocobs, J.; siehe auch Karbe, Küst . . . . . Sup – 27
Junge, M.; siehe auch Heide, Kleiber, Stiller, Wigrim . . . . . Sup – 71
Kaltenegger, A. . . . . Sup – 63
Karbe, H.; siehe auch Jacobs, Küst . . . . . Sup – 27
Käferstein, Herbert; siehe auch Berghaus, Rothschild . . . . . Sup – 45
Kaube, J.; siehe auch Dreßler, Gregor, Schmidt . . . . . Sup – 65
Kauert, Gerold F.; siehe auch Berghaus, Iwersen-Bergmann, Rotschild, Toennes . . . . . 1, Sup – 18, Sup – 39, Sup – 45
Kief, S.; siehe auch Mattern, Strohbeck-Kühner . . . . . Sup – 31
Kienitz, G.; siehe auch Stamm . . . . . Sup – 55, Sup – 56
Kleiber, M.; siehe auch Augustin, Heide, Heinemann, Junge, Klintschar, Stiller, Wigrim . . . . . Sup – 48, Sup – 71
Klintschar, M.; siehe auch Augustin, Heinemann, Kleiber, Stiller . . . . . Sup – 48
Kopas, Eugenia; siehe auch Below, Bockholdt 201
Kosellek, Ronald 291
Köhler, H.; siehe auch Aderjan, Bilzer, Eisenmenger, Gilg, Jachau, Krause, Kröner, Wittig . . . . . Sup – 41
König, J.; siehe auch Berg, Rücker, Schwalbe . . . . . Sup – 61
Krause, Dieter; siehe auch Aderjan, Bartels, Bilzer, Böttcher, Daldrup, Eisenmenger, Gilg, Jachau, Köhler, Kröner, Römhild, Wegner, Wittig . . . . . 9, 117, Sup – 22, Sup – 28, Sup – 41, Sup – 43, Sup – 46, Sup – 66
Krautschild, R.; siehe auch Adolph, Janke, Rothhämel, Schimpf, Schueler, Steinmann . . . . . Sup – 69
Kröner, L.; siehe auch Aderjan, Bilzer, Eisenmenger, Gilg, Jachau, Köhler, Krause, Wittig . . . . . Sup – 41
Kruchten, U.; siehe auch Behrens, Grellner, Lehmann, Rettig-Stürmer, Zimmer . . . . . Sup – 34
Krumm, Carsten 231
Küst, Jutta; siehe auch Jacobs, Karbe . . . . . Sup – 27
Lachenmeier, Dirk W.; siehe auch Sproll 360
Langer, G.-A.; siehe auch Lüftenegger, Nechtelberger, F., Nechtelberger, M., Schickhofer . . . . . Sup – 36
Laux, G.; siehe auch Brunnauer . . . . . Sup – 29
Lehmann, S.; siehe auch Behrens, Grellner, Kruchten, Rettig-Stürmer, Zimmer. . . . . Sup – 34
Littbarski, Sigurd 309
Lorenz Bernd; siehe auch Schnottale . . . . . Sup – 72
Lösche P.; siehe auch Graß, Schmidt . . . . . Sup – 26
Lott, Susanne; siehe auch Aderjan, Protzek 345
Lüftenberger, M.; siehe auch Langer, Nechtelberger, F., Nechtelberger, M., Schickhofer . . . . . Sup – 36

Seite

Maatz, Kurt Rüdiger . . . . . Sup – 40
Madea, Burkhard; siehe auch Hansen, Mußhoff, Preuss, Schmidt, Thierauf, Wollersen . . . . . 78, Sup – 44, Sup – 51, Sup – 52
Mattern, Rainer; siehe auch Alm, Dettling, Kief, Miltner, Püschel, Sabljic, Skopp, Sobanski, Strohbeck-Kühner . . . . . 311, Sup –7, Sup – 31, Sup –33, Sup – 59
Mikus, G.; siehe auch Aderjan, Dietz, Glaz-Sandberg, Nguyen . . . . . Sup – 50
Miltner, Erich; siehe auch Mattern . . . . . Sup – 59
Mußhoff, Frank; siehe auch Madea, Preuss, Thierauf, Wollersen . . . . . 78, Sup – 51, Sup – 52
Nathow, Ulrike 304
Nechtelberger, F.; siehe auch Langer, Lüftenegger, Nechtelberger, M., Schickhofer . . . . . Sup – 36
Nechtelberger, Martin; siehe auch Langer, Lüftenegger, Nechtelberger, F., Schickhofer . . . . . Sup – 36
Nguyen, H.; siehe auch Aderjan, Dietz, Glaz-Sandberg, Mikus . . . . . Sup – 50
Orellana, Juan Jose; siehe auch Bratzke, Gonzalez-Wilhelm 215
Peldschus, Steffen; siehe auch Graw, Schueler, Schuller . . . . . Sup – 64
Preuss, Johanna; siehe auch Hansen, Madea, Mußhoff, Schmidt, Thierauf . . . . . 78, Sup – 44
Protzek, Christoph; siehe auch Aderjan, Lott 345
Püschel, Klaus; siehe auch Mattern . . . . . 87, Sup – 7
Rappat, Michael; siehe auch Schildmeier, Zentgraf 124
Rettig-Stürmer A.; siehe auch Behrens, Grellner, Kruchten, Lehmann, Zimmer. . . . . Sup – 34
Römer, Kostanze D.; siehe auch Dittmann . . . . . Sup – 30
Römhild, W.; siehe auch Bartels, Böttcher, Jachau, Krause, Wittig . . . . . Sup – 46
Rothhämel, J.; siehe auch Adolph, Janke, Krautscheid, Schimpf, Schueler, Steinmann . . . . . Sup – 69
Rotschild, M. A.; siehe auch Berghaus, Falk, Graß, Käferstein . . . . . Sup – 45, Sup – 67
Rücker, P.; siehe auch Berg, König, Schwalbe . . . . . Sup – 61
Sabljic, D.; siehe auch Alm, Dettling, Mattern, Skopp, Sobanski, Strobeck-Kühner . . . . . Sup – 33
Scheffler, Uwe 269
Schick, S.; siehe auch Dosch, Hell . . . . . Sup – 60
Schickhofer, E.; siehe auch Langer, Lüftenegger, Nechtelberger, F., Nechtelberger, M. . . . . Sup – 36
Schildmeier, Angelika; siehe auch Rappat, Zentgraf 124
Schimpf, O.; siehe auch Adolph, Janke, Krautscheid, Rothhämel, Schueler, Steinmann . . . . . Sup – 69
Schmidt, Peter; siehe auch Graß, Hansen, Lösche, Madea, Preuss . . . . . Sup – 26, Sup – 44
Schmidt, Uwe; siehe auch Dreßler, Gregor, Kaube . . . . . Sup – 65
Schmitt, G.; siehe auch Aderjan, Haißer . . . . . Sup – 47
Schneider, U.; siehe auch Breitmeier, Seeland-Schulze . . . . . Sup – 37
Schnottale, B.; siehe auch Lorenz . . . . . Sup – 72
Schubert, Wolfgang . . . . . Sup – 32
Schueler, F.; siehe auch Adolph, Büttrich, Graw, Janke, Krautscheid, Peldschus, Rothhämel, Schimpf, Schuller, Steinmann . . . . . Sup – 64, Sup – 69, Sup – 70
Schuff, Andreas; siehe auch Dettling, Haffner 73
Schuller, E.; siehe auch Graw, Peldschus, Schueler . . . . . Sup – 64
Schwalbe, G.; siehe auch Berg, König, Rücker . . . . . Sup – 61
Seeland-Schulze, I.; siehe auch Breitmeier, Schneider . . . . . Sup – 37
Seidl, Joachim; siehe auch Zafirov . . . . . Sup – 38
Skopp, Gisela; siehe auch Alm, Dettling, Mattern, Sabljic, Sobanski, Strohbeck-Kühner . . . . . Sup – 33, Sup – 49

Seite

Sobanski, E.; siehe auch Alm, Dettling, Mattern, Sabljic, Skopp, Strohbeck-Kühner . . . . . Sup – 33
Sproll, Constanze; siehe auch Lachenmeier 360
Stamm, Thomas; siehe auch Kienitz . . . . . Sup – 55, Sup – 56
Steinmann, K.; siehe auch Adolph, Büttrich, Janke, Krautschild, Rothhämel, Schimpf, Schueler . . . . . Sup – 69, Sup – 70
Stiller, D.; siehe auch Augustin, Heide, Heinemann, Junge, Kleiber, Klintschar, Wigrim . . . . . Sup – 48, Sup – 71
Strohbeck-Kühner, Peter ; siehe auch Alm, Dettling, Kief, Mattern, Sabljic, Skopp, Sobanski . . . . . Sup – 31, Sup – 33
Thierauf, Annette; siehe auch Madea, Mußhoff, Preuss 78
Toennes, Stefan W.; siehe auch Iwersen-Bergmann 1
Trübner, K.; siehe auch Bajanowski, van de Nes . . . . . Sup – 68
van de Nes, J.; siehe auch Bajanowski, Trübner . . . . . Sup – 68
Vogt, S.; siehe auch Auwärter, Weinmann . . . . . Sup – 53
Weinmann, Volker; siehe auch Auwärter, Vogt . . . . . Sup – 53
Wegner, C.; siehe auch Böttcher, Krause, Wittig . . . . . Sup – 66
Wigrim, F.; siehe auch Heide, Junge, Kleiber, Stiller . . . . . Sup – 71
Wittig Holger; siehe auch Aderjan, Bartels, Bilzer, Böttcher, Daldrup, Eisenmenger, Gilg, Jachau, Köhler, Krause, Kröner, Römhild, Wegner . . . . . 9, 117, Sup – 22, Sup – 41, Sup – 43, Sup – 46, Sup – 66
Wollersen, H.; siehe auch Madea, Mußhoff . . . . . Sup – 51, Sup – 52
Zafirov, B.; siehe auch Seidl . . . . . Sup – 38
Zentgraf, Maritta; siehe auch Rappat, Schildmeier 124
Zimmer, A.-K.; siehe auch Behrens, Grellner, Kruchten, Lehmann, Rettig-Stürmer . . . . . Sup – 34
Zimmermann, K.; siehe auch Berg, Egelhaaf . . . . . Sup – 57

Entscheidungsregister

			Seite
		Supranationale Gerichte	
Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften			
1. EuGH (3. Kammer)	Beschluss vom 28. 09. 2006	– C-340/05 (Stefan Kremer) –	238
		Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte	
I. Bundesverfassungsgericht			
1. BVerfG (1. Kammer)	Beschluss vom 20. 06. 2006	– 2 BvR 1082/06 –	242
II. Bundesgerichtshof			
1. BGH	Urteil vom 02. 11. 2005	– 2 StR 389/05 –	37
2. BGH	Beschluss vom 08. 08. 2006	– 4 StR 263/06 –	36
3. BGH	Urteil vom 05. 09. 2006	– 1 StR 107/06 –	36
4. BGH	Beschluss vom 25. 09. 2006	– 4 StR 322/06 –	35
5. BGH	Beschluss vom 16. 01. 2007	– 4 StR 598/06 –	243
		Ordentliche Gerichte	
I. Oberlandesgericht			
1. Kammergericht	Beschluss vom 12. 01. 2006	– 12 U 261/04 –	340
2. OLG Bamberg	Beschluss vom 12. 12. 2005	– 2 Ss OWi 319/05 –	104
3. OLG Bamberg	Beschluss vom 14. 07. 2006	– 2 Ss OWi 853/05 –	106
4. OLG Bamberg	Beschluss vom 01. 12. 2006	– 2 Ss OWi 1623/05 –	253
5. OLG Bamberg	Beschluss vom 27. 02. 2007	– 3 Ss OWi 688/05 –	255
6. OLG Bamberg	Urteil vom 24. 07. 2007	– 3 Ss 132/06 –	322
7. OLG Brandenburg	Beschluss vom 20. 12. 2005	– 2 Ss (OWi) 266 B/05 –	43
8. OLG Brandenburg	Beschluss vom 31. 01. 2007	– 2 Ss(OWi) 228 B/06 –	316
9. OLG Bremen	Beschluss vom 17. 02. 2006	– Ss (B) 51/05 –	179
10. OLG Celle	Urteil vom 10. 02. 2005	– 14 U 132/04 –	48
11. OLG Düsseldorf	Beschluss vom 24. 04. 2006	– III-5 Ss 133/05-91/05 IV, 5 Ss 133/05-91/05 IV –	109
12. OLG Frankfurt am Main	Beschluss vom 25. 04. 2007	– 3 Ss 35/07 –	318
13. OLG Hamm	Beschluss vom 14. 03. 2005	– 13 U 194/04 –	49
14. OLG Hamm	Beschluss vom 03. 04. 2006	– 3 Ss 71/06 –	38
15. OLG Hamm	Beschluss vom 04. 07. 2006	– 1 Ss 288/06 –	41
16. OLG Hamm	Beschluss vom 11. 07. 2006	– 3 Ss 240/06 –	40
17. OLG Hamm	Beschluss vom 07. 11. 2006	– 4 Ws 556/06 OLG Hamm –	379
18. OLG Hamm	Beschluss vom 30. 11. 2006	– 1 Ss 503/06 OLG Hamm –	317
19. OLG Hamm	Beschluss vom 12. 03. 2007	– 2 Ws 58/07 –	261
20. OLG Hamm	Beschluss vom 15. 03. 2007	– 3 Ss 64/07 OLG Hamm –	381
21. OLG Hamm	Beschluss vom 19. 03. 2007	– 2 Ss OWi 91/07 –	260
22. OLG Karlsruhe	Beschluss von 26. 08. 2004	– 3 Ss 103/04 –	111
23. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 02. 08. 2005	– 19 W 37/05 –	49
24. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 13. 10. 2006	– 1 Ss 82/06 –	320
25. OLG Karlsruhe	Beschluss vom 29. 01. 2007	– 3 Ss 205/06 –	101
26. OLG Koblenz	Urteil vom 09. 01. 2006	– 12 U 622/04 –	405
27. OLG Köln	Beschluss vom 20. 09. 2005	– 5 W 111/05 –	50
28. OLG Köln	Beschluss vom 03. 11. 2006	– 83 Ss-OWi 76/06 –	382
29. OLG München	Urteil vom 29. 01. 2007	– 4 St RR 222/06 –	249
30. OLG Nürnberg	Urteil vom 16. 01. 2007	– 2 St OLG Ss 286/06 –	246
31. OLG Nürnberg	Beschluss vom 24. 01. 2007	– 2 St OLG Ss 280/06 –	377
32. OLG Nürnberg	Beschluss vom 15. 05. 2007	– 2 St OLG Ss 50/07 –	321
33. OLG Saarbrücken	Urteil vom 05. 04. 2006	– 5 U 633/05 –	407
34. OLG Saarbrücken	Beschluss vom 16. 03. 2007	– Ss (B) 5/2007 (18/07), Ss (B) 5/07 (18/07) –	258

			Seite
35. OLG Saarland	Beschluss vom 24. 03. 2006	– Ss (B) 2/2006 (3/06), Ss (B) 2/06 (3/06) –	175
36. OLG Saarland	Beschluss vom 29. 11. 2006	– Ss (B) 44/06 (57/06) –	176
37. OLG Schleswig	Beschluss vom 18. 09. 2006	– 1 Ss OWi 119/06 –	181
38. OLG Stuttgart	Urteil vom 15. 01. 2007	– 1 Ss 560/06 –	244
39. OLG Thüringen	Beschluss vom 16. 01. 2006	– 1 Ss 80/05 –	102
40. OLG Thüringen	Beschluss vom 22. 02. 2006	– 1 Ws 54/06 –	182
41. OLG Thüringen	Beschluss vom 06. 03. 2007	– 1 Ss 251/06 –	251
II. Landgericht			
1. LG Aachen	Beschluss vom 25. 11. 2005	– 65 Qs 122/05 –	262
2. LG Berlin	Beschluss vom 10. 08. 2005	– 536 Qs 166/05 –	186
3. LG Bremen	Urteil vom 13. 05. 2004	– 6-O-2798/03 –	51
4. LG Dortmund	Urteil vom 28. 09. 2009	– 2 O 122/06 –	343
5. LG Dresden	Urteil vom 31. 08. 2006	– 12 Ns 708 Js 5101/06 –	263
6. LG Freiburg (Breisgau)	Urteil vom 02. 08. 2006	– 7 Ns 550 Js 179/05-AK 38/06 –	183
7. LG Hamburg	Beschluss vom 11. 05. 2006	– 603 Qs 195/06 –	187
8. LG Kiel	Beschluss vom 23. 08. 2006	– 37 QS 62/06 –	189
9. LG Leipzig	Beschluss vom 20. 04. 2006	– 7 Qs 29/06 –	382
10. LG Münster	Urteil vom 25. 09. 2006	– 15 Ns 82 Js 5612/05 (12/06) –	263
11. LG Zweibrücken	Urteil vom 12. 09. 2006	– 1 O 308/05 –	341
III. Amtsgericht			
1. AG Brandenburg a. d. Havel	Beschluss vom 08. 05. 2006	– 21 OWi 451 Js-OWi 46911/05 (272/05) –	265
2. AG Cottbus	Beschluss vom 29. 06. 2005	– 70 Gs 1009/04 –	383
3. AG Emmerich	Urteil vom 24. 07. 2006	– 4 Ds 302 Js 65/06 (116/06) –	112
4. AG Greifswald	Urteil vom 17. 02. 2006	– 31 Ds 555/05 –	43
5. AG Saalfeld	Urteil vom 24. 02. 2004	– 635 Js 25691/03 2 Ds jug. –	44
6. AG Straubing	Urteil vom 27. 10. 2006	– 6 Ds 135 Js 93772/06 –	324

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht			
1. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 19. 02. 2007	– 10 S 3032/06 –	190
2. VGH Baden-Württemberg	Urteil vom 21. 02. 2007	– 10 S 2302/06 –	190
3. VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 13. 04. 2007	– 1 S 2751/06 –	393
4. VGH Bayern	Beschluss vom 10. 01. 2007	– 21 ZB 06.3007 –	392
5. VGH Hessen	Beschluss vom 19. 02. 2007	– 2 TG 13/07 –	332
6. OVG Berlin-Brandenburg	Beschluss vom 08. 09. 2006	– 1 S 122.05 –	193
7. OVG Hamburg	Beschluss vom 20. 06. 2005	– 3 Bs 72/05 –	56
8. OVG Hamburg	Beschluss vom 22. 11. 2006	– 3 Bs 257/06 –	325
9. OVG Meck.-Vorpommern	Beschluss vom 01. 02. 2006	– 1 M 124/05 –	52
10. OVG Niedersachsen	Beschluss vom 08. 11. 2006	– 12 ME 274/06 –	390
11. OVG Niedersachsen	Beschluss vom 29. 01. 2007	– 12 ME 416/06 –	114
12. OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 23. 02. 2007	– 16 B 178/07 –	265
13. OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 06. 03. 2007	– 16 B 332/07 –	192
14. OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 09. 07. 2007	– 16 B 907/07 –	336
15. OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 11. 09. 2006	– 10 B 10734/06 –	329
16. OVG Saarland	Beschluss vom 29. 12. 2005	– 1 Y 15/05 –	58
17. OVG Saarland	Beschluss vom 27. 03. 2006	– 1 W 12/06 –	59
18. OVG Saarland	Beschluss vom 01. 06. 2006	– 1 W 26/06 –	388
19. OVG Sachsen-Anhalt	Urteil vom 22. 06. 2006	– 10 L 6/05 –	384
20. OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 18. 07. 2006	– 1 M 64/06 –	386

			Seite
II. Verwaltungsgericht			
1. VG Augsburg	Beschluss vom 21. 04. 2005	– Au 3 S 05.333 –	270
2. VG Augsburg	Urteil vom 26. 09. 2006	– Au 3 K 06.168 –	397
3. VG Freiburg	Beschluss vom 20. 11. 2006	– 1 K 1914/05 –	271
4. VG Gießen	Urteil vom 07. 11. 2006	– 6 E 1359/06 –	196
5. VG Meiningen	Beschluss vom 28. 02. 2007	– 2 E 671/06 Me –	404
6. VG München	Urteil vom 02. 03. 2005	– M 6a K 02.5934 –	65
7. VG Münster	Beschluss vom 26. 06. 2006	– 10 L 361/06 –	62
8. VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 16. 03. 2005	– 3 L 372/05.NW –	68
9. VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 16. 03. 2006	– 3 L 357/06.NW –	70
10. VG Osnabrück	Beschluss vom 27. 11. 2006	– 2 B 82/06 –	400
11. VG Potsdam	Beschluss vom 08. 07. 2005	– 10 L 279/05 –	266
12. VG Schleswig	Urteil vom 11. 07. 2006	– 7 A 34/06 –	394
13. VG Sigmaringen	Beschluss vom 09. 02. 2006	– 7 K 55/06 –	337
14. VG Stade	Beschluss vom 22. 09. 2005	– 1 B 1699/05 –	402
15. VG Wiesbaden	Beschluss vom 30. 05. 2006	– 7 G 508/06 (V) –	116

Sonstige inländische Gerichte

Landessozialgericht			
1. LSG Rheinland-Pfalz	Urteil vom 23. 01. 2006	– L 2 U 110/04 –	410
2. LSG Baden-Württemberg	Urteil vom 19. 03. 2007	– L 1 U 5087/06 –	414

Rechtsprechungsübersicht

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

Seite

1. – Erforderliche Feststellungen zur Tatzeit-BAK bei Verurteilung nach § 316 StGB –

*) Bei einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB sind Angaben zum Trinkverlauf und insbesondere zum Trinkende grundsätzlich nicht entbehrlich, um bestimmen zu können, wann die Resorption des aufgenommenen Alkohols abgeschlossen ist. Darauf kommt es bei Ermittlung der Tatzeit-Blutalkoholkonzentration an, weil die Resorption bis zu zwei Stunden dauern kann und deshalb die ersten zwei Stunden nach Trinkende grundsätzlich von einer BAK-Rückrechnung auszunehmen sind.

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 25. September 2006 – 4 StR 322/06 – 35

2. – Verstoß gegen § 21 StVG als sog. „typisches Verkehrsdelikt" i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB –

*) Wer bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges (§ 69 Abs. 1 StGB) ein „typisches Verkehrsdelikt" begeht, verstößt regelmäßig dadurch gegen die Pflichten eines Kraftfahrers. Eine in diesem Sinne typische Verkehrsstraftat ist auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis i. S. d. § 21 StVG.

Bundesgerichtshof, Urteil vom 05. September 2006 – 1 StR 107/06 – 36

3. – Tateinheit zwischen Diebstahl, Trunkenheitsfahrt sowie Fahren ohne Fahrerlaubnis bei Diebstahl eines Pkw durch Wegfahren –

*) Die Annahme von Tatmehrheit zwischen dem Diebstahl eines Pkw einerseits und der Trunkenheitsfahrt sowie dem Fahren ohne Fahrerlaubnis andererseits kommt nicht in Betracht, wenn die Wegnahme des Pkw durch das Wegfahren erfolgt und die den Straftatbeständen zu Grunde liegende Handlung somit identisch ist. In diesem Fall stehen die Delikte gemäß § 52 Abs. 1 StGB in Tateinheit zueinander.

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 08. August 2006 – 4 StR 263/06 – 36

4. – Verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB bei Betäubungsmittelabhängigkeit –

*) Ob bei Betäubungsmittelabhängigkeit aufgetretene Entzugserscheinungen oder Angst vor Entzugserscheinungen zu einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit i. S. d. § 21 StGB geführt haben, ist eine Frage, die der Tatrichter und nicht der Sachverständige zu entscheiden hat. Dabei ist insbesondere auf die konkrete Erscheinungsform der Sucht bei dem zu beurteilenden Täter abzustellen. Auch die Verlaufsform der Sucht und die suchtbedingte Einengung des Denk- und Vorstellungsvermögens sind in die notwendige Gesamtwürdigung des Zustands einzubeziehen.

Bundesgerichtshof, Urteil vom 02. November 2005 – 2 StR 389/05 – 37

5. – Verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB und Berücksichtigung der beruflichen Stellung des Angeklagten im Rahmen der Strafzumessung –

1. Ab Blutalkoholkonzentrationswerten von 2,00 ‰ ist in den Urteilsgründen die Frage der verminderten Schuldfähigkeit stets zu erörtern.

*) 2. Die berufliche Stellung des Angeklagten darf nur dann zu seinen Lasten berücksichtigt werden, wenn eine innere Beziehung zwischen den Berufspflichten und der Straftat besteht (hier: verneint bei Vergehen nach §§ 222, 315c StGB unter Alkoholeinfluss auf dem Weg zur Arbeit).

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 03. April 2006 – 3 Ss 71/06 – 38

Seite

6. – Verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB bei BAK unter 2,0 ‰ –

Sind Anhaltspunkte für Besonderheiten, insbesondere alkoholbedingte Ausfallerscheinungen, gegeben, bedarf es auch bei BAK-Werten unter 2 Promille einer eingehenden Erörterung der Voraussetzungen des § 21 StGB, wobei gerade dem Inhalt eines Blutentnahme-Protokolls besondere Bedeutung zukommt.

Oberlandgericht Hamm, Beschluss vom 11. Juli 2006 – 3 Ss 240/06 – 40

7. – Drogenbedingte absolute Fahruntüchtigkeit und Voraussetzungen für vorsätzlichen Verstoß gegen § 316 StGB, Verhängung einer kurzen Freiheitsstrafe –

*) 1. Die Annahme einer drogenbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB wegen des Konsums von Amphetamin, Heroin und Cannabis scheitert an den bislang nicht vorliegenden Wirkstoffgrenzen, die die Fahruntüchtigkeit des Betroffenen nach dem Konsum dieser Drogen sicher beschreiben.

2. Ein vorsätzliches Vergehen nach § 316 StGB setzt voraus, dass der Fahrzeugführer seine rauschbedingte Fahruntüchtigkeit kennt oder zumindest mit ihr rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Die Feststellung der Kenntnis der Fahruntüchtigkeit als innere Tatseite hat der Tatrichter auf der Grundlage des Ergebnisses der Hauptverhandlung unter Heranziehung und Würdigung aller Umstände zu treffen.

3. Eine kurze Freiheitsstrafe unter sechs Monaten wegen Verstoßes gegen § 316 StGB ist nur zu verhängen, wenn dies „unerlässlich“ ist (§ 47 Abs. 1 StGB), wenn also unter dem Gesichtspunkt der Spezialprävention der Strafzweck „Einwirkung auf den Täter“ durch eine Geldstrafe nicht oder nur kaum zu erreichen ist.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 04. Juli 2006 – 1 Ss 288/06 – 41

8. – Begriff des „Führen eines Kraftfahrzeuges“ i. S. d. §§ 316 StGB, 24a StVG –

*) Der vergebliche Versuch, ein im Waldboden feststeckendes Fahrzeug freizubekommen, stellt kein Führen eines Kraftfahrzeuges im Sinne der §§ 316 StGB, 24a StVG dar. Dies gilt selbst im Fall minimaler Fortbewegung, sofern das Fahrzeug im Ergebnis nicht von seinem Standort fortbewegt wird.

Brandenburgisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 20. Dezember 2005 – 2 Ss (OWi) 266 B/05 – 43

9. – Drogenbedingte absolute Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 315c Abs. 1 a StGB –

*) Soweit ältere obergerichtliche Entscheidungen davon ausgehen, dass eine absolute Fahruntüchtigkeit nach Cannabiskonsum aus medizinischer Sicht nicht festgestellt werden kann, entspricht dies heute nicht mehr dem Stand der Wissenschaft. Nach allgemein anerkannten Erkenntnissen kann mit einem sog. „Cannabis Influence Faktor (CIF)“ die akute Cannabiswirkung festgestellt werden. Hiernach entspricht ein CIF von 10 einer BAK von 1,1 Promille. Liegt der CIF beim Angeklagten bei 11,5, so ist folglich von einer absoluten Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB auszugehen.

Amtsgericht Greifswald, Urteil vom 17. Februar 2006 – 31 Ds 555/05 – 43

10. – Einwilligung in Trunkenheitsfahrt, Anwendbarkeit von Jugendstrafrecht und Sperrfristbemessung nach § 69a Abs. 3 StGB –

*) 1. Die Einwilligung von Wageninsassen in die besondere Gefährdung ihrer körperlichen Unversehrtheit durch die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Führers des Kraftfahrzeuges und die sich daraus möglicherweise ergebende Verletzung ihres Körpers hat auch gemäß § 228 StGB hinsichtlich des Vergehens nach § 229 StGB rechtfertigende Kraft.

2. Kommt es lediglich bei Gelegenheit einer Trunkenheitsfahrt zu einer Körperverletzung des einwilligenden Beifahrers, so haftet, mag auch die Trunkenheitsfahrt als solche regelmäßig

Seite

gegen die guten Sitten verstoßen, deshalb noch nicht ohne weiteres der Körperverletzung eine Sittenwidrigkeit i.S.d. § 228 StGB an. Das ist nur dann der Fall, wenn die Körperverletzung schwere, insbesondere dauernde Körperschäden zur Folge hat.

3. Die Annahme einer Jugendverfehlung ist bei keinem Delikt von vornherein ausgeschlossen; auch Straßenverkehrsvergehen können unter § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG fallen.

4. Zur Sperrfristbemessung nach § 69a Abs. 3 StGB unter Berücksichtigung des Erziehungsgedankens und des Grundsatzes der Individualprävention im Jugendstrafrecht.

Amtsgericht Saalfeld, Urteil vom 24. Februar 2004 – 635 Js 25691/03 2 Ds jug. – 44

11. – Mitverschulden des Beifahrers im Rahmen einer Trunkenheitsfahrt mit Unfallfolgen –

Verabreden der (später verletzte) Beifahrer und der alkoholisierte Fahrer eines Unfallfahrzeugs zunächst im Laufe des Nachmittags, dass der Beifahrer am Abend fahren solle, wird dies aber vor der Unfallfahrt aus ungeklärtem Grund doch nicht so gehandhabt, so trifft den Beifahrer gegenüber dem mit 1,87 g ‰ alkoholisierten Fahrer ein Mitverschulden, welches gegenüber dem Verschulden des Unfallfahrers gleich schwer wiegt.

Oberlandesgericht Celle, Urteil vom 10. Februar 2005 – 14 U 132/04 – 48

12. – Mitverschulden eines Mitfahrers bei offensichtlicher Trunkenheit des Fahrers –

*) Einem Mitfahrer ist der Vorwurf eines eigenen Verschuldens zu machen, wenn der Fahrzeugführer offensichtlich betrunken ist und deshalb die Gefahr eines Unfalls nahe liegt, oder wenn sich ihm Zweifel an dessen Fahruntüchtigkeit aufdrängen mussten. Allein die Kenntnis, dass der Fahrer alkoholische Getränke zu sich genommen hatte, reicht hierzu nicht. Nur wenn der Fahrgast weiß, dass der Fahrer erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen hat, oder wenn Ausfallerscheinungen wahrzunehmen sind, ist eine Mitverantwortung zu bejahen.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 14. März 2005 – 13 U 194/04 – 49

13. – Sittenwidrigkeit einer „erkauften“ medizinisch-psychologischen Untersuchung –

*) Die Verschaffung amtlich anerkannter Bescheinigungen, deren Erteilung von der Erfüllung bestimmter, im öffentlichen Interesse überprüfter Voraussetzungen abhängt, gegen Entgelt verstößt gegen die guten Sitten, wenn diese in jedem Fall, d. h. auch ohne dass die geforderten Voraussetzungen, vorliegen, versprochen wird. Die sittliche Anstößigkeit folgt schon aus der – eigennützigen Motiven dienenden – Gefährdung der mit einer MPU verfolgten Ziele, nämlich der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Oberlandesgericht Karlruhe, Beschluss vom 02. August 2005 – 19 W 37/05 – 49

14. – Alkoholbedingte Bewusstseinsstörung i. S. d. Ziff. 5.1.1 AUB und Richtwert für alkoholbedingte absolute Verkehrsuntauglichkeit eines Fußgängers –

*) 1. Eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung liegt vor, wenn die Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit durch den Alkohol so gestört ist, dass der Geschädigte den Anforderungen der konkreten Gefahrenlage nicht mehr gewachsen ist.

2. Für die Teilnahme am Straßenverkehr liegt eine leistungsausschließende Bewusstseinsstörung für Fußgänger bei etwa 2,0 Promille. Bei diesem Wert ist die Möglichkeit eines Gegenbeweises ausgeschlossen.

3. Wenn ein volltrunkener Fußgänger sich an einer lebensgefährlichen Stelle im Gebirge aufhält und sich dafür – wie auch immer – hinter ein Absperrgitter begeben hat, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass dies ebenso wie der sich anschließende Absturz auf die Alkoholisierung zurückzuführen ist.

Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 20. September 2005 – 5 W 111/05 – 50

Seite

15. – Leistungsfreiheit des Versicheres nach § 61 VVG –

*) Zur Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 61 VVG wegen grob fahrlässiger Herbeiführung eines Unfall durch vorangegangenen Alkoholkonsum.

Landgericht Bremen, Urteil vom 13. Mai 2004 – 6-O-2798/03 – 51

16. – MPU-Anordnung wegen Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad –

*) 1. Die Anordnung einer MPU zur Überprüfung der Fahreignung ist auch bei einem Ersttäter gerechtfertigt, der, obwohl er einen Alkoholisierungsgrad aufweist, der die Grenzwerte des § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV übersteigt, mit seinem Fahrrad am Straßenverkehr teilnimmt.

2. „Im grünen Bereich" liegende körperliche Befunde sind nicht ausreichend, um die Fahreignung des Betroffenen zu begründen. Denn diesen Laborbefunden wohnt kein Erkenntniswert hinsichtlich der verkehrspsychologischen Seite der Fahreignung inne, die mit negativem Ergebnis Gegenstand einer medizinisch-psychologischen Untersuchung war.

3. Zur Rechtmäßigkeit eines zu der Schlussfolgerung, es müsse auch zukünftig mit Fahrten des Betroffenen unter Alkoholeinfluss gerechnet werden, gelangenden medizinisch-psychologischen Gutachtens.

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern,
Beschluss vom 01. Februar 2006 –1 M 124/05 – 52

17. – Nichteignung zum Führen eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeuges (Mofa) aufgrund gelegentlichen Cannabiskonsums –

1. Gelegentlicher Cannabiskonsum kann grundsätzlich, wenn einer der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung genannten weiteren Umstände wie die fehlende Trennung von Konsum und Fahren hinzutritt, die Nichteignung begründen, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug, insbesondere ein Mofa, zu führen.

2. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung darf im Falle der nach § 3 Abs. 1 FeV ausgesprochenen Untersagung, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, wegen der Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer regelmäßig erfolgen und in allgemeiner Form mit der Ungeeignetheit des Betroffenen begründet werden.

Oberverwaltungsgericht Hamburg, Beschluss vom 20. Juni 2005 – 3 Bs 72/05 – 56

18. – Vorraussetzungen für Anordnung einer fachärztlichen Untersuchung zur Überprüfung der Fahreignung –

*) Die Anforderung einer fachärztlichen Untersuchung zur Überprüfung der Fahreignung muss sich auf solche Mängel beziehen, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründen, dass der Betroffene sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht umsichtig verhalten werde, was es auf der anderen Seite ausschließt, jeden Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeutet, als hinreichenden Grund für die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens anzusehen.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 29. Dezember 2005 – 1 Y 15/05 – 58

19. – MPU-Anordnung wegen Methadonkonsums und Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) 1. Bei Methadon handelt es sich um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes, vgl. die Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG, sodass bereits dessen Einnahme als solche gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt. Zwar rechtfertigen § 13 BtMG und § 5 BtMVV in Ausnahmefällen eine Sonderbehandlung methadonsubstituierter Menschen, insbesondere im Hinblick auf das Ziel einer Reintegration des Betroffenen. Allerdings bedarf es insoweit der positiven Feststellung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten.

Seite

2. Die Mitgliedstaaten werden durch Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie ermächtigt, ihre nationalen Eignungsüberprüfungs- und Entzugsvorschriften jedenfalls 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.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 27. März 2006 – 1 W 12/06 – 59

20. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) Auch in den Fällen, in denen eine EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperrfrist erteilt wurde, darf die zuständige Fahrerlaubnisbehörde desjenigen Mitgliedstaats, in dem sich die Person mit der ausländischen EU-Fahrerlaubnis aufhält, deren Kraftfahreignung überprüfen, wenn objektive Anhaltspunkte vorliegen, die für einen offenen Missbrauch der mit der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG eingeführten gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen sprechen (hier: fünfmalige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit im Straßenverkehr und Verdacht des Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip).

Verwaltungsgericht Münster, Beschluss vom 26. Juni 2006 – 10 L 361/06 – 62

21. – MPU-Anordnung wegen Trunkenheitsfahrt im Ausland und Verwertbarkeit einer im Ausland vorgenommenen Atemalkoholmessung –

*) 1. Die Anforderung einer MPU nach § 13 Nr. 2 c FeV kann auch auf eine Trunkenheitsfahrt im Ausland gestützt werden, wenn die im Ausland festgestellten Tatsachen einer Zuwiderhandlung im Sinne der Verwirklichung der objektiven Tatbestandmerkmale einer entsprechenden Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht entsprechen.

2. Der Messwert einer in der Republik Österreich von einem zur Vornahme von Untersuchungen der Atemluft auf Alkoholgehalt ermächtigten österreichischen Inspektor vorgenommenen Alkoholmessung mit dem geeichten Alkomaten Marke Dräger, Bauartnr. ARLM0016, ist grundsätzlich verwertbar.

Verwaltungsgericht München, Urteil vom 02. März 2005 – M 6a K 02.5934 – 65

22. – MPU-Anordnung wegen Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad und Zustimmung der Behörde nach § 11 Abs. 10 FeV –

*) 1. Die Behörde kann gemäß § 13 Nr. 2 c FeV von dem Betroffenen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch dann fordern, wenn dieser nicht als Kraftfahrer aufgefallen ist, sondern als Fahrradfahrer mit einer BAK von 2,02 ‰ am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hat.

2. Steht nach dem eingeholten medizinisch-psychologischen Gutachten die Nichteignung zum Führen von (Kraft-)Fahrzeugen fest, ist die Behörde nach § 3 Abs. 1 StVG neben der Entziehung der Fahrerlaubnis auch befugt, dem Betroffenen das Führen von Fahrrädern zu untersagen.

3. Liegt ein medizinisch-psychologisches Gutachten nach Nr. 2 des § 11 Abs. 10 FeV vor, das die Teilnahme an einem nach § 70 FeV anerkannten Kurs zur Behebung von festgestellten Eignungsmängeln empfiehlt, so hat in der Regel die Fahrerlaubnisbehörde ihre Zustimmung zu erteilen. Lehnt sie trotz entsprechender gutachterlicher Empfehlung die Zustimmung zur Kursteilnahme ab, so muss sie dies mit Rücksicht auf die Bedeutung und grundrechtliche Relevanz (Art. 2 GG) der Entscheidung für den Betroffenen in qualifizierter Weise begründen.

4. Die Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 10 FeV kann der Betroffene im Wege einer einstweiligen Anordnung nach § 123 VwGO gerichtlich einklagen.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße,
Beschluss vom 16. März 2005 – 3 L 372/05.NW – 68

Seite

23. – MPU-Anordnung wegen 3½ Jahre zurückliegender Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad –

*) 1. Schematisch festgelegte Zeiten, nach deren Ablauf ein Alkoholkonsum im Rahmen des § 13 Nr. 2 c FeV unbeachtlich werden soll, werden dem Maßstab des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Kontext der Alkoholproblematik nicht gerecht. Entscheidend ist vielmehr im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen Gefahrenverdacht begründen.

2. Eine Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad und einer BAK von 2,54 ‰ rechtfertigen auch dreieinhalb Jahre nach der Tat nach § 13 Nr. 2 c FeV die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Überprüfung der Fahreignung des Betroffenen.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße,
Beschluss vom 16. März 2006 – 3 L 357/06. NW – 70

24. – Voraussetzungen für vorsätzlichen/fahrlässigen Verstoß gegen § 24a Abs. 2, 3 StVG –

1. Für die Feststellung des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis reicht es aus, dass bei einer Blutuntersuchung auf Tetrahydrocannabinol im Blutserum, welche den von der Grenzwertkommission vorausgesetzten Qualitätsstandards genügt, ein Messergebnis ermittelt wird, das den von der Grenzwertkommission empfohlenen analytischen Grenzwert von 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Serum erreicht.

*) 2. Vorsatz oder Fahrlässigkeit beziehen sich im Rahmen des § 24a Abs. 2, 3 StVG auch auf die Wirkung des berauschenden Mittels zum Tatzeitpunkt. Zu prüfen ist daher, ob der Betroffene eine fortbestehende mögliche körperliche Beeinflussung durch die konsumierten Drogen bei Fahrtantritt erkannte oder bei Beachtung der ihm nach den Umständen möglichen und zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 29. Januar 2007 – 3 Ss 205/06 – 101

25. – Atemalkoholmessung, Vorwurf der Fahrlässigkeit i. S. d. § 24a Abs. 3 StVG und erforderliche Feststellung im Rahmen des Bußgeldausspruches –

1. Mit der Behauptung, lediglich Radler getrunken zu haben, wird kein konkreter Anhaltspunkt für einen Messfehler behauptet, der zu weiteren Angaben über die Mitteilung des Messverfahrens und des Mittelwertes des Messergebnisses hinaus Veranlassung gibt.

2. Da nach naturwissenschaftlicher Erkenntnis niemand vor, während oder nach dem Trinken genau voraussehen kann, welche Blut- oder Atemalkoholkonzentration er später haben werde, ist der Vorwurf der Fahrlässigkeit im Rahmen des § 24a Abs. 3 StVG in der Regel schon auf Grund der Tatsache gerechtfertigt, dass der Betroffene trotz Kenntnis vorausgegangenen Alkoholgenusses das Fahrzeug geführt hat.

3. Der Bußgeldausspruch kann keinen Bestand haben, wenn das Urteil nicht erkennen lässt, ob sich der Tatrichter des maßgeblichen Bußgeldrahmens für fahrlässiges Verhalten bewusst war, und die wirtschaftlichen Verhältnisse beim Ausspruch einer Geldbuße von 350 € nicht berücksichtigt worden sind.

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 16. Januar 2006 – 1 Ss 80/05 – 102

26. – Entscheidungserhebliche Beeinflussung des Messwertes der AAK bei Hypoventilation –

1. Nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft lässt sich allein durch die Messtechnik des Atemalkoholmessgerätes Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III im Grenzwertbereich von 0,25 mg/l eine im Sinne von § 24a Abs. 1 StVG entscheidungserhebliche Beeinflussung durch Hypoventilation (Luftanhalten vor Atmung) nicht sicher ausschließen (insoweit abweichend von BayObLGSt 2000, 51/59 = NZV 2000, 295 /298 [= BA 2000, 247]).

2. Ob die behauptete Hypoventilation als zutreffend oder als Schutzbehauptung angesehen wird, obliegt der tatrichterlichen Würdigung unter Berücksichtigung etwaiger Besonderheiten des Messvorgangs (Atemtemperatur, Atemvolumen, Exspirationsdauer, Atemfluss) und der einzelnen Messergebnisse.

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 12. Dezember 2005 – 2 Ss OWi 319/05 – 104

Seite

27. – Entbehrlichkeit der Mitteilung der Einzelmesswerte bei AAK-Messungen –

1. Bei AAK-Messungen mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ ist – wenn weder konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlmessung behauptet werden noch sonst ersichtlich sind – in den Urteilsgründen neben dem Messverfahren lediglich das Messergebnis im Mittelwert anzugeben.

2. Der Mitteilung der beiden Einzelmesswerte bedarf es nicht (Abkehr von BayObLG NZV 2000, 295 [= BA 2000, 247]; NZV 2001, 524 [= BA 2001, 372]; NZV 2003, 393/394 [= BA 2003, 380]), auch nicht zum „Ausschluss einer unzulässigen Aufrundung“. Die Bildung des Mittelwerts aus den auf drei Dezimalstellen abgerundeten Einzelmesswerten entspricht den Vorgaben des Gesetzgebers und der Entscheidung des BGH vom 03.04.2001 (BGH NJW 2001, 1952 [= BA 2001, 280]).

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 14. Juli 2006 – 2 Ss OWi 853/05 – 106

28. – EU-Fahrerlaubnis und Verstoß gegen § 21 Abs. 1 StVG –

*) Wird gegen den Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis nach deren Erhalt eine gerichtliche Sperrfrist im Inland nach § 69a StGB verhängt, so ist die Fahrerlaubnisbehörde berechtigt, die Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV zu verweigern. Die erneute Teilnahme am Straßenverkehr mit der EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperrfrist setzt die Herbeiführung einer Entscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV voraus. Liegt diese nicht vor, begeht der Betroffene einen Verstoß gegen § 21 Abs. 1 StVG.

Oberlandesgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 24. April 2006 – III-5 Ss 133/05-91/05 IV, 5 Ss 133/05-91/05 IV – 109

29. – EU-Fahrerlaubnis und Verstoß gegen § 21 Abs. 1 StVG –

*) Eine strafgerichtliche Verurteilung nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG i.V.m. § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO kommt nicht in Betracht, wenn der inländische Kraftfahrzeugführer im Besitz einer ausländischen Fahrerlaubnis ist, die ihm nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperre nach § 69a StGB erteilt wurde. Dies gilt selbst dann, wenn der Antrag des Kraftfahrzeugführers auf Erteilung der Erlaubnis nach § 4 Abs. 4 IntVO, von der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch machen zu dürfen, bestandskräftig abgelehnt wurde.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 26. August 2004 – 3 Ss 103/04 – 111

30. – EU-Fahrerlaubnis und Verstoß gegen § 21 Abs. 1 StVG –

*) 1. Die Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV verstößt gegen den Anwendungsvorrang des Europäischen Rechts. Sie widerspricht der Führerscheinrichtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. 07. 1991 in der Auslegung, die sie durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (Kapper-Urteil) erhalten hat. Folglich verstößt der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, die ihm nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperrfrist nach § 69a StGB erteilt worden ist, nicht gegen § 21 Abs. 1 StVG, selbst wenn ihm die Erteilung einer inländischen Fahrerlaubnis mangels Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens versagt und ferner das Recht nicht zuerkannt wurde, von seiner EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen.

2. Hinsichtlich der Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperrfrist macht es keinen Unterschied, ob der andere Mitgliedstaat der Europäischen Union eine neue Fahrerlaubnis erteilt oder ob er diese nach Überprüfung und Erteilung einer neuen Führerscheinnummer verlängert.

Amtsgericht Emmerich, Urteil vom 24. Juli 2006 – 4 Ds 302 Js 65/06 (116/06) – 112

Seite

31. – Berücksichtigung von nicht straßenverkehrsbezogenen Alkoholauffälligkeiten im Rahmen des § 13 Nr. 2a) 2. Alt. FeV –

*) Nach der gefestigten Rechtsprechung des Senats erfasst § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt FeV entsprechend seiner Auffangfunktion nicht nur ein alkoholkonsumbedingtes Fehlverhalten im Straßenverkehr, sondern gestattet auch die Berücksichtigung nicht straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten. In diesen Fällen besteht Anlass zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung, wenn deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen vorliegen und außerdem weitere tatsächliche Umstände festzustellen sind, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 29. Januar 2007 – 12 ME 416/06 – 114

32. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) Begründen wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss, die zeitlich auch vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis liegen können, Eignungszweifel beim Fahrerlaubnisinhaber, so ist die Behörde zur Anordnung einer MPU nach § 13 Nr. 2 b FeV und im Fall der Verweigerung durch den Fahrerlaubnisinhaber zur Aberkennung des Rechts, von der EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, gemäß §§ 11 Abs. 8 Satz 1, 46 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 FeV berechtigt.

Verwaltungsgericht Wiesbaden, Beschluss vom 30. Mai 2006 – 7 G 508/06 (V) – 116

33. – Verstoß gegen §§ 23a Abs. 1a StVO, 24a Abs. 1 StVG während derselben Fahrt als einheitliche Tat i. S. d. § 264 StPO –

Die Rechtskraft eines Bußgeldbescheids wegen verbotener Benutzung eines Mobiltelefons (§ 23 Abs. 1a StVO) steht der Ahndung eines auf derselben Fahrt begangenen Verstoßes gegen die 0,5 Promille-Grenze (§ 24a Abs. 1 StVG) entgegen.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 24. März 2006 – Ss (B) 2/2006 (3/06), Ss (B) 2/06 (3/06) – 175

34. – Pflichtverteidigerbestellung im gerichtlichen Bußgeldverfahren und Voraussetzungen für fahrlässigen Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

1. Die Bestellung eines Pflichtverteidigers durch die Bußgeldbehörde gilt nur für das Verwaltungsverfahren. Die Bestellung für das gerichtliche Bußgeldverfahren, die dem Tatrichter obliegt, wirkt demgegenüber bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens; sie erstreckt sich auch auf Einlegung und Begründung der Rechtsbeschwerde.

2. Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels. Wird im Blut des Betroffenen eine Wirkstoffkonzentration von 1 ng/ml THC gemessen, ist der sichere Nachweis erbracht, dass der Betroffene noch unter der Wirkung zuvor genossenen Cannabis steht. Vorsatz oder Fahrlässigkeit müssen sich dabei nicht lediglich auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt beziehen. Aus einem THC-Carbonsäurewert von 6 ng/ml lässt sich nicht auf einen aktuell regelmäßigen Konsum schließen.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 29. November 2006 – Ss (B) 44/06 (57/06) – 176

35. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG und Fahrverbot trotz verwaltungsgerichtlichem Fahrerlaubnisentzug –

*) 1. Das objektive Tatbestandsmerkmal des § 24a Abs. 2 StVG „unter der Wirkung“ erfordert keine sichere Feststellung einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit des Betroffenen.

Seite

2. Wenn ein Betroffener wissentlich Cannabis zu sich nimmt und danach ein Fahrzeug führt, ist die Annahme, die Droge sei zwischenzeitlich abgebaut und deshalb nicht mehr nachweisbar bzw. nicht mehr wirksam, als Fehlvorstellung über die Dauer der Wirkung grundsätzlich unerheblich.

3. Die zwischenzeitliche verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis des Betroffenen durch die Straßenverkehrsbehörde hindert die Verhängung eines Fahrverbotes durch den Strafrichter nicht. Sie hat nur für die Frage Bedeutung, wann das verhängte Fahrverbot wirksam wird.

Oberlandesgericht Bremen, Beschluss vom 17. Februar 2006 – Ss (B) 51/06 – 179

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

Bei einer festgestellten THC-Konzentration von über 1 ng/ml im Blut liegt die vom Bundesverfassungsgericht für eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG vorausgesetzte Möglichkeit der eingeschränkten Fahrtüchtigkeit ungeachtet einer gewissen Schwankungsbreite (auch) nach unten vor.

Oberlandesgericht Schleswig, Beschluss vom 18. September 2006 – 1 Ss OWi 119/06 – 181

37. – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und Voraussetzungen für Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB im Fall einer Multiintoxikation –

1. Beschließt das Erstgericht die Bestätigung der Beschlagnahme eines Führerscheins, ist dies als Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu behandeln, wenn eine solche Maßnahme nach § 111a Abs. 4 StPO zu treffen war.

2. Fehlen nach dem festgestellten Sachverhalt des mit der Berufung angefochtenen erstinstanzlichen Urteils offensichtlich die Voraussetzungen für die Anordnung einer Maßregel nach § 69 StGB, ist eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis im Beschwerdeverfahren aufzuheben (hier: Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteils tragen keinen dringenden Tatverdacht nach § 316 StGB).

*) 3. Wird als einziges Beweisanzeichen für eine Fahruntüchtigkeit des Betroffenen i. S. d. § 316 StGB eine drogenbedingte Pupillenerweiterung festgestellt, so ist die Annahme einer „relativen" Fahruntüchtigkeit auch im Fall einer sog. Multiintoxikation nicht gerechtfertigt, selbst wenn die festgestellte BAK des Betroffenen knapp unter dem Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit liegt (hier: 1,05 ‰).

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 22, Februar 2006 – 1 Ws 54/06 – 182

38. – § 316 StGB wegen Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unter fahrbeeinträchtigendem Medikamenteneinfluss –

Wer unter Missachtung der im Beipackzettel enthaltenen Warnhinweise hoch dosiert ein Medikament zur Gewichtsabnahme (so genannter Appetitzügler) einnimmt und zeitgleich große Mengen koffeinhaltiger Getränke wie Kaffee und/oder Cola konsumiert, macht sich wegen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB strafbar, wenn er trotz Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit durch das Eintreten der beschriebenen Nebenwirkungen wie Konzentrationsstörungen und Veränderung des Reaktionsvermögens als Führer eines Kraftfahrzeugs am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Dieses Verhalten rechtfertigt in aller Regel die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB.

Landgericht Freiburg (Breisgau),
Urteil vom 02. August 2006 – 7 Ns 550 Js 179/05-AK 38/06 – 183

39. – Missachtung des Rotlichts einer Ampelanlage als (nicht)alkoholbedingter Fahrfehler –

*) 1. Eine alkoholbedingte „relative" Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB ist nur dann gegeben, wenn eine Blutalkoholkonzentration unter den absoluten Grenzwerten – wie hier mit

Seite

0,7 ‰ – festgestellt wird und die konkreten Umstände der Tat erweisen, dass die Rauschmittelwirkung zur Fahruntüchtigkeit geführt hat.

2. Ein sog. „Rotlichtverstoß“ wird häufig auch von nüchternen Fahrern begangen, weshalb sein Vorliegen allein neben der festgestellten BAK von 0,7 ‰ die Annahme einer „relativen“ Fahruntüchtigkeit des Betroffenen nicht rechtfertigt.

Landgericht Berlin, Beschluss vom 10. August 2005 – 536 Qs 166/05 – 186

40. – „Absolute“ Fahruntüchtigkeit im Schiffsverkehr bei BAK ab 1,1 Promille –

*) Nach Auffassung der Kammer ist der von der höchstrichterlichen Rechtsprechung für den Kraftfahrzeugverkehr an Land für die absolute Fahruntüchtigkeit festgelegte Grenzwert von 1,1 ‰ auf den Schiffsverkehr zu übertragen.

Landgericht Hamburg, Beschluss vom 11. Mai 2006 – 603 Qs 195/06 – 187

41. – Begriff des Kraftfahrzeugs i. S. d. § 69 StVG –

*) Der Begriff des Kraftfahrzeugs i. S. d. § 69 StGB erfasst auch Motorboote, weshalb der dringende Verdacht einer Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB mittels eines Motorbootes die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO zu rechtfertigen vermag.

Landgericht Kiel, Beschluss vom 23. August 2006 – 37 Qs 62/06 – 189

42. – Fahrerlaubnisentzug wegen einmaligen Konsums sog. harter Drogen und Bindungswirkung des § 3 Abs. 3 StVG –

1. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG untersagt der Fahrerlaubnisbehörde nur, eine Entziehungsverfügung auf einen Sachverhalt zu stützen, der auch Gegenstand eines Strafverfahrens ist. Die Norm hindert die Behörde aber nicht daran, dem Inhaber während eines Strafverfahrens die Fahrerlaubnis wegen eines anderen Sachverhalts zu entziehen, für den die Sperre des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG nicht gilt.

*) 2. Bereits der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels als Cannabis gemäß § 46 Abs. 1 FeV i.V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung führt unmittelbar zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 19. Februar 2007 – 10 S 3032/06 – 190

43. – Erfordernis der weiteren Aufklärung der Konsumhäufigkeit des Kfz-Führers bei Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss –

1. Nimmt ein Kraftfahrzeugführer unter der Einwirkung von Cannabis am Straßenverkehr teil, ist zur Verneinung seiner Fahreignung eine weitere Aufklärung durch Ermittlungen zur Häufigkeit seines Konsums nur dann geboten, wenn er ausdrücklich behauptet und substantiiert darlegt, er habe erstmals Cannabis eingenommen und sei somit weder ein gelegentlicher noch ein regelmäßiger Konsument.

2. Erst wenn hierzu substantiierte Darlegungen erfolgen, ist ihre Glaubhaftigkeit unter Würdigung sämtlicher Fallumstände zu überprüfen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 21. Februar 2007 – 10 S 2302/06 – 190

44. – Fahrerlaubnisentzug wegen einmaligen Kokainkonsums –

Ein einmaliger Konsum von Drogen im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) rechtfertigt im Regelfall die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 06. März 2007 – 16 B 332/07 – 192

Seite

45. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

*) 1. Einem Fahrerlaubnisinhaber kann es im Einzelfall verwehrt sein, sich auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse zu berufen, wenn Anhaltspunkte für eine rechtsmissbräuchliche Umgehung der inländischen Vorschriften vorliegen, insbesondere nicht ersichtlich ist, dass der Erwerb der EU-Fahrerlaubnis im Zusammenhang mit der Ausübung der Grundfreiheiten durch den Betroffenen, namentlich der Niederlassungs- oder Dienstfreiheit steht.

2. Ein nicht schutzwürdiger Missbrauch des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse ist anzunehmen, wenn eine Gesamtwürdigung der objektiven Umstände ergibt, dass trotz formaler Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Bedingungen das Ziel der Regelung nicht erreicht wurde, und ein subjektives Element in Gestalt der Absicht, sich einen gemeinschaftsrechtlich vorgesehenen Vorteil dadurch zu verschaffen, dass die entsprechenden Voraussetzungen willkürlich geschaffen werden, vorliegt.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 08. September 2006 – 1 S 122.05 – 193

46. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

Auch unter Berücksichtigung der Auslegung der Richtlinie 91/439/EWG durch den Europäischen Gerichtshof in den Rechtssachen Kapper (C-476/01 [BA 2004, 450]) und Halbritter (C-227/05 [BA 2006, 307]) sind die deutschen Behörden in Fällen des rechtsmissbräuchlichen Erwerbs der Fahrerlaubnis eines anderen Mitgliedstaates befugt, aufgrund vor der Erteilung der Fahrerlaubnis liegender Umstände dem Inhaber das Recht abzuerkennen, von ihr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen.

Verwaltungsgericht Gießen, Urteil vom 07. November 2006 – 6 E 1359/06 – 196

47. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

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 durch die Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 2. Juni 1997 geänderten Fassung 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 nicht anzuerkennen, solange der Inhaber dieses Führerscheins, auf den im erstgenannten Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs einer früher erteilten Fahrerlaubnis ohne gleichzeitige Anordnung einer Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis angewendet worden ist, die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

Europäischer Gerichtshof (3. Kammer),
Beschluss vom 28. September 2006 – C 340/05 (Stefan Kremer) – 238

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

*) Die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Nachschulung muss nicht im Sinne eines Automatismus zu einer Verkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB führen. Vielmehr bedarf es bei hohen Blutalkoholkonzentrationen eines Nachweises der tatsächlichen und nachhaltigen Bewältigung des Alkoholproblems durch ein geeignetes Verhalten des Betroffenen über einen längeren Zeitraum.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluss vom 20. Juni 2006 – 2 BvR 1082/06 – 242

Seite

49. – Ermittlung der Tatzeit-BAK, Konkurrenzverhältnis §§ 315b, 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB und Pkw als gemeingefährliches Mittel i. S. d. § 211 StGB –

*) 1. Bei der Ermittlung der Tatzeitblutalkoholkonzentration sind die ersten zwei Stunden nach Trinkende (Fahrtantritt) grundsätzlich von der Rückrechnung auszunehmen.

2. Hat der alkoholisierte Angeklagte sein Fahrzeug gezielt eingesetzt, um sich und seine Ehefrau zu töten, kommt eine vorsätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB neben dem vorsätzlichen Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB nicht in Betracht.

3. Das Mordmerkmal der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln kann auch dann erfüllt sein, wenn ein Tötungsmittel eingesetzt wird, das seiner Natur nach nicht gemeingefährlich ist (hier: Pkw). Maßgeblich ist dann jedoch die Eignung des Mittels zur Gefährdung Dritter in der konkreten Situation.

Bundesgerichtshof, Beschluss vom 16. Januar 2007 – 4 StR 598/06 – 242

50. – Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB trotz Innehabung einer EU-Fahrerlaubnis –

Eine von einer Behörde der Tschechischen Republik für einen Deutschen mit ordentlichem Wohnsitz im Inland erteilte EU-Fahrerlaubnis ist unwirksam und berechtigt nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn der Führerschein während des Laufs einer von einem deutschen Gericht verhängten Sperrfrist ausgestellt wurde.

Oberlandesgericht Stuttgart, Urteil vom 15. Januar 2007 – 1 Ss 560/06 – 244 – 244

51. – Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB trotz Innehabung einer EU-Fahrerlaubnis –

*) Eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis kommt aufgrund vorrangigen Rechts der europäischen Gemeinschaften auch dann nicht in Betracht, wenn der Betroffene nach Ablauf einer kraft Gesetzes eingetretenen Sperrfrist (hier: § 4 Abs. 10 S. 1 StVG) mit einem Pkw auf öffentlichen Straßen fuhr und zu diesem Zeitpunkt Inhaber einer gültigen tschechischen Fahrerlaubnis war, auch wenn er diese bereits vor Ablauf der Sperrfrist erworben hatte.

Oberlandesgericht Nürnberg, Urteil, vom 16. Januar 2007 – 2 St OLG Ss 286/06 – 246

52. – Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB trotz Innehabung einer EU-Fahrerlaubnis –

Der Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat der EU erworbenen Fahrerlaubnis, gegen den im Inland eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis verhängt worden war und der erst nach Ablauf dieser Sperrfrist im Inland fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge führt, macht sich auch dann nicht wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar, wenn die EU-Fahrerlaubnis noch während der Sperrfrist erteilt worden war. Unerheblich ist dabei, ob die Fahrerlaubnis in dem anderen Mitgliedstaat der EU nur deshalb erworben wurde, um die inländischen Vorschriften über die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Entzug zu umgehen.

Oberlandesgericht München, Urteil vom 29. Januar 2007 – 4 St RR 222/06 – 249

53. – Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB trotz Innehabung einer EU-Fahrerlaubnis –

Für die Strafbarkeit nach § 21 StVG trotz Innehabung einer in einem anderen EU-Staat erteilten Fahrerlaubnis kommt es nur darauf an, ob von der Fahrerlaubnis bereits vor oder erst nach Ablauf der in der Bundesrepublik verhängten Sperrfrist Gebrauch gemacht wurde (Anschluss an OLG Nürnberg, Urteil vom 16. 01. 2007, Az. 2 St OLG Ss 286/06; OLG München, Urteil vom 29. 01. 2007, Az. 4 StRR 222/06 [beide Entscheidungen in diesem Heft]).

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 06. März 2007 – 1 Ss 251/06 – 251

Seite

54. – Objektive Vorraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

*) 1. Für eine Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG genügt nicht bereits jede festgestellte Menge der Substanz Benzoylecgonin, weshalb in den Entscheidungsgründen neben dem Ergebnis der Blutuntersuchung die wesentlichen tatsächlichen Grundlagen (Anknüpfungstatsachen) und die daraus vom Sachverständigen gezogenen Schlussfolgerungen, d. h. die wesentlichen Befundtatsachen und die das Gutachten tragende fachliche Begründung anzuführen sind.

2. Bei einem Benzoylecgonin-Wert unter 75 ng/ml kommt eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur in Betracht, wenn durch ein ergänzendes rechtsmedizinisches Gutachten festgestellt ist, dass auch in diesem Fall typischerweise rauschmittelbedingte Leistungseinschränkungen der Verkehrstauglichkeit zu erwarten sind.

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 01. Dezember 2006 – 2 Ss OWi 1623/05 – 253

55. – Objektive Vorraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

1. Art. 2 I GG gebietet im Hinblick auf die Anforderungen des (allgemeinen) Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, den über § 24a II StVG grundsätzlich verfassungskonform eingegrenzten Eingriff in die Handlungsfreiheit von der über den Gesetzeswortlaut hinausgehenden Einschränkung abhängig zu machen, dass nicht mehr jeder Nachweis eines der in der Anlage zu § 24a II StVG genannten berauschenden Mittel im Blut – darunter Morphin und Heroin – für eine Verurteilung nach § 24a II StVG ausreichend ist. § 24a II StVG ist demgemäß verfassungskonform dahin auszulegen, dass eine Konzentration des berauschenden Mittels festgestellt werden muss, die es zumindest als möglich erscheinen lässt, dass der Betr. am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (Anschluss an Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – = NJW 2005, 349/350 ff. = StV 2005, 383 ff. = DAR 2005, 70 ff. [= BA 2005, 156]).

2. Eine Verurteilung nach § 24a II StVG verlangt auch weiterhin nicht, dass eine tatsächliche Wirkung des Rauschmittels im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei dem Betr. im Einzelfall festgestellt und nachgewiesen wird.

3. Weder aus Art. 2 I GG noch aus sonstigem Verfassungsrecht lässt sich die Notwendigkeit einer weiterreichenden einschränkenden Auslegung von § 24a II StVG des Inhalts herleiten, dass erst ab Erreichen einer bestimmten Wirkstoffkonzentration im Blut im Sinne eines analytischen, lediglich einen Qualitätsstandard beschreibenden Grenzwertes eine Ahndung nach § 24a II StVG in Betracht kommt (Anschluss an OLG München NJW 2006, 1606 f. [= BA 2006, 239]).

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 27. Februar 2007 – 3 Ss OWi 688/05 – 255

56. – Objektive/Subjektive Vorraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

1. Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels. Wird im Blut des Betroffenen eine Wirkstoffkonzentration von 1 ng/ml THC gemessen, ist der sichere Nachweis erbracht, dass der Betroffene noch unter der Wirkung zuvor genossenen Cannabis steht.

2. Vorsatz und Fahrlässigkeit müssen sich dabei nicht lediglich auf den Konsumsvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt beziehen. An der Erkennbarkeit der Wirkung zum Tatzeitpunkt kann es fehlen, wenn zwischen der Einnahme des Rauschmittels und der Fahrt längere Zeit vergeht. Bei einem mehr als 28 Stunden zurückliegenden Einnahmezeitpunkt bedarf es deshalb näherer Ausführungen dazu, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass der Haschischkonsum nach mehr als einem Tag noch hätte Auswirkungen haben können.

Oberlandesgericht Saarbrücken,
Beschluss vom 16. März 2007 – Ss (B) 5/2007 (18/07), Ss (B) 5/07 18/07) – 258

Seite

57. – Notwendige Feststellungen bei Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG –

1. Bei einer Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG nach Kokainkonsum gehört zu den notwendigen tatrichterlichen Feststellungen auch die Mitteilung der Benzoylecgonin-Konzentration im Blut des Betroffenen.

2. Bei einem Benzoylecgonin-Wert ab 75 ng/ml besteht die überwiegende Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 19. März 2007 – 2 Ss OWi 91/07 – 260

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

Die Abkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB stellt einen Ausnahmefall dar und bedarf in jedem Einzelfall einer genauen Prüfung der neu hervorgetretenen Tatsachen, die vorliegen müssen, damit überhaupt eine Abkürzung der Sperrfrist in Betracht kommen kann.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 12. März 2007 – 2Ws 58/07 – 261

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

*) Eine Verkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 S. 1 StGB kann auch durch eine kurzzeitige Aufarbeitung von Verhaltens-Defiziten beim Betroffenen gerechtfertigt sein, wenn die Maßnahme unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Betroffenen sowie der konkreten Tatumstände und -folgen Zweifel an der fortbestehenden Ungeeignetheit zu begründen vermag.

Landgericht Aachen, Beschluss vom 25. November 2005 – 65 Qs 122/05 – 262

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

*) Bei der Bemessung der Sperrfrist nach § 69a StGB ist das Verhalten des Angeklagten nach der Tat (hier u. a.: § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB) entscheidend zu berücksichtigen. Lässt es eine intensive Auseinandersetzung des Angeklagten mit seinem Verhalten und dem Umgang mit Alkohol erkennen, so kann die Anordnung einer verkürzten Sperrfrist gerechtfertigt sein.

Landgericht Dresden, Urteil vom 31. August 2006 – 12 Ns 708 Js 5101/06 – 263

61. – Zulässigkeit der Rechtsmittelbeschränkung mit dem Ziel einer Unterbringung nach § 64 StGB –

*) Entgegen der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sieht die Kammer die Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch mit dem Ziel einer zusätzlichen Anordnung einer Unterbringung nach § 64 StGB neben der verhängten Freiheitsstrafe (hier: wegen § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB) als zulässig an.

Landgericht Münster, Urteil vom 25. September 2006 – 15 Ns 82 Js 5612/05 (12/06) – 263

62. – Berücksichtigung von Voreintragungen ins VZR bei Bemessung der Geldbuße wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG –

*) Bei der Bemessung einer Geldbuße wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG bleiben Eintragungen in das Verkehrszentralregister, die der Regelung des § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG unterliegen, außer Betracht und führen folglich nicht zu einer Erhöhung des Regelsatzes von 250,– EUR nach der BKatV.

Amtsgericht Brandenburg an der Havel,
Beschluss vom 08. Mai 2006 – 21 OWi 451 Js-OWi 46911/05 (272/05) – 265

Seite

63. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

Der Senat geht auch unter Berücksichtigung des EuGH-Beschlusses vom 28. September 2006 – C-340/05 (Rechtssache Kremer) –, DAR 2007, 77 [in diesem Heft] weiter davon aus, dass Ordnungsverfügungen, mit denen inländische Behörden unter Berufung auf fortbestehende und vom Fahrerlaubnisinhaber nicht ausgeräumte Zweifel an seiner Fahreignung das Gebrauchmachen von einer EU-Fahrerlaubnis in Deutschland untersagen, nicht offensichtlich rechtswidrig sind, wenn sich die Umstände des Erwerbs der ausländischen Fahrerlaubnis bzw. das Sichberufen auf europarechtliche Freizügigkeitsverbürgungen als missbräuchlich darstellen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 23. Februar 2007 – 16 B 178/07 – 265

64. – MPU-Anordnung nach § 13 Nr. 2c FeV wegen Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad und „Alkoholmissbrauch" i. S. d. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV –

*) 1. Aus § 13 Nr. 2 Buchst. c) FeV folgt, dass Eignungszweifel nicht erst aus einer Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug, sondern schon mit einem Fahrzeug, also auch einem Fahrrad, resultieren können.

2. Eine Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad stellt noch keinen „Alkoholmissbrauch" im Sinne der Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV dar, denn Nr. 8.1 setzt voraus, dass ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt wurde. Es besteht in diesem Fall lediglich Anlass, mittels medizinisch-psychologischer Fachkunde zu untersuchen, ob sich das mit einem Fahrrad gezeigte Verhalten auch auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken kann.

Verwaltungsgericht Potsdam, Beschluss vom 08. Juli 2005 – 10 L 279/05 –
(mit Anmerkung von Scheffler) 266

65. – MPU-Anordnung nach § 13 Nr. 2c FeV bei mangelndem Fahrerlaubnisentzug durch Strafrichter –

*) Sieht der Jugendrichter bei der Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad (§ 316 StGB) von der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB ab und trifft er keine Aussagen zur Fahreignung des Betroffenen, so ist die Fahrerlaubnisbehörde nicht gehindert, nach § 13 Nr. 2 c FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen und im Fall der Verweigerung dem Betroffenen die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Verwaltungsgericht Augsburg, Beschluss vom 21. April 2005 – Au 3 S 05.333 – 270

66. – Fehlendes Trennungsvermögen i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV und Sofortvollzug der Fahrerlaubnisentziehung –

*) 1. Das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV stellt auf den charakterlich-sittlichen Mangel des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers ab, der ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen. Der sichere Nachweis der Fahruntüchtigkeit des Betreffenden wird ebenso wenig vorausgesetzt wie seine Kenntnis oder Einschätzung.

2. Der Sofortvollzug der Entziehung einer Fahrerlaubnis bleibt auch dann bestehen, wenn im Rahmen des Widerspruchsverfahrens erst noch zu klären ist, ob die beim Betroffenen festgestellten THC/THC-COOH-Befunde den Rückschluss auf einen gelegentlichen Cannabiskonsum i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV rechtfertigen.

Verwaltungsgericht Freiburg, Beschluss vom 20. November 2006 – 1 K 1914/05 – 271

Seite

67. – Erforderliche Feststellungen zum AAK-Messverfahren –

*) 1. Bei einer Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG, dem eine Atemalkoholmessung mit einem standardisierten Messverfahren (hier: Dräger Alcotest 7110 Evidential) zu Grunde liegt, bedarf es neben der Mitteilung des Mittelwertes regelmäßig der Nennung der Einzelwerte, aus denen sich der Mittelwert errechnet. Angaben zu den weiteren Erfordernissen des Messverfahrens wie die Einhaltung der Wartezeit von 20 Minuten vor Trinkende, der Kontrollzeit von 10 Minuten vor Messbeginn, des zeitlichen Abstandes für die erforderliche Doppelmessung sind nur erforderlich, wenn einer der Verfahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sich sonst Anhaltspunkte für eine Abweichung von den einzuhaltenden Messbedingungen bieten.

2. Zu den Voraussetzungen einer Verfahrensrüge wegen Verletzung des § 261 StPO (hier: weil das Gericht das AAK-Messprotokoll nicht ordnungsgemäß in die Hauptverhandlung eingeführt habe).

Brandenburgisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 31. Januar 2007 – 2 Ss (OWi) 228 B /06 – 316

68. – Voraussetzungen für vorsätzliche Trunkenheit im Straßenverkehr –

*) 1. Aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit kann nicht auf eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr geschlossen werden. Das gilt auch dann, wenn der Täter nach einem Unfall die Fahrt fortsetzt.

2. Das Nichtbeachten eines (bevorrechtigten) Radfahrers ist für sich allein noch kein zuverlässiges Indiz für das Wissen des Betroffenen um seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 30. November 2006 – 1 Ds 503/06 OLG Hamm – 317

69. – Vorsatz/Fahrlässigkeit bei § 24a Abs. 2 StVG –

1. Vorsatz und Fahrlässigkeit müssen sich bei der Fahrt unter Drogeneinfluss (§ 24a II StVG) nicht lediglich auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschgifts zum Tatzeitpunkt beziehen.

2. An der Erkennbarkeit der Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt kann es ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen Konsum der Droge und Fahrt 23 Stunden vergangen sind und zum Tatzeitpunkt der analytische Grenzwert (hier: 1,0 ng/ml THC) nur um geringfügig mehr als das Zweifache überschritten worden ist.

3. In diesem Ausnahmefall muss der Tatrichter nähere Ausführungen dazu machen, auf Grund welcher Umstände sich der Fahrzeugführer hätte bewusst machen können, dass der Rauschmittelkonsum noch Auswirkungen haben kann.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 25. April 2007 – 3 Ss 35/07 – 318

70. – Reduzierung des Regelsatzes einer Geldbuße nach der BKatV für einen mehrfachen Verstoß gegen § 24a StVG –

Die in der Bußgeldkatalogverordnung vorgesehenen Regelsätze [hier: Nr. 242.2 wegen mehrfachen Verstoßes gegen § 24a StVG] können unterschritten werden, wenn ein Festhalten dazu führen würde, dass gegen den Betroffenen eine unverhältnismäßige, da von ihm nicht leistbare, Sanktion festgesetzt wird.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 13. Oktober 2006 – 1 Ss 82/06 – 320

71. – EU-Fahrerlaubnis und Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG –

Will ein Angehöriger eines EU-Mitgliedsstaates, der im Besitz einer Fahrerlaubnis dieses Mitgliedstaates ist, den innerstaatlichen (strafrechtlichen) Rechtswirkungen der §§ 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG, 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV entgehen, wenn ihm die Fahrerlaubnis durch sofort vollziehbaren Verwaltungsakt einer deutschen Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, muss er diesen

Seite

Bescheid mit den innerstaatlichen Rechtsbehelfen anfechten, soweit jener Bescheid rechtswirksam und nicht nichtig ist. Auf die Rechtmäßigkeit dieses Bescheids kommt es grundsätzlich nicht an.

Oberlandesgericht Nürnberg, Beschluss vom 15. Mai 2007 – 2 St OLG Ss 50/07 – 321

72. – EU-Fahrerlaubnis und Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG –

1. Art. 8 II und IV der Richtlinie 91/439/EWG verfolgen den Zweck, den Mitgliedstaaten die Anwendung ihrer nationalen, u. a. auf innerstaatlichem Verwaltungsrecht beruhenden Vorschriften über eine befristete Beschränkung, Entziehung oder Aufhebung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen. Der Bundesrepublik Deutschland ist es deshalb nicht verwehrt, die Anerkennung der Gültigkeit einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis so lange zu verweigern, so lange eine den Entzug einer zuvor erteilten inländischen Fahrerlaubnis flankierende (gesetzliche) Sperrfrist nach §§ 4 III 1 Nr. 3 i.V. m. X 1 StVG noch nicht abgelaufen ist.

2. § 28 IV FeV schränkt die Berechtigung des Inhabers einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis ein, im Inland Kraftfahrzeuge zu führen. Auf den rechtlichen Bestand der EU-Fahrerlaubnis selbst hat die Norm keinen Einfluss.

3. Für die Frage der Strafbarkeit nach § 21 StVG ist in zeitlicher Hinsicht entscheidend, ob der Inhaber einer nach der die Entziehung der inländischen Fahrerlaubnis anordnenden Entscheidung erworbenen EU-Fahrerlaubnis (hier: Tschechische Republik) von dieser während oder nach Ablauf der inländischen Sperrfrist Gebrauch macht; eine Strafbewehrung nach § 21 StVG für zeitlich erst nach Ablauf einer inländischen Sperrfrist liegende Fahrten scheidet aus (u. a. Anschluss an OLG Nürnberg, Urteil vom 16. 01. 2007 – 2 St OLG Ss 286/06 – = BA 2007, 246 ff. = VD 2007, 130 ff.; OLG München, Urteil vom 29. 01. 2007 – 4St RR 222/06 – = NJW 2007, 1152 ff. = DAR 2007, 276 ff. = StV 2007, 190 ff. = ZfSch 2007, 170 ff. [= BA 2007, 249] und Thüringer OLG, Beschluss v. 06. 03. 2007 – 1 Ss 251/06 – = VRS 112, 367 ff. = DAR 2007, 404 f. = StraFo 2007, 216 ff. = BA 2007, 251 ff.).

Oberlandesgericht Bamberg, Urteil vom 24. Juli 2007 – 3 Ss 132/06 – 322

73. – EU-Fahrerlaubnis und Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG –

*) Eine vor Ablauf einer im Inland mit dem Entzug der Fahrerlaubnis angeordneten Sperrfrist erteilte neue Fahrerlaubnis eines anderen Mitgliedstaates ist nach Ablauf der Sperrfrist von den deutschen Behörden anzuerkennen und berechtigt den Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland.

Amtsgericht Straubing, Urteil vom 27. Oktober 2006 – 6 Ds 135 Js 93772/06 – 324

74. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Art. 1 Abs. 2 i.V. m. Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie stehen in der Auslegung, die diese Vorschriften durch den Europäischen Gerichtshof (Urt. v. 29. 04. 2004, Rechtssache C-476/01 – Kapper –, NJW 2004, 1725 [= BA 2004, 450]; Beschl. v. 06. 04. 2006, Rechtssache C-227/05 – Halbritter –, NJW 2006, 2173 [= BA 2006, 307]) gefunden haben, der Anwendung von § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV entgegen, wenn der ausstellende Mitgliedstaat die EU-Fahrerlaubnis nach dem Ablauf der Sperrfrist für die Wiedererteilung einer entzogenen nationalen Fahrerlaubnis erteilt hat.

2. Die Auslegung des Gemeinschaftsrechts in Vorabentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs entfaltet für letztinstanzliche Gerichte im Sinne des Art. 234 Abs. 3 EG und damit auch für das Beschwerdegericht im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes eine faktische Präjudizwirkung.

3. Die Aberkennung des Rechts, von der nach dem Ablauf einer Sperrfrist für die Wiedererteilung erteilten EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, darf wegen des Anwendungsvorrangs der Vorschriften in Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie nicht gemäß § 46 Abs. 1 und 3 FeV auf Grund von Tatsachen erfolgen, die bereits vor der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den anderen Mitgliedstaat vorlagen. Das Gemeinschaftsrecht sperrt insoweit

Seite

den Rückgriff auf die Rechtsprechung des Beschwerdegerichts, wonach in Anwendung von § 46 Abs. 1 FeV die Fahrerlaubnis auch dann entzogen werden kann, wenn die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schon im Zeitpunkt der Erteilung gefehlt hat und die aus diesem Grunde rechtswidrige Erlaubnis ohne eine Änderung der Sach- und Rechtslage mit Wirkung für die Zukunft zum Erlöschen gebracht werden soll (OVG Hamburg, Beschl. v. 30. 01. 2002, NJW 2002, 2123 [= BA 2003, 257]).

4. Der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung kann nicht allein auf Zweifel an der Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses in Art. 7 Abs. 1 lit. b der Führerscheinrichtlinie oder die Erwägung gestützt werden, der Betroffene habe sich die unterschiedlichen Ausstellungsbedingungen für einen Führerschein in den Mitgliedstaaten zu Nutze gemacht.

Oberverwaltungsgericht Hamburg, Beschluss vom 22. November 2006 – 3 Bs 257/06 – 325

75. – Entziehung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland und Annahme von Alkoholmissbrauch aufgrund von Auffälligkeiten ohne Straßenverkehrsbezug –

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 die Entziehung wegen danach aufgetretenem Alkoholmissbrauch auszusprechen ist.

2. Auch eine außerhalb des Straßenverkehrs aufgetretene Alkoholauffälligkeit vermag die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen, wenn sie zu der begründeten Annahme Anlass gibt, der Betreffende werde angesichts seiner erkennbaren Alkoholgewohnheiten voraussichtlich schon in überschaubarer Zukunft nach dem Genuss von Alkohol auch ein Kraftfahrzeug führen (hier bejaht).

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 11. September 2006 – 10 B 10734/06 – 329

76. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist auch nach dem Beschluss vom 28. September 2006 (C-340/05, DAR 2007, 77 [= BA 2007, 238]) nicht sicher zu entnehmen, dass insbesondere unter Berücksichtigung der Regelungen der 3. Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403, 18) § 28 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 FeV auch in Fällen nicht anwendbar sind, in denen eine Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat erworben wurde, um den Entzug einer Fahrerlaubnis im eigenen Mitgliedstaat zu unterlaufen.

2. Nach der 3. Führerschein-Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten „aus Gründen der Verkehrssicherheit“ die Möglichkeit haben, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat. Art. 11 Abs. 2 RL 2006/126/ EG (EGRL 126/2006), der mit Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein wörtlich übereinstimmt, und die (ab 19. Januar 2009 geltenden) Regelungen des Art. 11 Abs. 4 Satz 2 und 3, die inhaltlich Art. 8 Abs. 4 Satz 1 und 2 der RL 91/439/EWG (EWGRL 439/91) im Wesentlichen entsprechen, sollen nach dem übereinstimmenden Willen des Rates der Europäischen Union, der EU-Kommission und des Europäischen Parlaments der Vermeidung des Führerschein-Tourismus dienen.

*) 3. Von Alkoholmissbrauch i. S. d. Nr. 8 der Anlage 4 zu §§ 11, 13, 14 FeV ist insbesondere auch bei einem einmaligen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ und mehr (auch ohne weitere Anzeichen einer Alkoholwirkung) auszugehen.

4. Zur Verwertbarkeit einer fast 6 Jahre zurückliegenden Trunkenheitsfahrt des Betroffenen im Rahmen einer Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV.

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 19. Februar 2007 – 2 TG 13/07 – 332

Seite

77. – Fehlendes Trennungsvermögen zwischen gelegentlichem Cannabiskonsum und Führen von Kraftfahrzeugen –

Fehlendes Trennungsvermögen zwischen gelegentlichem Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen ist unabhängig von der beim Fahrerlaubnisinhaber ermittelten THC-Konzentration (hier: 1,4 ng/ml) jedenfalls dann zu bejahen, wenn in nahem zeitlichen Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges drogenbedingte Auffälligkeiten oder Ausfallerscheinungen festgestellt werden, die einen Bezug zur aktuellen Fahrtüchtigkeit aufweisen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 09. Juli 2007 – 16 B 907/07 – 336

78. – Fehlendes Trennungsvermögen bei Verkehrsteilnahme mit THC-Wert von unter 2,0 ng/ml und gelegentlicher/regelmäßiger Cannabiskonsum –

1. Eine Verkehrsteilnahme mit einem THC-Wert von unter 2,0 ng/ml rechtfertigt nicht ohne weiteres den Schluss auf fehlendes Trennungsvermögen.

2. Aus einer solchen Fahrt resultieren aber regelmäßig Eignungszweifel, die zur Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens führen.

*) 3. Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV liegt vor, wenn der Konsument die Droge mehrmals, aber deutlich weniger als täglich zu sich nimmt. Bei einem THC-COOH-Wert von < 5,0 ng/ml und zusätzlich THC positiv ist der gelegentliche Konsum erwiesen, weil in einem solchen Fall nach dem Blutwert zumindest zweimaliger Cannabiskonsum vorliegt.

4. Die Annahme von regelmäßigem Cannabis-Konsum i. S. d. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei einer spontan entnommenen Blutprobe erst bei einem THC-COOH-Wert ab 150 ng/ml möglich.

Verwaltungsgericht Sigmaringen, Beschluss vom 09. Februar 2006 – 7 K 55/06 – 337

79. – Maßstab für Mitverschulden des Beifahrers bei erlittenen Verletzungen aufgrund eines alkoholbedingten Verkehrsunfalls –

Grundsätzlich handelt fahrlässig und damit schuldhaft im Sinne des § 254 Abs. 1 BGB, wer sich zu einem Kraftfahrer in den Wagen setzt, wenn er dessen Fahruntüchtigkeit bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen können; das hat zur Folge, dass ihn an seinen Verletzungen, die er durch einen anschließenden alkoholbedingten Unfall erleidet, ein Mitverschulden trifft (hier: 25 %).

Kammergericht Berlin, Beschluss vom 12. Januar 2006 – 12 U 261/04 – 340

80. – Abwägung nach § 17 StVG bei Auffahrunfall unter Alkoholeinfluss –

*) Zu der nach § 17 StVG im Rahmen eines Auffahrunfalls unter Alkoholeinfluss vorzunehmenden Abwägung, inwieweit der Schaden von einem der Kraftfahrzeugführer überwiegend verursacht worden ist oder nicht.

Landgericht Zweibrücken, Urteil vom 12. September 2006 – 1 O 308/05 – 341

81. – Zu den Anforderungen des Leistungsausschusses des Versicherers nach § 2 I (1) AUB 94 –

In der privaten Unfallversicherung besteht kein Versicherungsschutz, wenn der Versicherte im Rahmen einer alkoholbedingten Flucht dadurch eine Verletzung erleidet, dass sich nach seinem Halt aus der gezogenen und entsicherten Schusswaffe eines Polizeibeamten ein Schuss löst.

Landgericht Dortmund, Urteil vom 28. September 2006 – 2 O 122/06 – 343

Seite

82. – Keine Rechtsmittelbeschränkung auf Frage der Strafaussetzung zur Bewährung bei untrennbarer Wechselwirkung mit Maßregel nach §§ 69, 69a StGB –

1. Eine Rechtsmittelbeschränkung auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung ist grundsätzlich möglich. Die dem Rechtsmittelberechtigten in § 318 Satz 1 StPO eingeräumte Verfügungsmacht über den Umfang der Anfechtung gebietet es, den in Rechtsmittelerklärungen zum Ausdruck kommenden Gestaltungswillen im Rahmen des rechtlich Möglichen zu respektieren.

2. Dennoch ist die Beschränkung des Rechtsmittels auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung im Einzelfall dann unzulässig, wenn zwischen der Aussetzungsfrage und der Verhängung der Maßregel nach den §§ 69, 69a StGB (wegen charakterlicher Mängel) eine untrennbare Wechselbeziehung besteht und deshalb ohne die Gefahr von Widersprüchen eine selbstständige Prüfung allein des angefochtenen Teils nicht möglich ist.

3. Eine Wechselwirkung zwischen der Frage der Strafaussetzung zur Bewährung und der (isolierten) Sperrfristanordnung nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB besteht dann, wenn trotz des Vorliegens einer Katalogtat nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB Anlass dazu besteht, die Frage der charakterlichen Ungeeignetheit des Angeklagten im Einzelnen zu prüfen. Gleiches gilt in Bezug auf die Anordnung der Nebenstrafe des § 44 Abs. 1 StGB.

4. Ein solcher Anlass kann dann bestehen, wenn der Täter in fahruntüchtigem Zustand nur ein Leichtmofa geführt und mit diesem nur eine kurze Fahrtstrecke zurückgelegt hat und Auslöser der Fahrt eine altruistische Motivation gewesen ist.

Oberlandesgericht Nürnberg,
Beschluss vom 24. Januar 2007 – 2St OLG Ss 280/06 – 377

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

1. Die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis erst in der Berufungsinstanz ist grundsätzlich zulässig.

2. Verfahren, in denen die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen worden ist, sind beschleunigt zu führen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 07. November 2006 – 4 Ws 556/06 OLG Hamm – 379

84. – § 21 StGB bei einer Trunkenheitsfahrt mit knapp 2,0 ‰ BAK –

Zum erforderlichen Umfang der tatsächlichen Feststellungen bei einer Trunkenheitsfahrt, wenn die BAK knapp unter 2 Promille liegt und damit das Vorliegen der Voraussetzungen des § 21 StGB in Betracht kommt.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 15. März 2007 –3 Ss 64/07 OLG Hamm – 381

85. – Absehen vom Regelfahrverbot nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a Abs. 1 StVG –

*) Zum Absehen vom Regelfahrverbot nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a Abs. 1 StVG unter Erhöhung der Geldbuße wegen Vorliegen eines (Ausnahme-)Falles mit drohender Existenzvernichtung.

Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 03. November 2006 – 83 Ss-OWi 76/06 – 382

86. – „Relative“ Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB –

*) 1. Eine vom Betroffenen nach einem verbotswidrigen Wendevorgang begangene Geschwindigkeitsüberschreitung genügt nicht zum Nachweis der relativen Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung aus Angst vor einer polizeilichen Kontrolle erfolgte und deshalb als „verständliches Motiv“ bei „fluchtbedingter“ Geschwindigkeitsüberschreitung zu werten ist.

2. Ein Abkommen von der Fahrbahn beim Rechtsabbiegen bei schlechten Straßenverhältnissen und Schneematsch auf der Straße kann auch auf einem „normalen“ Fahrfehler, welcher

Seite

einem nüchternen Fahrer hätte unterlaufen können, beruhen, weshalb dieses verkehrswidrige Verhalten keine alkoholbedingte Ausfallerscheinung darstellt.

Landgericht Leipzig, Beschluss vom 20. April 2006 – 7 Qs 29/06 – 382

87. – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO -

*) Gemäß § 111a Abs. 2 StPO ist die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben, wenn die in Betracht kommende Entzugsdauer zum Zeitpunkt einer etwaigen Hauptverhandlung zwischenzeitlich abgelaufen sein wird und somit mehr als zweifelhaft ist, ob es selbst im Fall einer Verurteilung des Betroffenen überhaupt noch zu einer Entscheidung gemäß §§ 69, 69a StGB kommen wird.

Amtsgericht Cottbus, Beschluss vom 29. Juni 2005 – 70 Gs 1009/04 – 383

88. – Aberkennung des Ruhegehalts eines Beamten wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrten i. S. d. § 316 StGB und Verweigerung einer Therapieanweisung –

1. Eine wiederholte vorsätzliche Trunkenheitsfahrt eines Polizeibeamten, verbunden mit mehrfachem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie in einem Falle mit einer Straßenverkehrsgefährdung stellt ein Dienstvergehen i. S. des § 77 Abs. 1 Satz 2 BBG dar und kann die Voraussetzungen für die Aberkennung des Ruhegehalts gemäß § 12 BDG erfüllen.

2. Der Verstoß gegen eine dem Beamten erteilte, ihm verständliche Weisung, sich einer Therapie zu unterziehen, erfüllt die Voraussetzungen eines Dienstvergehens i. S. des § 77 Abs. 1 Satz 1 BBG und kann zur Aberkennung des Ruhegehalts führen (Therapieverweigerung).

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Urteil vom 22. Juni 2006 – 10 L 6/05 – 384

89. – „Gelegentlicher" Cannabiskonsum i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV –

1. Eine „gelegentliche" Cannabiseinnahme i. S. der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV setzt einen mehrmaligen Cannabiskonsum voraus.

2. Ein in der Vergangenheit liegender Drogenkonsum ist nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis, der eine mehrjährige Drogenabstinenz vorausging, nicht mehr zur Beurteilung der Frage heranzuziehen, ob eine „gelegentliche" Einnahme von Cannabis vorliegt.

3. Wird die Fahrerlaubnis neu erteilt, nachdem ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu dem Ergebnis gekommen ist, dass eine längere Drogenabstinenz vorliegt, so stellt der frühere Drogenkonsum ein abgeschlossenes Ereignis dar, das keinen für die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals „gelegentlich" relevanten Zusammenhang mit einem späteren – einmaligen – Cannabiskonsum nach der Neuerteilung aufweist.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 18. Juli 2006 – 1 M 64/06 – 386

90. – Fahrerlaubnisentzug aufgrund mangelnden Trennungsvermögens zwischen Führen eines Kraftfahrzeuges und gelegentlichen Cannabiskonsums –

Bei gelegentlichem Konsum von Cannabis und Führen eines Kraftfahrzeugs unter relevantem Drogeneinfluss [hier: 7,00 ng/ml THC] steht die Fahrungeeignetheit in der Regel fest und rechtfertigt regelmäßig die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 01. Juni 2006 – 1 W 26/06 – 388

91. – Begriff des „regelmäßigen" Cannabiskonsums i. S. v. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV –

*) 1. Aus Sicht des Senats erscheint es zweifelhaft, für die Annahme eines regelmäßigen Konsums von Cannabis i. S. v. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV einen täglichen oder nahezu täglichen Konsum zu fordern. Vielmehr sind auch andere konsumprägende Faktoren wie die Intensität und Häufung an bestimmten Tagen (z. B. Mehrfachkonsum an Wochenenden) und die Dauer des

Seite

Konsums über einen bestimmten Zeitraum hinweg in den Blick zu nehmen, die nach Lage des Einzelfalles auch bei einem Konsum, der hinter einem täglichen oder nahezu täglichen zurückbleibt, die Annahme einer Regelmäßigkeit rechtfertigen können.

2. Allein aus dem Besitz eines Rauschmittels (hier: 5,45 Gramm Marihuana) lässt sich auf einen regelmäßigen, die Fahreignung ausschließenden Konsum nicht schließen.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 08. November 2006 –12 ME 274/06 – 390

92. – Waffenrechtliche Unzuverlässigkeit wegen zweimaliger Trunkenheitsfahrt –

*) 1. Für die Annahme der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit kann im Rahmen des § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG auf eine Gesamtstrafe (hier: Geldstrafe von 90 Tagessätzen wegen zweifacher Trunkenheitsfahrt) abgestellt werden, ohne zwischen den zugrunde liegenden einzelnen Strafen differenzieren zu müssen.

2. Im Rahmen der Prüfung einer waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit aufgrund der Regelvermutung des § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG ist allein zu berücksichtigen, ob die Umstände der abgeurteilten Taten (hier: zweifache Trunkenheitsfahrt) die Verfehlung des Betroffenen ausnahmsweise derart in einem milden Licht erscheinen lassen, dass die nach der Wertung des Gesetzgebers in der Regel durch eine solche Straftat begründeten Zweifel an der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit nicht gerechtfertigt sind. Erforderlich ist danach eine Würdigung der Schwere der konkreten Verfehlung und der Persönlichkeit des Betroffenen, wie sie in seinem Verhalten zum Ausdruck gekommen ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 10. Januar 2007 – 21 ZB 06.3007 – 392

93. – Waffenrechtliche Unzuverlässigkeit wegen zweimaliger Trunkenheitsfahrt trotz Wiedererteilung der Fahrerlaubnis aufgrund befürwortender MPU –

Die Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit, die auf strafrechtlichen Verurteilungen beruht, kann nur durch tatbezogene Umstände entkräftet werden; dies gilt auch hinsichtlich der Würdigung der Persönlichkeit des Betroffenen. Solche Umstände liegen nicht bereits dann vor, wenn dem Betroffenen nach einer Trunkenheitsfahrt die Fahrerlaubnis aufgrund einer positiven Prognose über seine Kraftfahreignung wieder erteilt wird.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 13. April 2007 – 1 S 2751/06 – 393

94. – Widerruf der Waffenbesitzkarte/des Jagdscheins wegen 3 1/2 Jahre zurückliegender vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB –

*) 1. Die Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in zwei Fällen zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen begründet auch 3 1/2 Jahre nach der Tat die Regelvermutung einer waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit des Betroffenen i. S. d. § 5 Abs. 2 Nr. 1 a WaffG und rechtfertigt den Widerruf der Waffenbesitzkarte nach § 45 Abs. 2 WaffG als auch die Entziehung des Jagdscheines nach § 17 Abs. 1, 2 BJagdG.

2. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach einer Trunkenheitsfahrt führt ohne Hinzutreten weiterer Besonderheiten nicht zum Vorliegen eines Ausnahmefalles von der Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit i. S. d. § 5 Abs. 2 Nr. 1 a WaffG. Das gilt selbst dann, wenn der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ein dem Betroffenen günstiges medizinisch-psychologisches Fahreignungsgutachten vorausgegangen ist.

Verwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 11. Juli 2006 – 7 A 34/06 – 394

95. – MPU-Anordnung aufgrund eines sieben Jahre zurückliegenden Drogenmischkonsums –

1. Ein in der Vergangenheit liegender Betäubungsmittelkonsum kann dann Eignungszweifel begründen, wenn der Konsum nach Gewicht und zeitlichem Umfang geeignet ist, aktuell die Fahreignung in Zweifel zu ziehen. Die Tilgung einer im Bundeszentralregister eingetragenen

Seite

Verurteilung wegen illegalen Drogenbesitzes und -handels zur Finanzierung des Drogenkonsums steht dem nicht entgegen.

2. Bei Drogenmischkonsum (Cannabis und Ectasy) über neun Monate ist die Fahrerlaubnisbehörde berechtigt, knapp sieben Jahre nach dem behauptetem Konsumende ein medizinisch-psychologisches Gutachten zum Beleg einer stabilen Distanzierung vom früheren Drogenkonsum zu fordern.

Verwaltungsgericht Augsburg, Urteil vom 26. September 2006 – Au 3 K 06.168 – 397

96. – Verwaltungsrechtlicher Fahrerlaubnisentzug trotz anhängigem Strafverfahrens –

Ob in einem gegen den Fahrerlaubnisinhaber anhängigen Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB „in Betracht kommt“ und die Fahrerlaubnisbehörde deshalb nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG für die Dauer des Strafverfahrens an einer eigenen Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen desselben Sachverhalts gehindert ist, ist im Wege einer auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens abstellenden Prognose zu beurteilen. Spätere Erkenntnisse, die darauf hindeuten, dass die Fahrerlaubnis im Strafverfahren (mutmaßlich) nicht entzogen wird (hier: die der Behörde inzwischen bekannt gewordene Anklageschrift), sind insoweit unerheblich.

Verwaltungsgericht Osnabrück, Beschluss vom 27. November 2006 – 2 B 82/06 – 400

97. – Wiederholte Zuwiderhandlung i. S. d. § 13 Nr. 2 b FeV und Rechtsfolgen einer danach nicht gerechtfertigten, aber Fahreignungszweifel begründenden MPU –

*) 1. Für die Annahme einer wiederholten Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss i. S. d. § 13 Nr. 2 b FeV bedarf es mindestens zwei noch verwertbarer Ordnungswidrigkeiten, weil anderenfalls die Vorschrift des § 13 Nr. 2 c FeV unterlaufen würde, die bei einem einmaligen Verstoß einen höheren BAK-Wert voraussetzt.

2. Ergibt eine nach § 13 Nr. 2 b FeV nicht gerechtfertigte medizinisch-psychologische Untersuchung Anlass zu erheblichen Zweifeln an der Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen, so kann der Betroffenen in den Stand versetzt werden, den er zum Zeitpunkt einer (nunmehr) nach § 13 Nr. 2 a FeV gerechtfertigten Forderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens hatte. Bis zu einer derartigen Vorlage ist es dem Betroffenen regelmäßig gestattet, die Fahrerlaubnis weiter zu nutzen. Dies gilt jedoch nur mit der Maßgabe, dass dem Betroffenen aufgegeben wird, ein weiteres Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen, das nunmehr zu der Frage Stellung nimmt, ob zu erwarten ist, dass der Betroffene zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und ob Beeinträchtigungen vorliegen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges in Frage stellen.

Verwaltungsgericht Stade, Beschluss vom 22. September 2005 – 1 B 1699/05 – 402

98. – Keine wiederholte Zuwiderhandlung i. S. d. § 13 Nr. 2 b FeV trotz Verwirklichung mehrerer Straftaten durch eine Trunkenheitsfahrt –

Eine Trunkenheitsfahrt, die im strafrechtlichen Sinn mehrere Straftaten verwirklicht und in Tatmehrheit nach § 53 StGB abgeurteilt wird, stellt nicht zwingend eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss im Sinne des § 13 Nr. 2 b FeV dar.

Verwaltungsgericht Meiningen, Beschluss vom 28. Februar 2007 – 2 E 671/06 Me – 404

99. – Leistungsfreiheit des Haftpflichtversicherers wegen sog. „Schwarzfahrt“ unter Alkoholeinfluss –

*) Unberechtigter Fahrer i. S. d. § 2b Abs. 1 Buchst. b AKB ist, wer ohne ausdrückliche oder stillschweigende Erlaubnis des Verfügungsberechtigten das Fahrzeug lenkt. Unter diese sog. „Schwarzfahrt“ fällt insbesondere die alleinige Weiterbenutzung eines Kraftfahrzeugs unter

Seite

Alkoholeinfluss nach einer Rückfahrt, für die der Fahrzeughalter das Fahrzeug einer anderen Person überlassen hatte.

Oberlandesgericht Koblenz, Urteil vom 09. Januar 2006 – 12 U 622/04 – 405

100. – Alkoholbedingte Bewusstseinsstörung eines Fußgängers bei etwa 2,0 ‰ und Leistungsfreiheit des Unfallversicherers –

*) 1. Ausgehend von einer generalisierenden Einschätzung der Auswirkungen von Alkohol auf die physische und psychische Leistungsfähigkeit des menschlichen Organismus bejaht die bisherige Rechtsprechung eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung bei einem Fußgänger, der sich im Straßenverkehr bewegt, bei einer BAK von etwa 2,0 Promille. Ob jedoch im Zusammenhang mit dem versicherungsrechtlichen Begriff der Bewusstseinsstörung an dieser generalisierenden Betrachtungsweise festgehalten werden kann oder ob nicht vielmehr statt dessen immer unter Berücksichtigung des konkreten Unfallhergangs im Einzelfall geprüft werden muss, ob die alkoholbedingte Beeinträchtigung dazu geführt hat, dass der Versicherte die Gefahrenlage, in die er sich begeben hat, nicht mehr beherrschen konnte, erscheint zweifelhaft.

2. Liegt bei einem Fußgänger eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung vor, spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass diese Bewusstseinsstörung für die Konfrontation mit einem herannahenden Fahrzeug ursächlich geworden ist. Um diesen Anscheinsbeweis zu entkräften müssen Tatsachen dargelegt und bewiesen werden, die den Schluss rechtfertigen, es liege ein von alkoholbedingten Beeinträchtigungen völlig unbeeinflusster Unfallhergang vor.

Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 05. April 2006 – 5 U 633/05 – 407

101. – Leistungsfreiheit des Versicherers aufgrund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit des Versicherungsnehmers als wesentliche Unfallursache –

1. Ist nach einem Unfall auf einem Betriebsweg eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,19 Promille bei einem Versicherten festgestellt worden, so spricht der Prima-facie-Beweis dafür, dass alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit die wesentliche Ursache des Unfalls gewesen ist.

2. Die ernste Möglichkeit des Mitwirkens einer anderen Unfallursache vermag diesen Anschein nicht zu widerlegen.

3. Von der Regelung des § 7 Abs. 2 SGB VII, die den Versicherungsfall bei verbotswidrigem Verhalten eines Versicherten nicht ausschließt, wird lediglich das dem Betrieb zurechenbare Verhalten erfasst, nicht jedoch das Führen eines Fahrzeugs im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit.

Landessozialgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 23. Januar 2006 – L 2 U 110/04 – 410

102. – Wesentliche Unterbrechung des Unfallversicherungsschutzes auf einem Weg durch Aufforderung zur Blutentnahme nach Atemalkoholkontrolle –

1. Der Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung wird rechtlich wesentlich unterbrochen, wenn der Versicherte auf einem grundsätzlich versicherten Weg nach einer Atemalkoholkontrolle (Atemalkohol 1,6 Promille) von Polizeibeamten aufgefordert wird, zur Blutentnahme auf die nächstgelegene Polizeidienststelle mitzukommen.

2. Will sich der Versicherte der Blutentnahme entziehen und widersetzt er sich unmittelbarem Zwang der Polizei, indem er seiner zuvor geäußerten Absicht gemäß sich zu Fuß auf den Weg zu der nahegelegenen Wohnung aufmacht, lebt der Versicherungsschutz nicht wieder auf.

Landessozialgericht Baden-Württemberg, Urteil vom 19. März 2007 – L 1 U 5087/06 – 414

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

AAK 9, Sup – 41
ADHS Sup – 33
Aeroakustik Sup – 69
Aerodynamik Sup – 69
Airbag Sup – 61, Sup – 66
Aktive Sicherheit Sup – 69
Alcolock 14
Alkohol 215, Sup – 36
Alkoholdelikte Sup – 35
Alkoholeliminationsrate 78
Alkohol-Grenzwerte Sup – 43
Alkohol-Interlocks 291
Alkoholkinetik 78
Alkohol-Kommission Sup – 22, Sup – 43
Alkoholkonsum 201
Alkoholkonsummuster 124
Alkoholsensitive Wegfahrsperre 291
Alkoholverbot für Fahranfänger Sup – 22
Alte Fahrer Sup – 57
Ältere Kraftfahrer Sup – 54
Amphetamine Sup – 51
Analyse und Überblick Sup – 63
Analytische Toxikologie Sup – 18, Sup – 39
Antidepressiva Sup – 29
Atemalkohol 117, 283, Sup – 43
Atemalkoholanalytik Sup – 44
Atemalkoholsensitive Zündsperren 14
Aussagemöglichkeiten Sup – 49
Autobahnauffahrt Sup – 71
Aussiedler 124
Automatische Drehtür Sup – 67

B

BAK Sup – 41, Sup – 42
Beeinflussung der Fahrtüchtigkeit Sup – 37
Begutachtungsleitlinien Sup – 9, Sup – 25
Belastungen Sup – 31
Benzoylecgonin 1
Berufliche Reintegration Sup – 27
Betäubungsmittelanalytik Sup – 53
Beurteilungskriterien Sup – 9, Sup – 25
Bewältigungsstrategien Sup – 31
Bindung der Rechtssprechung an wissenschaftlich gesicherte Erfahrungssätze Sup – 40
Biomechanik Sup – 66
Blutalkohol 117, 283, Sup – 42, Sup – 43
Blutalkoholanalyse Sup – 47
Blutalkoholbestimmung Sup – 22
Blutalkoholkonzentration 73, Sup – 45
Break Down 78

C

Cannabinoide 345, Sup – 49
Cocain Sup – 52
Curriculum Sup – 26

D

Demographische Entwicklung Sup – 55
Depression Sup – 29
Deutschland 215
Doppelblutentnahme Sup – 22
Drogen Sup – 36
Drogenauffällige Kraftfahrer Sup – 38
Drogenkonsum 201
Dynamische Deformation/ Unfallrekonstruktion Sup – 71
d6-Ethanol Sup – 47

E

Ecgoninmethylester 1
Einfluß der Verkehrsmedizin Sup – 40
Einklemmung Sup – 67
Einstellungstraining Sup – 36
EMG Sup – 69
Endogener Alkohol Sup – 46
Entwicklung Sup – 30
Epidemiologie Sup – 18, Sup – 39, Sup – 44
Epilepsie Sup – 28
Erbrechen 73
Euro NCAP Sup – 72

F

Fahranfänger 117, Sup – 41
Fahreignung Sup – 27, Sup – 28, Sup – 54, Sup – 57, Sup – 58
Fahreignungsdiagnostik Sup – 9, Sup – 25
Fahreignungsgutachten nach Trunkenheitsfahrt 124
Fahrfehler Sup – 31
Fahrsicherheit Sup – 34, Sup – 51, Sup – 60
Fahrtüchtigkeit Sup – 29, Sup – 33, Sup – 40, Sup – 54
Fahrverhaltensbeobachtung Sup – 31
Fahrzeugdesign Sup – 57
Fahrzeugsicherheit Sup – 70
Fahrzeugverglasung Sup – 70
Fibromuskuläre Dysplasie Sup – 68
Fluoridstabilisierte Blutproben Sup – 52
Flüssigkeitschromatographie/Tandem-Massenspektrometrie (LC/MS/MS) 360
Forensik 215
Forensisch-toxikologische Interpretation 1

G

GC/MS Sup – 47
Grenzwert 117
Grenzwerte Sup – 32, Sup – 40, Sup – 53
Grenzwerte absoluter Fahruntüchtigkeit Sup – 18, Sup – 39
GTFCh-Ringversuche Sup – 42

H

Haaranalyse Sup – 49
Hirnleistung Sup – 58
Hyperventilation 9
Hypoventilation 9

I

Individualpsychologie Sup – 38
Interdisziplinarität Sup – 9, Sup – 25
Interlaborvergleich Sup – 42

J

Jugendliche im Straßenverkehr 201

K

Kasuistik 291
Kinderschutzsysteme Sup – 72
Kindersicherheit Sup – 72
Kooperationsnetzwerk Sup – 55
Kokain 1
Komfort Sup – 70
Konversionsfaktor 283
Kraftfahrzeuge 215
Kulturelle Unterschiede beim Alkoholkonsum 124
Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung Sup – 38

L

Lebensmittel 360
Leistungsfunktionen Sup – 33
LKW-PKW-Heck-Kollision Sup – 71

M

Medikamenteneinnahme Sup – 34
Menschmodelle Sup – 64
Messunsicherheit Sup – 53
Methanolspiegel Sup – 48
Mohn 360
Morphin 360
Motorradfahrer Sup – 61
Motorradsicherheit Sup – 69
Motorradunfall Sup – 64
Multimorbidität Sup – 56

N

Nachtrunkeinlassung Sup – 48
Nachschulung Sup – 36
Nachweisgrenzwert Sup – 42
Nachweisverfahren Sup – 45
Neurokognitive Störungen Sup – 37
Neurologische Rehabilitation Sup – 27
Niedrige Blutalkoholkonzentration Sup – 37
NPACS Sup – 72
Null-Grenzwerte Sup – 41
Null Promille 117
Null-Promille-Grenze Sup – 46

O

Ordnungswidrigkeit 345

P

Papaver somniferum L. 360
Paragraph 70 FeV Sup – 38
Passive Sicherheit Sup – 61
Personenschäden Sup – 65
Perthes-Druckstauung Sup – 67
Pharmakotherapie Sup – 33
Psychophysische Leistungsdefizite Sup – 51, Sup – 52
Physiologische Atemvarianten 9
Pilotversuch 14
Prävalenz 215
Präzision Sup – 45
Primärprävention 14
Problembewusstsein 201
Problemerkennung Medikamente im Straßenverkehr Sup – 18, Sup – 39
Promille-Killer 78
Psychopharmaka – 50er Jahre Sup – 18, Sup – 39

Q

Qualitätssicherung Sup – 32

R

Rechtliche Sanktionen Sup – 28
Rechtsentwicklung Sup – 40
Rechtsmedizin Sup – 26
Reduktionspotenziale in Europa Sup – 63
Rehabilitation Sup – 36, Sup – 38, Sup – 56
Reifenprofilabdruck Sup – 62
Risikobereitschaft Sup – 58
Rückblick und Ausblick Sup – 18, Sup – 39

S

Saft- und Fruchtkonsum Sup – 48
Schallpegel Sup – 69
Schädelkompression Sup – 67
Schutzhelm Sup – 69
Schweiz Sup – 30
Seitenaufprall Sup – 66
Sekundärprävention 14
Sichere Verkehrsteilnahme Sup – 9, Sup – 25
Sicherheitszuschlag Sup – 42
Stabilität 1
Strafrechtsrelevanter Grenzwert 9
Straßenbahnunfälle Sup – 65
Straßenverkehr 345, Sup – 35
Straßenverkehrsunfälle 201
Subarachnoidalblutung Sup – 68

T

Tagesklinik Sup – 56
Tagesschläfrigkeit Sup – 34
Testverfahren Sup – 32
THC-Carbonsäure-Glucuronid Sup – 50
Thoraxkompression Sup – 67
Traumatomechanik Sup – 59
Trinkversuch 124
Toxikokinetik Sup – 50
Trunkenheit im Straßenverkehr Sup – 44

U

Überrollung Sup – 62
Unfallforschung Sup – 60
Unfallrekonstruktion Sup – 59, Sup – 62
Unfallstatistik Sup – 55
Urin Sup – 50
Urinschnelltest 345

V

Verbraucherschutztests Sup – 72
Verletzungsprävention Sup – 59
Verletzungsschutz Sup – 70
Verkehrsauffällige Kraftfahrer Sup – 36
Verkehrsmedizin Sup – 26
Verkehrspsychiatrische Begutachtung Sup – 30
Verkehrspsychologische Rehabilitation 291
Verkehrsicherheit Sup – 65
Verkehrssicherheitsprogramme Sup – 63
Verkehrsunfallursachenforschung Sup – 68
Verzögerte Alkoholresorption 73
Virtuelle Rekonstruktion Sup – 64

W

Wartezeit 283
Wiederholungstat Sup – 35

Aus dem Institut für Forensische Toxikologie der JWG Universität Frankfurt/Main
LEITER: PROF. DR. GEROLD F. KAUERT

STEFAN W. TOENNES, STEFANIE IWERSEN-BERGMANN, GEROLD F. KAUERT

Zur Bewertung analytischer Befunde in Blutproben von Kokainkonsumenten

Interpretation of analytical data obtained from blood samples of cocaine users

Einleitung

Kokain ist ein illegales Rauschmittel, das sich in einer deutschlandweiten Studie an auffälligen Kraftfahrern in ca. 10 % der Fälle findet [9, 21], aber insbesondere bei Gewalt- und Diebstahlsdelikten eine besondere Rolle spielt [21]. Die forensisch-toxikologische Bewertung einer möglichen Rauschmittelbeeinflussung durch Kokain anhand von Analysenergebnissen aus unstabilisierten Blutproben ist allerdings nur sehr begrenzt möglich, da Kokain und seine Abbauprodukte vom Blutentnahmezeitpunkt an in unbekanntem Ausmaß abgebaut werden [22]. Der Mechanismus beruht einerseits auf der dominierenden enzymatischen Hydrolyse von Kokain zu Ecgoninmethylester (EME) und von Benzoylecgonin (BZE) zu Ecgonin, sowie der chemischen Hydrolyse von EME zu Ecgonin und der untergeordneten Hydrolyse von Kokain zu BZE [18, 22]. Da bei der Lagerung aus Kokain nahezu ausschließlich EME entsteht, liegt es nahe, dieses als Indikator für zum Zeitpunkt der Blutentnahme vorhandenes Kokain zu werten [6, 7, 12, 20]. Dieses wird allerdings dadurch erschwert, dass EME auch in-vivo als Abbauprodukt von Kokain entsteht (Carboxylesterase Isoform 2 [15]) und EME selbst auch weiter abgebaut wird.

Zur Abschätzung des Anteils von in-vivo gebildetem EME können Konzentrationen aus stabilisierten Blutproben herangezogen werden. Zum Abbauverhalten von EME in unstabilisiertem Serum gibt es bisher keine verwertbaren Daten, so dass eigene Untersuchungen durchgeführt wurden.

Material und Methoden

Chemikalien

Lösungen von Referenzsubstanzen (1 mg/ml) und internen Standards (0,1 mg/ml) wurden von Promochem (Wesel) bezogen, die Derivatisierungsmittel N-Methyl-bis(trifluoracetamid) (MBTFA) und N-Methyl-N-(tert.-butyldimethylsilyl)trifluoracetamid (MTBSTFA) von Macherey & Nagel (Düren). Alle weiteren Chemikalien und Lösungsmittel waren von analytischer Qualität und stammten von Merck (Darmstadt).

Forensische Blutproben

Die von Polizeistationen im Raum Südhessen zur toxikologischen Untersuchung bei Verdacht auf Arznei- und Betäubungsmittel-Einnahme eingesandten Proben wurden nach Eingang 10 min bei 2000 × g zentrifugiert und der Serumüberstand bis zur Analyse bei –18°C gelagert. Im Rahmen der beauftragten Untersuchungen wurden die Proben auch immunologisch auf den Kokainmetaboliten Benzoylecgonin vorgetestet [16, 21], im positiven Fall wurde eine quantitative Analyse mit Gaschromatographie-Massenspektrometrie

(GC-MS) auf Kokain, Ecgoninmethylester, Ecgoninethylester und Benzoylecgonin durchgeführt [21, 22].

Von 56 dieser Blutproben wurde direkt nach der Zentrifugation der pH-Wert des Serums instrumentell bestimmt. Nach 15 Tagen Lagerung bei –18°C wurden die Serumproben aufgetaut und der pH-Wert erneut bestimmt.

Methode zur Bestimmung von Kokain, Benzoylecgonin, Ecgoninmethylester und Ecgoninethylester in Serum

Die Bestimmung von Kokain (COC) und der Kokainmetabolite Benzoylecgonin (BZE), Ecgoninmethylester (EME) und Ecgoninethylester (EEE) im Serum wurde mit der validierten und akkreditierten Routinemethode durchgeführt [21, 22]. Serum (1 mL) wurde mit 4 mL 0,1 M Phosphatpuffer pH 6.0 und mit 100 µL interner Standardlösung (1 ng/µl von Kokain-d_3, Benzoylecgonin d_3 und Ecgoninmethylester d_3 in Acetonitril) gemischt. Die Extraktion wurde mittels des RapidTrace-Automaten der Firma Zymark (Idstein) mit 3 mL Bond Elut Certify HF 300 mg Festphasenextraktionssäulen (Varian, Darmstadt) durchgeführt. Das Extraktionsprogramm bestand aus folgenden Schritten: Konditionierung mit 2 mL Wasser und 2 mL Methanol, Probenaufgabe bei 1 mL/min, Waschen mit 2 mL 0,1 M Essigsäure und 3 ml Methanol, Elution mit 3 mL frisch hergestelltem Dichlormethan/2 Propanol/NH_3 (80:20:2, v/v/v) bei 1 mL/min. Die Extrakte wurden bei 25°C im Zymark TurboVap LV mit Druckluft eingedampft und mit zweimal 100 µl Methanol in Autosamplervials überführt und 50 µl 0,1 M isopropanolische Salzsäure dazu gegeben und alles bei 60°C im Luftstrom bis zur Trockne eingedampft. Zur Derivatisierung wurde zuerst mit 40 µL MBTFA 30 min bei 60°C inkubiert, anschliessend erneut 30 min mit 30 µL MTBSTFA. Von dieser Probe wurde 1 µl mit einem Hewlett Packard (HP, Waldbronn) GC-MS-System (HP 5890 GC mit Autosampler, HP 5972 MSD) analysiert. Die Trennung erfolgte auf einer FactorFour VF-1ms mit 30 m × 0,25 mm I.D. Kapillarsäule mit 0,25 µm Filmdicke (Varian, Darmstadt). Die GC Bedingungen waren: 280°C Injektortemperatur, Temperaturprogramm initial 60°C über 2 min, mit 30°C/min auf 170°C, mit 8°C/min auf 270°C und dieses 8 min gehalten. Folgende Massenfragmente wurden zur Identifizierung und Quantifizierung (unterstrichen) im Selected Ion Monitoring Mode gemessen und ausgewertet (der verwendete interne Standard ist zuerst genannt): EME d_3 TFA m/z 185, 85, 298, EME TFA m/z 182, 82, 295, EEE TFA m/z 196, 82, 309, BZE d_3 tBDMS m/z 85, 285, 349, BZE tBDMS m/z 82, 282, 364, COC-d_3 m/z 185, 306, 85, COC 182, 303, 82, CE 196, 317, 82. Die Präzision und Richtigkeit wurden durch eigene Präzisionsproben und durch Richtigkeitsproben (Referenzmaterial BTMF 1/03-A S-plus von Medichem, Stuttgart) überprüft.

Untersuchungen zum Abbau von Kokain, Benzoylecgonin und Ecgoninmethylester in Serum

Drogen- und medikamentenfreies gepooltes Humanserum wurde mit Phosphat auf einen Gehalt von 0,1 M gebracht und ein pH von 7,40 eingestellt. Drei Ansätze wurden so mit Kokain, Ecgoninmethylester-d_3 und Benzoylecgonin versetzt, so dass die in Tabelle 1 angegebenen Konzentrationen resultierten. Die Ansätze wurden über 16 Tage bei 20°C gelagert und in regelmäßigen Abständen insgesamt sechs Proben auf Kokain, Ecgoninmethylester, Ecgoninmethylester-d_3 und Benzoylecgonin untersucht und der pH-Wert kontrolliert. In Abwandlung der oben beschriebenen analytischen Methode wurde eine Kalibration mit Kokain,

Ecgoninmethylester, Ecgoninmethylester-d_3 und Benzoylecgonin erstellt und als interne Standards (jeweils 100 ng) Kokain-d_3 für Kokain, Benzoylecgonin-d_3 für Benzoylecgonin und Ecgoninethylester für Ecgoninmethylester und Ecgoninmethylester-d_3 verwendet. Die bestimmten Massenkonzentrationen (µg/l) wurden in molare Konzentrationen (µmol/l) umgerechnet und relativ zur jeweiligen Ausgangskonzentration in Prozent ausgewertet. Die Konzentration des aus Kokain beim Abbau entstehenden Ecgoninmethylesters wurde auf die molare Anfangskonzentration von Kokain bezogen.

Ergebnisse und Diskussion

Die sichere Bestimmung von Kokain und seinen Abbauprodukten in Körperflüssigkeiten ist aus analytischer Sicht kein Problem, allein die forensische Bewertung der Konzentrationen im Hinblick auf die konsumierte Dosis und den Konsumzeitpunkt gestaltet sich aufgrund des unkalkulierbaren Abbaus der hydrolyselabilen Analyte als schwierig. In unstabilisierten Blutproben zerfällt Kokain regelmäßig bis zur Nichtnachweisbarkeit [22] und sogar in stabilisierten Proben findet noch ein relevanter Abbau statt [17]. Aus den Konzentrationen des hierbei entstehenden EME können Rückschlüsse gezogen werden [7, 12], allerdings sind bisher keine verlässlichen Kriterien etabliert worden. Es wurden daher Versuche zur Stabilität der relevanten Analyte in Serum unter realistischen Bedingungen durchgeführt. Da der Abbau von EME pH abhängig ist, wurden zuerst orientierende Untersuchungen zu den in authentischen Proben zu erwartenden pH Werten durchgeführt.

Untersuchungen zum Serum-pH authentischer Blutproben

Die untersuchten 56 Serumproben stammten von willkürlich ausgewählten Blutproben, die 3,2 ± 1,5 Tage nach der Entnahme im Labor eingegangen sind. Nach Zentrifugation wiesen diese Proben initial einen pH-Wert von 7,30 ± 0,13 auf. Nach der etwa 14-tägigen Lagerung bei –18°C (16,6 ± 1,8 Tage nach der Entnahme) wiesen die Proben einen pH-Wert von 7,47 ± 0,13 auf. Die mittlere Zunahme um 0,17 war im Student's t-Test zwar hochsignifikant ($p<0,001$), erscheint für analytische Belange aber vernachlässigbar klein, so dass bei authentischen Proben von einem nahezu physiologischen pH-Wert ausgegangen werden kann.

Abbau von Kokain, Ecgoninmethylester und Benzoylecgonin in unstabilisiertem Serum

Nach den vorangegangenen Untersuchungen wurden die Inkubationen bei einem pH von 7,40 durchgeführt. Zur Konservierung des pH-Wertes wurde Phosphat als Puffersubstanz in einer Konzentration von 0,1 M zugesetzt. Nur durch diese Modifikation konnte eine pH-Konstanz in den drei Ansätzen erhalten werden, was auch über den Zeitraum der Inkubation überprüft wurde. In Vorversuchen wurde sichergestellt, dass dieser Zusatz keinen Einfluss auf die Plasmacholinesteraseaktivität hat. Als Lagerungstemperatur wurde 20°C gewählt, was im unteren Bereich von Umgebungstemperaturen in Innenräumen liegt. Allerdings können unter realistischen Bedingungen auch streckenweise deutlich niedrigere Temperaturen bei Probentransporten erwartet werden.

Zur Inkubation wurde Leerserum mit Kokain, Benzoylecgonin und Ecgoninmethylester-d_3 versetzt. In den Ansätzen sollte sowohl der Abbau von Kokain und die korrespondierende Bildung von Ecgoninmethylester beobachtet werden, als auch der weitere Abbau von Ecgoninmethylester, aber auch der von Benzoylecgonin zu Ecgonin. In authentischen

Proben sind zum Zeitpunkt der Blutentnahme Kokain und seine beiden in-vivo Metabolite Benzoylecgonin und auch Ecgoninmethylester vorhanden. Der weitere Zusatz von Ecgoninmethylester-d_3 diente in den Versuchsansätzen als Modell für den in authentischen Blutproben vorhandenen in-vivo Metaboliten Ecgoninmethylester. Das trideuterierte Ecgoninmethylester ist durch die massenspektrometrische Analyse eindeutig neben dem aus Kokain entstehenden undeuterierten Ecgoninmethylester nachweisbar. Durch dieses Versuchsdesign sollte es ermöglicht werden, realistische Bedingungen zu simulieren und sowohl den Abbau des in-vivo Metaboliten Ecgoninmethylesters (in Form des EME-d_3) und des beim Abbau von Kokain entstehenden Ecgoninmethylester unter gleichen Bedingungen unabhängig voneinander zu beobachten. Die im Versuch angesetzte EME-d_3 Konzentration wurde auf 10 % der Benzoylecgoninkonzentration festgelegt, da dies Konzentrationen in authentischen Proben entspricht, in denen der Kokainabbau durch Fluoridzusatz gehemmt ist (s. u.). In einem Vorversuch wurde sichergestellt, dass Ecgoninmethylester und dessen trideuteriertes Homolog (beide 1000 µg/l Anfangskonzentration) sich in Serum unter den Versuchsbedingungen gleich verhalten und mit gleicher Rate abgebaut werden.

Unter den gegebenen Versuchsbedingungen wurde Kokain sehr schnell abgebaut. Von der anfänglich vorhandenen Kokainmenge waren nach einem Tag nur noch weniger als 3 % vorhanden. Daraus entstand mit etwa 80 % überwiegend, aber nicht vollständig, Ecgoninmethylester, der im weiteren Versuchsverlauf auch weiter abgebaut wurde, so dass von diesem nach 15 Tagen auch nur noch etwa 15 % vorhanden waren. Nach 3 Tagen waren von dem ursprünglich vorhandenen Kokain noch etwa 70 % in Form von Ecgoninmethylester vorhanden, was etwa der Zeit entspricht, nach der authentische Proben im Labor eintreffen. Beispielsweise wären von initial 1000 µg/l Kokain in einer Serumprobe nach vollständigem Abbau und 70 % relativer *molarer* Konzentration 460 µg/l neu gebildeter Ecgoninmethylester zu erwarten.

Da einen Tag nach Versuchsbeginn schon praktisch kein Kokain mehr in den Ansätzen vorhanden war, kann man diese Befunde auch als Anfangskonzentrationen für die Untersuchung der Abbaugeschwindigkeiten von Benzoylecgonin, Ecgoninmethylester und Ecgoninmethylester-d_3 verwenden. Über die verbleibenden 14 Tage wurde eine einfache exponentielle Regression berechnet, aus der die Abbauhalbwertszeiten bestimmt wurden. Die gefundenen hohen Regressionskoeffizienten zeigen die Validität des Modells (Tab. 1).

Zusammensetzung der Inkubationsansätze	**Ansatz 1 [µg/l]**	**Ansatz 2 [µg/l]**	**Ansatz 3 [µg/l]**	
Kokain	1000	500	250	
Benzoylecgonin	2000	1000	500	
Ecgoninmethylester-d_3	200	100	50	
Abbauhalbwertszeiten (Regressionskoeffizient) [Tage]				**Mittelwert ± Standardabweichung**
Ecgoninmethylester-d_3	–5,4 (0,996)	–5,2 (0,993)	–5,6 (0,982)	–5,4 ± 0,2 Tage
Ecgoninmethylester (aus Kokain)	–5,7 (0,997)	–5,5 (0,998)	–6,2 (0,989)	–5,8 ± 0,3 Tage
Benzoylecgonin	–8,5 (0,998)	–6,8 (0,995)	–6,2 (0,999)	–7,2 ± 1,2 Tage

Tab. 1: Zusammensetzung der Inkubationsansätze zur Untersuchung des Abbaus von Kokain, Benzoylecgonin, Ecgoninmethylester und Ecgoninmethylester-d_3 in Serumproben und die in diesen Ansätzen durch exponentielle Regression ermittelten Abbauhalbwertszeiten mit Angabe des jeweiligen Regressionskoeffizienten.

Die Abbauraten der beiden Ecgoninmethylesterisotope waren vergleichbar und die Konzentrationen halbierten sich im Mittel alle 5,6 Tage. Der Abbau von Benzoylecgonin verlief noch etwas langsamer, es wurde eine mittlere Halbwertszeit von 7,2 Tagen in den drei Ansätzen bestimmt. Die Befunde zur Stabilität von Ecgoninmethylester in Serum sind die ersten ihrer Art. Zur Stabilität in Urin wurde bis jetzt auch nur eine kurze Stellungnahme veröffentlicht [23]. Die Ergebnisse bezüglich Benzoylecgonin andererseits stimmen mit früheren Berichten über einen langsamen aber relevanten Abbau überein [5, 14, 18, 22].

Aus den Abbaudaten kann man postulieren, dass von einem Benzoylecgoningehalt, der zum Blutentnahmezeitpunkt im Serum vorhandenen ist, bis zur Ankunft im Labor nach durchschnittlich 3 Tagen schon 20 % abgebaut worden sein können. In einer früheren Studie fanden wir, dass unter realen Bedingungen in unstabilisiertem Blut im Vergleich zu zeitgleich entnommenen stabilisierten Blutproben im Mittel nur 50 % der Benzoylecgoninkonzentrationen wiedergefunden wurde [22].

Auswertung von Analysenergebnissen authentischer Blutproben

Bei der forensisch-toxikologischen Bewertung von Analysenergebnissen nach Kokainkonsum stellen sich in der Regel zwei Fragen: wie viel Kokain hat der Delinquent konsumiert und stand er zum Zeitpunkt des zur Last gelegten Vorfalles noch unter dem Einfluss von Kokain. Zur Beantwortung der Frage nach der Dosis kann die Höhe der Benzoylecgoninkonzentration als Kriterium herangezogen werden. Vergleichsdaten liegen in Form von Studien vor, die überwiegend in den Vereinigten Staaten durchgeführt wurden [1–4, 6, 11]. Im Gegensatz zu diesen Studien, bei denen nur fluoridstabilisierte Blutproben verwendet wurden, ist bei den in Deutschland verwendeten unstabilisierten Proben mit einer Unsicherheit durch den Abbau zu rechnen. Noch schwieriger zu beantworten ist jedoch die Frage, ob noch Kokaineinfluss vorgelegen haben kann. Kokain selbst wird praktisch nie im weit überwiegend unstabilisiert entnommenen Blut nachgewiesen, selbst wenn zum Entnahmezeitpunkt noch erhebliche Mengen vorgelegen haben. Andererseits ist anzunehmen, dass innerhalb von einem Tag nach der Blutentnahme Kokain zu Ecgoninmethylester abgebaut wird. Eine direkte Bewertung der Konzentrationen ist mangels Vergleichsdaten derzeit nicht möglich. Allerdings ist zu erwarten, dass die Ecgoninmethylesterkonzentrationen im Vergleich zum Entnahmewert größer werden. Diese Hypothese kann mit Daten aus einer früheren Studie [22] überprüft werden. Bei Verkehrsdelinquenten wurden Blutproben sowohl stabilisiert als auch unstabilisiert entnommen, von denen in 20 stabilisierten Proben Kokain nachweisbar war. Zur Auswertung wurde aus den Gewichtskonzentrationen (µg/l) von EME und BZE das Konzentrationsverhältnis EME/BZE in Prozent berechnet.

Während Kokain innerhalb von 24 Stunden fast vollständig zu Ecgoninmethylester abgebaut wird, nimmt die Benzoylecgoninkonzentration im gleichen Zeitraum um weniger als 10 % ab. Danach läuft der Abbau von EME und BZE praktisch mit sehr ähnlicher Geschwindigkeit ab, so dass dieses Konzentrationsverhältnis ab dem ersten Tag nach der Blutentnahme nur unwesentlich von der zwischen Blutentnahme und Ankunft im Labor vergangenen Zeit beeinflusst wird. Es zeigte sich, dass das prozentuale Verhältnis von EME zu BZE in den stabilisierten Proben höchstens 10,2 % betrug, 90 % aller Werte lagen unter 8,6 % und der Median war 4,6 % (Abb. 1).

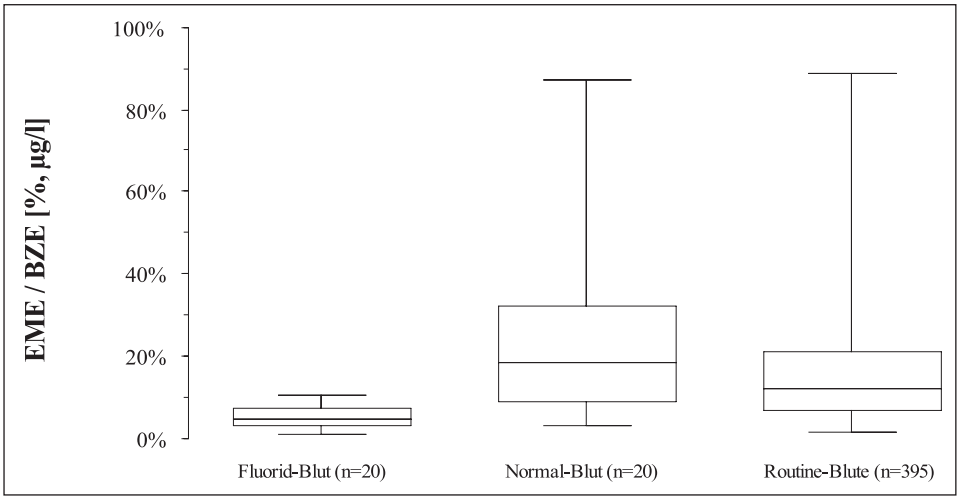


Abb. 1: Konzentrationsverhältnisse von EME und BZE bei Kokainkonsumenten (dargestellt als Box-Plot): 20 Serumproben ohne Fluoridstabilisierung, die 20 korrespondierenden Plasmaproben mit Fluorid sowie 395 unstabilisierte Serumproben aus der forensisch-toxikologischen Routine.

Hieraus kann geschlossen werden, dass durch in-vivo Kokainmetabolismus zu Ecgoninmethylester EME/BZE-Quotienten im Bereich von höchstens 10 % resultieren. SKOPP et al. [17] haben außerdem gezeigt, dass auch in stabilisierten Proben (0,25 % Natriumfluorid) noch ein relevanter Abbau von Kokain zu Ecgoninmethylester stattfindet. Bei 20°C wurde Kokain innerhalb von 3 Tagen zu insgesamt 80 % abgebaut und 40 % als EME wiedergefunden. Es ist somit anzunehmen, dass ein Großteil der gemessenen Ecgoninmethylesterkozentrationen in den als real angesehenen stabilisierten Proben auch auf Kokainabbau zurückzuführen ist und daher der tatsächliche Anteil von in-vivo gebildetem Ecgoninmethylester erheblich niedriger als 10 % anzunehmen ist.

In den unstabilisierten Proben der Studie war das höchste EME/BZE-Verhältnis 87,1 %, der Median lag bei 18,5 % und 70 % der Werte lagen über dem höchsten Wert, der bei den stabilisierten Proben gefunden wurde (10,2 %). Dies zeigt, dass in der Tat das Verhältnis von EME zu BZE in unstabilisierten Proben durch den Abbau von Kokain zu Ecgoninmethylester erheblich und signifikant ($p<0,01$) zunimmt.

In den 395 forensisch-toxikologischen Routineserumproben von Kokainkonsumenten des Jahres 2004 lag der Median des Verhältnisses EME/BZE bei 12,3 %, in 63 % aller Fälle lag das Verhältnis über 10,2 %. Mindestens in diesen Fällen wäre ein in-vitro Abbau von Kokain zu Ecgoninmethylester und dementsprechend die Anwesenheit von Kokain in der Blutprobe zum Entnahmezeitpunkt zu unterstellen.

Die Kokainwirkung lässt typischerweise innerhalb von vier Stunden nach [10, 13, 19], wobei Kokain im Plasma noch deutlich länger nachgewiesen werden kann. Kokain wird mit einer Halbwertszeit von ca. 0,75 – 1,5 Stunden ausgeschieden [8], so dass erst frühestens nach etwa 3,5 – 7,5 Stunden (entsprechend einer fünffachen Halbwertszeit) keine relevanten Konzentrationen im Blut mehr zu erwarten sind. Höhere EME/BZE-Verhältnisse als 10,2 % belegen also mit hoher Verlässlichkeit einen zeitnahen Konsum. Die Beurteilung, ob und welche Auswirkungen ein Konsum im konkreten Fall gehabt haben kann, bleibt der Einzelfallbetrachtung vorbehalten.

Zusammenfassung

Kokain ist eine Rauschdroge, die Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit und die Steuerungsfähigkeit hat. Der Nachweis gestaltete sich in Deutschland durch die überwiegende Verwendung von Entnahmesystemen ohne Stabilisatoren als schwierig. In der Regel ist Kokain, bedingt durch den enzymatischen Abbau zu unwirksamen Produkten, im Blut nicht nachweisbar, der Zeitpunkt und die Dosis des Konsums nicht verlässlich abschätzbar. Da beim Abbau von Kokain praktisch nur Ecgoninmethylester entsteht, könnte dessen Konzentration eine weitergehende Anknüpfungstatsache darstellen. In vergleichenden Untersuchungen zur Stabilität von Kokain, Ecgoninmethylester (EME) und Benzoylecgonin (BZE) zeigte sich, dass Kokain bereits schon nach einem Tag in der Blutprobe praktisch vollständig abgebaut ist, EME und BZE danach aber ähnlich schnell weiter abgebaut werden (Halbwertszeiten von 5,6 bzw. 7,2 Tagen). Das prozentuale Verhältnis von EME zu BZE ist daher als ausreichend konstant anzunehmen. In stabilisierten Blutproben beträgt es höchstens 10,2 % als möglichen Anteil von in-vivo gebildetem EME. Von den Werten der dazu korrespondierenden unstabilisierten Proben lagen 70 % darüber. In 395 Serumproben von Kokainkonsumenten lagen ähnlich viele Werte über 10,2 % (63 %). In diesen Fällen kann die Anwesenheit von Kokain im Körper zum Entnahmezeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden.

Schlüsselwörter

Kokain – Ecgoninmethylester – Benzoylecgonin – Stabilität – forensisch-toxikologische Interpretation

Summary

Cocaine is an illegal drug of abuse, the use of which leads to impairment of driving performance and psychic control. In Germany, its analytical assay proved to be complicated due to the use of blood sampling devices without stabilizing agents. Cocaine is usually enzymatically degraded to products having no psychotropic activity, which means that time and dosage of recent cocaine use cannot be reliably estimated. However, the product of the degradation process is almost exclusively ecgonine methyl ester (EME), the concentration of which might support the interpretation. In a study on the stability of cocaine, ecgonine methyl ester and benzoylecgonine (BZE) in blood samples it was found that cocaine is almost completely degraded within one day and the concentrations of the resulting EME and the main in-vivo metabolite BZE decline further at a similar rate (half-lives of 5.6 and 7.2 days, respectively). The ratio of EME and BZE is therefore considered to be sufficiently constant. It was found that this ratio is not higher than 10.2 % in stabilized blood samples indicating the maximum content of EME as in-vivo metabolite. In 70 % of the cases the ratio in the corresponding unstabilized samples was higher. In 395 serum samples of cocaine users a similar proportion of the ratio above 10.2 % was found (63 %) indicating a high probability of the presence of cocaine in the body at the time of blood sampling.

Keywords

cocaine – ecgonine methyl ester – benzoylecgonine – stability – forensic-toxicological interpretation

Literatur

[1] Cone E J (1995) Pharmacokinetics and pharmacodynamics of cocaine. J Anal Toxicol 19: 459–478
[2] Cone E J, Hillsgrove M, Darwin W D (1994) Simultaneous measurement of cocaine, cocaethylene, their metabolites, and “crack” pyrolysis products by gas chromatography-mass spectrometry. Clin Chem 40: 1299–1305
[3] Farre M, de la Torre R, Gonzalez M L, Teran M T, Roset P N, Menoyo E, Cami J (1997) Cocaine and alcohol interactions in humans: neuroendocrine effects and cocaethylene metabolism. J Pharmacol Exp Ther 283: 164–176
[4] Farre M, de la Torre R, Llorente M, Lamas X, Ugena B, Segura J, Cami J (1993) Alcohol and cocaine interactions in humans. J Pharmacol Exp Ther 266: 1364–1373
[5] Giorgi S N, Meeker J E (1995) A 5-year stability study of common illicit drugs in blood. J Anal Toxicol 19: 392–398
[6] Isenschmid D S, Fischman M W, Foltin R W, Caplan Y H (1992) Concentration of cocaine and metabolites in plasma of humans following intravenous administration and smoking of cocaine. J Anal Toxicol 16: 311–314

[7] Isenschmid D S, Levine B S, Caplan Y H (1992) The role of ecgonine methyl ester in the interpretation of cocaine concentrations in postmortem blood. J Anal Toxicol 16: 319–324
[8] Iten P X (1994) Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss. Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich
[9] Iwersen-Bergmann S, Kauert G (im Druck) Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland. Berichte der BAST
[10] Jatlow P (1993) Cocaethylene: pharmacologic activity and clinical significance. Ther Drug Monit 15: 533–536
[11] Joseph R E Jr, Oyler J M, Wstadik A T, Ohuoha C, Cone E J (1998) Drug testing with alternative matrices I. Pharmacological effects and disposition of cocaine and codeine in plasma, sebum, and stratum corneum. J Anal Toxicol 22: 6–17
[12] Logan B K, Peterson K L (1994) The origin and significance of ecgonine methyl ester in blood samples. J Anal Toxicol 18: 124–125
[13] McCance-Katz E F, Price L H, McDougle C J, Kosten T R, Black J E, Jatlow P I (1993) Concurrent cocaine-ethanol ingestion in humans: pharmacology, physiology, behavior, and the role of cocaethylene. Psychopharmacology (Berl) 111: 39–46
[14] Moody D E, Monti K M, Spanbauer A C (1999) Long-term stability of abused drugs and antiabuse chemotherapeutical agents stored at –20°C. J Anal Toxicol 23: 535–540
[15] Pindel E V, Kedishvili N Y, Abraham T L, Brzezinski M R, Zhang J, Dean R A, Bosron W F (1997) Purification and cloning of a broad substrate specificity human liver carboxylesterase that catalyzes the hydrolysis of cocaine and heroin. J Biol Chem 272: 14769–14775
[16] Schmidt K, Kauert G, Zinck R (2002) Drogenscreening im Serum mittels immunchemischer Verfahren (FPIA). Toxichem+Krimtech 69: 7–12
[17] Skopp G, Klingmann A, Potsch L, Mattern R (2001) In vitro stability of cocaine in whole blood and plasma including ecgonine as a target analyte. Ther Drug Monit 23: 174–181
[18] Stewart D J, Inaba T, Lucassen M, Kalow W (1979) Cocaine metabolism: cocaine and norcocaine hydrolysis by liver and serum esterases. Clin Pharmacol Ther 25: 464–468
[19] Stillman R, Jones R T, Moore D, Walker J, Welm S (1993) Improved performance 4 hours after cocaine. Psychopharmacology (Berl) 110: 415–420
[20] Toennes S W, Kauert G (2001) Ecgoninmethylester anstelle von Benzoylecgonin als analytischer Marker für Kokainkonsum im § 24a, Abs. 2 StVG. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) M 133: 97–100
[21] Toennes S W, Kauert G F (2000) Nachweis und Häufigkeit des kombinierten Konsums von Kokain und Ethanol. Blutalkohol 37: 434–439
[22] Toennes S W, Kauert G F (2001) Importance of vacutainer selection in forensic toxicological analysis of drugs of abuse. J Anal Toxicol 25: 339–343
[23] Vasiliades J (1993) Long-term stability of ecgonine methyl ester in urine. J Anal Toxicol 17: 253

Anschrift für die Verfasser
Dr. Stefan Tönnes
Institut für Forensische Toxikologie
Zentrum der Rechtsmedizin
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt/Main
Email: toennes@em.uni-frankfurt.de

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
(DIREKTOR PROF. DR. MED. D. KRAUSE)

KATJA JACHAU, HOLGER WITTIG, DIETER KRAUSE

Zur Manipulation von AAK-Messwerten durch physiologische Atemvarianten in der Vortestphase

Manipulation of Breath Alcohol Concentration Measurements by Physiological Breathing Variants in the Pre-Test Phase

Einleitung

Nachdem durch BGH-Beschluss vom 03. April 2001 im OWi-Verfahren für den Atemalkohol Grenzwerte ohne Abschläge gültig sind, erfolgte durch die Innenministerkonferenz eine Gesetzgebungsinitiative, die eine Festschreibung von BAK- und AAK-Grenzwerten im § 316 StGB anstrebte. Auf einem Symposium „Atemalkoholanalyse bei Verkehrsdelikten“ des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr im April 2002 wurde durch den Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz, BÖNKE, mitgeteilt, dass diese Gesetzgebungsinitiative vorläufig gestoppt ist. SLEMEYER [9] führte auf dieser Konferenz aus seinen Arbeiten zur Frage der Abhängigkeit der Atemalkoholkonzentration von der Lungenfunktion aus „…dass bei Personen, welche das Gerät beatmen können, keine erhöhten Atemalkoholkonzentrationen feststellbar sind. Dies ist auch aus physiologischen Gründen nicht möglich.“ SCHOKNECHT [7] schrieb 1990, „dass das Exspirationsvolumen einen Einfluss auf den gemessenen AAK-Wert hat, wenn es stark von der Vitalkapazität abweicht, da dann neben der Alveolarluft auch noch Luft aus den übrigen Atemwegen bei der Messung erfasst wird.“ Durch eine Veränderung der Atemtechnik mit Hypo- und Hyperventilation im Vergleich zur normalen Atemlage, konnten experimentell von JESKE [5] Abweichungen von ca. 7 % und von JACHAU [4] Unterschiede bis zu +/– 0,1 mg/L Atemluft nachgewiesen werden. Ähnliche Ergebnisse erzielte SLEMEYER 1982 in einem mathematischen Modell [8].

Die Aussage von LAGOIS [6], dass durch die rechnerische Korrektur am Alcotest 7110 Evidential MK III diese Manipulationsmöglichkeiten unterbunden wären, ist demzufolge grundsätzlich strittig. Bei der Diskussion hinsichtlich einer möglichen Anwendung von AAK-Werten im Strafrecht sollte auch ein möglicher Einfluss der normalen Atemphysiologie nicht unberücksichtigt bleiben. Ziel der vorliegenden Arbeit war es, die Bedeutung einfacher, von der Polizei nicht zu beanstandender Atemvarianten während der Vortestphase der AAK-Messung zu untersuchen.

Material und Methoden

Probanden

Die 5 Versuchspersonen (2 Frauen und 3 Männer) im Alter von 23 bis 63 Jahren gaben an, körperlich gesund zu sein. Anamnestisch fanden sich keinerlei Hinweise auf eine Störung der Lungenfunktion durch Asthma oder andere Erkrankungen des Respirationssystems. Bodyplethysmografisch und spirometrisch waren keine krankhaften Befunde festzustellen. Die Probanden waren in unterschiedlichem Maße alkoholgewohnt und standen nicht unter dem Einfluss von Arzneimitteln.

AAK-Messung

Die AAK-Bestimmung erfolgte mit einem geeichten und durch die PTB zugelassenen Alkotest 7110 Evidential MK III der Firma Dräger.

Versuchsablauf

Die Probanden erschienen nach häuslichem Frühstück im Institut und erhielten 1,0 g Ethanol pro Kilogramm Körpergewicht in Form von begleitstofffreiem Alkohol (69,9 Vol%) in Orangensaft ad libitum. Als Trinkzeit wurde 10 Minuten vorgegeben. 20 Minuten nach Trinkende erfolgte die erste AAK-Messung, was anschließend alternierend im 15-minütigem Rhythmus fortgesetzt wurde. Vor der Abgabe der 1. Atemprobe sollte aus ruhiger Atemmittellage heraus ein einmaliges tiefes Ausatmen mit anschließendem Einatmen, vor der Abgabe der 2. Atemprobe aus ruhiger Atemmittellage nur ein initiales tiefes Einatmen erfolgen. Das Prinzip dieser Atemvarianten ist in Abbildung 1 schematisch dargestellt. Hypo- bzw. Hyperventilationen wurden vermieden, weil die Atemvarianten in der Vortestphase aus einer regelmäßigen Ruheatmung heraus lediglich einmal ausgeführt wurden, bevor unmittelbar danach das AAK-Messgerät bedient wurde. Die Probanden standen ständig unter Aufsicht eines ärztlichen Versuchsleiters. Pro Versuchstag wurde nur eine Versuchsperson getestet.

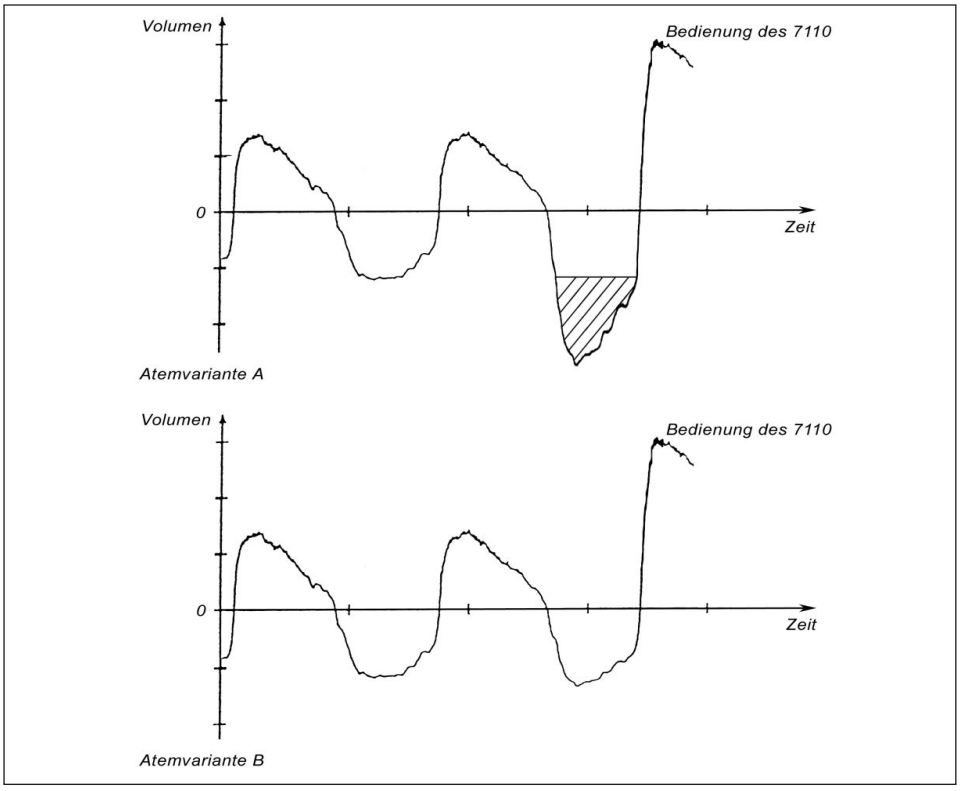


Abb. 1: Atemvariante A: Vor dem Bedienen des Messgerätes eine Exspiration mit nachfolgender Inspiration („Frischluftspüleffekt“ schraffiert).
Atemvariante B: Vor dem Bedienen des Messgerätes eine tiefe Inspiration aus ruhiger Atemmittellage (kein „Frischluftspüleffekt“).

Ergebnisse

Insgesamt wurden 90 Messvorgänge durchgeführt. Pro Proband standen im Mittel 18 Wertepaare zur Verfügung. Die Fehlermeldung „Differenz der Einzelmesswerte" trat zweimal in der Resorptions- und einmal in der Eliminationsphase jeweils bei verschiedenen Probanden auf. Bei vorgeschalteter tiefer Exspiration traten stets niedrigere AAK-Werte in der Einzelmessung auf. Die Werte in der Nähe eines möglicherweise strafrechtsrelevanten Grenzwertbereiches sind in der Tab. 1 aufgelistet. Die Atemvariationen führten nur zu geringgradigen Veränderungen beim Exspirationsvolumen, der Exspirationsdauer und der Atemtemperatur. Die Veränderungen der Atemtechnik waren für nicht eingeweihte Beobachter kaum feststellbar.

Wert der 1. Messung in mg/L	Wert der 2. Messung in mg/L	Ergebnis in mg/L	Differenz
0,501	0,523	0,51	0,022
0,486	0,513	0,49	0,027
0,490	0,521	0,50	0,031
0,467	0,508	0,48	0,041
0,528	0,548	0,53	0,020
0,514	0,534	0,52	0,020
0,546	0,561	0,55	0,015

Tab. 1: Differenzen im „Grenzwertbereich" ohne Fehlermeldung.

Diskussion

Mit dem Alcotest Evidential 7110 MK III steht erstmals ein geeichtes und PTB-zugelassenes Atemalkoholtestgerät zur Verfügung. Die mit diesem Gerät ermittelten Werte sind im OWi-Bereich ohne Abschläge zu verwenden. Ein strafrechtsrelevanter AAK-Grenzwert ist noch in der Diskussion. Seit über 30 Jahren wird das Problem einer möglichen Benachteiligung lungenkranker Personen mit unterschiedlichen Atemvarianten teilweise kontrovers diskutiert. THIEL [10] stellte 1984 bei Untersuchungen mit einem Alcotest 7010 und einem 7310 fest, dass sich bereits die physiologische Beeinflussbarkeit des Ausatemvorgangs eines Probanden erheblich auf die Messwerte auswirkt. HEIFER [2] dagegen fand 1995 bei Untersuchungen mit einem nicht PTB-zugelassenen Alcotest 7110 bei lungengesunden und lungenkranken Probanden keine signifikanten Unterschiede.

Die vorliegenden Untersuchungen zeigten, dass selbst physiologische Atemvarianten, die keinesfalls als Hypo- oder Hyperventilationen zu bezeichnen sind, einen merkbaren Einfluss haben können. Eine vorgeschaltete tiefe Exspiration führte stets zu niedrigeren AAK-Werten. In welcher Atemvariante in das AAK-Messgerät zu atmen ist, wird in der Gebrauchsanleitung [1] nicht eindeutig angegeben. Auf S. 14 der Gebrauchsanleitung wird ausgeführt: „Den Probanden auffordern, ruhig einzuatmen und kontinuierlich und gleichmäßig die Atemprobe durch das Mundstück abzugeben, bis alle ‚Sterne' im Display ausgelöscht sind." Ein kräftiges Ausatmen vor Abgabe der Atemprobe führt infolge eines sogenannten „Frischluftspüleffektes" (vgl. Abb. 1) regelmäßig zu niedrigeren AAK-Werten im Vergleich zu Messungen, die nur mit einer initialen tiefen Inspiration eingeleitet wurden.

Die größte Differenz zwischen 2 Einzelmessungen mit unterschiedlichen Atemvarianten, die nicht zu der Fehlermeldung „Differenz der Einzelmesswerte" oder anderen Feh-

lermeldungen führte, war bei unseren Untersuchungen 0,041 mg/L, resultierend aus den Einzelwerten 0,467 mg/L und 0,508 mg/L. Das Messergebnis betrug 0,48 mg/L. Die Gebrauchsanleitung für das Alcotest MK III [1] führt, nahezu kongruent zum Text der DIN VDE 0405, Teil 3, Punkt 6.1. [11] auf S. 17 dazu aus: „Für die Messwerte der beiden Einzelmessungen muss erfüllt sein, dass die Differenz der Konzentrationsmesswerte der beiden Einzelmessungen kleiner als 0,04 mg/L bzw. 10 % des Mittelwertes der Einzelmessergebnisse ist, je nachdem, welcher Wert größer ist. Die Differenz beider Einzelmesswerte liegt zwar über 0,040 mg/L, aber eben unter 0,048 mg/L, so dass es zu keiner Fehlermeldung kommt. Diese Softwarevorgabe und damit die DIN VDE 0405, Teil 3 [11] sind im Hinblick auf einen möglichen strafrechtsrelevanten Grenzwert kritisch zu sehen, da mit einem Steigen des Wertes auch die vom Gerät tolerierte Differenz der Einzelmesswerte zunimmt. Bei einem theoretischen Grenzwert von 0,55 mg/L wäre eine Differenz bis 0,054 mg/L und bei einem theoretisch denkbarem Grenzwert von 0,60 mg/L von bis 0,059 mg/L zwischen beiden AAK-Einzelmessungen möglich. Dabei handelt es sich nicht um gerätebedingte Messwert-Toleranzen, sondern um das Ergebnis von Messwert-Manipulationen, die bewusst vorgenommen werden können."

Die getesteten zwei Atemvarianten gingen von einer ruhigen Atemmittellage aus und unterschieden sich lediglich dadurch, dass einmal vor Abgabe der Atemprobe tief ausgeatmet wurde, das andere Mal nur eingeatmet wurde. Diese Unterschiede sind von einem Polizeibeamten kaum zu bemerken, jedenfalls nicht zu beanstanden. Trotzdem ergeben sich Differenzen, die für das Über- oder Unterschreiten eines Grenzwertes entscheidend sein können. Wenn dies gemäß BGH-Beschluss im OWi-Verfahren auch hinzunehmen ist, darf dieses Phänomen bei der Diskussion hinsichtlich eines strafrechtsrelevanten AAK-Grenzwertes nicht unberücksichtigt bleiben.

Die Aussage SLEMEYERS [9], „…dass bei Personen, welche das Gerät beatmen können, keine erhöhten Atemalkoholkonzentrationen feststellbar sind. Dies ist auch aus physiologischen Gründen nicht möglich." ist demzufolge in den aufgezeigten Grenzen bei für Polizeibeamte nicht zu beanstandenden Atemvarianten als widerlegt anzusehen.

Zusammenfassung

In einem Trinkversuch mit lungengesunden Probanden erfolgte vor der Abgabe der 1. Atemprobe ein tiefes Aus- und Einatmen, vor der Abgabe der 2. Atemprobe aus der Atemmittellage ein tiefes Einatmen. Die gemessenen Differenzen sind demzufolge nicht durch Hypo- bzw. Hyperventilation zustande gekommen, sondern durch physiologische Atemvarianten, die von Polizeibeamten nicht beanstandet werden können. Dabei wurden Differenzen zwischen beiden AAK-Messwerten von bis zu 0,041 mg/L festgestellt, ohne dass eine Fehlermeldung erfolgte.

Schlüsselwörter

AAK – Hypoventilation – Hyperventilation – physiologische Atemvarianten – strafrechtsrelevanter Grenzwert

Summary

A drinking test was performed in subjects with healthy lungs, with the first breath sample taken after breathing in and out deeply, whereas the second breath sample was taken from the medium breathing level after breathing in deeply. Measured differences are not a result of hypoventilation or hyperventilation but are instead physiological breathing variants, which police officers cannot object to. The deviations between the readings of both breathing variants were up to 0.041 mg/L without an error message being generated.

Keywords

breath alcohol concentration – hypoventilation – hyperventilation – physiological breathing variants – threshold value of relevance under criminal law

Literatur

[1] Gebrauchsanweisung Alcotest 7110 Evidential Atemalkoholmeßgerät 90 23 512-Ga 4753.200d, 3. Ausgabe, März 2000
[2] Heifer U, Loos U, Klaes D, Schyma C (1995) Zeitlicher Verlauf der Atem- und Blutalkoholkonzentration bei Störungen der Lungenfunktion. Blutalkohol 32: 218–224
[3] Iffland R, Daldrup T (2001) Anforderungen an die Richtigkeit und Zuverlässigkeit von Blutalkoholanalysen. NZV 14: 105–109
[4] Jachau K, Römhild W, Wittig H, Schmidt U, Krause D (2001) Der Einfluss von Hypo- und Hyperventilation auf die AAK, gemessen mit Alcotest 7110 Evidential MK III. BAST Heft M 133: 60–61, ISBN 3-89701
[5] Jeske A, Graw M, Haffner T (2001) Effekt der temperaturabhängigen Messwertkorrektur auf die atemtechnische Beeinflussbarkeit des Dräger Alcotest 7110 Evidential. BAST Heft M 133: 54–56, ISBN 3-89701
[6] Lagois J (2000) Dräger Alcotest 7110 Evidential – das Messgerät zur gerichtsverwertbaren Atemalkoholanalyse in Deutschland. Blutalkohol 37: 77–91
[7] Schoknecht G, Fleck K, Kophamel B (1990) Einfluss des Atemvolumens auf die Atemalkoholanalyse. Blutalkohol 27: 83–94
[8] Slemeyer A (1982) Zur Frage des Einflusses der Atemtechnik auf die Atemalkoholkonzentration. Blutalkohol 19: 97–103
[9] Slemeyer A (2002) Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten? Blutalkohol 39: 22–28
[10] Thiel M, Erkens M, Kolbe K (1984) Blut- und Atemalkoholkonzentrationen (Alcotest® 7010 und Alcotest® 7310 bei pathologischen Ventilationsverhältnissen. Blutalkohol 21: 457–463
[11] VDE 0405, Teil 3 6.1 (1995) Konzentrationsmeßwerte. DIN VDE 0405: 6, Beuth Verlag GmbH, Berlin

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Katja Jachau
Institut für Rechtsmedizin
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: Katja.Jachau@medizin.uni-magdeburg.de

Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

CLAUDIA EVERS

Ergebnisse eines europäischen Pilotversuches zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperren bei verschiedenen Kraftfahrergruppen

Results of a European pilot trial to test breath alcohol ignition interlock devices in different groups of motor vehicle drivers

1. Einführung

Atemalkoholsensitive Zündsperren, kurz auch Alcolocks genannt, werden in erster Linie als Rehabilitationsmaßnahme für alkoholauffällige Kraftfahrer eingesetzt (Sekundärprävention) und sind vor allem in den USA und in Kanada verbreitet (zur Übersicht vgl. BAX, KÄRKI, EVERS, BERNHOFT & MATHIJSSEN, 2001; BEIRNESS & MARQUES, 2004). Daneben können Alcolocks auch als generelle, vorbeugende Verkehrssicherheitsmaßnahme für Berufskraftfahrer verwendet werden (Primärprävention), was bislang jedoch wenig verbreitet ist. Während Alcolock-Programme in Nordamerika bereits seit mehr als zwei Jahrzehnten etabliert sind, liegen für den europäischen Raum noch vergleichsweise wenige Erfahrungen vor. Lediglich in Schweden kommen seit einigen Jahren Alcolock-Programme als sekundärpräventive Maßnahme für alkoholauffällige Kraftfahrer sowie als primärpräventives Instrument für Berufskraftfahrer zur Anwendung, mit bisher sehr positiven Erfahrungen (BJERRE, 2005). In jüngerer Zeit haben einige europäische Länder Pilotversuche zur Erprobung von Alcolocks gestartet, so zum Beispiel Frankreich, England und Finnland (VANLAAR & MATHIJSSEN, 2005; KLIPP, 2006). Bereits vor Beginn dieser auf nationaler Basis durchgeführten Feldversuche hat die Europäische Kommission auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie (BAX et al., 2001; EVERS, 2003) einen Pilotversuch zur praktischen Erprobung der Geräte in vier Ländern durchführen lassen, über dessen wesentliche Ergebnisse in diesem Beitrag berichtet werden soll (DREVET et al., 2004; SILVERANS et al., 2006).

Das EU-Forschungsprojekt „Alcohol interlock implementation in the European Union – An In-depth Qualitative Field Trial" hatte die Zielsetzung, die Anwendbarkeit von Alcolocks bei unterschiedlichen Kraftfahrergruppen mittels qualitativer Pilotversuche zu erproben. Dabei wurden sowohl primär- als auch sekundärpräventive Einsatzmöglichkeiten geprüft.

Während Evaluationsstudien zur Verwendung von Alcolocks üblicherweise auf eine Effektivitätsermittlung im Sinne der Verhinderung von Trunkenheitsfahrten und/oder einer Erfassung der Rückfallquoten abzielen (zur Übersicht vgl. EVERS, 2003; KLIPP, 2006), stand bei diesen Pilotversuchen die Prüfung der praktischen Einsatzmöglichkeiten von Alcolocks im Vordergrund. Aus den Ergebnissen der Pilotversuche sollten Implementierungsempfehlungen für primär- und sekundärpräventive Alcolock-Anwendungen abgeleitet werden.

Die Pilotversuche wurden in vier Ländern mit drei Kraftfahrergruppen durchgeführt: (1) Lkw-Fahrer (Deutschland), (2) Busfahrer im ÖPNV (Norwegen, Spanien) und (3) alko-

holauffällige oder alkoholabhängige Kraftfahrer (Belgien). Während die Geräte in den drei erstgenannten Versuchen als primärpräventives Instrument erprobt wurden, war der belgische Pilotversuch sekundärpräventiv ausgerichtet.

In den Pilotversuchen sollten insbesondere folgende Aspekte geklärt werden:

(1) Praktikabilität von Alcolocks unter Alltagsbedingungen;
(2) Akzeptanz bei den jeweiligen Fahrergruppen sowie in ihrem unmittelbaren sozialen Umfeld (z. B. Familienangehörige, Kunden, Arbeitgeber);
(3) Auswirkungen der Alcolock-Benutzung auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen

Das Projekt wurde von einer internationalen Forschungsgruppe bearbeitet, die sich aus folgenden Institutionen zusammensetzte:

– IBSR Belgian Institute for Road Safety, Belgien (Projektleitung)
– BASt Bundesanstalt für Straßenwesen, Deutschland
– SWOV Institute for Road Safety Research, Niederlande
– TOI Institute of Transport Economics, Norwegen
– Universität Valladolid, Spanien

2. Grundlegende Methodik der Pilotversuche

In jedem der vier Pilotversuche erprobten mindestens 30 Kraftfahrer die Alcolock-Geräte über einen Zeitraum von zwölf Monaten. In Deutschland nahmen insgesamt 34 Lkw-Fahrer aus zwei Speditionen an dem Pilotversuch teil. In einer Spedition konnten sich die Fahrer auf freiwilliger Basis für den Versuch melden, während die andere Spedition alle ihre Fahrer zur Teilnahme verpflichtete. In Norwegen und Spanien testeten jeweils 30 Busfahrer eines städtischen Busunternehmens die Geräte. Während das norwegische Unternehmen seine Busfahrer zur Teilnahme verpflichtete, erfolgte die Teilnahme im spanischen Versuch auf freiwilliger Basis. Im belgischen Pilotversuch wurden die Alcolocks von insgesamt 40 alkoholauffälligen oder alkoholabhängigen Pkw-Fahrern erprobt, die sich freiwillig gemeldet haben (alkoholabhängige Fahrer) bzw. Alcolocks als Alternative zur regulären Maßnahme bei Alkoholauffälligkeit wählen konnten.

Im deutschen und norwegischen Versuch wurden Dräger Interlock XT® verwendet, die belgischen und spanischen Versuche wurden mit dem Modell WR3® der Firma ACS durchgeführt.

Die definierten Alkoholgrenzwerte der Geräte waren für den belgischen und norwegischen Pilotversuch auf 0,2 g/l und für den deutschen und spanischen Versuch auf 0,3 g/l BAK*) festgelegt worden. Grund für diese Festlegungen war, dass beim belgischen Versuch Fahrten unter Alkoholeinfluss grundsätzlich verhindert werden sollten, die Schwelle aus technischen Gründen jedoch oberhalb von 0,0 g/l gewählt wurde, um falsch positive Tests möglichst zu vermeiden (vgl. hierzu EVERS, 2003). In Norwegen und Spanien entspricht der gewählte Grenzwert dem gesetzlichen BAK-Grenzwert. Im deutschen Pilotversuch wurde ein Grenzwert von 0,3 g/l gewählt, da bereits dieser Wert im Falle eines Unfalles oder auffälligen Fahrverhaltens verkehrsrechtlich verwertbar ist.

*) Die Geräte messen zwar die Atemalkoholkonzentration, diese wird jedoch in einen BAK-Wert umgerechnet und als solcher in den Alcolock-Daten dargestellt.

In allen vier Versuchen bekamen die Fahrer nach einem absolvierten Test lediglich angezeigt, ob sie den Atemtest bestanden hatten oder nicht, der BAK-Wert selbst wurde nicht angezeigt. Diese Systemeinstellung sollte ein „Herantrinken" an einen Grenzwert verhindern.

Bei den primärpräventiven Versuchen mit Berufskraftfahrern konnten die Geräte mittels eines Überbrückungsschalters deaktiviert werden, wobei die Schalter im norwegischen Versuch sowie in einer Spedition in Deutschland auf deren eigenen Wunsch hin versiegelt waren, um so die Benutzung zu erschweren und besser kontrollieren zu können. Weiterhin wurden bei den primärpräventiven Versuchen keine zufallsgesteuerten Wiederholungstests während der Fahrt angefordert. Beides war erforderlich, um potenzielle Störungen im betrieblichen Ablauf zu vermeiden, eine Anforderung, auf die die teilnehmenden Unternehmen größten Wert legten. Der sekundärpräventive Versuch in Belgien dagegen sah keine Deaktivierungsmöglichkeit des Gerätes vor und enthielt zufallgesteuerte Wiederholungstests während der Fahrt.

Während der Testphase wurden alle Fahrer insgesamt dreimal befragt: Vor Beginn, nach sechs Monaten und zum Ende der zwölfmonatigen Erprobungsphase. Die dabei eingesetzten Interviewleitfäden und Fragebögen waren für alle Pilotversuche inhaltlich weitgehend identisch, um die Befragungsergebnisse miteinander vergleichen zu können. Neben den regelmäßigen Fahrerbefragungen wurden Interviews mit relevanten Akteuren des sozialen Umfeldes der Fahrer geführt: In Belgien wurden Familienangehörige, in Deutschland die Unternehmensleitung der teilnehmenden Speditionen und in Norwegen und Spanien neben der Unternehmensleitung auch Buspassagiere befragt. Darüber hinaus wurden die Lkw-Fahrer im deutschen Pilotversuch telefonisch befragt, wenn in ihren Alcolock-Daten ein positiver Atemtest registriert wurde, um die Umstände dieses Tests genauer zu eruieren.

Die von den Alcolock-Geräten aufgezeichneten Daten wurden während der Testphase regelmäßig ausgelesen und ausgewertet. Im norwegischen Pilotversuch hatte der Arbeitgeber Zugang zu den Alcolock-Daten. Somit hätte ein Fahrer bei Verstößen gegen die Alcolock-Benutzung prinzipiell mit Konsequenzen rechnen müssen. Dagegen waren die Daten in den übrigen Pilotversuchen nur den verantwortlichen Wissenschaftlern zugänglich. Verstöße hatten hier keine Konsequenzen, da der Fokus auf der Prüfung der Praktikabilität lag und die Geräte umfassend von den Fahrern erprobt werden sollten. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die wesentlichen methodischen Aspekte der jeweiligen Pilotversuche.

	Deutschland	**Norwegen**	**Spanien**	**Belgien**
Anwendung	Primärprävention	Primärprävention	Primärprävention	Sekundärprävention
Zielgruppe	Lkw-Fahrer (2 Speditionen)	Busfahrer im ÖPNV (1 Unternehmen)	Busfahrer im ÖPNV (1 Unternehmen)	Alkoholauffällige und alkoholabhängige Pkw-Fahrer
Teilnahmemodus	Freiwillig Verpflichtend	Verpflichtend	Freiwillig	Freiwillig
Stichprobenumfang	34	30	30	40
Alcolock-Modell (Firma)	Interlock XT® (Dräger)	Interlock XT® (Dräger)	WR3® (ACS)	WR3® (ACS)
Alcolock-Grenzwert (g/l)	0,3	0,2	0,3	0,2
Deaktivierungsmöglichkeit	Ja (in einer Spedition versiegelt)	Ja (versiegelt)	Ja (nicht versiegelt)	Nein
Wiederholungstests	Nein	Nein	Nein	Ja
Befragte Bezugspersonen	Firmenleitung	Firmenleitung Buspassagiere	Firmenleitung Buspassagiere	Familienangehörige

Tab. 1: Vergleichende Übersicht über methodische Aspekte der vier Pilotversuche.

3. Ergebnisse

Da die Pilotversuche jeweils nur eine kleine Fahrerstichprobe umfassten und in erster Linie qualitativ ausgerichtet waren, werden die Hauptergebnisse an dieser Stelle ebenfalls in qualitativer Form dargestellt. Die Ergebnisse der drei primärpräventiven Pilotversuche mit Berufskraftfahrern in Deutschland, Norwegen und Spanien kamen zu sehr ähnlichen Resultaten und werden daher in dieser Ergebnisübersicht zusammengefasst. Eine detaillierte Ergebnisdarstellung findet sich im Abschlussbericht des Projekts (SILVERANS et al., 2006).

3.1 Primärpräventive Pilotversuche (Deutschland, Norwegen, Spanien)

In den primärpräventiven Pilotversuchen erhielten die Fahrer kurz vor Beginn der Testphase eine mehrstündige Einführung in die Handhabung und Funktionsweise der Alcolock-Geräte. Da aufgrund der betrieblichen Abläufe nicht alle Geräte zeitgleich eingebaut werden konnten, fand die Installation sukzessive über mehrere Wochen statt. Der Testbeginn war somit für die Fahrer individuell verschieden, jedoch hat jeder Fahrer das Gerät für mindestens zwölf Monate erprobt.

3.1.1 Funktionalität und Handhabbarkeit

Vor Beginn der Pilotversuche wurden seitens der Unternehmen Befürchtungen geäußert, dass die Geräte aufgrund von technischen Fehlfunktionen Störungen im Betriebsablauf verursachen könnten. Faktisch ergaben sich jedoch nur geringfügige technische Schwierigkeiten in der Einbauphase und zu Beginn der Testphase, die schnell behoben werden konnten und keinerlei Störungen oder Ausfälle der Fahrzeuge verursachten. Ein Großteil dieser Anfangsschwierigkeiten war darauf zurückzuführen, dass bei Lkw oder Bussen zum Teil andere technische Voraussetzungen berücksichtigt werden müssen als bei dem gängigeren Einbau der Geräte in Pkw. Im weiteren Verlauf der Pilotversuche berichteten die

Fahrer nur sehr selten über technische Probleme (z.B. Fehlermeldungen des Gerätes, Fahrzeug ließ sich nicht starten trotz erfolgreichem Atemtest). Im norwegischen Pilotversuch wurde der Überbrückungsschalter im Lauf der Testphase ausgebaut, da die Geräte reibungslos funktionierten und das Busunternehmen keine weitere Notwendigkeit für eine manuelle Deaktivierungsmöglichkeit sah.

Die Handhabung der Geräte wurde von den Fahrern als einfach empfunden und stellte für die überwiegende Mehrheit keine Beeinträchtigung bei der Ausführung ihrer „normalen" Tätigkeiten dar. Die Atemalkoholmessungen wurden von den Fahrern in allen Versuchen als zuverlässig eingestuft. Auch die Auswertung der Alcolock-Daten lässt den Schluss zu, dass die Geräte zuverlässig in der Lage sind, die Alkoholkonzentration zu messen. In seltenen Fällen berichteten die Fahrer, dass die Geräte Alkohol registriert hatten, obwohl sie zuvor keinen Alkohol getrunken hatten, sondern lediglich etwas gegessen oder kurz zuvor alkoholhaltige Medikamente genommen hatten. Es kann demnach vorkommen, dass das Gerät Mundalkohol infolge von Stoffwechselvorgängen oder geringfügig alkoholhaltigen Nahrungsmitteln oder Medikamenten registriert. Ein derartiger falsch positiver Tests lässt sich anhand der Alcolock-Daten recht gut identifizieren: In diesem Fall wird zunächst ein relativ hoher BAK-Wert registriert, während bei einem wenige Minuten später absolvierten Test kein Alkohol mehr gemessen wird. Im Falle einer tatsächlichen Alkoholisierung würde ein wenige Minuten später absolvierter Test ähnlich hohe BAK-Werte in den Alcolock-Daten zeigen wie der vorangegangene Atemtest.

Viele Fahrer erlebten die Zeit als zu lang, die das Gerät benötigt, um sich morgens aufzuwärmen und bereit zu sein für den Atemtest, insbesondere in der kalten Jahreszeit. Obwohl dies kein technisches Problem im Sinn einer Fehlfunktion ist und keine Angaben darüber vorliegen, wie viele Sekunden das Gerät tatsächlich zum Aufwärmen benötigte, stellt es jedoch zumindest eine subjektive Unannehmlichkeit dar. Ähnlich wurde die Absolvierung der Tests von einigen Fahrern als zeitaufwändig erlebt, insbesondere, wenn ein Test aufgrund einer falschen Atemtechnik vom Gerät nicht akzeptiert wurde und mehrmalige Versuche erforderlich waren, wobei der Anteil fehlerhafter Testversuche jedoch mit zunehmender Übung der Fahrer sehr deutlich zurückging.

Insgesamt wurde die technische und praktische Funktionalität der Alcolocks in den primärpräventiven Versuchen positiv bewertet. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die technischen Geräteeinstellungen in diesen Versuchen so gewählt wurden, dass Störungen im Betriebsablauf und Interferenzen mit anderen Tätigkeiten möglichst ausgeschlossen wurden. Diese relativ „weichen" Anforderungen begünstigen die Handhabbarkeit, gehen aber zulasten der Präventionswirkung, was besonders an der prinzipiellen Deaktivierungsmöglichkeit des Systems deutlich wird.

3.1.2 Akzeptanz

Die Geräte wurden von allen beteiligten Akteuren gut akzeptiert. Sowohl die Fahrer als auch die Unternehmensleitung und die Passagiere der Busunternehmen sahen Alcolocks als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an. Diese positive Einschätzung blieb über die gesamte Testphase stabil. Sowohl die Lkw- als auch die Busfahrer waren der Auffassung, dass Alcolocks das Image ihres Berufes verbessern könnten, jedoch waren sie nicht der Meinung, dass die Qualität ihrer Dienstleistungen an sich durch Alcolocks verbessert würde.

Insbesondere zu Beginn der Testphase äußerten viele Fahrer Bedenken, dass ihre Kunden (Auftraggeber und Buspassagiere) denken könnten, die Fahrer hätten ein Alkoholproblem. Diese Befürchtungen wurden in den Kundenbefragungen nicht bestätigt. Die norwegischen und spanischen Buspassagiere sahen Alcolocks als sinnvolle Maßnahme zur Förderung der Verkehrssicherheit und des Images von Busunternehmen und -fahrern an. Trotz dieser generell positiven Einstellung wären jedoch die wenigsten Passagiere bereit, mehr dafür zu bezahlen, dass alle Busse mit Alcolocks ausgestattet werden. Im deutschen Pilotversuch waren Reaktionen der Kunden beider Speditionen nach Angaben der Fahrer weder positiv noch negativ, was sicherlich zu einem Großteil auf die relative Unbekanntheit der Alcolock-Geräte in Deutschland zurückzuführen ist. Im Verlauf der Testphase wurden die anfänglichen Befürchtungen der Fahrer deutlich geringer, sowohl was technische Probleme als auch was den angenommenen Verdacht der Kunden anbelangt.

Da sich die Speditionen und Busunternehmen freiwillig an den Pilotversuchen beteiligten, ist die Befürwortung der Geräte seitens der Unternehmensleitung wenig überraschend. Viel wesentlicher erscheinen die von den Transportunternehmen aufgeworfenen rechtlichen Fragen, die im Wesentlichen arbeits- und datenschutzrechtliche Aspekte betrafen. Zum Beispiel wurde gefragt, welche rechtlichen Möglichkeiten der Arbeitgeber habe, seine Fahrer zur Alcolock-Benutzung zu verpflichten, die Einhaltung dieser Anforderungen zu überwachen und auf mögliche Verstöße zu reagieren. Weiterhin wurden Fragen zur Beweissicherheit und rechtlichen Verwertbarkeit der Alcolock-Daten sowie grundsätzliche Fragen zum Datenzugang, der Datenverwendung und -aufbewahrung aufgeworfen. Aus Sicht der Unternehmen hängt die Verbreitung von Alcolocks als primärpräventive Maßnahme für Berufskraftfahrer entscheidend von einer Klärung dieser und weiterer rechtlicher Fragen ab.

3.1.3 Auswirkungen auf Einstellungen und Verhalten

In den Pilotversuchen wurden die Fahrer zu Beginn und Ende der Testphase hinsichtlich ihrer Einstellungen und Verhaltensweisen zum Thema „Trinken und Fahren“ befragt. Zwischen beiden Messzeitpunkten zeigten sich erwartungskonform keine maßgeblichen Veränderungen, da die Einstellungen und das selbstberichtete Verhalten der Fahrer bereits von Beginn an unproblematisch und sicherheitsorientiert waren und primärpräventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen bestimmungsgemäß nicht vorrangig auf eine individuelle Verhaltensänderung ausgerichtet sind. Gleichzeitig ist aber zu beachten, dass Fragen nach Einstellungen und Verhaltensweisen zu „heiklen“ Themen wie „Fahren unter Alkoholeinfluss“ sehr anfällig für sozial erwünschtes Antwortverhalten und insofern mit Vorsicht zu interpretieren sind, insbesondere bei einer Fahrergruppe, bei der derartiges Verhalten tabuisiert ist. Allerdings zeigen auch die Alcolock-Daten bei allen Fahrergruppen insgesamt nur wenige positive Tests, insbesondere im Vergleich mit den Ergebnissen der alkoholauffälligen Fahrer (vgl. 3.2.3). Die nachfolgenden Befragungen der Lkw-Fahrer im deutschen Versuch und eine vertiefte Analyse der Alcolock-Daten zeigten darüber hinaus, dass fast alle positiven Tests eindeutig auf ein Erproben der Geräte zurückzuführen waren. Beispielsweise haben viele Fahrer nach Feierabend, wenn sie nicht mehr fahren wollten, Alkohol getrunken und dann getestet, ob das Gerät die Alkoholisierung tatsächlich feststellt und das Fahrzeug nicht gestartet werden konnte. Ein solches Austesten fand vor allem in den ersten Wochen des Pilotversuches statt und war nicht explizit untersagt worden, da die Fahrer die Funktionsweise umfassend erproben sollten.

Im deutschen Pilotversuch wurde auch die Benutzung des Überbrückungsschalters in den Alcolock-Daten aufgezeichnet. Dabei zeigte sich, dass der Überbrückungsschalter mitunter recht freizügig benutzt wurde, insbesondere in der Spedition, die den Schalter nicht versiegelt hatte und in der nur ein Teil der Fahrer am Pilotversuch teilnahm. Wenn ein Fahrer, der nicht an dem Pilotversuch teilnahm, ein mit einem Alcolock ausgestatteten Lkw fahren musste, wurde das Gerät manuell deaktiviert. In der anderen Spedition, in der der Schalter versiegelt war und alle Lkw-Fahrer teilnahmen, wurde der Überbrückungsschalter dagegen erheblich seltener benutzt. Dies verdeutlicht, dass die Benutzung von Überbrückungsmöglichkeiten restriktiv gehandhabt werden muss, um einen übermäßigen Gebrauch zu verhindern. Weiterhin ist es sinnvoll, wenn alle Fahrer eines Unternehmens mit einem Alcolock fahren, so dass keine Notwendigkeit besteht, das System für einen Teil der Fahrer zu deaktivieren. Dies dürfte jedoch im Realbetrieb der Normalfall sein, da eine solche Maßnahme für ein Unternehmen nur dann durchsetzbar sein dürfte, wenn alle Fahrer gleich behandelt werden, d. h. dass es weder Ausnahmen von der Alcolock-Benutzung gibt, noch, dass lediglich „Problemfälle“ zu einer Alcolock-Benutzung verpflichtet werden.

3.2 Sekundärpräventiver Pilotversuch (Belgien)

Am belgischen Pilotversuch nahmen insgesamt 40 Fahrer teil, davon 33 alkoholauffällige und sieben alkoholabhängige Pkw-Fahrer. Die alkoholauffälligen Fahrer bekamen vom zuständigen Gericht die Teilnahme an dem Pilotversuch als Alternative zum Fahrerlaubnisentzug angeboten, der länger gewesen wäre als die einjährige Testphase. Bei den alkoholabhängigen Fahrern war dagegen kein Verfahren wegen Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr anhängig, alle Fahrer besaßen eine Fahrerlaubnis. Sie nahmen auf freiwilliger Basis auf Empfehlung ihres behandelnden Arztes an dem Pilotversuch teil. Der angestrebte Stichprobenumfang von mindestens 30 alkoholabhängigen Fahrern konnte in dem Versuch nicht erreicht werden, da nur wenige Patienten zur Teilnahme bereit waren.

Vor dem Start der Testphase und nach sechs Monaten absolvierten die Teilnehmer in kleinen Gruppen eine jeweils halbtägige Veranstaltung, in der Aspekte rund um das Thema „Trinken und Fahren“ thematisiert und diskutiert wurden.

3.2.1 Funktionalität und Handhabbarkeit

Im Gegensatz zu den primärpräventiven Pilotversuchen traten im belgischen Versuch viele technische Probleme auf, die dazu führten, dass rund die Hälfte der Teilnehmer ihre Fahrzeuge für einen oder mehrere Tage in der zuständigen Service-Werkstatt belassen musste, um diese Probleme zu beheben. Abgesehen von diesen technischen Problemen empfand die überwiegende Mehrheit der Fahrer die Benutzung des Alcolocks selbst als unproblematisch und einfach.

Die zufallsgesteuerten Wiederholungstests während der Fahrt wurden durchschnittlich alle 20 Minuten angefordert und konnten von den Fahrern in einem Zeitfenster von zehn Minuten absolviert werden. Die Teilnehmer wurden gebeten, diese Tests nicht beim Fahren auszuführen, sondern kurz zu halten, um mögliche Verkehrssicherheitsrisiken auszuschließen. Dennoch haben alle Fahrer die Wiederholungstests beim Fahren ausgeführt. Dies zeigt einerseits die einfache Handhabbarkeit der Geräte: Offenbar waren die Fahrer der Meinung, dass sie den Tests problemlos parallel zum Fahren absolvieren könnten.

Gleichzeitig verdeutlicht dieses Ergebnis einen dringenden Klärungsbedarf, inwieweit Wiederholungstest während des Fahrens die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können und wie dies zweifelsfrei auszuschließen ist.

Nach dem Ende der Testphase gaben fünf der 40 Teilnehmer an, dass vereinzelt eine andere Person den Atemtest an ihrer Stelle absolviert hat. Neun Teilnehmer gaben zu, dass sie ein anderes, nicht mit einem Alcolock ausgestattetes Fahrzeug benutzt haben, wovon zumindest zwei Fahrer eine offizielle Genehmigung seitens der Bewährungskommission hatten. Es kam demnach vor, dass das System umgangen wurde, was die grundsätzliche Notwendigkeit klarer Programmauflagen und einer strikten Überwachung verdeutlicht.

3.2.2 Akzeptanz

Trotz der technischen Schwierigkeiten war die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer zufrieden mit dem Alcolock und würde sich erneut für das Alcolock als Alternative zu anderen Maßnahmen entscheiden. Den größten Nutzen sahen die Fahrer darin, dass sie weiterhin mobil sein konnten. Weiterhin erlebten die Fahrer die Geräte als hilfreiche Unterstützung, um nicht mehr alkoholisiert zu fahren. Sie gaben an, dass das Alcolock ihnen das Problem von Fahren unter Alkoholeinfluss bewusster mache und sie motiviere, weniger zu trinken. Auch die befragten Familienangehörigen der Teilnehmer befürworteten das Alcolock sehr. Sie erlebten es als Beruhigung, dass der Teilnehmer nicht mehr alkoholisiert fahren kann, und beobachteten oft eine Veränderung im Alkoholkonsum des Teilnehmers. Diese subjektiven Wirksamkeitseinschätzungen sind jedoch vor dem Hintergrund der Ergebnisse aus den Alcolock-Daten mit Vorbehalt zu betrachten.

Gleichzeitig empfanden es viele Teilnehmer jedoch als peinlich, wenn Außenstehende sie bei der Benutzung des Alcolocks sahen. Die relativ lange Aufwärmzeit des Gerätes und technische Probleme verstärkten diese Empfindung. Die antizipierte Peinlichkeit und der Verlust von Privatsphäre wurde auch von vielen alkoholabhängigen Fahrern als Grund angeführt, nicht am Pilotversuch teilzunehmen.

3.2.3 Auswirkungen auf Einstellungen und Verhalten

Innerhalb der einjährigen Testphase wurde bei insgesamt 590 Atemtests vor Fahrtbeginn (1 % aller Anfangstests) ein BAK-Wert zwischen 0,2 g/l und 0,5 g/l festgestellt und in 275 Fällen (rund 0,5 % aller Anfangstests) ein BAK-Wert von über 0,5 g/l. In diesen Fällen ließ sich das Fahrzeug nicht starten. Nur fünf der 40 Fahrer hatten während der gesamten Testdauer keine positiven Alkoholtest, zwei Fahrer hatten einen positiven Test, 15 Fahrer zwischen zwei und acht und 18 Fahrer zehn oder mehr positive Tests. Dies weist einerseits darauf hin, dass das Alcolock in der beabsichtigten Weise wirkt und Alkoholfahrten verhindern kann. Zum anderen wird aber auch deutlich, dass beim überwiegenden Teil der Fahrer eine mehr oder minder ausgeprägte Bereitschaft bestand, alkoholisiert zu fahren.

Darüber hinaus wurden während der gesamten Testphase insgesamt 30 Wiederholungstests (0,08 % aller Wiederholungstests) registriert, bei denen der BAK-Wert über 0,2 g/l lag. In diesen Fällen muss das Fahrzeug zuvor mit einem erfolgreichen Atemtest gestartet worden sein. Mögliche Erklärungen hierfür wären, dass eine andere Person als der Fahrer die Atemprobe zu Beginn abgegeben hat, dass der Fahrer während der Fahrt Alkohol konsumiert hat oder dass zuvor konsumierter Alkohol verzögert resorbiert wurde und sich erst

im Wiederholungstest niedergeschlagen hat. Aus den Befragungen ließen sich die Umstände und Gründe für positive Wiederholungstests nicht zuverlässig ermitteln.

Hinsichtlich der positiven Atemtests ist zu bedenken, dass sehr klare Auflagen und entsprechende Konsequenzen für Verstöße gegen diese Auflagen ein entscheidendes Element für die Wirksamkeit von Alcolock-Programmen für alkoholauffällige Fahrer sein dürften. In diesem Pilotversuch wurde dagegen sehr unterschiedlich vorgegangen. So haben einige der zuständigen Behörden positive Atemstests der alkoholauffälligen Fahrer als unproblematisch angesehen, da das Fahren unter Alkoholeinfluss mit dem Alcolock verhindert würde und somit keine Verkehrsgefährdung bestehe. Bei anderen Behörden wiederum musste der Fahrer vorsprechen und wurde zur Einhaltung der Programmerfordernisse gemahnt. Weiterhin hatte der Fahrer sieben Tage Zeit, bei einem positiven Test das Fahrzeug im Service-Zentrum vorzustellen und das System zurücksetzen zu lassen, konnte jedoch während dieser Frist weiterhin fahren. Insofern sind unter Realbedingungen eindeutige und transparente Regelungen, eine entsprechend enge Überwachung ihrer Einhaltung und klare Konsequenzen bei Verstößen eine unabdingbare Voraussetzung für eine möglichst hohe Maßnahmenwirksamkeit.

Offen geblieben ist, inwieweit das Alcolock zu einer langfristigen Verhaltensänderung beitragen kann, da eine Follow-up Studie nicht Bestandteil dieses Pilotversuches war. Vor dem Hintergrund der vorliegenden Ergebnisse ist es jedoch nicht zu erwarten, dass die in diesem Pilotversuch praktizierte Alcolock-Anwendung eine nachhaltige Verhaltensänderung bei den Fahrern bewirken kann. Wenn Fahrer trotz des Alcolocks beabsichtigen, alkoholisiert zu fahren, dürfte zweifelhaft sein, dass sich diese Bereitschaften positiv verändern, wenn das Gerät nicht mehr vorhanden ist.

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die vorgestellten Pilotversuche hatten das Ziel, die praktische Einsetzbarkeit atemalkoholsensitiver Zündsperren für unterschiedliche Anwendungsbereiche (Primär- und Sekundärprävention) und Kraftfahrergruppen (alkoholauffällige Fahrer, Lkw-Fahrer, Busfahrer) zu prüfen. Insbesondere sollten die Handhabbarkeit und Akzeptanz der Alcolock-Anwendung ermittelt werden mit dem Ziel, Implementierungsempfehlungen für die jeweiligen Anwendungsbereiche abzuleiten. Da jeweils nur eine kleine Gruppe von Kraftfahrern untersucht werden konnte und die Pilotversuche in erster Linie qualitativ ausgerichtet waren, sind die Ergebnisse vorrangig in Bezug auf die untersuchten Stichproben im Rahmen der Pilotversuche gültig. Die nachfolgenden Empfehlungen erheben daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sind als Ausgangspunkt für Überlegungen bei einer Implementierung von primär- und sekundärpräventiven Alcolock-Programmen unter Realbedingungen zu verstehen.

4.1 Primärprävention

Die überwiegende Mehrheit der Berufskraftfahrer empfand die Benutzung des Alcolocks als sehr einfach und befürwortete die Geräte als sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass die technischen Einstellungen der Geräte für die primärpräventiven Pilotversuche vergleichsweise wenig streng gewählt wurden. Eine „weiche“ Einstellung der Geräteparameter wirkt sich günstig auf einen störungsfreien Betrieb aus, geht jedoch zulasten der Präventionswirkung, da das System sich relativ leicht umgehen

lässt. Um das Präventionspotenzial von Alcolocks auszunutzen, wären daher im Realbetrieb „strengere" Geräteeinstellungen erforderlich. Insofern muss für künftige primärpräventive Alcolock-Anwendungen bei Berufskraftfahrern sorgfältig abgewogen werden, wie sich eine maximale Präventionswirkung bei möglichst hoher Störungsfreiheit sicherstellen lässt.

Um ein in technischer und praktischer Hinsicht einwandfreies Funktionieren der Geräte im Realbetrieb sicherzustellen und gleichzeitig die Präventionswirkung zu maximieren, ist eine gewisse Einführungs- oder Übergangsphase sinnvoll. In dieser Phase sollten die Funktionalität der Geräte vorgetestet und die Geräteeinstellungen auf die betrieblichen Erfordernisse angepasst werden. Zumindest in dieser Phase erscheint es zweckmäßig, eine Überbrückungsmöglichkeit des Systems vorzusehen, deren Benutzung jedoch nur in betrieblich begründeten Ausnahmefällen (z. B. drohende Fahrzeugausfälle) zulässig sein und insgesamt strikt kontrolliert gehandhabt werden sollte, um die Präventionswirkung der Geräte nicht zu unterminieren. Dies muss nicht – wie in diesen Versuchen – durch eine mechanische Lösung geschehen, sondern ist auch über die Handgeräte durch Zugangscodes möglich. Eine derartige Einführungsphase ermöglicht es den Unternehmen auch, organisatorische Feinabstimmungen vorzunehmen und die „Administration" der Maßnahme (z. B. Zuständigkeiten für Einbau und Wartung, Datenauswertung) an die betrieblichen Strukturen und Abläufe anzupassen.

Die Akzeptanz des sozialen Umfeldes der Fahrer war in den Pilotversuchen sehr unterschiedlich. Während die Kunden der deutschen Lkw-Fahrer eher indifferente Einschätzungen des Alcolocks zeigten, waren die Buspassagiere in Norwegen und Spanien sehr positiv gegenüber dem Alcolock-Einsatz eingestellt. Hier war die Öffentlichkeit im Vorfeld über die Medien und Broschüren über die Geräte und den Pilotversuch informiert worden. Dies zeigt, dass es entsprechender Informations- und Aufklärungsarbeit bedarf, um die Bekanntheit und Akzeptanz von Alcolocks sowohl in der Öffentlichkeit als auch in den Unternehmen selbst fördern, wenn Transportunternehmen von Alcolocks als Qualitätssicherungs- und Sicherheitsmaßnahme profitieren wollen.

Da der Kostenaspekt für Transportunternehmen von wesentlicher Bedeutung ist, dürfte die Etablierung von Alcolocks in diesem Bereich von dem „Profit" dieser Maßnahme für die Unternehmen abhängen (z. B. Senkung der Unfallkosten), speziell wenn die Einführung dieser Maßnahme auf Freiwilligkeit basiert. Insofern ist die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis künftig verstärkt zu diskutieren.

Schließlich wurde ein erheblicher rechtlicher Klärungsbedarf für den Einsatz von Alcolocks in Transportunternehmen identifiziert. Dabei sind in erster Linie arbeits-, datenschutz- und haftungsrechtliche Belange zu klären. Ein Leitfaden, der sich mit diesen Fragen auseinandersetzt, könnte bestehende Unsicherheiten prinzipiell interessierter Unternehmen verringern und ihnen eine wichtige Hilfestellung für die Einführung von Alcolocks bieten.

Abschließend sollen einige grundsätzliche Überlegungen zu Einsatzmöglichkeiten von Alcolocks als primärpräventive Maßnahme thematisiert werden. Per definitionem haben allgemeine, vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen „indirektere" Effekte als individuelle Interventionsmaßnahmen. Insofern können Alcolocks als primärpräventive Maßnahme zu einer Sensibilisierung der Fahrer beitragen und einem Unternehmen helfen, Problemfälle zu entdecken und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. In diesem Kontext sind Alcolocks als Qualitätssicherungsmaßnahme für Transportunternehmen zu verstehen, um ein hohes Niveau ihrer Leistungen und Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

4.2 Sekundärprävention

Auch für sekundärpräventive Alcolock-Programme erscheint es empfehlenswert, das Programm und die Geräte vorzutesten und das einwandfreie Funktionieren der Geräte sicherzustellen, bevor eine großangelegte Maßnahme implementiert wird. Die Tatsache, dass die zufallsgesteuerten Wiederholungstests in der Regel während des Fahrens ausgeführt wurden, verdeutlicht die Notwendigkeit, mögliche Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen durch diese „Nebentätigkeit" zu prüfen und auszuschließen.

Die Ergebnisse des Pilotversuchs zeigen, dass die Alcolock-Nutzung sich positiv auf die Verhaltensintentionen der Fahrer ausgewirkt hat, ihr Trink-Fahr-Verhalten zu verändern, erbrachten jedoch keine klaren Belege für tatsächliche Verhaltensänderungen. Die Tatsache, dass viele alkoholpositive Testversuche registriert wurden (in deren Folge das Fahrzeug nicht gestartet werden konnte), deutet darauf hin, dass bei vielen Fahrern weiterhin die Bereitschaft vorhanden war, alkoholisiert zu fahren. Dies spricht nicht dafür, dass das Alcolock in der hier angewendeten Form grundlegende Einstellungs- und Verhaltensänderungen erzielen kann. Zum einen müssen die mit dem Alcolock verbundenen Auflagen sehr klar definiert werden, gleichzeitig eine sehr enge Überwachung erfolgen und Verstöße entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen. Dieser Monitoring-Prozess muss im Vorfeld in einer Weise festgelegt werden, die die Alcolock-Benutzung an sich wirksamer macht als in diesem Versuch. Weiterhin muss bezweifelt werden, dass eine sehr kurze pädagogisch-psychologisch orientierte Begleitmaßnahme wie in diesem Versuch ausreichend ist, um Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu erzielen. Die Untersuchung langfristiger Effekte auf das Trink-Fahr-Verhalten nach Ausbau der Geräte war nicht Bestandteil des Pilotversuches, so dass hierzu keine Aussagen getroffen werden können. Die vorhandenen Ergebnisse legen jedoch die Annahme nahe, dass es intensiverer psychologischer und/oder medizinischer Begleitmaßnahmen erfordert, um nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderungen bei alkoholauffälligen Kraftfahrern zu erzielen.

In einem solchen Kontext könnten Alcolocks als flankierendes Instrument eingesetzt werden, das dem Fahrer einerseits Mobilität ermöglicht, andererseits eine Überwachungs- oder Monitoring-Funktion erfüllt. Dabei wäre denkbar, dass die Länge eines Alcolock-Programms sich am individuellen „Bewährungserfolg" orientiert. Anstatt einer fixen Dauer des Alcolock-Programms könnte überprüft werden, ob der Fahrer sich über einen bestimmten Zeitraum bewährt und nicht mehr versucht, unter Alkoholeinfluss zu fahren, was die Wirksamkeit in Sinne einer dauerhaften Verhaltensänderung verbessern könnte.

Klärungsbedürftig ist insbesondere die Frage, wie sich Alcolock-Programme in das bestehende Maßnahmensystem integrieren und auf dieses abstimmen lassen. Eng damit verbunden ist die Frage, durch welche psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Maßnahmen Alcolock-Programme zu flankieren sind oder umgekehrt, bei welchen vorhandenen Maßnahmen Alcolocks als zusätzliches Instrument eingesetzt werden können. Dies geht einher mit Fragen der Einschlusskriterien und Zuweisungspraxis geeigneter Teilnehmer. Weiterhin müssen die Konsequenzen für Verstöße gegen die Auflagen des Alcolock-Programms eindeutig geregelt sein, u. a. der Umgang mit positiven Atemtests und mit Umgehungsversuchen. Schließlich müssen klare Festlegungen getroffen werden, von welcher Institution und in welcher Weise Alcolock-Programme koordiniert und wie die Teilnehmer begleitet werden.

Wie bisherige Studien (vgl. EVERS, 2003) und auch die Ergebnisse des vorliegenden Versuches zeigen, dürften Alcolocks als alleiniges Instrument nicht ausreichen, um grund-

legende Einstellungs- und Verhaltensänderungen bei alkoholauffälligen Kraftfahrern zu bewirken. In einer Weise angewandt, die den Fahrer zu einer strikten Befolgung der Programmauflagen verpflichtet, können Alcolocks jedoch als ergänzendes Element zu psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Interventionsmaßnahmen eine Monitoring- und Bewährungsfunktion erfüllen und somit nachhaltige Verhaltensänderungen unterstützen.

Zusammenfassung

Der vorliegende Beitrag gibt einen Ergebnisüberblick zum EU-Forschungsprojekt „Alcohol interlock implementation in the European Union – An in-depth qualitative field trial", das die praktische Erprobung von Alcolocks zum Ziel hatte. Hierzu wurden in vier europäischen Ländern Pilotversuche mit drei Kraftfahrergruppen durchgeführt: (1) alkoholauffällige oder alkoholabhängige Kraftfahrer (Belgien), (2) Lkw-Fahrer (Deutschland) und (3) Busfahrer im ÖPNV (Norwegen, Spanien). Der Beitrag enthält die wesentlichsten Ergebnisse der Pilotversuche, aus denen Implementierungsempfehlungen für den primär- und sekundärpräventiven Einsatz von Alcolocks abgeleitet werden.

Schlüsselwörter

atemalkoholsensitive Zündsperren – Alcolock – Primärprävention – Sekundärprävention – Pilotversuch

Summary

The article contains an overview of the results of the EU research project "Alcohol interlock implementation in the European Union – An in-depth qualitative field trial". The aim of the project was to study the practical testing of alcolocks. Four European countries conducted pilot trials with three different groups of motor vehicle drivers: (1) DUI offenders or drivers addicted to alcohol (Belgium), (2) HGV drivers (Germany) and (3) Bus drivers in public transport (Norway, Spain). The article includes the main results of the pilot trials from which recommendations for the implementation of alcolocks in the context of primary and secondary prevention are derived.

Key words

alcohol interlock – alcolock – primary prevention – secondary prevention – pilot trial

Literatur:

[1] Bax C, Kärki O, Evers C, Bernhoft I M & Mathijssen R (2001) Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. Report No. D-2001-20. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research
[2] Beirness D J & Marques P R (2004) Alcohol ignition interlock programs. Traffic Injury Prevention, 5, 299–308
[3] Bjerre B (2005) Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences. Accident Analysis and Prevention, 37, 1145–1152
[4] Drevet M, Alvarez F J, Assum T Y, Evers C, Mathijssen R, Silverans P & Vanlaar W (2004) Alcolock Implementation in the European Union: An In-depth Qualitative Field Trial. Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Glasgow, Scotland, UK, 8–13 August 2004
[5] Evers C (2003) Zur Realisierbarkeit einer Einführung atemalkoholsensitiver Zündsperren für alkoholauffällige Fahrer in Europa – Ergebnisse des EU-Projekts ALCOLOCKS. Blutalkohol, 40, 20–36
[6] Klipp S (2006) Primär- und sekundärpräventive Initiativen gegen Trunkenheitsfahrten – eine Übersicht über die weltweiten Interlockprogramme. Blutalkohol, 43, 175–191
[7] Silverans P, Alvarez J, Assum T, Drevet M, Evers C, Hagman R & Mathijssen R (2006) Alcolock implementation in the European Union. Description, results and discussion of the alcolock field trial. Brüssel: IBSR Belgian Institute for Road Safety

[8] Vanlaar & Mathijssen (2005) Alcolock developments in the European Union. In P.R. Marques: Alcohol Ignition Interlock Devices II: Research, Policy, and Program Status 2005 (S. 83–94). International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICATDS)

Anschrift der Verfasserin
Dipl.-Psych. Claudia Evers
Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat „Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin“
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Email: evers@bast.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

Zur Information

Eine EU-Strategie zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Verringerung alkoholbedingter Schäden[*])

– Auszug –

1. Einleitung

Gegenstand dieser Mitteilung sind die gesundheitsschädlichen Auswirkungen des schädlichen und riskanten Alkoholkonsums[1]) sowie dessen soziale und wirtschaftliche Folgen. Die Mitteilung stellt eine Reaktion auf die Aufforderung des Rates an die Kommission dar, die Entwicklungen und Maßnahmen auf diesem Gebiet zu beobachten, zu bewerten und zu überwachen sowie zu berichten, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind. Sie konzentriert sich auf die Vorbeugung und Eindämmung hohen und extremen Alkoholkonsums sowie auf den Alkoholkonsum von Minderjährigen und einige ihrer negativsten Auswirkungen wie alkoholbedingte Straßenverkehrsunfälle und das fötale Alkoholsyndrom.

2. Handlungsauftrag

Gemäß Artikel 152 des EG-Vertrags hat die Europäische Union die Zuständigkeit und die Verantwortung, sich mit Problemen der öffentlichen Gesundheit wie dem schädlichen und riskanten Alkoholkonsum zu beschäftigen, indem sie die einzelstaatlichen Maßnahmen in diesem Bereich ergänzt.

Der Europäische Gerichtshof hat wiederholt bestätigt, dass die Bekämpfung alkoholbedingter Schäden ein wichtiges und berechtigtes gesundheitspolitisches Ziel darstellt[3]).

Trotz der Einführung von Gesundheitsstrategien sowohl auf gemeinschaftlicher wie auch auf einzelstaatlicher Ebene ist der Schaden in allen Mitgliedstaaten, insbesondere bei jungen Menschen, im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz immer noch unannehmbar hoch. Hieran zeigt sich, dass alle Mitgliedstaaten mit einigen gemeinsamen Problemen konfrontiert werden (z. B. alkoholbedingte Schäden bei Straßenverkehrsunfällen), dass die Strategien zu deren Bewältigung bisher nicht erfolgreich waren und dass einige Fragen wegen bestimmter grenzübergreifender Aspekte von gemeinschaftlicher Relevanz sind. Dies unterstreicht die Notwendigkeit weiterer Aktionen und der Zusammenarbeit auf EU- sowie auf nationaler Ebene.

3. Handlungsbedarf

Schädlicher und riskanter Alkoholkonsum hat große Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und verursacht Kosten der Gesundheitsversorgung, Krankenver-

---

[*]) Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 24. Oktober 2006, KOM(2006) 625 endgültig, {SEK(2006) 1358}{SEK(2006) 1360} {SEK(2006) 1411}.

[1]) Schädlicher Alkoholgebrauch wurde definiert als mengenmäßiger Verbrauch oder Trinkverhalten, das auf die Dauer schädlich ist (Babor, T., Campell, R., Room, R. & Saunders, J., (1994) Lexicon of Alcohol an Drug Terms, Weltgesundheitsorganisation, WHO: Genf).

[3]) Rechtssachen Franzen (C-189/95), Heinonen (C-394/97), Gourmet (C-405/98), Cataluna (verbundene Rechtssachen C-1/90 und C-176/90), Loi Evin (verbundene Rechtssachen C-262/02 und C-429/02).

sicherung, Strafverfolgung und öffentlichen Ordnung sowie am Arbeitsplatz. Er verursacht 7,4 %[11]) aller Gesundheitsstörungen und Todesfälle in der EU. Besonders besorgniserregend sind Straßenverkehrsunfälle im Zusammenhang mit Alkoholkonsum. Etwa jeder vierte Unfall lässt sich auf Alkoholkonsum zurückführen, und mindestens 10 000 Personen sterben jedes Jahr in der EU bei alkoholbedingten Straßenverkehrsunfällen. Die EU hat sich das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten auf europäischen Straßen von 50 000 im Jahr 2000 auf 25 000 bis zum Jahr 2010[16]) zu halbieren, und die Anstrengungen, den Alkohol am Steuer einzudämmen, können einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung dieses Ziels leisten.

5. Fünf Schwerpunktbereiche und entsprechende bewährte Verfahren

5.2 Senkung der Zahl der Verletzungen durch alkoholbedingte Straßenverkehrsunfälle

Ziel

Ziel 4: Beitrag zur Senkung der Zahl der alkoholbedingten Todesfälle und Verletzungen im Straßenverkehr

5.2.1 Begründung

Etwa jeder vierte Unfall hängt mit Alkoholkonsum zusammen und mindestens 10 000 Menschen sterben jedes Jahr in der EU durch alkoholbedingte Straßenverkehrsunfälle. Junge Menschen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren sind besonders unfallgefährdet. 35 – 45 % der Todesfälle in dieser Altersgruppe gehen auf Straßenverkehrsunfälle zurück. Bei jungen Menschen stellen Straßenverkehrsunfälle die häufigste Todesursache dar (47 % laut mehreren Quellen). Bei Unfällen durch Alkohol am Steuer waren zwei Drittel der Beteiligten zwischen 15 und 34 Jahre alt; 96 % waren männlich.

5.2.2 Bewährte Verfahren

Zahlreiche Studien haben ergeben, dass das Risiko alkoholbedingter Straßenverkehrsunfälle mit der Blutalkoholkonzentration (BAK) des Fahrers steigt. Alle Mitgliedstaaten haben Maßnahmen getroffen, um BAK-Grenzwerte einzuführen. Studien zufolge wäre es wünschenswert, einen Grenzwert von höchstens 0,5 mg/ml oder weniger durchzusetzen[28]).

[11]) Global Burden of Disease Study der WHO (Rehm et al. 2003a und b, Rehm et al. 2004 und Rehm 2005).

[16]) KOM(2001) 370: Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft.

[28]) Eine Prüfung von 112 Studien belegte eindeutig, dass die Fahrtüchtigkeit bereits ab einem Alkoholgehalt im Blut von über 0,0 Promille beeinträchtigt wird (Moskowitz und Fiorentino 2000). Laut einer Studie, in der die Blutalkoholkonzentration (BAK) von in Unfälle verwickelten Fahrern mit der BAK von nicht an Unfällen beteiligten Fahrern verglichen wurde, verdreifacht sich für Fahrzeuglenker und Fahrzeuglenkerinnen aller Altersstufen, deren BAK zwischen 0,2 g/l und 0,49 g/l liegt, das Risiko bei einem Unfall zu sterben, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist. Das Risiko versechsfacht sich mindestens bei einer BAK zwischen 0,5 g/l und 0,79 g/l und verelffacht sich bei einer BAK zwischen 0,8 g/l und 0,99 g/l (Zador et al. 2000). Alle Studien belegen, dass die Einführung neuer Rechtsvorschriften für niedrigere BAK-Grenzwerte positive Auswirkungen hat, wenn sie durch öffentliche Diskussionen, Medienkampagnen und Maßnahmen zur Durchsetzung der neuen Gesetze flankiert wird.

Die wirksame Durchsetzung der Maßnahmen zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer könnte die Zahl der Verkehrstoten (um bis zu 25 % bei Männern und bis zu 10 % bei Frauen), Verletzungen und Behinderungen erheblich senken. Beispiele für wirksame einzelstaatliche Strategien beruhen auf der Einführung und Durchsetzung häufiger und regelmäßiger Atemalkoholtests, die durch Aufklärungs- und Bewusstseinsbildungskampagnen flankiert werden, an denen alle Akteure mitwirken. Eine Kombination strenger Durchsetzung der Rechtsvorschriften und aktiver Bewusstseinsbildungskampagnen ist der Schlüssel zum Erfolg. Junge Fahrer und Fahranfänger sind häufiger an alkoholbedingten Straßenverkehrsunfällen beteiligt. Ein weiteres Beispiel für ein wirksames Vorgehen ist die Senkung des Grenzwerts der zulässigen Blutalkoholkonzentration auf einen niedrigeren Wert oder auf Null für diese Fahrer und, aus Sicherheitsgründen, ebenso für Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie von gewerblich genutzten Fahrzeugen, insbesondere von Gefahrguttransporten.

6. Drei Aktionsebenen

[Es] gibt drei Aktionsebenen: die einzelstaatliche Ebene, die Koordinierung einzelstaatlicher Politik auf Gemeinschaftsebene und schließlich Maßnahmen der Kommission auf der Grundlage ihrer Befugnisse. In diesem Zusammenhang besteht die Hauptaufgabe der Kommission darin, (1) auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten zu informieren, das Bewusstsein für die wichtigsten Gesundheitsprobleme zu wecken und zu deren Bewältigung mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, (2) auf EU-Ebene Maßnahmen zu initiieren, sofern dies in ihren Zuständigkeitsbereich fällt, sowie (3) einzelstaatliche Maßnahmen zu fördern und zu deren Koordinierung beizutragen.

6.1 Maßnahmen der Europäischen Kommission

Die Rolle der Gemeinschaft im Bereich der öffentlichen Gesundheit besteht darin, die Bemühungen der Mitgliedstaaten zu ergänzen, ihren Maßnahmen einen Mehrwert zu verleihen und insbesondere Probleme zu behandeln, welche die Mitgliedstaaten allein nicht wirksam bewältigen können.

6.2 Subsidiarität: Erfassung der von den Mitgliedstaaten eingeführten Maßnahmen

6.2.1 Einzelstaatliche Maßnahmen

Die meisten Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften und Strategien in Bezug auf den Konsum schädlicher und riskanter alkoholischer Getränke eingeführt. Das Spektrum der eingeführten Maßnahmen ist sehr breit und umfasst Bereiche wie Bildung, Verbraucheraufklärung und Durchsetzung von Verkehrskontrollen. Die Erfassung bestimmter Maßnahmen, die im Rahmen einzelstaatlicher Politik getroffen wurden, kann die Verbreitung bewährter Verfahren erleichtern. Jede Maßnahme ist im Einzelfall zu betrachten; in jedem Falle sollten die Maßnahmen auf gesicherten Erkenntnissen beruhen, verhältnismäßig sein und unterschiedslos umgesetzt werden. Beispiele für einzelstaatliche Maßnahmen, die ge-genwärtig in den Mitgliedstaaten durchgeführt werden:

– Einführung einer Nullgrenze der Blutalkoholkonzentration für junge oder unerfahrene Fahrer sowie für Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln und gewerblich genutzten Fahrzeugen, insbesondere Gefahrguttransporten.

– Ermöglichung uneingeschränkter Atemalkoholtests (Stichproben) bei allen Fahrern, Durchsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer und Anwendung von Sanktionen zur Abschreckung auf alle diejenigen, bei denen die Überschreitung der BAK-Grenze am Steuer festgestellt wird, insbesondere bei Wiederholungstätern.

6.3 Maßnahmenkoordinierung auf EU-Ebene

6.3.2 Alkohol am Steuer

Um die Maßnahmen zur Senkung der Zahl alkoholbedingter Straßenverkehrsunfälle besser zu koordinieren und unter besonderer Berücksichtigung der Bekämpfung des Alkohols am Steuer wird die Kommission die Koordinierung zwischen Maßnahmen zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer und Straßenverkehrssicherheitsaktionen, einschließlich der vom Aktionsprogramm im Bereich der öffentlichen Gesundheit und des Aktionsplans für Sicherheit im Straßenverkehr geförderten Maßnahmen, verbessern. Zielgruppe sind insbesondere junge Fahrer und Fahranfänger.

Überprüfung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße

Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. November 2006 in Berlin

Bundesverkehrsminister WOLFGANG TIEFENSEE hat sich am 22. November 2006 in Berlin gemeinsam mit den Landes-Verkehrsministern darüber verständigt, das Sanktionsniveau für Verkehrsverstöße zu überarbeiten. „Wir werden die Bußgelder für Verstöße wie Alkohol- und Drogenfahrten deutlich erhöhen. … Wer nach maßlosem Alkohol- oder Drogenkonsum am Steuer erwischt wird, muss sich nach unseren Vorstellungen auf bis zu 3 000 Euro einstellen. …“, so der Verkehrsminister.

Beschlusssammlung der Verkehrsministerkonferenz (Auszug):

Punkt 2.1 der Tagesordnung:

Überprüfung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße

I. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich zu der Frage der Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße wie folgt positioniert:

1. Das Verkehrsunfallgeschehen in Deutschland ist in den letzten Jahren durch unterschiedliche Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit positiv beeinflusst worden. Noch immer sterben jedoch auf deutschen Straßen jährlich etwa 5 400 Menschen. Auch die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten ist immer noch viel zu hoch. Hinter jedem einzelnen Fall steht menschliches Leid, das nicht hingenommen werden kann.

2. Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen fortgesetzt werden. Alle Verkehrsteilnehmer sind zur Rücksichtnahme im Verkehr und zur Beachtung der Verkehrsregeln aufgefordert.

3. Eine weitere Steigerung der Effektivität der schon heute intensiven Verkehrsüberwachung ist notwendig. Die Orientierung an den örtlichen Gefahrenstellen wird fortgeführt. Die gemeinsame Schwerpunktsetzung an den Hauptunfallursachen und der Überwachung des gewerblichen Straßenverkehrs wird gewährleistet. Bei der weiteren Verbesserung der Durchsetzung der Verkehrsregeln kommt es nunmehr darauf an, die Durchsetzungsmaßnahmen auf der Ebene des Bundes und der Länder stärker miteinander abzustimmen und Schwerpunkte unter Berücksichtigung der deutschen Gegebenheiten festzusetzen. Als geeignetes Mittel dazu wird ein Nationaler Verkehrsüberwachungsplan und die Vornahme einer Koordinierung zentraler Punkte der Verkehrsüberwachung und der Positionierung Deutschlands in europäischen Angelegenheiten der Verkehrsüberwachung angesehen. Dabei soll sich der Nationale Verkehrsüberwachungsplan zunächst auf die Maßnahmenfelder mit den höchsten Sicherheitspotenzialen beschränken.

4. Flankierend hierzu bedarf es einer differenzierten Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen. Von Ausnahmen abgesehen wurden diese zuletzt im Jahr 1990 grundlegend angepasst. Seither haben die Bußgelder ihre Abschreckungswirkung zum Teil eingebüßt. Im Zuge der Euro-Umstellung kam es sogar vereinzelt zu Absenkungen der Verwarnungsgelder. Insbesondere Verwarnungsgelder werden zunehmend bewusst in Kauf genommen. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen entsteht bisweilen der Eindruck, dass sich Autofahrer „an die Bußgeldgrenze heranfahren“.

5. Die beabsichtigte EU-weite Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten wird erst ab einem Betrag von 70 Euro zu einer Vollstreckung von Bußgeldern in anderen Staaten führen. Angesichts der vergleichsweise niedrigen Verwarnungs- und Bußgelder in Deutschland werden ausländische Verkehrsteilnehmer also vielfach nicht damit rechnen müssen, dass die in Deutschland begangenen Verkehrsverstöße in ihren Heimatländern geahndet werden.

6. Daneben ist auch eine Verstärkung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit, auch im Sinne von Maßnahmen im Straßenraum, nötig. Die Gebietskörperschaften sollten die Einnahmen aus Verkehrsordnungswidrigkeiten zu erheblichen Teilen für die Verkehrssicherheit ausgeben.

7. Die Bundesregierung wird gebeten, die Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung der für die Änderung der Bußgeldvorschriften erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere durch Überarbeitung der Bußgeldobergrenzen für Verkehrsordnungswidrigkeiten im Allgemeinen und Promille- und Drogenverstöße im Besonderen, nunmehr in eine konkrete Gesetzesinitiative zu überführen.

II. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Innenministerkonferenz, sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Beschlussfassung beider Konferenzen im Frühjahr 2007 mit dieser Position der Verkehrsministerkonferenz zu befassen und ggf. Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu übermitteln.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 387/2006 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. November und der Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz – K1-1, Bd. 101 – vom 27. November 2006)

BASt-Studie: Cannabis und Verkehrssicherheit

Das Ziel der Untersuchung zu den verkehrssicherheitsrelevanten Folgen des Cannabisgebrauchs war es, Daten zur potenziellen und tatsächlich verkehrsbezogenen Gefährlichkeit im Hinblick auf die Fahreignung zu evaluieren.

Im ersten Teil der Untersuchungen wurde durch die Düsseldorfer Arbeitsgruppe eine detaillierte Analyse der vorhandenen Forschungsliteratur zu den neuropsychologischen und psychiatrischen Effekten des Cannabiskonsums durchgeführt, die sowohl die Konsistenz eines Beeinträchtigungsnachweises als auch die Qualität der vorhandenen Studien berücksichtigt hat. Die meisten konsistent nachgewiesenen Defizite wurden dabei für die Konsumsituation des „Gelegenheitskonsumenten nach akutem Konsum" gefunden. Für abstinente oder sich in der Residualphase befindliche Gelegenheitskonsumenten sind bisher keine Defizite auf Verhaltensebene konsistent nachgewiesen worden. Weiterhin wurden keine Hinweise dafür gefunden, dass bei regelmäßigen Cannabiskonsumenten nach akutem Cannabiskonsum oder während der Abstinenz mit stärkeren Verhaltensdefiziten zu rechnen ist als bei Gelegenheitskonsumenten. Diese Befunde machen eine Unterscheidung zwischen gelegentlichen und regelmäßigen Cannabiskonsumenten bezüglich der zu erwartenden Verhaltensdefizite hinfällig.

Im zweiten Teil wurden durch die Heidelberger Arbeitsgruppe als Cannabinoid-positiv ermittelte Fälle aus 3 Jahren (2000–2002), die im Straßenverkehr beobachtete Auffälligkeiten zeigten, unter Berücksichtigung der gemessenen Cannabinoid-Plasmakonzentrationen betrachtet. Dabei wurde geprüft, ob und gegebenenfalls welcher Zusammenhang zwischen den analytisch ermittelten Konzentrationen an THC und seinen Metaboliten und den Auffälligkeiten, die im ärztlichen Blutentnahmeprotokoll und im polizeilichen Bericht vermerkt sind, besteht. Weder die Gesamteinschätzung der Auffälligkeiten durch die Polizei und den Blutentnahmearzt noch die Beurteilung des Beeinflussungsgrades durch den Arzt waren jeweils mit den Serumspiegeln an THC oder 11-OH-THC (Carbonsäure) korreliert. Die Ergebnisse zeigen, dass durch Einschätzungen von Polizei und Arzt weder Art und Grad der Beeinträchtigung konsistent erfasst noch Personen mit regelmäßigem und gelegentlichem Konsum sich mit der notwendigen Sicherheit voneinander trennen lassen. Welche Aspekte sich daraus in Hinblick auf die Fahreignungsdiagnostik ergeben, wird im letzten Kapitel angesprochen.

Anmerkung der Schriftleitung: Die Studie ist veröffentlicht als BASt-Bericht M 182 (Chr. P. Müller, B. Topic, J. P. Huston, Institut für Physiologische Psychologie, Heinrich-Heine-Universität, Düsseldorf; P. Strohbeck-Kühner, B. Lutz, G. Skopp, R. Aderjan, Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Klinikum der Universität Heidelberg; 195 Seiten; Erscheinungsjahr: 2006; Preis: 23,50 €).

Internationales Forschungsprojekt DRUID gestartet

Der Straßenverkehr ist eines der gefährlichsten und in Bezug auf Menschenleben teuersten Systeme in der Europäischen Union. Hauptunfallursache für viele Verkehrsunfälle ist nach wie vor die Einnahme psychoaktiver Substanzen wie Alkohol, Drogen und bestimmter Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit verringern. Hier setzt das Projekt DRUID an. Ziel dieses internationalen Projekts ist es, wissenschaftliche Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen innerhalb der EU zu schaffen sowie Maßnahmen und Richtlinien zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erarbeiten. Das auf vier Jahre angelegte Projekt mit einem Budget von etwa 25 Millionen Euro wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen koordiniert. Über 30 Organisationen und Fachleute aus 18 europäischen Ländern arbeiten zusammen, um neue Erkenntnisse zum tatsächlichen Grad der Beeinträchtigung von Kraftfahrern durch psychoaktive Drogen und ihren Einfluss auf die Straßenverkehrssicherheit zu gewinnen. DRUID soll vorhandene Wissenslücken schließen und eine solide Grundlage für harmonisierte, EU-weite Vorschriften über das Fahren unter Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss bilden.

(Aus der Pressemitteilung 21/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 13. November 2006)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2006, Vol. 1–43), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 43/2006
und ebenso Vol. 1–42 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

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

Rechtsprechung

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

1.*) Bei einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB sind Angaben zum Trinkverlauf und insbesondere zum Trinkende grundsätzlich nicht entbehrlich, um bestimmen zu können, wann die Resorption des aufgenommenen Alkohols abgeschlossen ist. Darauf kommt es bei Ermittlung der Tatzeit-Blutalkoholkonzentration an, weil die Resorption bis zu zwei Stunden dauern kann und deshalb die ersten zwei Stunden nach Trinkende grundsätzlich von einer BAK-Rückrechnung auszunehmen sind.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 25. September 2006 – 4 StR 322/06 –
(LG Konstanz)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen versuchten Totschlags in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung in zwei rechtlich zusammentreffenden Fällen und wegen (vorsätzlicher) Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und zwei Wochen verurteilt; ferner hat es ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und bestimmt, dass ihm vor Ablauf von einem Jahr keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Auf die Revision des Angeklagten wird das Urteil des Landgerichts mit den Feststellungen aufgehoben, soweit der Angeklagte wegen Trunkenheit im Verkehr verurteilt worden ist und in den Aussprüchen über die Gesamtstrafe und die Maßregeln; im Übrigen ist das Rechtsmittel unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO .

Aus den Gründen:

1. Die Überprüfung des Urteils auf Grund der Revisionsrechtfertigung hat zum Schuld- und Strafausspruch keinen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben, soweit das Landgericht ihn wegen versuchten Totschlags in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung zu der Einsatzstrafe von sechs Jahren Freiheitsstrafe verurteilt hat.

2. Dagegen kann die Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 StGB) nicht bestehen bleiben. Die Annahme des Landgerichts, der Angeklagte sei, als er nach der zum Nachteil der Zeugen B. und M. begangenen Gewalttat mit seinem eigenen Pkw geflohen sei, fahruntüchtig im Sinne des § 316 StGB gewesen, ist nicht hinreichend belegt.

Das Landgericht hat weder die seiner rechtlichen Wertung zu Grunde liegende Tatzeitblutalkoholkonzentration ermittelt noch die für die Berechnung erforderlichen Daten in ausreichendem Umfang mitgeteilt. Vielmehr ist dem Urteil allein zu entnehmen, dass die dem Angeklagten angelastete Fahrt mit seinem Pkw frühestens um 4.30 Uhr begann und ihm am selben Tag um 13.58 Uhr eine Blutprobe entnommen wurde, die eine Blutalkoholkonzentration von 0,01 ‰ ergab. Dagegen fehlt jede Angabe zum Trinkverlauf und insbesondere zum Trinkende. Diese Angaben sind grundsätzlich nicht entbehrlich, um bestimmen zu können, wann die Resorption des aufgenommenen Alkohols abgeschlossen ist. Darauf kommt es nach der Rechtsprechung an, weil die Resorption bis zu zwei Stunden dauern kann und deshalb die ersten zwei Stunden nach Trinkende grundsätzlich von einer Rückrechnung auszunehmen sind (BGHSt 25, 246 [= BA 1974, 136]; Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 316 StGB Rdn. 7 und 14 m. w. N.). Selbst wenn davon auszugehen sein sollte, dass im Zeitpunkt des Fahrtantritts um 4.30 Uhr bei dem Angeklagten die Alkoholresorption bereits vollständig abgeschlossen war, wäre zumindest die Annahme alkoholbedingter „absoluter“ Fahruntüchtigkeit nicht belegt. Denn ausgehend von dem Ergebnis der Blutprobe ergäbe die Rückrechnung mit dem zu Grunde zu legenden stündlichen Abbauwert von 0,1 ‰ eine max. Tatzeitblutalkoholkonzentration von 0,01 ‰ plus (9,5 Stunden mal 0,1 =) 0,95 ‰ = 0,96 ‰ und damit einen Wert unterhalb der Grenze der absoluten Fahruntauglichkeit von 1,1 ‰ (BGHSt 37, 89 [= BA 1990, 370]). Fahrfehler oder sonstige Ausfallerscheinungen in der Person des Angeklagten, die die Annahme „relativer“ Fahruntüchtigkeit tragen könnten, sind nicht festgestellt. Dafür genügt insbesondere auch nicht die von der Strafkammer in diesem Zusammenhang herangezogene „Erregung“. Dass der Angeklagte selbst seine Alkoholisierung erkannte und deshalb zunächst auf die Benutzung seines Fahrzeugs verzichtet hatte, mag für eine versuchte Trunkenheitsfahrt sprechen, die in § 316 StGB aber nicht unter Strafe gestellt ist; für die Annahme einer vollendeten Tat genügt diese bloße Einschätzung des Angeklagten dagegen nicht.

3. Über den Vorwurf der Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB ist deshalb neu zu befinden. Die Aufhebung der Verurteilung nach § 316 StGB erfasst auch die insoweit erkannte Einzelstrafe von einem Monat Freiheitsstrafe und zieht die Aufhebung des Gesamtstrafenausspruchs und ebenfalls des Maßregelausspruchs nach §§ 69, 69a StGB nach sich. Sofern der neue Tatrichter nicht zur Annahme zumindest „relativer“ Fahruntüchtigkeit und deshalb nicht erneut zur Verurteilung des Angeklagten nach § 316 StGB gelangt, wird er die Tat gemäß § 82 Abs. 2 OWiG auch unter dem rechtlichen Gesichtspunkt einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG zu beurteilen haben.

2.*) Wer bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges (§ 69 Abs. 1 StGB) ein „typisches Verkehrsdelikt" begeht, verstößt regelmäßig dadurch gegen die Pflichten eines Kraftfahrers. Eine in diesem Sinne typische Verkehrsstraftat ist auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis i. S. d. § 21 StVG.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 05. September 2006 – 1 StR 107/06 –
(LG Landshut)

Zum Sachverhalt:

Dem Angeklagten war bereits vor Jahren die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen worden; eine neue hat er auch nach Ablauf der Sperrfrist nicht erworben. Gleichwohl fuhr er immer wieder auf öffentlichen Straßen mit einem Pkw. Er wurde wegen insgesamt mehr als 100 Straftaten – davon dreizehn Mal Fahren ohne Fahrerlaubnis – zu sieben Jahren Gesamtfreiheitsstrafe verurteilt. Zugleich wurde eine (isolierte) Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von vier Jahren (§ 69a Abs. 1 Satz 3 StGB) festgesetzt. Seine Revision bleibt erfolglos.

Aus den Gründen:

Schließlich hält auch die Anordnung einer isolierten Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis rechtlicher Überprüfung stand.

Wer bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges (§ 69 Abs. 1 StGB) ein „typisches Verkehrsdelikt" begeht, verstößt regelmäßig dadurch gegen die Pflichten eines Kraftfahrers (vgl. Großer Senat für Strafsachen BGHSt 50, 93 , 97, 103 [= BA 2005, 311]); dabei sind Verkehrsstraftaten nicht allein solche, die im Katalog des § 69 Abs. 2 StGB aufgeführt sind (a. a. O. 103). Eine in diesem Sinne typische Verkehrsstraftat ist auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis (vgl. Athing in MK-StGB § 69 StGB Rdn. 56; Herzog in NK-StGB 2. Aufl. § 69a Rdn. 10; Tröndle/Fischer StGB 53. Aufl. § 69 Rdn. 38; Hentschel, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht 10. Aufl. Rdn. 602 m. w. N.). Wem die Erlaubnis fehlt, mit dem Pkw am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen, der verletzt, wenn er es trotzdem tut, eine typische Pflicht im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs – Teilnahme am öffentlichen Verkehr nur mit Erlaubnis – in besonders augenfälliger Weise. Fahren ohne Fahrerlaubnis, zumal, wenn es wie hier häufig und nach gerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis begangen wurde, deutet auf fehlende charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hin (vgl. BayObLG bei Bär, DAR 1990, 361, 365; OLG Koblenz VRS 69, 298 , 300 f.; Athing a. a. O.; Tröndle/Fischer a. a. O.; Hentschel a. a. O. m.w.N.). Freilich kann im Einzelfall auch eine andere Beurteilung in Betracht kommen. Der – im Einzelnen umstrittenen – Frage, unter welchen konkreten Voraussetzungen dies der Fall sein kann (vgl. Hentschel a. a. O. Rdn. 602, 740 m.w.N.), braucht der Senat aber hier nicht näher nachzugehen. Die Beurteilung der in Rede stehenden charakterlichen Eignung obliegt dem Tatrichter (BGHSt a. a. O. 104), der dabei auch die Erkenntnisse zur Persönlichkeit des Täters zu berücksichtigen hat (a. a. O. 103). Gründe, warum die Strafkammer mit ihrer Annahme, dem Angeklagten fehle diese Eignung, die ihr bei dieser Beurteilung gezogenen Grenzen überschritten haben könnte, sind nicht erkennbar.

3.*) Die Annahme von Tatmehrheit zwischen dem Diebstahl eines Pkw einerseits und der Trunkenheitsfahrt sowie dem Fahren ohne Fahrerlaubnis andererseits kommt nicht in Betracht, wenn die Wegnahme des Pkw durch das Wegfahren erfolgt und die den Straftatbeständen zu Grunde liegende Handlung somit identisch ist. In diesem Fall stehen die Delikte gemäß § 52 Abs. 1 StGB in Tateinheit zueinander.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 08. August 2006 – 4 StR 263/06 –
(LG Potsdam)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (Fall II. 3), wegen Diebstahls „im besonders schweren Fall" (Fall II. 1), wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (Fall II. 2) und wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort (Fall II. 4) zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sieben Jahren und sechs Monaten verurteilt. Es hat ferner eine Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis von fünf Jahren angeordnet. Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Die Sachbeschwerde führt zwar zu einer Änderung des Schuldspruchs und zum Wegfall der für Fall II. 2 der Urteilsgründe verhängten Einzelstrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe, hat jedoch darüber hinaus keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Zu Unrecht ist die Strafkammer davon ausgegangen, dass die in den Fällen II. 1 und 2 festgestellten Tathandlungen im Verhältnis der Tatmehrheit zueinander stehen. Aus den zu diesen Fällen getroffenen Feststellungen ergibt sich indes, dass insoweit Tateinheit vorliegt. Hierzu hat der Generalbundesanwalt ausgeführt:

„In den Fällen II. 1 und II. 2 kommt die Annahme von Tatmehrheit zwischen dem Diebstahl einerseits und der Trunkenheitsfahrt sowie dem Fahren ohne Fahrerlaubnis andererseits nicht in Betracht. Diese Delikte stehen gemäß § 52 Abs. 1 StGB in Tateinheit zueinander. Die den Straftatbeständen zu Grunde liegende Handlung ist identisch, weil im konkreten

Fall die Wegnahme des PKW durch das Wegfahren erfolgt (vgl. Tröndle/Fischer StGB 53. Aufl. § 242 Rdn. 61 m. w. N.). Die für die Tat im Fall II. 2 der Urteilsgründe verhängte Einzelstrafe von einem Jahr muss daher entfallen. Die Gesamtfreiheitsstrafe wird davon nicht berührt. Es kann ausgeschlossen werden, dass die Kammer insgesamt eine niedrigere Gesamtfreiheitsstrafe verhängt hätte, wäre sie sich der tateinheitlichen Begehung in den Fällen II. 1 und II. 2 bewusst gewesen. Die von § 54 Abs. 1 Satz 2 StGB geforderte zusammenfassende Würdigung der Person des Täters und der einzelnen Straftaten wäre wegen des identischen Gesamtunrechtsgehalts aller Taten die gleiche geblieben. Die erkannte Gesamtfreiheitsstrafe von sieben Jahren und sechs Monaten überschreitet auch bei Wegfall der einjährigen Einzelfreiheitsstrafe nicht die von § 54 Abs. 2 Satz 1 StGB gesetzte Grenze".

Dem tritt der Senat bei.

4.*) Ob bei Betäubungsmittelabhängigkeit aufgetretene Entzugserscheinungen oder Angst vor Entzugserscheinungen zu einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit i. S. d. § 21 StGB geführt haben, ist eine Frage, die der Tatrichter und nicht der Sachverständige zu entscheiden hat. Dabei ist insbesondere auf die konkrete Erscheinungsform der Sucht bei dem zu beurteilenden Täter abzustellen. Auch die Verlaufsform der Sucht und die suchtbedingte Einengung des Denk- und Vorstellungsvermögens sind in die notwendige Gesamtwürdigung des Zustands einzubeziehen.

Bundesgerichtshof,
Urteil vom 02. November 2005 – 2 StR 389/05 –
(LG Mainz)

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen schweren Raubs (§ 250 Abs. 2 Nr. 1 StGB) zu der Freiheitsstrafe von vier Jahren und drei Monaten verurteilt und seine Unterbringung in einer Entziehungsanstalt angeordnet. Die Staatsanwaltschaft beanstandet mit ihrem wirksam auf den Strafausspruch beschränkten und auf die Sachrüge gestützten Rechtsmittel, dass das Landgericht bei dem Angeklagten für die zu beurteilende Beschaffungstat wegen „exorbitant hohen Suchtverlangens" nach andauerndem Konsum von Crack eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit für nicht ausschließbar erachtet und deshalb eine Strafrahmenmilderung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB vorgenommen hat. Das vom Generalbundesanwalt vertretene Rechtsmittel hat keinen Erfolg. Die Beurteilung des Landgerichts, die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten sei nicht ausschließbar erheblich vermindert gewesen und die Strafrahmenmilderung halten der sachlich-rechtlichen Prüfung stand.

Aus den Gründen:

1. Das Landgericht hat zum Drogenkonsum und dem Tatgeschehen festgestellt:

a) Der Angeklagte hatte erstmals in der berufsbildenden Schule Kontakt mit Drogen und rauchte gelegentlich Haschisch. Den Haschischkonsum steigerte er in der Folgezeit und es kam zum Beikonsum von Alkohol. Vor allem an Wochenenden begann er, Amphetamin zu schnupfen. Nach phasenweisem Beikonsum von Ecstasy und LSD schnupfte er ab Anfang 2003 Kokain, wobei der durchschnittliche Konsum 2 bis 3 Gramm pro Tag erreichte. Den Beikonsum von Haschisch und Alkohol setzte er fort. Zum Jahreswechsel 2003/2004 begann der Angeklagte Kokain zu rauchen, das er bevorzugt mit Ammoniak zu Crack verkochte. Fortan konsumierte er regelmäßig Crack, oft zusammen mit dem Mittäter T. zuletzt täglich 2 bis 3 Gramm. Die erforderlichen Geldmittel erlangte der Angeklagte u. a. aus Straftaten. Im Zusammenhang mit seinem Drogenkonsum befand sich der Angeklagte mehrfach in der psychiatrischen Universitätsklinik Mainz. Unmittelbar nach seiner Verhaftung befand sich der Angeklagte zur Klärung seiner Haftfähigkeit erneut in der Klinik. Es wurden Politoxikomanie und eine Mischintoxikation mit Alkohol, Kokain und THC festgestellt. Anfangs traten kurzzeitige akustische Wahrnehmungsstörungen/Halluzinationen auf, die medikamentös behandelt werden mussten. Im Übrigen war der psychopathologische Befund jedoch unauffällig.

b) Als der Angeklagte am Tattag (05. November 2004) den befreundeten T. traf, verfügte er über 2 Gramm Kokain. In der Wohnung des T. verkochten sie das Kokain mit Ammoniak zu „Cracksteinen", die sie anschließend rauchten. Dazu tranken sie 0,7 l Kräuterlikör. Gegen 19.00 Uhr hatten beide das Crack vollständig konsumiert. Nachdem die jeweils nur wenige Minuten andauernde berauschende Wirkung des letzten Steins nachgelassen hatte, „gierten" der Angeklagte und T. nach weiterem Kokain. Da beide kein Geld hatten, schlug der Angeklagte vor, eine Tankstelle zu überfallen. T. lehnte dies zunächst ab. Die beiden trennten sich, trafen aber 20.45 Uhr erneut zusammen. Der Angeklagte hatte kein weiteres Kokain oder Crack erlangen können, T. hatte jedoch 1 bis 1,5 Gramm Kokain beschaffen können. Nachdem auch dieses Kokain zu Crack verkocht und gemeinsam konsumiert worden war, drängte der Angeklagte aus Angst vor Entzugserscheinungen, die er schon als äußerst unangenehm erlebt hatte und nahe bevorstehend einschätzte, den T. erneut, gemeinsam die Tankstelle zu überfallen, um Geld zum Erwerb weiteren Cracks zu erlangen. T. war nunmehr einverstanden. Er fuhr mit dem Angeklagten, der als Drohmittel einen Teleskopschlagstock mitführte, zu der Tankstelle. Als T. erneut Bedenken bekam, forderte ihn der Angeklagte zum Weitermachen auf. Sodann betraten sie maskiert den Verkaufsraum. Während T. die Eingangstür blockierte, bedrohte der Angeklagte den herbeigerufenen Tankwart mit seinem Schlagstock und verlangte Geld. Der Angeklagte nahm insgesamt 2.800 € aus der offenen Kasse. Der Angeklagte und T.

flüchteten und teilten kurz danach die Beute. Mit einem Taxi fuhren sie von Mainz nach Frankfurt, um Drogen zu kaufen. Der Angeklagte erwarb für 500 € konsumfertiges Crack und für 200 € Haschisch. Er trennte sich vorübergehend von T., konsumierte einen Teil des Cracks und gab 200 € in einem Eros-Center aus. Nach zwei Stunden trafen sich der Angeklagte und T. wieder und konsumierten weiter von dem erworbenen Crack. Gegen 5.00 Uhr fuhren sie nach Mainz zurück. Dort setzte der Angeklagte den Crack-Konsum fort bis nichts mehr übrig war. Noch am Nachmittag desselben Tages wurde der Angeklagte festgenommen.

c) Das sachverständig beratene Landgericht meint, nicht ausschließen zu können, dass die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten zur Tatzeit auf Grund einer krankhaften seelischen Störung erheblich vermindert war. Dies ergebe sich zwar noch nicht allein aus der Drogenabhängigkeit des Angeklagten. Auch konnten in Übereinstimmung mit dem psychiatrischen Sachverständigen Prof. Dr. G. weder schwerste Persönlichkeitsveränderungen infolge des Drogenkonsums festgestellt werden, noch bestanden zur Tatzeit bereits starke Entzugserscheinungen, der Angeklagte befand sich auch nicht in einem akuten Drogenrausch. Das Landgericht kommt jedoch auf Grund einer Würdigung der gesamten Tatumstände – insoweit abweichend von der Beurteilung des Sachverständigen – zu dem Ergebnis, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten aus Angst vor weiterem Entzugserleben, das der Angeklagte als unmittelbar bevorstehend einschätzte, eingeschränkt war und er hierdurch zu der Tat getrieben wurde.

2. Die Erwägungen, mit denen das Landgericht eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit des Angeklagten bei der Tatbegehung für nicht ausschließbar erachtet hat, halten im Ergebnis der sachlich-rechtlichen Prüfung stand. Die von der Beschwerdeführerin hiergegen vorgebrachten Bedenken greifen nicht durch.

a) Es entspricht der gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass die Anwendung des § 21 StGB bei Beschaffungsdelikten eines Rauschgiftabhängigen nicht in jedem Fall davon abhängt, dass er zur Tatzeit unter akuten körperlichen Entzugserscheinungen gelitten hat. Es ist vielmehr nicht ausgeschlossen, dass die Angst des Täters vor Entzugserscheinungen, die er schon als äußerst unangenehm („grausamst“) erlebt hat und als nahe bevorstehend einschätzt, sein Hemmungsvermögen erheblich beeinträchtigen kann. Ausdrücklich ist dies bisher für Fälle der Abhängigkeit von Heroin angenommen worden (vgl. BGH MDR 1989, 831; NStZ 2001, 83, 84; NStZ-RR 1997, 227; BGHR StGB § 21 BtM-Auswirkungen 5, 7, 9, 11 jew. m. w. N.). Der Bundesgerichtshof hat jedoch die Anwendung dieses Grundsatzes auch auf Fälle der Abhängigkeit von Kokain (vgl. BGHR StGB § 21 BtM-Auswirkungen 10, 12) und Amphetamin (vgl. BGH NStZ 2001, 83, 84) trotz der bei den verschiedenen Drogen unterschiedlichen Entzugsfolgen nicht von vornherein ausgeschlossen. Ob bei Betäubungsmittelabhängigkeit aufgetretene Entzugserscheinungen oder Angst vor Entzugserscheinungen zu einer erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit geführt haben, ist eine Frage, die der Tatrichter und nicht der Sachverständige zu entscheiden hat. Dabei ist insbesondere auf die konkrete Erscheinungsform der Sucht bei dem zu beurteilenden Täter abzustellen. Auch die Verlaufsform der Sucht und die suchtbedingte Einengung des Denk- und Vorstellungsvermögens sind in die notwendige Gesamtwürdigung des Zustands einzubeziehen (vgl. BGHR StGB § 21 BtM-Auswirkungen 5 m. w. N.).

b) Diesen Anforderungen trägt das angefochtene Urteil noch hinreichend Rechnung. Der hinzugezogene Sachverständige hat zwar bei dem crackabhängigen Angeklagten eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit im Zusammenhang mit Ängsten vor drohenden Entzugserscheinungen bereits deshalb verneint, weil sie nur bei solchen Giften in Betracht komme, deren Entzug mit einer körperlichen Abstinenzsymptomatik verbunden sei und diese Voraussetzung sowohl für Kokain als auch für Amphetamin nicht gegeben sei. Dies entspricht aber nicht den von der oben dargelegten Rechtsprechung hierzu entwickelten Grundsätzen.

c) Das Landgericht hat rechtsfehlerfrei festgestellt, dass der Angeklagte bereits zuvor den Drogenentzug als in hohem Maße unangenehm erlebt hat. Dass der Angeklagte bei der Tatbegehung unter „exorbitant hohem Suchtdruck“ stand, wird durch das Nachtatverhalten mit dem sofortigen Kauf von neuem Crack und dessen alsbaldigen vollständigen Verbrauch deutlich belegt. Unter diesen Umständen ist es nicht zu beanstanden, dass das Landgericht eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit bei der hier zu beurteilenden Beschaffungstat als nicht ausschließbar angesehen hat.

3. Auch die Strafrahmenmilderung nach § 49 Abs. 1 StGB ist nicht zu beanstanden. Ihr stehen keine schulderhöhenden Umstände entgegen.

5. 1. Ab Blutalkoholkonzentrationswerten von 2,00 ‰ ist in den Urteilsgründen die Frage der verminderten Schuldfähigkeit stets zu erörtern.

***) 2. Die berufliche Stellung des Angeklagten darf nur dann zu seinen Lasten berücksichtigt werden, wenn eine innere Beziehung zwischen den Berufspflichten und der Straftat besteht (hier: verneint bei Vergehen nach §§ 222, 315c StGB unter Alkoholeinfluss auf dem Weg zur Arbeit).**

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 03. April 2006 – 3 Ss 71/06 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts Bielefeld vom 06. Juni 2005 wurde der Angeklagte wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und sechs Monaten verurteilt. Ferner wurde ihm

die Fahrerlaubnis entzogen und sein Führerschein eingezogen. Die Straßenverkehrsbehörde wurde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von noch zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die gegen dieses Urteil gerichtete Berufung des Angeklagten hat die V. kleine Strafkammer des Landgerichts Bielefeld durch das angefochtene Urteil vom 05. 10. 2005 mit der Maßgabe verworfen, dass der Angeklagte unter Einbeziehung der Geldstrafe aus dem Strafbefehl des Amtsgerichts München vom 03. Juni 2004 zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr und sieben Monaten verurteilt worden ist. Seine Berufung hatte der Angeklagte zuvor im Verlaufe der Berufungshauptverhandlung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Gegen das Berufungsurteil wendet sich der Angeklagte durch seinen Verteidiger mit der Revision, die er unter näheren Ausführungen mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts begründet hat. Die Generalstaatsanwaltschaft und der Vertreter des Nebenklägers haben beantragt, die Revision als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig und hat auch in der Sache einen zumindest vorläufigen Erfolg. Sie führt auf die Sachrüge hin zur Aufhebung des Urteils im Rechtsfolgenausspruch mit den insoweit zugrunde liegenden Feststellungen.

Die auf die Sachrüge von Amts wegen vorzunehmende Überprüfung, ob die Strafkammer zu Recht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen ist, ergibt, dass die Urteilsfeststellungen die Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung tragen; die Feststellungen des erstinstanzlichen Urteils zur Tat bieten eine hinreichende Grundlage für die Nachprüfung der Rechtsfolgenentscheidung. Zwar fehlen in den Urteilsfeststellungen nähere Angaben zu den Umständen der Alkoholaufnahme, beispielsweise dem Beginn und dem Trinkende, jedoch hindert dies eine wirksame Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch nicht.

Der Rechtsfolgenausspruch hält indes der revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand. Zwar ist die Strafzumessung grundsätzlich Sache des Tatrichters. Das Revisionsgericht kann im Allgemeinen nur eingreifen, wenn die Erwägungen, mit denen der Tatrichter Strafart und Strafmaß begründet hat, in sich rechtsfehlerhaft sind, wenn er rechtlich anerkannte Strafzwecke außer Betracht lässt oder wenn sich die Strafe nach oben oder unten von ihrer Bestimmung löst, gerechter Schuldausgleich zu sein (BGHSt 24, 132). Auch begründen die Strafzumessungserwägungen dann die Revision, wenn von einem falschen Strafrahmen ausgegangen wird oder die für das Strafmaß materiell-rechtlich maßgeblichen Leitgesichtspunkte (§ 46 StGB) nicht richtig gesehen oder nicht zugrunde gelegt worden sind. So liegt der Fall hier, denn die Kammer hat sich mit der sich aufdrängenden Möglichkeit einer Strafmilderung gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB im Hinblick auf eine verminderte Schuldfähigkeit des Angeklagten nicht auseinandergesetzt. Nach den Urteilsfeststellungen ergab eine dem Angeklagten um 11.10 Uhr entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 1,77 ‰. Die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit ergibt sich hingegen aus den Urteilsgründen nicht. Bereits die Höhe der gut zwei Stunden nach der Tat festgestellten Blutalkoholkonzentration hätte für die Kammer Anlass sein müssen, die Frage einer verminderten Schuldfähigkeit gemäß § 21 StGB zu erörtern und die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit durch Rückrechnung festzustellen. Dies gilt umso mehr, als sich aus den Urteilsfeststellungen weiter ergibt, dass bei dem Angeklagten eine langjährige Alkohol- und Medikamentenabhängigkeit bestand und er trotz mehrmaliger Entgiftungen und einer durchgeführten Langzeittherapie weiterhin ein Alkoholproblem besaß.

Unter Zugrundelegung der nach der Rechtsprechung anerkannten Rückrechnungsregeln ist zur Prüfung der Schuldfähigkeit des Täters von einem maximalen Abbauwert auszugehen, der sich aus einem stündlichen Abbauwert von 0,2 ‰ und einem einmaligen Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ ergibt (vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 43. Aufl., Rdnr. 13 zu § 20 m. w. N.). Zugunsten des Angeklagten ist angesichts eines Zeitraumes von zwei Stunden zwischen der Tatzeit und der Blutentnahme von einer Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit von 2,37 ‰ auszugehen. Ab Blutalkoholkonzentrationswerten von 2,00 ‰ ist aber in den Urteilsgründen die Frage der verminderten Schuldfähigkeit stets zu erörtern (vgl. BGH NStZ 1997, 383; Senatsbeschluss vom 14. 05. 1998 – 3 Ss 242/98 – m. w. N.). Zwar ist zu berücksichtigen, dass die mildernde Wirkung einer verminderten Schuldfähigkeit durch die – ebenfalls alkoholbedingte – erhöhte objektive Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt kompensiert werden mag, jedoch lässt sich zugunsten des Angeklagten letztlich nicht ausschließen, dass die Strafkammer bei erschöpfender und fehlerfreier Abwägung der Voraussetzungen und Anwendung der §§ 21, 49 Abs. 1 StGB zu einer milderen Strafe gefunden hätte.

Dies gilt umso mehr, als massive Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Angeklagte aufgrund seines langjährigen Alkoholkonsums und mehrfacher erfolgter Entgiftungen und Langzeitbehandlungen als alkoholkrank einzustufen sein könnte. Fehlerhaft dürfte in diesem Fall sein, dass die Kammer gewichtig zu Ungunsten des Angeklagten berücksichtigt hat, dass es für den Alkoholrückfall am Abend des 26. 04. 2004 keinerlei nachvollziehbare Gründe aus einer familiären oder beruflichen Krise gegeben hatte. Das Wesen einer Alkoholabhängigkeit bzw. Alkoholerkrankung besteht gerade im Kontrollverlust, so dass das Nichtvorliegen familiärer oder beruflicher Krisen als Auslöser gerade keinen Anknüpfungspunkt für ein zusätzliches Verschulden darstellen muss. Im Rahmen der Prüfung der Voraussetzungen des § 21 StGB bedarf es einer umfassenden Gesamtwürdigung der bei dem Angeklagten vorliegenden komplexen Alkohol- und Medikamentenproblematik, bei der von der Kammer zu erwägen ist, ob nicht die Einholung fachkundiger, d. h.

sachverständiger Hilfe geboten erscheint. Soweit die Kammer den behandelnden Arzt Dr. R. als sachverständigen Zeugen vernommen hat, betraf dies nach den Ausführungen der Urteilsgründe im Wesentlichen die nach der Tat erfolgte medizinisch-therapeutische Behandlung des Angeklagten, weniger die bereits vor der Tat und zum Tatzeitpunkt bestehende akute Alkoholproblematik.

Auch die weiteren Ausführungen der Kammer zur Strafzumessung sind nicht frei von Rechtsfehlern. So leiden die Ausführungen insoweit an einem Widerspruch, als die Kammer mildernde Umstände, insbesondere das Ruhen der Approbation, in ihrem Gewicht dadurch eingeschränkt hat, dass der Angeklagte selbst – im Gegensatz zum Nebenkläger – keine weiteren dauerhaften negativen Folgen des Unfalls zu tragen habe. Der von der Kammer festgestellte Verlust eines Teils des Darmes, den sie im Rahmen der Strafzumessung als nicht erheblich ansieht, führt allerdings nach den Feststellungen zum Tatgeschehen dazu, dass bei dem Angeklagten Beeinträchtigungen durch Durchfall und Blutarmut vorliegen. Diese – offenbar dauerhaften – Folgen sind nicht so geringfügig, dass davon ausgegangen werden kann, dass der Angeklagte selbst, wie die Kammer ausführt, „keine weiteren dauerhaften negativen Folgen des Unfalls zu tragen“ habe. Die Urteilsgründe sind insoweit widersprüchlich. Darüber hinaus hat die Kammer „gravierend zu Ungunsten des Angeklagten“ berücksichtigt, dass er es allein schon aus seiner ärztlichen Verantwortung heraus hätte unterlassen müssen, sich in alkoholisiertem Zustand als Arzt zum ärztlichen Dienst zu begeben. Die berufliche Stellung des Angeklagten darf nur dann zu seinen Lasten berücksichtigt werden, wenn eine innere Beziehung zwischen den Berufspflichten und der Straftat besteht (BGH, Urteil vom 28. 01. 19983 – StR 575/96 –; BGH, Beschluss vom 12. Dezember 1997 – 3 StR 383/97 –; Tröndle/Fischer, StGB, 53. Aufl., Rdnr. 44 zu § 46 m. w. N.). Zwar befand sich der Angeklagte bei Begehung der Tat auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz als Arzt; die dem Angeklagten angelastete Tat ist jedoch außerhalb des Berufs begangen. Die Tatsache, dass der Angeklagte sich auf dem Weg zur Ausführung seines Berufs befand, ist nicht ausreichend, um einen inneren, das Maß der Pflichtwidrigkeit erhöhenden Zusammenhang herzustellen. Die Kammer hat damit die berufliche Stellung des Angeklagten zu Unrecht zu seinen Lasten als Strafzumessungsgesichtspunkt verwertet.

Da der seit der Tat verstrichene Zeitraum zum Zeitpunkt der erneuten Berufungsverhandlung über zwei Jahre betragen wird, wird die Strafkammer auch diesen Strafzumessungsgesichtspunkt, der regelmäßig mildernd wirkt, im Rahmen der neuen Hauptverhandlung berücksichtigen müssen.

6. Sind Anhaltspunkte für Besonderheiten, insbesondere alkoholbedingte Ausfallerscheinungen, gegeben, bedarf es auch bei BAK-Werten unter 2 Promille einer eingehenden Erörterung der Voraussetzungen des § 21 StGB, wobei gerade dem Inhalt eines Blutentnahme-Protokolls besondere Bedeutung zukommt.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 11. Juli 2006 – 3 Ss 240/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Bünde hatte den Angeklagten am 14. 11. 2005 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr unter Einbeziehung der Strafe aus dem Urteil des Amtsgerichts Warendorf vom 30. 06. 2005 zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr verurteilt. Gleichzeitig hat es die Straßenverkehrsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von noch 20 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Gegen das Urteil des Amtsgerichts Bünde hat der Angeklagte Berufung eingelegt und das Rechtsmittel auf das Strafmaß beschränkt. Mit dem angefochtenen Berufungsurteil hat die Berufungskammer des Landgerichts Bielefeld die Berufung verworfen. Gegen das Berufungsurteil hat der Angeklagte Revision eingelegt und mit der Verfahrensrüge der Verletzung der richterlichen Aufklärungspflicht gemäß § 244 Abs. 3 StPO sowie der Verletzung des § 246a StPO und mit der näher ausgeführten Sachrüge begründet.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision des Angeklagten hat auch in der Sache einen zumindest vorläufigen Erfolg und führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils sowie zur Zurückverweisung der Sache an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Bielefeld. Bereits die Rüge der Verletzung der Aufklärungspflicht gemäß § 244 Abs. 2 StPO verhilft der Revision zu ihrem vorläufigen Erfolg. Das Landgericht hat hier seine Aufklärungspflicht aus § 244 Abs. 2 StPO im Zusammenhang mit der Prüfung der Voraussetzungen des § 21 StGB verletzt. Das Landgericht hat sich in den Urteilsgründen mit den Voraussetzungen des § 21 StGB bzw. mit der Frage der vollen Schuldfähigkeit des Angeklagten an keiner Stelle ausdrücklich auseinandergesetzt, obwohl die von dem Landgericht im Übrigen getroffenen Feststellungen sowie der dem Senat auf die zulässige Aufklärungsrüge hin eröffnete Akteninhalt hierfür hinreichenden Anlass gaben. Aus dem ärztlichen Bericht über die Blutentnahme vom 25. 06. 2005 ergab sich nämlich, dass bei dem Angeklagten zum Tatzeitpunkt – die Blutentnahme war 37 Minuten nach der Festnahme des Angeklagten – erhebliche Ausfallerscheinungen zu beobachten waren. Zwar war nach dem Eindruck des die Blutentnahme durchführenden Arztes das Bewusstsein des Angeklagten klar, sein Denkablauf geordnet, sein Verhalten beherrscht und seine Stimme unauffällig. Andererseits enthält der Untersuchungsbericht vom 25. 06. 2005 aber auch folgende Untersuchungsbefunde:

„Gang (geradeaus): schwankend
plötzliche Kehrtwendung nach vorherigem Gehen: unsicher

Drehnystagmus: wegen Schwindel nicht möglich
Finger-Finger-Prüfung: unsicher
Nasen-Finger-Prüfung: unsicher
Sprache: verwaschen
Pupillen: unauffällig
Pupillen-Lichtreaktion: verzögert."

Ähnliche Ausfallerscheinungen hatte der Bundesgerichtshof (BGH NStZ 1990, 384) als ausreichend angesehen, um die Verpflichtung des Tatrichters zu weiterer Aufklärung im Hinblick auf das Vorliegen einer alkoholbedingten Schuldminderung bei dem dortigen Angeklagten zu bejahen. Der der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zugrunde liegende allgemein anerkannte medizinische Erfahrungssatz, dass eine erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit bei Blutalkoholkonzentrationen von 2 Promille an aufwärts nahe liege (BGHR StGB § 21 BAK 16), schließt nämlich nicht aus, dass die Voraussetzungen des § 21 StGB nicht auch bereits bei Blutalkoholkonzentrationen unterhalb dieses Wertes vorliegen können (BGH NStZ 1990, 384). Bei Blutalkoholkonzentrations-Werten unter 2 Promille darf der Tatrichter bei einem erwachsenen gesunden Menschen zwar in der Regel von voller Schuldfähigkeit ausgehen, wenn Besonderheiten in Tat oder Täterpersönlichkeit fehlen (BGH NStZ 1990, 384; BGH StV 1986, 285). Sind aber Anhaltspunkte für Besonderheiten, insbesondere alkoholbedingte Ausfallerscheinungen, gegeben, bedarf es auch bei BAK-Werten unter 2 Promille einer eingehenden Erörterung der Voraussetzungen des § 21 StGB, wobei gerade dem Inhalt eines Blutentnahme-Protokolls besondere Bedeutung zukommt. Der Entnahmebericht stellt nämlich eine wertvolle Ergänzung des Tatzeit-BAK-Wertes dar und kann in Grenzfällen den entscheidenden Ausschlag für oder gegen die Annahme voller Schuldfähigkeit geben, wenn der Bericht sich – wie im vorliegenden Fall – auf eine Untersuchung bezieht, die in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit der Tat stattfand (BGH NStZ 1990, 384).

Hier bestand ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen der Tat und dem Untersuchungsbericht von nur 37 Minuten. Die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten lag rückgerechnet bei knapp 1,7 Promille und damit in einem deutlich überhöhten und an den 2-Promille-Grenzwert heranreichenden Bereich. Auch bei der Tat selbst hatte der Angeklagte Ausfallerscheinungen gezeigt, da er nach den Feststellungen des Landgerichts mit deutlichen Schlangenlinien bei eingeschalteter Nebelschlussleuchte – obwohl kein Nebel herrschte – fuhr. Wenngleich der Angeklagte anschließend offenbar in der Lage war, nach Wahrnehmung der ihm seitens der eingesetzten Polizeibeamten erteilten Anhaltezeichen sein Fahrzeug zu beschleunigen und mehrfach abzubiegen, offenbar um sich einer polizeilichen Kontrolle zu entziehen, lässt dies die von ihm vorher gezeigten Ausfallerscheinungen dennoch bestehen. Hinzu kommt, dass sich aus den Feststellungen des Landgerichts zum Lebenslauf des Angeklagten ergibt, dass dieser unter dem fortschreitenden Alkoholkonsum sozial und beruflich seit Ende der 90er Jahre zunehmend verfiel. Infolge seines Alkoholmissbrauchs kam es zu mehrfachen Trennungen und anschließenden Versöhnungen der Eheleute bis zur endgültigen Trennung im Jahre 2003, wobei die Ehe des Angeklagten zwischenzeitlich geschieden ist. Am 27. 08. 2003 steigerten sich die Eheprobleme in einen in nur leicht alkoholisiertem Zustand von dem Angeklagten begangenen massiven Angriff auf seine Ehefrau unter Einsatz eines Messers, der zur Verurteilung am 03. 08. 2004 durch das Amtsgericht Bielefeld u. a. wegen versuchter Vergewaltigung zum Nachteil der Ehefrau führte. Der Angeklagte hatte in leicht alkoholisiertem Zustand von seiner Ehefrau die Durchführung des Geschlechtsverkehrs verlangt und, um seiner Forderung Nachdruck zu verleihen, mit einem Messer mehrfach auf die Matratze eingestochen, auf der die Ehefrau lag, und das Bettlaken zerschlitzt sowie der Geschädigten damit gedroht, dass er ihr den „Unterleib aufschlitzen (werde), damit Blut fließe". Anschließend hatte er der Geschädigten das Messer noch an die Kehle gehalten. Durch dieses Geschehen hatte der Angeklagte seine Ehefrau in Todesangst versetzt. Dieses festgestellte Geschehen zum Nachteil der Ehefrau spricht ebenso für einen alkoholbedingten Persönlichkeitsverfall wie der Umstand, dass der Angeklagte bereits zuvor im Jahre 2001 in die Klinik G. in B. zur Behandlung seiner Alkoholproblematik eingewiesen worden war und bereits seinerzeit psychologisch beraten und betreut wurde. Hinzu kommt die fortlaufende Begehung von Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss völlig unbeeindruckt von vorangegangenen Verurteilungen und Strafaussetzungen, obwohl der Angeklagte an sich als Heizungsbaumeister und selbstständiger Handwerker aus einer durchaus bürgerlichen Existenz stammt.

Das Landgericht hätte danach die Frage der Schuldfähigkeit des Angeklagten nicht ohne Berücksichtigung dieser erheblichen Indizien für das Vorliegen einer alkoholbedingten Schuldminderung ablehnen dürfen. Angesichts des Umstandes, dass das Landgericht selbst der Ansicht war, dass jedenfalls eine vorzeitige Entlassung des Angeklagten aus der Strafhaft nach § 57 Abs. 1 StGB eine erfolgreiche Alkoholtherapie als Grundvoraussetzung hätte, hätte es, sachverständig beraten, hier auch die Frage einer Unterbringung des Angeklagten gemäß § 64 StGB erörtern müssen. Dies wird die neu entscheidende Strafkammer unter Hinzuziehung eines Sachverständigen nachholen müssen.

7.*) 1. Die Annahme einer drogenbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB wegen des Konsums von Amphetamin, Heroin und Cannabis scheitert an den bislang nicht vorliegenden Wirkstoffgrenzen, die die Fahruntüchtigkeit des Betroffenen nach dem Konsum dieser Drogen sicher beschreiben.

2. Ein vorsätzliches Vergehen nach § 316 StGB setzt voraus, dass der Fahrzeugführer seine rausch-

bedingte Fahruntüchtigkeit kennt oder zumindest mit ihr rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Die Feststellung der Kenntnis der Fahruntüchtigkeit als innere Tatseite hat der Tatrichter auf der Grundlage des Ergebnisses der Hauptverhandlung unter Heranziehung und Würdigung aller Umstände zu treffen.

3. Eine kurze Freiheitsstrafe unter sechs Monaten wegen Verstoßes gegen § 316 StGB ist nur zu verhängen, wenn dies „unerlässlich" ist (§ 47 Abs. 1 StGB), wenn also unter dem Gesichtspunkt der Spezialprävention der Strafzweck „Einwirkung auf den Täter" durch eine Geldstrafe nicht oder nur kaum zu erreichen ist.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 04. Juli 2006 – 1 Ss 288/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Siegen hat den Angeklagten durch Urteil vom 04. April 2006 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr und wegen unerlaubtem Handeltreiben mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in zwei Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren verurteilt. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts hat der Angeklagte am 05. April 2005 als Führer eines Kraftfahrzeugs die S.-Straße in S. befahren, obwohl er zuvor Amphetamin, Heroin und Cannabis konsumiert hatte und deshalb nicht mehr in der Lage war, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher zu führen. Dies ergebe sich bereits „aufgrund der Menge der in seinem Blut gefundenen Drogen". Auch die „übrigen Ausfallerscheinungen" würden für eine „absolute Fahruntüchtigkeit" sprechen. Außerdem habe der Angeklagte am 05. Januar 2005 bei dem „gesondert Verfolgten W. 43 g Amphetamin gelagert". Dabei habe es sich um eine nicht geringe Menge gehandelt, weil dies mehr als 200 Konsumeinheiten seien. Anlässlich einer Polizeikontrolle am 15. April 2005 seien schließlich in dem von dem Angeklagten geführten Fahrzeug 131 g Amphetamin, 122 g Marihuana und 92 Ecstasy-Pillen aufgefunden worden. Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte zunächst Berufung eingelegt, dann aber den Übergang zur Revision erklärt und das Rechtsmittel näher begründet.

Aus den Gründen:

Die Revision hat mit der Rüge materiellen Rechts – einen zumindest vorläufigen – Erfolg. Das Urteil leidet an Rechtsfehlern, die zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung der Sache führen.

1. Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen zwar die Verurteilung des Angeklagten wegen eines objektiven Verstoßes gegen § 316 StGB, denn die Annahme jedenfalls relativer Fahruntüchtigkeit ist aufgrund des Ergebnisses des rechtsmedizinischen Gutachtens in Verbindung mit den festgestellten Ausfallerscheinungen des Angeklagten nicht zu beanstanden. Allerdings kommt eine absolute Fahruntüchtigkeit – wie sie das Amtsgericht angenommen hat – nicht in Betracht, weil bislang keine absoluten Wirkstoffgrenzen vorliegen, die nach dem Konsum von „anderen" Rauschmitteln im Sinne des § 316 Abs. 1 StGB die Fahruntüchtigkeit sicher beschreiben (zu vgl. Tröndle/Fischer, StGB. 53. Aufl. § 316 Rn 39 mit zahlreichen weiteren Nachweisen).

Den Urteilsgründen ist aber nicht zu entnehmen, worauf das Amtsgericht die Annahme stützt, der Angeklagte habe dabei vorsätzlich gehandelt. Ein vorsätzliches Vergehen nach § 316 StGB setzt voraus, dass der Fahrzeugführer seine rauschbedingte Fahruntüchtigkeit kennt oder zumindest mit ihr rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt (vgl. OLG Hamm, NZV 1998, S. 291 f. m.w.N. – ständige Senatsrechtsprechung). Die Feststellung der Kenntnis der Fahruntüchtigkeit als innere Tatseite hat der Tatrichter auf der Grundlage des Ergebnisses der Hauptverhandlung unter Heranziehung und Würdigung aller Umstände zu treffen. Derartige Feststellungen, die auf einen entsprechenden Vorsatz des Angeklagten schließen lassen, hat das Amtsgericht aber nicht getroffen. Den Urteilsgründen ist nicht zu entnehmen, warum der Angeklagte sich seiner Fahruntüchtigkeit bewusst gewesen sein soll oder diese zumindest billigend in Kauf genommen hat. Ein glaubhaftes und überzeugendes Geständnis des Angeklagten liegt ersichtlich nicht vor. Allein auf den vorangegangenen Drogenkonsum und das Fahrverhalten des Angeklagten kann die Annahme einer vorsätzlichen Begehungsweise jedenfalls im vorliegenden Fall aber nicht gestützt werden.

2. Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen weiterhin auch nicht die Verurteilung des Angeklagten wegen Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in 2 Fällen. [wird ausgeführt]

3. Für die neue Hauptverhandlung wird das Amtsgericht außerdem noch zu beachten haben, dass auch die bisherigen Strafzumessungserwägungen nicht frei von Bedenken sind.

Das Amtsgericht hat wegen des Verstoßes gegen § 316 StGB auf eine Freiheitsstrafe von zwei Monaten erkannt, weil „unter Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände die Verhängung einer Geldstrafe … nicht mehr in Betracht" komme. Eine kurze Freiheitsstrafe unter sechs Monaten ist aber nur zu verhängen, wenn dies „unerlässlich" ist (§ 47 Abs.1 StGB), wenn also unter dem Gesichtspunkt der Spezialprävention der Strafzweck „Einwirkung auf den Täter" durch eine Geldstrafe nicht oder nur kaum zu erreichen ist. Die Freiheitsstrafe muss die „ultima ratio" darstellen. Die knappe und formelhafte Begründung des Amtsgerichts für die Verhängung einer kurzzeitigen Freiheitsstrafe, in der zwar die Vorschrift des § 47 StGB genannt, dann aber nur ausgeführt wird, dass eine Geldstrafe nicht mehr „in Betracht" komme, lässt aber befürchten, dass es sich dieser besonderen Voraussetzungen für die Verhängung einer kurzzeitigen Freiheitsstrafe gemäß § 47 Abs. 1 StGB nicht bewusst war.

8. *) Der vergebliche Versuch, ein im Waldboden feststeckendes Fahrzeug freizubekommen, stellt kein Führen eines Kraftfahrzeuges im Sinne der §§ 316 StGB, 24a StVG dar. Dies gilt selbst im Fall minimaler Fortbewegung, sofern das Fahrzeug im Ergebnis nicht von seinem Standort fortbewegt wird.

Brandenburgisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 20. Dezember 2005 – 2 Ss (OWi) 266 B/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Eisenhüttenstadt hat mit Urteil vom 27. April 2005 den Betroffenen „wegen fahrlässiger Zuwiderhandlung gegen die 0,5-Promille-Grenze“ zu einer Geldbuße von 440,00 € verurteilt und ihm untersagt, für die Dauer von einem Monat Kraftfahrzeuge jedweder Art im Straßenverkehr zu führen. Gegen das in Anwesenheit des Betroffenen verkündete Urteil legte dieser Rechtsbeschwerde ein. Die Auslegung der Rechtsmittelschrift ergibt, dass die Verletzung des materiellen Rechts gerügt wird.

Aus den Gründen:

In der Sache hat das Rechtsmittel (vorläufig) Erfolg. Die Generalstaatsanwaltschaft des Landes Brandenburg hat in ihrer Stellungnahme vom 04. November 2005 hierzu ausgeführt:

„Die durch das Tatgericht getroffenen Feststellungen tragen nicht den Vorwurf des Führens eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 24a StVG. Das Gericht hat festgestellt, dass der Betroffene in alkoholisiertem Zustand versucht habe, einen PKW, welcher sich in der Ortslage D… im Waldboden festgefahren hätte, freizufahren. Der Betroffene habe dabei auf Bedienelemente des Fahrzeuges eingewirkt. Das Fahrzeug habe sich bewegt, die Räder seien durchgedreht.

Zunächst teilt das bußgeldrichterliche Urteil – neben dem Mittelwert – nicht die mit dem verwendeten Alkoholmessgerät des Types 7110 Evidential MK III festgestellten Einzelalkoholwerte mit, so dass die Mittelwertbildung vom Rechtsbeschwerdegericht nicht nachvollzogen werden kann (vgl. Beschluss des 1. Senats vom 10. 03. 2004 – 1 Ss (OWi) 34 B/04). Angesichts dessen stellt der vergebliche Versuch, ein im Waldboden feststeckendes Fahrzeug freizubekommen, kein Führen eines Kraftfahrzeuges im Sinne der §§ 316 StGB, 24a StVG dar (Tröndle/Fischer, StGB, 52. Aufl., § 315c, Rdz. 3; LK-König, StGB, 11. Aufl., Rdz. 12 zu § 315c). Dies gilt selbst im Fall minimaler Fortbewegung, sofern das Fahrzeug im Ergebnis nicht von seinem Standort fortbewegt wird (OLG Karlsruhe, VRS 83, 425 f.).

Da bisher auch keine umfassenden Feststellungen getroffen worden sind, ob der Betroffene möglicherweise selbst alkoholisiert zum Tatort gefahren ist, was sich ggf. noch als einheitlicher prozessualer Lebenssachverhalt darstellen dürfte, kommt eine eigene Entscheidung des Senats (Freisprechung) hier nicht in Betracht.“

Diesen Ausführungen schließt sich die Einzelrichterin nach umfassender Prüfung an.

9.*) Soweit ältere obergerichtliche Entscheidungen davon ausgehen, dass eine absolute Fahruntüchtigkeit nach Cannabiskonsum aus medizinischer Sicht nicht festgestellt werden kann, entspricht dies heute nicht mehr dem Stand der Wissenschaft. Nach allgemein anerkannten Erkenntnissen kann mit einem sog. „Cannabis Influence Faktor (CIF)“ die akute Cannabiswirkung festgestellt werden. Hiernach entspricht ein CIF von 10 einer BAK von 1,1 Promille. Liegt der CIF beim Angeklagten bei 11,5, so ist folglich von einer absoluten Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB auszugehen.

Amtsgericht Greifswald,
Urteil vom 17. Februar 2006 – 31 Ds 555/05 –

Zum Sachverhalt:

Am 29. 9. 2003 gegen 6.30 Uhr fuhr der Angeklagte mit dem PKW auf der Landstraße 26 aus K. kommend in Richtung G. Der Angeklagte hatte zuvor Haschisch konsumiert. Die gegen 09.30 Uhr entnommene Blutprobe enthielt 13,1 ng/ml THC und 113 ng/ml Carboxy-THC. Aufgrund dieses Drogenkonsums war der Angeklagte nicht mehr fahrtüchtig, was er hätte erkennen können. Beifahrer war der siebzehnjährige Erik O. Dieser war nicht angeschnallt. Der Angeklagte forderte den Erik O. auf, sich anzuschnallen. Erik O. lehnte dies jedoch ab und stellte seinen Sitz auf Liegestellung und gab an, dass er so nicht gesehen werde. Der Angeklagte setzte seine Fahrt dennoch fort. Etwa 200 Meter vor dem Ortseingang G. verlor der Angeklagte aufgrund seiner drogenbedingten Fahruntüchtigkeit die Kontrolle über das Fahrzeug und geriet von der Straße ab, stieß gegen einen Baum und überschlug sich mehrfach. Erik O. wurde aus dem Fahrzeug geschleudert und starb am Tag darauf aufgrund der durch den Unfall erlittenen Verletzungen, insbesondere einem offenen Schädelhirntrauma. Der Angeklagte selbst erlitt ebenfalls Verletzungen, insbesondere eine Schädelfraktur, die verheilt ist.

Aus den Gründen:

Der Angeklagte hat den Sachverhalt teilweise eingeräumt. Er ließ sich ein, nicht zu wissen, wann er das letzte Mal vor dem Unfall Drogen konsumiert habe. Seine Erinnerung setzte nach der Aufforderung an Eric O. sich anzuschnallen aus und setzte erst wieder im Krankenhaus ein. Der Dekra-Sachverständige stellte nachvollziehbar und überzeugend dar, dass es keine technischen Gründe für den Unfall gab. Er stellte insbesondere fest, dass es weder eine Berührung mit einem am Unfallort aufgefundenen toten Vogel noch mit einem anderen Fahrzeug gab. Die Geschwindig-

keit des PKWs habe mindestens 72 km/h zu der Zeit, als der PKW von der Fahrbahn abkam, betragen. Ein Antiblockiersystem sei nicht vorhanden gewesen. Die Straße sei zur Unfallzeit nass gewesen, jedoch könne aus technischer Sicht auch hier keine Unfallursächlichkeit festgestellt werden. Die Straße verlaufe am Unfallort nahezu gradlinig und sei eben. Die Feststellungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beruhen auf dem Sachverständigengutachten von Dr. B., Sachverständige des Instituts für Rechtsmedizin der Universität G. Sie schilderte insbesondere nachvollziehbar, dass sie zu der Blutentnahmezeit gegen 9.30 Uhr ausschließlich Cannabinoide in der Betäubungsmitteluntersuchung festgestellt habe. Es habe sich um unverändertes 13,1 ng/ml THC gehandelt. Dies bedeute zwingend, dass der Angeklagte unmittelbar vor Fahrtantritt Haschisch konsumiert habe. Aufgrund mangelnder Angaben des Angeklagten zum Drogenkonsum sei eine Rückrechnung nicht möglich. Jedoch sei in jedem Falle zur Unfallzeit der THC-Gehalt wesentlich höher gewesen. Der Angeklagte habe sich in der sogenannten akuten Phase befunden und die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit sei schwerwiegend beeinträchtigt gewesen. Bereits aufgrund der Feststellung der Sachverständigen ist im Hinblick auf den extrem hohen THC-Gehalt von einer absoluten Fahruntüchtigkeit auszugehen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf eine vergleichende Wertung zum Bußgeldtatbestand des § 24a StVG in Verbindung mit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004, Aktenzeichen 1 BvR 2652/03 [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker], wonach ab einem Wert von 1 ng/ml bereits eine Verurteilung wegen eingeschränkter Fahrtüchtigkeit im Bußgeldverfahren erfolgen kann. Hier hat der Angeklagte mindestens das Dreizehnfache dieses Wertes erreicht. Soweit ältere obergerichtliche Entscheidungen davon ausgehen, dass eine absolute Fahruntüchtigkeit nach Cannabiskonsum aus medizinischer Sicht nicht festgestellt werden kann, entspricht dies heute nicht mehr dem Stand der Wissenschaft. Wie die Sachverständige, die seit Jahren auf diesem Gebiet tätig ist, nachvollziehbar darstellte, kann nach heutigen allgemein anerkannten Erkenntnissen mit einem sogenannten „Cannabis Influence Factor“ die akute Cannabiswirkung festgestellt werden. Hiernach entspricht ein Cannabis Influence Factor von 10 einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille. Beim Angeklagten liegt ein Cannabis Influence Factor von 11,5 vor. Dieser entspricht den hohen THC-Konzentrationen im Blut.

Der Angeklagte hat sich der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB in Tateinheit gemäß § 52 StGB mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB schuldig gemacht.

Der Angeklagte war zur Tatzeit 19 Jahre alt und damit Heranwachsender im Sinne des Jugendgerichtsgesetzes. Das Gericht ist grundsätzlich der Auffassung, dass bei Heranwachsenden, die im Besitz einer Fahrerlaubnis für PKW sind, auch das Erwachsenenrecht anzuwenden ist. Gemäß § 358 Abs. 2 Satz 1 StPO sind wegen des vorangegangenen Revisionsverfahrens jedoch Art und Höhe der Rechtsfolgen nicht zum Nachteil des Angeklagten im Verfahren änderbar. Somit muss das Gericht ebenso wie das zunächst beschäftigte Gericht Jugendstrafrecht anwenden. Wegen der Schwere der Schuld ist eine Jugendstrafe notwendig [wird ausgeführt].

Die aufgrund der Tat notwendige Entziehung der Fahrerlaubnis und Verhängung einer Sperrfrist wurde hier nicht mehr angeordnet. Dies ist allein darauf zurückzuführen, dass die verhängte Sperrfrist von 12 Monaten gemäß § 358 StPO vom Gericht ohnehin nicht verlängert werden konnte und damit aufgrund des fast zweijährigen vorläufigen Entzugs der Fahrerlaubnis eine weitere Sperrfrist aus strafrechtlicher Sicht nicht mehr notwendig ist.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht,
Dr. Matthias Manthei, Greifswald)

10.*) 1. Die Einwilligung von Wageninsassen in die besondere Gefährdung ihrer körperlichen Unversehrtheit durch die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Führers des Kraftfahrzeuges und die sich daraus möglicherweise ergebende Verletzung ihres Körpers hat auch gemäß § 228 StGB hinsichtlich des Vergehens nach § 229 StGB rechtfertigende Kraft.

2. Kommt es lediglich bei Gelegenheit einer Trunkenheitsfahrt zu einer Körperverletzung des einwilligenden Beifahrers, so haftet, mag auch die Trunkenheitsfahrt als solche regelmäßig gegen die guten Sitten verstoßen, deshalb noch nicht ohne weiteres der Körperverletzung eine Sittenwidrigkeit i. S. d. § 228 StGB an. Das ist nur dann der Fall, wenn die Körperverletzung schwere, insbesondere dauernde Körperschäden zur Folge hat.

3. Die Annahme einer Jugendverfehlung ist bei keinem Delikt von vornherein ausgeschlossen; auch Straßenverkehrsvergehen können unter § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG fallen.

4. Zur Sperrfristbemessung nach § 69a Abs. 3 StGB unter Berücksichtigung des Erziehungsgedankens und des Grundsatzes der Individualprävention im Jugendstrafrecht.

Amtsgericht Saalfeld,
Urteil vom 24. Februar 2004 – 635 Js 25691/03 2 Ds jug. –

Zum Sachverhalt:

Verkehrsstrafrechtlich ist der 19 Jahre alte Angeklagte bislang wie folgt in Erscheinung getreten:

Am 11. 01. 2000 sah die Staatsanwaltschaft in einem Verfahren wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlichem Gebrauch eines Fahrzeugs ohne Haftpflichtversicherungsvertrag nach Durchführung eines formlosen jugendrichterlichen Erziehungsverfahrens gemäß § 45 Abs. 3 JGG von der Verfolgung ab. Am 08. 06. 2000

sah die Staatsanwaltschaft in einem weiteren Verfahren wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlichem Gebrauch eines Fahrzeugs ohne Haftpflichtversicherungsvertrag nach Durchführung einer erzieherischen Maßnahme gemäß § 45 Abs. 2 JGG von der Verfolgung ab. Durch seit dem 05. 02. 2003 rechtskräftiges Urteil des Amtsgerichts – Jugendrichter – Saalfeld vom 28. 01. 2003 wurde dem Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr eine Geldauflage erteilt. Gleichzeitig wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von drei Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Am Abend des 04. 07. 2003 trafen sich der Angeklagte und seine Freunde in der Garage des Vaters des Angeklagten, um gemeinsam zu grillen. Dort tranken der Angeklagte und seine Freunde in der Zeit von etwa 23.30 bis 04.00 Uhr soviel Bier und Kräuterlikör, daß sie erheblich unter Alkoholeinwirkung standen. Obwohl seinen Freunden bekannt war, daß der Angeklagte in nicht unerheblichen Mengen Alkohol getrunken hatte und er nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis war, überredeten diese den Angeklagten in der Folgezeit dazu, in den frühen Morgenstunden noch nach M. zu fahren, um dort Bier und Zigaretten zu kaufen. Obgleich er wußte, daß er infolge des vorangegangenen Alkoholgenusses verkehrsunsicher war, und obwohl er wußte, daß er keine Fahrerlaubnis besaß, setzte der Angeklagte sich gegen 05.00 Uhr in diesem Zustand hinter das Steuer des Personenkraftwagens seines Vaters, den die jungen Leute zuvor aus der Grundstückseinfahrt auf die Straße geschoben hatten, damit der Vater des Angeklagten nicht durch das Motorengeräusch geweckt wurde, und fuhr in Begleitung seiner Freunde los. Auf der Ortsverbindungsstraße zwischen W. und M. kam der Angeklagte, der zu diesem Zeitpunkt eine Blutalkoholkonzentration von 1,16 ‰ aufwies, aufgrund unangepaßter Geschwindigkeit und infolge der alkoholbedingten Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit nach rechts von der Fahrbahn ab und stieß mit dem rechten Hinterrad gegen eine Bordsteinkante, wobei der Reifen platzte. Das Fahrzeug geriet ins Schleudern, prallte im Zuge des Schleudervorgangs erneut gegen eine Bordsteinkante, streifte in einer Linkskurve ein Gebüsch und kam in einer weiteren scharfen Linkskurve nach rechts auf den unbefestigten Seitenstreifen ab, streifte dort einen Leitpfosten und stieß sodann frontal gegen einen Baum. Durch den Aufprall drehte sich das Fahrzeug um die eigene Achse, stieß gegen einen weiteren Leitpfosten und einen Weidezaun und prallte schließlich jenseits der Fahrbahn mit der vorderen rechten Beifahrerseite erneut gegen einen Straßenbaum, wodurch der Personenkraftwagen zum Stehen kam. Bei dem Unfallgeschehen erlitt ein Beifahrer eine Gehirnerschütterung, eine Brustkorb- und Schädelprellung sowie eine Fraktur des linken Beines. Ein Mitfahrer trug eine Gehirnerschütterung, eine Brustkorbprellung und einen Fingerbruch davon. Ein Mitfahrer und der Angeklagte erlitten eine Kopfplatzwunde. Ein Wageninsasse blieb unverletzt. An den beiden Leitpfosten und dem Weidezaun entstand ein Sachschaden in Höhe von insgesamt 200,00 Euro. An dem Fahrzeug des Vaters des Angeklagten im Wert von 3 000,00 Euro entstand wirtschaftlicher Totalschaden. Als der Angeklagte gegen 05.45 Uhr zur Blutentnahme in die Polizeiinspektion S. gebracht werden sollte, weil er sich weigerte, einen Atemalkoholtest durchzuführen, griff der Angeklagte den Polizeibeamten tätlich an, indem er versuchte, dem Beamten, der dem Schlag ausweichen konnte, mit der geballten Faust ins Gesicht zu schlagen. Nachdem die Beamten den Angeklagten überwältigt hatten und ihm Handschellen anlegen wollten, leistete der Angeklagte gewaltsam Widerstand, indem er wiederholt versuchte, sich aus dem Haltegriff der Beamten herauszudrehen und ihnen Faustschläge und Fußtritte zu versetzen. Erst als die Besatzungen zweier weiterer Streifenwagen am Tatort eintrafen, gelang es den sechs Beamten, dem Angeklagten Hand- und Fußfesseln anzulegen und ihn zur polizeilichen Dienststelle zu verbringen.

Aus den Gründen:

Der Angeklagte hat sich der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis und des Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte schuldig gemacht. Zwar hat der Angeklagte durch seine Fahrweise auch die Körperverletzungen seiner Wageninsassen verursacht. Die Verletzung seiner Mitfahrer, die das Ausmaß der Gefährlichkeit der Fahrt erkannt haben und das Risiko einer Verletzung bewußt auf sich nehmen wollten, war jedoch unter dem Gesichtspunkt der Einwilligung in eine Risikohandlung mit Verletzungstendenz gerechtfertigt. Diese sind infolge eigenen Alkoholgenusses aus einem gewissen Leichtsinn in dem Personenkraftwagen mitgefahren.

Die Einwilligung der Wageninsassen in die besondere Gefährdung ihrer körperlichen Unversehrtheit durch die Fahruntüchtigkeit des Führers des Kraftfahrzeugs und die sich daraus möglicherweise ergebende Verletzung ihres Körpers hat auch gemäß § 228 StGB hinsichtlich des Vergehens nach § 229 StGB rechtfertigende Kraft. Es ist nämlich anerkannt, daß eine die Rechtswidrigkeit der Körperverletzung ausschließende Einwilligung auch bei fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr denkbar ist (BGHSt 6, 232, 234); sie besteht in dem rein seelischen Vorgang der Aufgabe des Rechtsschutzwillens. Gegenstand der Einwilligung ist bei der im Kraftfahrzeugverkehr erlittenen fahrlässigen Körperverletzung, bei welcher der Erfolg ohne oder gegen den Willen des Täters eintritt, nicht der von dem Einwilligenden ebensowenig gewollte Erfolg, sondern das Vorhaben des Handelnden, das im gegebenen Einzelfalle ein über das normale erlaubte Risiko des Kraftfahrzeugverkehrs hinausgehendes besonderes Risiko in sich schloß. Ein solches größeres Risiko enthielt hier das Vorhaben des Angeklagten, trotz Fahrunsicherheit und ohne Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilzunehmen. In derartigen Fällen ist eine Einwilligung des Verletzten in die Gefährlichkeit der Täterhandlung möglich und alsdann

auch von rechtlicher Bedeutung. In einer etwaigen Preisgabe seines Rechtsschutzwillens hinsichtlich der Verfolgung des Täters wegen Eingehens jenes höheren Risikos auch für den Fall, daß es zur Verletzung der körperlichen Unversehrtheit des Preisgebenden führt, ist eine zur Rechtfertigung der so begangenen fahrlässigen Körperverletzung grundsätzlich geeignete Einwilligung zu erblicken (OLG Celle, NJW 1964, 736). Dabei sind die Körperverletzung und etwa damit in Tateinheit stehende Delikte im Hinblick auf die Rechtswidrigkeit getrennt zu betrachten, so daß eine Einwilligung in die Körperverletzung nicht wegen dieser Delikte unbeachtlich ist (OLG Hamm, VRS 40, 25, 26). Der Gesetzgeber hat bei der Körperverletzung unter Einwilligung des Verletzten diese Tat vielmehr ausdrücklich in § 228 StGB nur dann als rechtswidrig anerkannt, wenn gerade die Körperverletzung selbst trotz der Einwilligung des Verletzten gegen die guten Sitten verstößt. Das ist aber nur dann der Fall, wenn die Körperverletzung für sich betrachtet sittenwidrig erscheint. Kommt es dagegen lediglich bei Gelegenheit einer Trunkenheitsfahrt zu einer Körperverletzung, so haftet, mag auch die Trunkenheitsfahrt als solche regelmäßig gegen die guten Sitten verstoßen, deshalb noch nicht ohne weiteres der Körperverletzung eine Sittenwidrigkeit an (BayObLG, VRS 23, 113, 114). Die Einwilligung in eine fahrlässige Körperverletzung durch eine Trunkenheitsfahrt ist zwar als sittenwidrig und unbeachtlich anzusehen, wenn die Körperverletzung schwere, insbesondere dauernde Körperschädigungen zur Folge hat. Die Verletzungen der Mitfahrer hatten aber nicht derart schwere Körperschädigungen zur Folge, daß es geboten wäre, ihre Einwilligung als sittenwidrig zu werten. Die Wirksamkeit der Einwilligung nach § 228 StGB ist unabhängig von dem öffentlichen Interesse im Sinne von § 230 Abs. 1 StGB zu beantworten. Die Einwilligung nach § 228 StGB ist nur unwirksam, wenn die Tat gegen die guten Sitten verstößt, nicht dagegen schon, wenn ein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung besteht. Ist aber wegen wirksamer Einwilligung die Körperverletzung nicht rechtswidrig, so ist für eine Strafverfolgung auch durch die Staatsanwaltschaft kein Raum (OLG Frankfurt, VRS 29, 457, 458).

Der Angeklagte war zur Zeit der Taten 19 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 begangenen Taten durch ihre Veranlassung und ihre jugendtümlichen Beweggründe als Jugendverfehlungen, die den Antriebskräften der Entwicklung entsprangen, gekennzeichnet werden. Die Annahme einer Jugendverfehlung ist bei keinem Delikt von vornherein ausgeschlossen; auch Straßenverkehrsvergehen können unter § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG fallen (vgl. OLG Zweibrücken, NZV 1989, 442; 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. Daß die hier in Rede stehenden Straftaten von Tätern aller Altersklassen begangen werden, schließt die Annahme einer Jugendverfehlung ebenfalls nicht aus (vgl. BayObLG, StV 1984, 520; LG Gera, StV 1998, 346). Es darf nicht eine vom Gesetz nicht vorgesehene Regel- und Ausnahmeprüfung dahin stattfinden, daß bei Verkehrsdelikten in der Regel vom Erwachsenenstrafrecht ausgegangen wird (ebenso Brunner/Dölling, JGG, 11. Aufl., § 105 Rn. 14 a). Der Tatvorwurf beruht vorliegend unter anderem darauf, daß der Angeklagte am fraglichen Tag in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand am Straßenverkehr teilgenommen und infolgedessen einen Verkehrsunfall mit Personen- und Sachschaden verursacht 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. 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 vorschießendem 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.

Die Veranlassung der Tat prägt ihr vorliegend die Züge jugendtümlicher Unreife auf. Die Trunkenheitsfahrt des Angeklagten, der sich aus falsch verstandener Kameradschaft von seinen Freunden überreden ließ, unter Alkoholeinfluß diese gefahrvolle Fahrt durchzuführen, um Bier und Zigaretten zu holen, obgleich er wußte, daß er keine Fahrerlaubnis besaß und er alkoholische Getränke in nicht unerheblichen Mengen konsumiert hatte, resultierte ersichtlich aus einer fehlenden Abschätzung der Risiken solchen Handelns.

Bei auch nur kurzer Besinnung hätte er die Gefährlichkeit und Verantwortungslosigkeit seines Handelns erkennen können und 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. Die mangelnde soziale Reife des Angeklagten zeigt sich auch darin, daß er sich in der Tatsituation über die von der einschlägigen Vorverurteilung wegen einer gleichartigen Straftat ausgehenden Warnwirkung bedenkenlos hinweggesetzt hat. 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, zumal die Straftaten um das Kraftfahrzeug wie Fahren ohne Fahrerlaubnis schon deliktsspezifisch als jugendtypisch gelten (vgl. Albrecht, Jugendstrafrecht, 3. Aufl., S. 108).

Bei dem von dem Angeklagten verübten Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte handelt es sich ebenfalls um ein jugendtypisches Fehlverhalten, welches durch einen Mangel an Besonnenheit, Hemmungsvermögen und Beherrschung gekennzeichnet wird und sich als Ausdruck einer unreifen Persönlichkeit erweist. Angesichts des bisherigen Lebenswegs des in geordneten Verhältnissen aufgewachsenen Angeklagten und im Hinblick darauf, daß die verfahrensgegenständlichen, teils aus gruppendynamischen Zwängen begangenen Taten ersichtlich Ausfluß einer Augenblicksstimmung des Angeklagten und somit lediglich eine „Episode" innerhalb einer bestimmten Entwicklungsphase des Heranwachsenden waren, reicht als Reaktion auf das Tatunrecht und zur erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten trotz seiner grundsätzlich auch im Bereich des Jugendstrafrechts strafschärfend zu berücksichtigenden Wiederholungstäterschaft (vgl. dazu MK StGB-Franke, § 46 Rn. 40) die Anordnung von Auflagen und Weisungen als geeignetes Mittel fraglos aus, zumal die angeordnete Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis, die eine zusätzliche Belastung darstellt, bei der erforderlichen Gesamtschau strafmildernd zu berücksichtigen war, um insgesamt zu einer schuldangemessenen Reaktion zu gelangen. In der Hauptverhandlung zeigte der Angeklagte sich reuig und einsichtig. Er war in vollem Umfang geständig. Sein soziales Umfeld ist geordnet. Der Vater des Angeklagten hat bereits auf seine Taten durch erzieherische Gespräche angemessen reagiert. Um den erforderlichen Erziehungszweck zu erreichen, nämlich den Angeklagten durch eine repressive Maßnahme von der Begehung weiterer einschlägiger Straftaten abzuhalten und um die Mißbilligung seines Verhaltens seitens der staatlichen Gemeinschaft deutlich zu machen, hielt das Gericht die Erteilung einer Arbeitsauflage von sechzig Stunden gemeinnütziger Arbeit für ausreichend, aber auch erforderlich, damit sich ein derartiges Fehlverhalten nicht wiederholt und um die Taten des Angeklagten angemessen zu sühnen. 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, war ihm ferner die Weisung zu erteilen, an einem Verkehrsunterricht teilzunehmen.

Durch die Herbeiführung des Verkehrsunfalls in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand hat sich der Angeklagte als charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen (§ 69 Abs. 1 StGB). Anhaltspunkte, wonach der Regelfall des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB ausnahmsweise nicht vorliegt, sind nicht zu erkennen. Das Gericht sah sich deshalb nicht in der Lage, von der Regel des Gesetzes abzuweichen. Da der Angeklagte im Zeitpunkt der Entscheidung keine Fahrerlaubnis hatte, war nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis zu bestimmen. Das Mindestmaß der Sperre betrug nach § 69 Abs. 3 StGB ein Jahr, weil gegen den Angeklagten in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits einmal eine Sperre angeordnet worden war. Dieser Vorschrift liegt die Überlegung zugrunde, daß bei Kraftfahrern, die sich innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit erneut als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erwiesen haben, erfahrungsgemäß längere Zeiten des Zwangsauschlusses aus dem Straßenverkehr erforderlich sind, um erzieherisch erfolgreich auf sie einzuwirken und eine bessernde Wirkung erzielen zu können. Weil im Jugendstrafrecht der Schutz der Allgemeinheit, der mit der Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis erstrebt wird, durch den Erziehungsgedanken und den Grundsatz der Individualprävention eingeschränkt wird, muß angesichts der Bedeutung, die das Fahren von Kraftfahrzeugen heute bei Jugendlichen und Heranwachsenden erlangt hat, in Fällen des § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB bei der Sperrfristbemessung Zurückhaltung geübt werden, zumal es dem Wesen des Jugendstrafrechts nicht entspräche, die Dauer der selbständigen Sperre, die sich nach der Prognose zur Dauer der einschlägigen Ungeeignetheit bestimmt, in tatstrafrechtlicher Orientierung weitgehend ebenso zu bemessen wie im allgemeinen Strafrecht (vgl. Eisenberg, JGG, 10. Aufl., § 7 Rn. 38). Vor allem ist zu beachten, daß durch eine zu lange Bemessung der Sperrfrist regelmäßig eine Verstärkung der möglicherweise kriminogenen Wirkungen des § 69 StGB in Gestalt von Folgetaten wie Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Unfallflucht zu befürchten ist, was im Widerspruch zu Bemühungen um Vermeidung von Folgedelikten steht (vgl. hierzu Böhm, Einführung in das Jugendstrafrecht, 3. Aufl., S. 157; s. auch Ostendorf, JGG, 6. Aufl., § 7 Rn. 15). Gerade Jugendlichen und Heranwachsenden, für deren Altersgruppe das Empfinden selbstbestimmter Mobilität von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, sollte deshalb eine realistische Chance gegeben werden, in einem überschaubaren Zeitraum wieder als Teilnehmer im Straßenverkehr zugelassen zu werden, da der Verlust der Möglichkeit, (legal) am Straßenverkehr teilzunehmen, einen gravierenden Ausschluß von Jugendlichen und Jungerwachsenen als besonders prestigeträchtig und

für das Zusammengehörigkeitsgefühl als besonders wichtig empfundenen Tätigkeiten und Unternehmungen bedeutet. Unter sorgfältiger Abwägung der Gesamtumstände des Falles unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Angeklagten, seiner Lebensverhältnisse, seines Vorlebens und seines bisherigen Verhaltens im Straßenverkehr erschien dem Gericht demnach mit Blick auf die Bedeutung der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr in einer auf Mobilität angelegten Gesellschaft eine Sperrfrist von einem Jahr und damit das gesetzliche Mindestmaß der Sperre als ausreichend, um die von ihm drohende Gefahr für die Allgemeinheit wirksam abzuwehren und die bei dem Angeklagten erforderliche charakterliche Nachreife eintreten zu lassen.

11. Verabreden der (später verletzte) Beifahrer und der alkoholisierte Fahrer eines Unfallfahrzeugs zunächst im Laufe des Nachmittags, dass der Beifahrer am Abend fahren solle, wird dies aber vor der Unfallfahrt aus ungeklärtem Grund doch nicht so gehandhabt, so trifft den Beifahrer gegenüber dem mit 1,87 g ‰ alkoholisierten Fahrer ein Mitverschulden, welches gegenüber dem Verschulden des Unfallfahrers gleich schwer wiegt.

Oberlandesgericht Celle,
Urteil vom 10. Februar 2005 – 14 U 132/04 –
– 16 O 858/00 (LG Hannover) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt Zahlung von Schadensersatz und Feststellung wegen eines Verkehrsunfalles, der sich am 20. Oktober 1997 auf der Kreisstraße 61 in der Nähe vom B./L. ereignet hat und durch den der Kläger aufs Schwerste verletzt worden ist. Das Landgericht hat der Klage nur teilweise stattgegeben, insbesondere deswegen, weil es das zu Lasten des Klägers anzunehmende Mitverschulden mit zwei Dritteln bewertet hat statt, wie vom Kläger angenommen, mit einem Drittel. Darüber hinaus ist die Kammer dem Kläger auch hinsichtlich der Schadensberechnung nicht hinsichtlich aller Positionen gefolgt. Hiergegen richten sich die Berufungen beider Parteien. Der Kläger verfolgt insbesondere seine bereits im ersten Rechtszug der Berechnung zugrunde gelegte Gewichtung des etwaigen eigenen Mitverschuldens mit einem Drittel weiter. Im Vordergrund habe das Verschulden des Beklagten zu 1 zu stehen, der alkoholisiert und in äußerst riskanter Weise gefahren sei. Das Mitverschulden des Klägers, dem allenfalls vorgeworfen werden könne, dass er die Alkoholisierung des Beklagten zu 1 hätte erkennen können, falle gegenüber diesem strafrechtlich relevanten Verschulden weniger stark ins Gewicht. Die Beklagten verteidigen das erstinstanzliche Urteil gegen die Berufungsangriffe des Klägers und greifen mit ihrer eigenen Berufung lediglich den vom Landgericht zuerkannten Verdienstausfall an.

Aus den Gründen:

Die Berufung des Klägers erweist sich nur teilweise als begründet, im Übrigen ist sie, ebenso wie die Berufung der Beklagten, unbegründet. Nach Auffassung des Senats sind die Verschuldensanteile des Klägers und des Beklagten zu 1 hinsichtlich der durch den Verkehrsunfall herbeigeführten Körperverletzungen des Klägers gleich zu gewichten, weshalb die Berechnung der Schadensersatzansprüche ebenso abzuändern ist wie die Formulierung des Feststellungsausspruchs.

1. Das dem Kläger nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme in erster Instanz zutreffend anzulastende Mitverschulden ist nach Auffassung des Senats weder höher (wie von der Kammer angenommen) noch niedriger (wie vom Kläger geltend gemacht) zu gewichten als dasjenige des Beklagten zu 1. Der Kläger weist zwar zutreffend darauf hin, dass im Regelfall in der Rechtsprechung (übrigens auch des erkennenden Senats) der Verschuldensvorwurf gegen den alkoholisierten Fahrer schwerer gewichtet wird als derjenige gegen den Beifahrer, der die Alkoholisierung erkannt hat oder hätte erkennen können (vgl. etwa OLG Hamm, MDR 1996, 149; OLG Düsseldorf, Schadenpraxis 2002, 267; OLG Köln, NJW-RR 2000, 1553 [= BA 2001, 62]). Ein solcher Regelfall liegt hier aber ersichtlich nicht vor. Hier hat die Beweisaufnahme nicht nur ergeben, dass der Kläger die Alkoholisierung des Beklagten zu 1 hätte erkennen können und sogar müssen (was in den zitierten „Regelfällen“ üblicherweise die Hauptproblematik darstellt), sondern vielmehr sogar, dass die Parteien wegen des von vornherein beabsichtigten Alkoholkonsums des Beklagten zu 1 abgesprochen hatten, dass der Kläger anschließend das Fahrzeug führen solle. Entsprechend ist dann auch vorgegangen worden, indem nämlich sich der Kläger ans Steuer setzte, nachdem die Beteiligten die Gaststätte des Zeugen W. verließen. Hier hat also der Kläger nicht nur, wie in den genannten „Regelfällen“, die Alkoholisierung des Beklagten zu 1 erkannt, sie war vielmehr darüber hinaus absprachegemäß die Ursache dafür, dass zunächst der Kläger selber das Steuer übernommen hat. Dies (und nicht nur die vom Landgericht berücksichtigte Tatsache, dass der Kläger mit dem Beklagten zu 1 den gesamten Nachmittag zusammen verbracht hat und dessen Alkoholaufnahme deshalb aus eigener Anschauung mitbekommen musste), legt es durchaus nahe, den Mitverschuldensanteil des Klägers für gleichermaßen schwer wiegend zu halten wie denjenigen des Beklagten zu 1. Der Auffassung der Kammer, der Mitverschuldensanteil des Klägers überwiege denjenigen des Beklagten zu 1 (und sei sogar doppelt so hoch zu gewichten), vermag sich der Senat jedoch im Ergebnis nicht anzuschließen. Auch wenn, worauf in der mündlichen Verhandlung hingewiesen worden ist, die oben geschilderte „vorausschauende Planung“ eher geeignet ist, den Kläger zu belasten und den Beklagten zu 1 zu entlasten, ist, was der Kläger in der mündlichen Verhandlung zutreffend hat betonen lassen, dem Beklagten zu 1 ein ganz gravierender und sogar strafrechtlich relevanter Vorwurf zu machen, denn im Ergebnis war er selber es, der sein eigenes

Fahrzeug im Zustand absoluter alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit geführt hat (wobei die Alkoholisierung keineswegs schon so hoch gewesen ist, dass davon ausgegangen werden könnte, der Beklagte zu 1 habe nicht mehr gewusst, was er tat).

Beide Verschuldensvorwürfe erscheinen dem Senat in etwa gleichgewichtig, sodass von einer hälftigen Schadensteilung auszugehen ist.

2. Die weiteren Angriffe des Klägers gegen die Schadensberechnung des Landgerichts im Einzelnen greifen jedoch, ebenso wie der mit der eigenen Berufung der Beklagten verfolgte, nicht durch. [wird ausgeführt]

12.*) Einem Mitfahrer ist der Vorwurf eines eigenen Verschuldens zu machen, wenn der Fahrzeugführer offensichtlich betrunken ist und deshalb die Gefahr eines Unfalls nahe liegt, oder wenn sich ihm Zweifel an dessen Fahruntüchtigkeit aufdrängen mussten. Allein die Kenntnis, dass der Fahrer alkoholische Getränke zu sich genommen hatte, reicht hierzu nicht. Nur wenn der Fahrgast weiß, dass der Fahrer erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen hat, oder wenn Ausfallerscheinungen wahrzunehmen sind, ist eine Mitverantwortung zu bejahen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 14. März 2005 – 13 U 194/04 –
(LG Bielefeld)

Zum Sachverhalt:

Der am 19. 02. 1998 geborene Kläger begehrt mit der Klage Schadensersatz wegen entgangenen Unterhalts. Der Vater des Klägers, der am 08. 06. 1980 in Polen geborene L 2, wurde am 19. 01. 2002 gegen 13.40 Uhr bei einem Verkehrsunfall getötet. Fahrzeugführer war der Sohn des Halters, der Zeuge L. Am Vormittag des Unfalltages hatten der Zeuge L wie auch der Vater des Klägers Alkohol zu sich genommen. Anschließend fuhren sie gemeinsam in Richtung C 3. In einer leichten Rechtskurve verlor der Zeuge L die Kontrolle über das Fahrzeug, das von der Fahrbahn abkam und gegen mehrere Bäume prallte. Dabei wurde der Vater des Klägers tödlich verletzt. Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Mit der Berufung verfolgt die Beklagte das Ziel der Klageabweisung.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Beklagten hat keinen Erfolg. Der Klageanspruch ist nach Auffassung des Senats gerechtfertigt aus §§ 823 Abs. 1, 844 Abs. 2 BGB, 3 Nr. 1 PlichtVersG.

An der schuldhaften Verursachung des Unfalls durch den Zeugen L bestehen keine Zweifel. Ein Haftungsausschluss kommt nicht in Betracht. Allein die Tatsache, dass der Fahrer die Unglücksfahrt im Interesse des anderen und aus Gefälligkeit ihm gegenüber unternommen hat, rechtfertigt es nicht, einen stillschweigend vereinbarten Haftungsausschluss anzunehmen. So haftet der Fahrer zum Beispiel grundsätzlich auch dann für die verschuldete Verletzung eines Insassen, wenn er diesen unentgeltlich und gefälligkeitshalber mitgenommen hat (Greger, Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, 2. Auflage, § 16 StVG Rz. 205; Palandt-Heinrichs, 64. Auflage, § 276 Rz. 36c). Besondere Umstände, die abweichend von diesem Grundsatz die Annahme eines Haftungsausschlusses rechtfertigen könnten, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Auch ein Handeln auf eigene Gefahr liegt nicht vor. Einem Mitfahrer kann im Grundsatz nicht vorgeworfen werden, wenn er nicht prüft, ob der Fahrer fahrtüchtig ist; für die Führung des Kraftfahrzeugs trägt vielmehr allein der Fahrer die Verantwortung (BGHZ 35, 320; Greger, a. a. O., § 9 Rz. 26 f.). Ihm ist jedoch dann der Vorwurf eines eigenen Verschuldens zu machen, wenn der Fahrzeugführer offensichtlich betrunken ist und deshalb die Gefahr eines Unfalls nahe liegt, oder wenn sich ihm Zweifel an dessen Fahruntüchtigkeit aufdrängen mussten (BGH NJW 1988, 2365; Greger, a. a. O., Rz. 27 m. w. N.). Allein die Kenntnis, dass der Fahrer alkoholische Getränke zu sich genommen hatte, reicht hierzu nicht (BGH VersR 1970, 624). Nur wenn der Fahrgast weiß, dass der Fahrer erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen hat, oder wenn Ausfallerscheinungen wahrzunehmen sind, ist eine Mitverantwortung zu bejahen (Greger, a. a. O.). Solche Umstände lassen sich hier nicht feststellen. Bei seiner Vernehmung vor dem Landgericht erklärte der Zeuge D, dass nach seiner Erinnerung der Vater des Klägers und der Zeuge L am Morgen beim gemeinsamen Frühstück vor der Fahrt jeweils ein Glas Sekt von 0,2 l Größe getrunken hätten, welches halb und halb mit „Red-Bull" gemischt gewesen sei. Auf den Vorhalt, dass er zuvor bei anderer Gelegenheit zu Protokoll erklärt habe, dass es sich um je zwei Gläser gehandelt habe, gab er an, dass er dies damals nach bestem Wissen gesagt habe. Nach seiner heutigen Erinnerung sei es so gewesen, wie er es gerade abgegeben habe. Auch wenn man davon ausgeht, dass der Vater des Klägers wusste, dass der Zeuge L vor Antritt der Fahrt zwei Gläser mit einem Gemisch aus Sekt und „Red-Bull" getrunken hat, kann auf dieser Grundlage nicht festgestellt werden, dass der Vater des Klägers wissen musste, dass der Fahrer erhebliche Alkoholmengen zu sich genommen hat und dadurch fahruntüchtig war. Der Konsum von 0,2 l Sekt führt unter gewöhnlichen Umständen nicht zu einer Blutalkoholkonzentration von 0,71 ‰ und auch nicht zur Fahruntüchtigkeit. Es ist nicht ersichtlich, ob, wann und ob ggf. mit Kenntnis des Getöteten der Zeuge L weiteren Alkohol zu sich genommen hat. Die Voraussetzungen von § 844 Abs. 2 BGB liegen vor. [wird ausgeführt]

13.*) Die Verschaffung amtlich anerkannter Bescheinigungen, deren Erteilung von der Erfüllung bestimmter, im öffentlichen Interesse überprüfter Voraussetzungen abhängt, gegen Entgelt verstößt

gegen die guten Sitten, wenn diese in jedem Fall, d. h. auch ohne dass die geforderten Voraussetzungen, vorliegen, versprochen wird. Die sittliche Anstößigkeit folgt schon aus der – eigennützigen Motiven dienenden – Gefährdung der mit einer MPU verfolgten Ziele, nämlich der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 02. August 2005 – 19 W 37/05 –

Aus den Gründen:

Die statthafte und zulässige (§§ 567 Abs. 1 Nr. 1, 127 Abs. 2 Nr. 2, Abs. 3 S. 3 ZPO) sofortige Beschwerde des Antragstellers gegen den ablehnenden Prozesskostenhilfebeschluss des Landgerichts Konstanz ist unbegründet.

Das Landgericht hat die nachgesuchte Prozesskostenhilfe zu Recht versagt, da die beabsichtigte Rechtsverfolgung keine hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet (§ 114 ZPO).

Vertragliche Ansprüche des Antragstellers bestehen nicht, einem Bereicherungsanspruch steht die (von Amts wegen zu beachtende) Einrede des § 817 S. 2 BGB entgegen.

Das zwischen den Parteien geschlossene Rechtsgeschäft, das Grundlage der Zahlung des Antragstellers war, ist wegen Verstoßes gegen die guten Sitten gem. § 138 Abs. 1 BGB nichtig. Die Beschaffung amtlich anerkannter Bescheinigungen, deren Erteilung von der Erfüllung bestimmter, im öffentlichen Interesse überprüfter Voraussetzungen abhängt, gegen Entgelt verstößt gegen die guten Sitten, wenn diese in jedem Fall, d. h. auch ohne dass die geforderten Voraussetzungen vorliegen, versprochen wird. Die sittliche Anstößigkeit folgt schon aus der – eigennützigen Motiven dienenden – Gefährdung der mit einer MPU verfolgten Ziele, nämlich der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Die diese Sittenwidrigkeit begründeten Tatsachen waren sowohl dem Antragsgegner als auch dem Antragsteller bewusst. So trägt der Antragsteller zwar vor, er habe nicht gewusst, dass der Antragsteller eine Urkundenfälschung oder eine Bestechung der Gutachter plane, lässt aber offen, welchen rechtmäßigen Zwecken die Zahlung nach seinen Vorstellungen dienen sollte. Dass er dafür eine (wegen der schlechten Chancen in seinem Fall) besonders intensive Schulung oder Vorbereitung erhalten sollte, ist nicht behauptet. Ihm musste vor allem nach der „Preiserhöhung“ und der Zusage, der Antragsgegner werde „in jedem Fall“ für ein Bestehen der Prüfung sorgen, klar sein, dass die Erteilung nicht, jedenfalls nicht allein, davon abhängen würde, dass er den Anforderungen entspreche. Ob sich der Antragsteller über die konkrete Vorgehensweise des Antragsgegners Gedanken gemacht hat, ist ohne Belang. Selbst wenn er davon bewusst die Augen verschlossen hat, steht dies einer positiven Kenntnis der Sittenwidrigkeit gleich (BGH NJW 1983, 1420; 1989, 3217; 93, 2108).

Der Rückforderung der damit ohne Rechtsgrund geleisteten Zahlung steht der Einwand des § 817 S. 2 BGB entgegen. Dem Antragsteller fällt bereits mit seiner Zahlung ein Sittenverstoß zur Last. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist die Leistung gerade nicht wertneutral und (noch) unverfänglich, sondern beruht auf der für beide Seiten erkennbar sittenwidrigen Abrede, unter Verwendung des Geldes ein positives Gutachten zu erhalten, das ohne die sachfremde oder sogar strafbare Hilfe des Antragsgegners nicht zu erlangen gewesen wäre.

Der Anwendung des § 817 S. 2 BGB im vorliegenden Fall stehen Billigkeitserwägungen nicht entgegen. Das Risiko, die auf einen erkannt sittenwidrigen Vertrag erbrachte Vorleistung nicht zurückfordern zu können, soll nach dem Gesetzeszweck des § 817 S. 2 BGB gerade denjenigen treffen, der sich bewusst außerhalb der Rechtsordnung bewegt (BGHZ 36, 395; 44, 1). Für den Fall eines beiderseits sittenwidrigen Handelns würde die Annahme eines Rückforderungsrechts des Leistenden den Gesetzeszweck des § 817 S. 2 BGB deshalb konterkarieren. Dem Antragsgegner die aus seinem möglicherweise strafbaren Handeln verbleibenden Gelder zu nehmen, ist damit allenfalls einer eventuellen strafrechtlichen Sanktion vorbehalten.

14.*) 1. Eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung liegt vor, wenn die Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit durch den Alkohol so gestört ist, dass der Geschädigte den Anforderungen der konkreten Gefahrenlage nicht mehr gewachsen ist.

2. Für die Teilnahme am Straßenverkehr liegt eine leistungsausschließende Bewusstseinsstörung für Fußgänger bei etwa 2,0 Promille. Bei diesem Wert ist die Möglichkeit eines Gegenbeweises ausgeschlossen.

3. Wenn ein volltrunkener Fußgänger sich an einer lebensgefährlichen Stelle im Gebirge aufhält und sich dafür – wie auch immer – hinter ein Absperrgitter begeben hat, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass dies ebenso wie der sich anschließende Absturz auf die Alkoholisierung zurückzuführen ist.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 20. September 2005 – 5 W 111/05 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber unbegründet. Das Landgericht hat zu Recht und mit zutreffender Begründung Prozesskostenhilfe verweigert. Das Vorbringen des Antragstellers im Rahmen der Beschwerdebegründung rechtfertigt keine andere Beurteilung.

Nach Ziffer 5.1.1. der AUB 2000 besteht kein Versicherungsschutz für Unfälle der versicherten Person durch Geistes- oder Bewusstseinsstörungen, auch soweit sie auf Trunkenheit beruhen. Unstreitig war der Antragsteller zum Unfallzeitpunkt im Zustand der Trunkenheit. Er wies zwei Stunden nach dem Unfall noch eine Blutalkoholkonzentration von 2,67 Promille auf. Da er nach seinem Sturz nicht mehr nachgetrun-

ken haben kann (er behauptet es auch nicht), bedeutet dies angesichts eines Abbauwertes von mindestens 0,1 Promille/Stunde abzüglich einer zweistündigen Anflutungsphase bei allerdings unbekanntem Zeitpunkt des letzten Alkoholkonsums, dass die BAK zum Unfallzeitpunkt eher höher als 2,67 Promille gewesen sein dürfte, keinesfalls aber niedriger gewesen sein kann. Dass bei einem solchen BAK-Wert ein Zustand der Bewusstseinsstörung anzunehmen ist, steht fest und bedarf keiner gesonderten einzelfallbezogenen Aufklärung. Eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung liegt vor, wenn die Aufnahme- oder Reaktionsfähigkeit durch den Alkohol so gestört ist, dass der Geschädigte den Anforderungen der konkreten Gefahrenlage nicht mehr gewachsen ist (so schon RGZ 164, 49; BGH VersR 1962, 461; BGH VersR 2000, 1090). In der Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass etwa für die Teilnahme am Straßenverkehr eine leistungsausschließende Bewusstseinsstörung für Kraftfahrer bei 1,1 Promille liegt, für Fahrradfahrer bei etwa 1,7 Promille und für Fußgänger etwa bei 2,0 Promille (zahlreiche Nachweise bei Knappmann in Prölss/Martin § 2 AUB 94 Rn. 11). Bei diesen Werten ist die Möglichkeit des Gegenbeweises ausgeschlossen. Auch wenn diese Werte nicht auf andere Lebens- und Gefahrensituationen ohne weiteres übertragbar sind, so spricht doch nichts dagegen, sie als Richtwerte zu übernehmen. Es ist jedenfalls aus Sicht des Senats nicht zweifelhaft, dass der für Fußgänger angenommene Wert für eine absolute Verkehrsuntauglichkeit auch für die Fähigkeit eines Fußgängers heranzuziehen ist, einen unstreitig nicht ungefährlichen (nach eigenem Vortrag des Klägers glatten und schmalen), körperliches Geschick und geistige Aufmerksamkeit erfordernden Klettersteig im Elbsandsteingebirge zu meistern. Hier kommt hinzu, dass die tatsächlich vorliegende Blutalkoholkonzentration beim Kläger den kritischen Wert von 2,0 Promille noch einmal in ganz beträchtlicher Weise überschritt. Nur bei einem sehr alkoholgewöhnten Menschen ist bei einem derart hohen Wert überhaupt noch von irgendeiner Sinnestätigkeit auszugehen. Dass die Aufnahme-, Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit bezogen auf die konkrete Gefahrensituation aber sogar in keiner Weise beeinträchtigt gewesen soll, wie der Kläger offenbar behaupten will, ist abwegig und auszuschließen.

Die Bewusstseinstörung hat den Unfall auch zumindest mitverursacht. Mitursächlichkeit ist ausreichend, um zum Ausschluss der Ziffer 5.1.1. zu führen (vgl. schon BGH VersR 1957, 509). Auch insoweit bedarf es keines gesonderten Nachweises durch eine Vernehmung von Zeugen, durch Augenscheineinnahme oder durch Sachverständigengutachten. Es ist vielmehr, worauf die Kammer zu Recht hingewiesen hat, im Wege des Anscheinsbeweises davon auszugehen, dass die vorhandene Bewusstseinsstörung den Unfall (mit-)verursacht hat. Der Anscheinsbeweis ist anwendbar (BGHZ 18, 311; BGH NJW 1962, 1108). Es entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung und stellt einen typischen Lebenssachverhalt dar, dass eine Blutalkoholkonzentration von 2,67 Promille und höher die Fähigkeit eines Menschen drastisch reduziert, die Gefährlichkeit einer Situation (hier insbesondere eines Abgrundes) zuverlässig einzuschätzen, und seine Bewegungen so zu kontrollieren, dass ein Absturz vermieden wird. Wenn ein Volltrunkener sich an einer lebensgefährlichen Stelle aufhält und sich dafür – wie auch immer – hinter ein Absperrgitter begeben hat, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass dies ebenso wie der sich anschließende Absturz auf die Alkoholisierung zurückzuführen ist. Dem Kläger hätte es demnach oblegen, die ernsthafte konkrete (nicht bloß theoretische) Möglichkeit eines Ablaufes aufzuzeigen und zu beweisen, der vom Alkoholkonsum gänzlich unabhängig gewesen ist.

15 *) Zur Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 61 VVG wegen grob fahrlässiger Herbeiführung eines Unfall durch vorangegangenen Alkoholkonsums.

Landgericht Bremen,
Urteil vom 13. Mai 2004 – 6-O-2798/03 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger schloß bei der Beklagten für seinen Pkw u. a. eine Vollkaskoversicherung mit einer Selbstbeteiligung von DM 1 000,00 (= EUR 512,29) ab. Einbezogen wurden die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB 99).

Ende Mai 2003 hielt sich der Kläger, der selbständiger Handelsvertreter ist, auf Sylt auf. Am Abend des 29. Mai 2003 nahm er anläßlich einer „Lokalrunde“ in K. eine erhebliche Menge Alkohol zu sich. Als letztes Lokal suchte er etwa gegen 2.00 Uhr des nächsten Tages die Gaststätte auf, in der seine Lebensgefährtin bis gegen 6.00 Uhr morgens arbeitete. In dieser Zeit konsumierte er weitere alkoholische Getränke und rauchte diverse Zigaretten.

Nach Arbeitsschluß seiner Lebensgefährtin fuhr der Kläger mit ihr gegen 7.00 Uhr mit einem Taxi zu seiner Wohnung in K. Aus Gründen, die zwischen den Parteien im Einzelnen streitig sind, sah sich der Kläger veranlaßt, sich im alkoholisierten Zustand in seinen Pkw zu setzen und damit loszufahren. Ausgangs einer Linkskurve verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug und verunfallte damit.

Der Kläger wurde schwer verletzt. Er ist seit dem Unfall auf einen Rollstuhl angewiesen. Sein Pkw erlitt Totalschaden.

Nach dem Unfall wurde beim Kläger ein Blutalkoholgehalt von 1,96 ‰ ermittelt. Zur Fahrgeschwindigkeit seines Pkw kurz vor dem Unfall wurde rekonstruiert, daß sie sich in den Grenzen von 109-125 km/h bewegt habe, während in jenem Bereich eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zulässig gewesen sei.

Ein Sachverständiger stellte den Wiederbeschaffungswert für den Pkw des Klägers mit EUR 30 200,00 und den Restwert mit EUR 10 211,00 fest.

Der Kläger forderte die Beklagte auf, den Differenzbetrag nach Abzug der Selbstbeteiligung in Höhe

von EUR 19 411,71 aus der Fahrzeugversicherung zu zahlen. Mit Schreiben vom 29. September 2003 lehnte die Beklagte eine Regulierung ab.

Mit seiner am 02. Januar 2004 zugestellten Klage nimmt der Kläger die Beklagte auf Entschädigungszahlung aus dem Versicherungsvertrag in Anspruch. Er behauptet: In der Gaststätte sei es mit seiner Lebensgefährtin zu einem heftigen Streit gekommen, der sich in seiner Wohnung fortgesetzt habe. Als sie sich angeschickt habe, die Wohnung zu verlassen, habe er seine Lebensgefährtin, die gleichfalls alkoholisiert gewesen sei, daran hindern wollen, was ihm jedoch nicht gelungen sei. Sie sei mit ihrem Pkw davongefahren. Wegen des Streits habe er sich in heftiger Erregung befunden. Weiter habe er sich große Sorgen um seine Lebensgefährtin gemacht. Er sei völlig übermüdet und eine derartige Menge Alkohol nicht gewohnt gewesen, so daß die Alkoholwirkung besonders stark bei ihm eingetreten sei. In diesem Zustand sei es dazu gekommen, daß er sich in seinen Pkw gesetzt habe und seiner Lebensgefährtin gefolgt sei. Er sei nicht mehr in der Lage gewesen, die Frage seiner Fahrtüchtigkeit zu überprüfen und einzusehen, daß er eigentlich nicht mehr habe fahren dürfen.

Die Beklagte beruft sich auf Leistungsfreiheit, weil der Kläger den Unfall infolge seines vorangegangenen Alkoholgenusses grob fahrlässig herbeigeführt habe.

Aus den Gründen:

Die Klage ist nicht begründet.

Dem Kläger steht der mit der Klage verfolgte Entschädigungsbetrag aus dem Fahrzeugversicherungsvertrag, der als Rechtsgrundlage dafür nur in Frage gekommen wäre, gegen die Beklagte nicht zu, weil diese wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalls leistungsfrei geworden ist (§ 61 VVG).

Nach dem unstreitigen Sachverhalt unter Berücksichtigung des streitigen Klägervorbringens ist nach Ansicht der Kammer festzustellen, daß der Verkehrsunfall und der dadurch eingetretene Schaden am versicherten Pkw auf ein grob fahrlässiges Verhalten des Klägers zurückzuführen sind. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in einem besonders schweren Maß verletzt wird und schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und daß nicht beachtet wird, was im konkreten Fall jedem einleuchten mußte. Dabei wird neben den objektiven Voraussetzungen in subjektiver Hinsicht gefordert, daß den Handelnden ein schweres Verschulden trifft (vgl. Palandt-Heinrichs, § 277 BGB Rn 5 m. w. N.).

Objektiv ist das Handeln des Klägers unzweifelhaft als grob fahrlässig zu beurteilen. Denn er setzte sich in einem Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit, der mit einem Blutalkoholgehalt von 1,96 ‰ gegeben ist, an das Steuer seines Wagens und fuhr damit los. Nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins ist die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Klägers ursächlich für den Unfall, den er später während der Fahrt mit dem Pkw erlitt. Trotz einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h durchfuhr der Kläger eine Linkskurve mit mindestens 109 km/h, wie gutachterlich festgestellt worden ist. Daß er bei einer derartigen Fahrweise die Kontrolle über das Fahrzeug verlor, das dadurch aus der Fahrbahn getragen wurde und anschließend mit Totalschaden verunfallte, ist geradezu eine naheliegende Folge. Ohne den vorherigen Alkoholgenuß hätte sich der Kläger an die Verkehrsvorschriften gehalten, sich auf die kommende Linkskurve eingestellt und sie mit der gebotenen Vorsicht durchfahren.

Den Beweis des ersten Anscheins, der für die gem. § 61 VVG beweisbelastete Beklagte streitet, hätte der Kläger zwar entkräften können, wenn er Tatsachen nachgewiesen hätte, aus denen sich die ernsthafte (und nicht nur theoretische) Möglichkeit eines abweichenden Geschehensablaufes ergeben hätte (vgl. BGH VersR 1998 1367, 1368). Daran fehlt es jedoch. Der Kläger hat nicht einmal andeutungsweise Tatsachen vorgetragen, die für einen abweichenden Hergang hätten sprechen können. Die entscheidenden Tatsachen, die zum Unfall führten, sind vielmehr zwischen den Parteien unstreitig.

Soweit sich der Kläger in subjektiver Hinsicht darauf berufen will, daß sein schweres Verschulden angesichts der Umstände, die der Trunkenheitsfahrt vorausgegangen seien, in einem milderen Licht erscheine, kann er damit nach Auffassung der Kammer kein Gehör finden. Selbst wenn er sich, bedingt durch seine Alkoholisierung, Müdigkeit und den Streit mit seiner Freundin, in einem emotionalen Ausnahmezustand befunden und sich in dieser Situation dazu hinreißen lassen habe, sich an das Steuer seines Wagens zu setzen und loszufahren, hätte ihm während der nach seinen eigenen Schilderungen keineswegs als kurz zu bezeichnenden Fahrt der Gedanke kommen können und auch müssen, daß dasjenige, was er tue, ausgesprochen leichtsinnig sei. Zwischen einem Augenblicksversagen, das anfänglich vielleicht bestanden haben mag, und dem späteren Unfall ist bereits rein zeitlich jeder Zusammenhang ausgeschlossen. Ebenso kann nach dem eigenen Vortrag des Klägers nicht die Rede davon sein, daß er wegen der behaupteten Begleitumstände in seiner Einsichts- und Steuerungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt gewesen sei. Immerhin machte er sich Gedanken darüber, daß seine gleichfalls stark alkoholisierte Lebensgefährtin mit ihrem Pkw unterwegs sei. Daß er sich entschloß, ihr mit seinem Wagen zu folgen, zeugt davon, daß der Kläger noch die Fähigkeit besaß, zielgerichtete Überlegungen anzustellen.

Nach diesen Ausführungen ist der Einwand der Beklagten aus § 61 VVG berechtigt, weshalb der Kläger mit seiner Entschädigungsklage abzuweisen ist.

16.*) 1. Die Anordnung einer MPU zur Überprüfung der Fahreignung ist auch bei einem Ersttäter gerechtfertigt, der, obwohl er einen Alkoholisierungsgrad aufweist, der die Grenzwerte des § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV übersteigt, mit seinem Fahrrad am Straßenverkehr teilnimmt.

2. „Im grünen Bereich“ liegende körperliche Befunde sind nicht ausreichend, um die Fahreignung des Betroffenen zu begründen. Denn diesen Laborbefunden wohnt kein Erkenntniswert hinsichtlich der verkehrspsychologischen Seite der Fahreignung inne, die mit negativem Ergebnis Gegenstand einer medizinisch-psychologischen Untersuchung war.

3. Zur Rechtmäßigkeit eines zu der Schlussfolgerung, es müsse auch zukünftig mit Fahrten des Betroffenen unter Alkoholeinfluss gerechnet werden, gelangenden medizinisch-psychologischen Gutachtens.

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 01. Februar 2006 – 1 M 124/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller hat sich mit seinem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz dagegen gewandt, dass die Antragsgegnerin ihm mit Verfügung vom 15. August 2005 sofort vollziehbar seine Fahrerlaubnis entzogen hat, weil er sich am 29. Mai 2003 mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,62 Promille mit dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegt, dabei einen Verkehrsunfall verursacht und sich unter Berücksichtigung des Gutachtens des TÜV vom 13. Juli 2005 damit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe. Das Verwaltungsgericht hat dem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz mit Beschluss vom 08. September 2005 im Wesentlichen mit der Begründung stattgegeben, der angegriffene Bescheid erweise sich als vermutlich rechtswidrig, die Interessenabwägung gehe zu Gunsten des Antragstellers aus. Der Fall weise „gegenüber dem Regelfall eines zur Begutachtung anstehenden Fahrerlaubnisinhabers einige Besonderheiten auf, denen das Gutachten (durch die weitgehende Verwendung von Textbausteinen) nicht gerecht“ werde. Auch wenn Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers bestünden, reichten diese nicht aus, um auf der Grundlage des § 11 Abs. 7 FeV zur Annahme der Nichteignung zu kommen. Da derzeit die Kraftfahreignung nicht sicher ausgeschlossen werden könne, müsse dem Aussetzungsinteresse des Antragstellers der Vorrang gegenüber dem öffentlichen Vollziehungsinteresse eingeräumt werden. Die Beschwerde der Antragsgegnerin hat Erfolg.

Aus den Gründen:

Die auf § 3 Abs. 1 StVG i.V.m. § 46 Abs. 1, 3 FeV gestützte Entziehungsverfügung der Antragsgegnerin vom 15. August 2005, deren sofortige Vollziehung angeordnet worden ist, erweist sich als rechtmäßig.

Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden nach Maßgabe von § 46 Abs. 3 FeV die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung, um Eignungszweifel zu klären bzw. die behördliche Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen vorzubereiten. Zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik ordnet die Fahrerlaubnisbehörde nach § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV dann zwingend, ohne dass ihr ein Ermessen eingeräumt wäre, die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde.

Dass diese Voraussetzungen für die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vorgelegen haben, hat das Verwaltungsgericht mit zutreffenden Erwägungen ausgeführt.

Unerheblich ist insbesondere, dass der Antragsteller die Alkoholfahrt mit dem Fahrrad und nicht mit einem Kraftfahrzeug unternommen hat. § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV setzt nicht die Verkehrsteilnahme mit einem Kraftfahrzeug voraus, sondern hält bereits die Teilnahme am Straßenverkehr mit einem „Fahrzeug“ für ausreichend. Demgemäß ist in der Rechtsprechung geklärt, dass auch bei einem Ersttäter, der, obwohl er einen Alkoholisierungsgrad aufweist, der die Grenzwerte des § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV übersteigt, mit seinem Fahrrad am Straßenverkehr teilnimmt, ein medizinisch-psychologisches Gutachten verlangt werden muss (vgl. Beschl. des Senats v. 28. 10. 2005 – 1 M 123/05 –; VGH Mannheim, Beschl. v. 16. 03. 2005 – 3 L 372/05 –, NJW 2005, 2471; OVG Frankfurt/Oder, Beschl. v. 31. 01. 2003 – 4 B 10/03 –, juris; OVG Lüneburg, Beschl. vom 14. 01. 2000, – 12 O 136/00 –, juris; OVG Münster, Beschl. vom 22. 01. 2001 – 19 B 1757, 19 E 886/00 –, NJW 2001, 394 – zitiert nach juris [= BA 2001, 474]; VG Dresden, Beschl. v. 02. 09. 2005 – 14 K 774/05 –, juris; VG Potsdam, Beschl. v. 08. 07. 2005 – 10 L 279/05 –, juris; VG Neustadt/Weinstraße, Beschl. v. 16. 03. 2005 – 3 L 372/05.NW –, juris; VG Düsseldorf, Urt. v. 30. 09. 2004 – 6 K 2533/03 –, juris; VG Braunschweig, Beschl. vom 13. 06. 2003 – 6 B 212/03 –, NVwZ 2003, 1284 – zitiert nach juris; vgl. ferner zum alten Recht BVerwG, Beschl. vom 09. 09. 1996, – 11 B 61/96 –, juris; Urt. vom 27. 09. 1995 – 11 C 34/94 –, BVerwGE 99, 249 – zitiert nach juris [= BA 1996, 107]; VGH Mannheim, Beschl. v. 16. 07. 1998 – 10 S 1461/97 –, VBlBW 1999, 106 – zitiert nach juris [= BA 1999, 71]).

Aufgrund des demnach rechtmäßig vom Antragsteller zur Ausräumung der Zweifel an seiner Fahreignung verlangten medizinisch-psychologischen Gutachtens des TÜV vom 13. Juli 2005 – ergänzt durch TÜV-Stellungnahme vom 20. September 2005 – durfte die Antragsgegnerin entgegen der vom Verwaltungsgericht bzw. vom Antragsteller vertretenen Auffassung zu der Schlussfolgerung gelangen, dieser sei zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG bzw. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV ungeeignet.

Die charakterliche Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs ist nur aufgrund einer umfassenden Würdigung der Gesamtpersönlichkeit zu beurteilen. Sie ist nämlich in besonderem Maße dadurch gekennzeichnet, dass sie kein unveränderliches Persönlichkeitsmerkmal darstellt. Ein wichtiges Erkenntnismittel

zur Klärung der Frage, ob Fahreignung gegeben ist, ist eine medizinisch-psychologische Untersuchung. Dieses Hilfsmittel ist deshalb in aller Regel unverzichtbar, da weder die Behörden noch die Gerichte über eigenen Sachverstand verfügen, notwendige medizinisch-psychologische Erkenntnisse selbst zu gewinnen oder das Verhalten eines Menschen selbst einer diesbezüglichen Bewertung zu unterziehen. Dementsprechend kommt einem sachverständig erstellten medizinisch-psychologischen Gutachten ein hoher Aussagewert zu, der nur dann erfolgreich in Zweifel gezogen werden kann, wenn das Gutachten erkennbar Fehler aufweist oder nicht nachvollziehbar ist (vgl. VG Neustadt a.d.W., Beschl. v. 16. 03. 2005 – 3 L 272/05 –, NJW 2005, 2471, 2472).

Solche Mängel weist das zu der Schlussfolgerung, es müsse auch zukünftig mit Fahrten des Antragstellers unter Alkoholeinfluss gerechnet werden, gelangende TÜV-Gutachten vom 13. Juli 2005, jedenfalls unter Berücksichtigung der nochmals den individuellen Einzelfall in den Blick nehmenden ergänzenden Begründung vom 20. September 2005, nicht auf.

Dem Verwaltungsgericht kann nicht darin gefolgt werden, dass der vorliegende Fall „gegenüber dem Regelfall eines zur Begutachtung stehenden Fahrerlaubnisinhabers einige Besonderheiten auf (-weise), denen das Gutachten (durch die weitgehende Verwendung von Textbausteinen) nicht gerecht“ werde und die als im vorstehenden Sinne erkennbare und beachtliche Fehler gewertet werden bzw. die Nachvollziehbarkeit beeinträchtigen könnten.

Dies gilt zunächst für die Feststellung des Verwaltungsgerichts, der Antragsteller habe „lediglich“ 1,62 Promille gehabt, sei „also an der untersten Grenze“ gewesen, „ab der überhaupt die Anordnung eines Gutachtens in Betracht“ komme.

Mit dieser Aussage relativiert das Verwaltungsgericht in unzulässiger Weise die von der Fahrerlaubnisverordnung aufgegriffenen gesicherten Erkenntnisse der Alkoholforschung (vgl. dazu auch die Begr. des Bundesrats, BR-Drucks 443/98, abgedr. bei Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 13 FeV m. w. N.), der zu Folge die Gefahr, dass ein Fahrerlaubnisinhaber Alkoholkonsum und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr hinreichend sicher trennen kann, auch bei einem Fahrerlaubnisinhaber besteht, der so alkoholgewöhnt ist, dass er die in § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Werte erreicht (und überschreitet) und gleichwohl noch mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt. Der Umstand, dass der Antragsteller die Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille „nur“ knapp überschritten hat, kann vor diesem Hintergrund grundsätzlich keinen „besonderen“ Umstand darstellen, der den Antragsteller in dem vom Verwaltungsgericht angenommen Sinne entlasten könnte; die damit implizierte Verharmlosung („lediglich“) der vom Antragsteller erreichten Blutalkoholkonzentration stünde im Gegensatz zu der in § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV enthaltenen Bewertung einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille. Dem Gesichtspunkt, dass der Antragsteller „lediglich“ 1,62 Promille aufwies, hat das Gutachten des TÜV deshalb nicht in irgendeiner Weise „besonders“ gerecht werden müssen.

Dem vom Verwaltungsgericht weiter angeführten Aspekt, „gleichzeitig (sei) er nicht mehr in der Lage (gewesen), sicher auf dem Fahrrad zu fahren, was für eine erhebliche Alkoholisierung und gegen eine besondere Alkoholtoleranz (spreche)“, vermag der Senat weder im tatsächlichen Ausgangspunkt noch in der Schlussfolgerung zu folgen.

Zutreffend hat die Antragsgegnerin darauf verwiesen, dass der Antragsteller in seiner Exploration beim TÜV ausdrücklich angegeben hat, vor dem Unfall habe „alles gut geklappt mit dem Fahren“. Er hat zudem den Unfall in erster Linie damit erklärt, dass er zu weit rechts gefahren sei und „mit dem Vorderrad gegen eine Kante gekommen“ sei und erst danach darauf verwiesen, er habe sich „auch“ aufgrund der Alkoholisierung nicht mehr halten können. Ausweislich des bei den Verwaltungsvorgängen befindlichen Gesprächsvermerks vom 08. August 2005 hat der Antragsteller im Rahmen seiner Vorsprache bei der Fahrerlaubnisbehörde nochmals bestätigt, dass er „am Delikttag in der Lage (gewesen sei), Fahrrad zu fahren“. In seinem Schreiben an die KK-Außenstelle S. vom 27. Juli 2003 hat er den Unfallhergang im Wesentlich übereinstimmend dargestellt. Angesichts dieser Sachlage kann der Erwägung des Verwaltungsgerichts, der Antragsteller sei nicht mehr in der Lage gewesen, sicher auf dem Fahrrad zu fahren, nicht gefolgt werden.

Entscheidend ist aber vor allem, dass das Verwaltungsgericht den Sachverhalt, dass der Antragsteller unter der erreichten Blutalkoholkonzentration jedenfalls überhaupt noch Fahrrad fahren konnte, nicht zutreffend gewichtet: Es kommt für die Frage der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen letztlich nicht entscheidend darauf an, ob er nicht mehr völlig sicher auf dem Fahrrad unterwegs war und es möglicherweise auch alkoholbedingt zu dem Unfall gekommen ist. Maßgeblich ist vielmehr, dass der Antragsteller überhaupt noch die Fähigkeit hatte, mit dem Fahrrad zu fahren (vgl. Beschl. des Senats vom 28. 10. 2005 – 1 M 123/05). Auf diesen Gesichtspunkt ist auch bereits im TÜV-Gutachten vom 13. Juli 2005 hingewiesen worden. In der weiteren Stellungnahme des TÜV vom 20. September 2005 wird ebenso zutreffend ausgeführt, wenn zusätzlich zu einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr noch die Fahrt mit einem Fahrrad angetreten werde, so stehe fest, dass eine durch ein normabweichendes Trinkverhalten in der Vorgeschichte hohe Alkoholgewöhnung entstanden sein müsse, die es überhaupt erst ermöglicht habe, diese „schwierige Gleichgewichtsleistung auf dem Fahrrad“ zu vollbringen. Wie das Verwaltungsgericht vor dem Hintergrund einer Blutalkoholkonzentration von 1,62 Promille, der dazu vorliegenden Erkenntnisse der Alkoholforschung und der Fähigkeit des Antragstellers, noch Fahrrad fahren zu können, zu der Schlussfolgerung gelangen konnte, der Sachverhalt spreche („nur“) für eine erhebliche Alkoholisierung und gegen eine besondere Alkoholtoleranz, erschließt sich dem Senat nicht.

Dass sich der Vorfall bzw. Unfall vor zwei Jahren am „Herrentag“ ereignet hat, stellt entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts ebenfalls keinen Umstand dar, der als rechtlich-relevante Besonderheit zu werten wäre. Wenn das Verwaltungsgericht unter Bezugnahme auf den „Herrentag“ meint, dass damit „das im Gutachten vermisste Trinkmotiv hinreichend belegt (sei)“, gibt dies zu folgenden Bemerkungen Anlass. Im Gutachten wird im Zusammenhang mit dem konkreten Trinkverhalten des Antragstellers auf der „Herrentagsfeier“ ausgeführt:

„Warum er dann letztendlich am Tage der Zuwiderhandlung diese extrem hohe Alkoholmenge in der nur kurzen Zeit zu sich nahm, konnte heute vom Trinkmotiv her nicht sichtbar werden.“

Diese gutachtliche Aussage ist mit Blick auf die zuvor im Gutachten wiedergegebene Darstellung seines Trinkverhaltens durch den Antragsteller ohne weiteres plausibel. Die Frage nach dem Trinkmotiv wird dabei auf die „extrem hohe Alkoholmenge“, die „in der nur kurzen Zeit“ aufgenommen worden sei, bezogen. Für diese „extrem hohe Alkoholmenge“, die zudem vom Antragsteller „in der nur kurzen Zeit“ zu sich genommen wurde, ist in der Tat eine „Herrentagsfeier“ bzw. der „Herrentag“ kein hinreichendes „Trinkmotiv“, wobei – ohne dass es darauf letztendlich noch ankäme – in der Stellungnahme des TÜV vom 20. September 2005 zutreffend darauf hingewiesen wird, dass der „Herrentag“ wohl weniger ein „Trinkmotiv“ in psychologischer Sicht darstellen könne, als vielmehr lediglich einen „Trinkrahmen“ bzw. „Trinkanlass“ zu bieten vermöge.

Wenn das Verwaltungsgericht im Weiteren die nach Maßgabe des Gutachtens erfolgte Exploration bemängelt – es sei nicht nach der Größe der Biere gefragt worden, Angaben zum Konsum hochprozentiger Getränke fänden sich gar nicht, nicht hinterfragt worden sei ein näher bezeichneter Widerspruch in den Angaben des Antragstellers –, so führt dies nicht dazu, dass das Gutachten keine hinreichende Basis für die Beurteilung der Fahreignung des Antragstellers darstellen könnte. Denn jedenfalls ist die auf die durchgeführte Exploration gestützte gutachtliche Schlussfolgerung, es müsse auch zukünftig mit Fahrten des Antragstellers unter Alkoholeinfluss gerechnet werden, mit Blick auf das Verhalten des Antragstellers während der Exploration und seine dortigen bzw. sonstigen Angaben ohne weiteres und offensichtlich schlüssig bzw. nachvollziehbar:

Der Antragsteller hatte bereits am 29. Mai 2003 im „Protokoll u. Antrag zur Feststellung d. Alkoholkonzentration im Blut“ angegeben, täglich zu trinken. Dies stimmt mit seinen Angaben in der Exploration überein. Dort gab er nämlich an, in der Woche am Feierabend getrunken zu haben, die Menge sei abhängig von der „Tagesform“ gewesen. Außerdem hat er für den „Herrentag“ und Feierlichkeiten auch den Genuss hochprozentiger Getränke eingeräumt. Eine Änderung seines Trinkverhaltens nach dem Unfall bzw. Vorfall hat der Antragsteller nicht substanziell dargelegt bzw. sich dabei sogar – wie auch das Verwaltungsgericht ausführt – in Widersprüche verwickelt. Dass der Antragsteller im Umgang mit Alkohol nach wie vor keinerlei Problembewusstsein entwickelt hat, zeigt die Äußerung, „ich hätte vielleicht noch eine Stunde oder anderthalb Stunden warten sollen, dann wäre ich vielleicht bei einer Promille gewesen und hätte fahren können“. Der Antragsteller ist also in Verkennung der hieraus resultierenden Beeinträchtigung seiner Fähigkeiten offenkundig der Auffassung, dass man mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,00 Promille problemlos am Straßenverkehr teilnehmen könne. Außerdem scheint er sich falsche Vorstellungen über die Abbaugeschwindigkeit von Blutalkohol zu machen. An anderer Stelle heißt es im Zusammenhang mit der Frage, ob er Änderungen im Umgang mit Alkohol vorgenommen habe, er habe danach mehr Alster getrunken „und Auto fahren und Alkohol getrennt“. Daraus lässt sich im Umkehrschluss ableiten, dass der Antragsteller zumindest vor dem 29. Mai 2003 Alkoholkonsum und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht getrennt hat. Der Konsum von Alkohol – dies ist das Resümé seiner Angaben in der Exploration – ist für den Antragsteller nach wie vor alltäglich. Dass er sein Trinkverhalten nicht im erforderlichen Maße hinterfragt hat, zeigt auch die Äußerung, dass jeder, der Alkohol trinke, eine solche Blutalkoholkonzentration, wie er sie erreicht habe, auch schaffen könne. Dies ist jedoch im Ergebnis der Alkoholforschung gerade nicht der Fall. Dass der Antragsteller sich nicht hinreichend intensiv mit den Ursachen seiner überdurchschnittlichen Alkoholgewöhnung auseinandersetzt bzw. nicht dazu gewillt ist, zeigt auch die im Gutachten enthaltene Schilderung, dass die durchgeführte Untersuchung für ihn eher einen „belustigenden Charakter“ gehabt zu haben scheint. Der Sache nach wird dieses Verhalten des Antragstellers im Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten vom 28. Oktober 2005 eingeräumt.

Auffallend ist in diesem Zusammenhang auch, dass der Antragsteller jedenfalls im Rahmen der Exploration keinerlei Auseinandersetzung mit dem Umstand erkennen lässt, dass es damals zu einem Unfall gekommen ist, der zwar glimpflich abgegangen ist, bei dem der Antragsteller jedoch nicht nur sein eigenes Leben, sondern auch das Leben Dritter gefährdet hat. Es ist nicht ansatzweise erkennbar, dass der Antragsteller dieses an sich einschneidende Ereignis zum Anlass genommen haben könnte, sein Trinkverhalten und die daraus resultierenden Gefahren für sich und Dritte tatsächlich zu reflektieren. Hierzu wären Äußerungen des Antragstellers auch ohne eine konkrete Nachfrage seitens der Gutachterin zu erwarten gewesen.

Das Verwaltungsgericht meint, nicht nachvollziehbar sei nach der Anamnese im Gutachten, dass dort von der Änderung des Trinkverhaltens ausgegangen werde. Dabei wird das Gutachten offenbar missgedeutet. Von der Gutachterin wird nicht eine Änderung des Trinkverhaltens des Antragstellers festgestellt, sondern lediglich dessen diesbezügliches Vorbringen in indirekter Rede wiedergebeben und dann der Sache nach die Schlussfolgerung gezogen, dass dieses Vorbringen des Antragstellers nicht glaubhaft sei. Das

Gutachten befasst sich insoweit lediglich – nachvollziehbar – mit der vom Antragsteller behaupteten Änderung des Trinkverhaltens.

Auch sonst weist das Gutachten, das sich hinreichend mit dem individuellen Fall des Antragstellers auseinandersetzt, nach dem Maßstab des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens entgegen dem Vorbringen des Antragstellers keine gravierenden Mängel auf, die sein Ergebnis und seine Verwertbarkeit in Frage stellen könnten. Nach alledem besteht entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts wie auch dem Vorbringen des Antragstellers mit Blick auf die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Verfügung keine Notwendigkeit für die Einholung eines neuen Gutachtens.

Es kann auch nicht aus anderen Gründen davon ausgegangen werden, der Antragsteller habe die Fahreignung ggfs. zwischenzeitlich wiedererlangt. Die vom Antragsteller angeführten, „im grünen Bereich" liegenden körperlichen Befunde sind nicht ausreichend, seine Fahreignung zu begründen. Denn diesen Laborbefunden wohnt kein Erkenntniswert hinsichtlich der verkehrspsychologischen Seite der Fahreignung inne, die mit negativem Ergebnis Gegenstand des medizinisch-psychologischen Gutachtens war (vgl. Beschl. des Senats v. 29. 04. 2004 – 1 M 26/04 –; OVG Münster, Beschl. v. 29. 09. 1999 – 19 B 1629/99 –, ZfS 2000, 272 – zitiert nach juris [= BA 2000, 202]). Der Umstand, dass der Antragsteller – insbesondere nach Maßgabe seiner „Eidesstattlichen Versicherung" vom 23. August 2005 – für seine berufliche Tätigkeit eine Fahrerlaubnis benötigt, kann dem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz ebenfalls nicht zum Erfolg verhelfen bzw. führt nicht zur Zurückweisung der Beschwerde. Insoweit gilt grundsätzlich, dass die Gefahren für die Allgemeinheit, die von der Teilnahme eines als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet geltenden Verkehrsteilnehmers ausgehen, schwerer wiegen als das private Interesse des Einzelnen, trotz Ungeeignetheit weiterhin mit Kraftfahrzeugen am Straßenverkehr teilzunehmen (vgl. Beschl. des Senats v. 28. 10. 2005 – 1 M 123/05 –; OVG Frankfurt/Oder, Beschl. v. 31. 01. 2003 – 4 B 10/03 –, juris).

17. 1. Gelegentlicher Cannabiskonsum kann grundsätzlich, wenn einer der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung genannten weiteren Umstände wie die fehlende Trennung von Konsum und Fahren hinzutritt, die Nichteignung begründen, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug, insbesondere ein Mofa, zu führen.

2. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung darf im Falle der nach § 3 Abs. 1 FeV ausgesprochenen Untersagung, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, wegen der Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer regelmäßig erfolgen und in allgemeiner Form mit der Ungeeignetheit des Betroffenen begründet werden.

Oberverwaltungsgericht Hamburg,
Beschluss vom 20. Juni 2005 – 3 Bs 72/05 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist unbegründet.

1. Entgegen der Auffassung des Antragstellers hat der Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO nicht bereits deshalb (teilweise) Erfolg, weil die im Bescheid der Antragsgegnerin vom 16. September 2004 gegebene Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung bzw. die Begründung, mit der die Antragsgegnerin die Anordnung der sofortigen Vollziehung im Widerspruchsbescheid vom 20. Januar 2005 aufrechterhalten hat, soweit es um die Untersagung geht, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, nicht dem Gebot des § 80 Abs. 3 VwGO genügen. Die Antragsgegnerin hat zur Begründung in den angefochtenen Bescheiden ausgeführt, dass der Antragsteller – derzeit – als ungeeignet anzusehen sei, ein Mofa zu führen, und dass von ungeeigneten Fahrern eines Kraftfahrzeugs eine erhöhte Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer ausgehe. Weiter hat sie auf die schützenswerten und besonders hoch zu bewertenden Interessen anderer Verkehrsteilnehmer abgestellt, den Gefahren für Gesundheit und Leben, die von einem ungeeigneten Verkehrsteilnehmer ausgehen, nicht ausgesetzt zu werden. Indem die Antragsgegnerin zudem dargetan hat, dass diesem Interesse nur dadurch Rechnung getragen werden könne, dass die verfügte Untersagung schon vor dem Abschluss eines Rechtsmittelverfahrens „vollstreckbar" werde, hat sie überdies deutlich gemacht, dass der Antragsteller ohne die Anordnung des Sofortvollzugs Rechtsgüter anderer Menschen vor Unanfechtbarkeit der Untersagungsverfügung gefährden könnte. Dem Antragsteller ist zwar einzuräumen, dass die von der Antragsgegnerin gewählten Begründungen mehr oder weniger für sämtliche Fälle der Untersagung des Führens eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs passen. Diese Allgemeinheit ist jedoch kein Mangel der Begründung, der ihre Aufhebung zur Folge haben müsste. Der Beschwerdesenat hat für die Entziehung der Fahrerlaubnis entschieden, dass die Anordnung der sofortigen Vollziehung abweichend von dem Grundsatz des § 80 Abs. 1 VwGO nicht nur ausnahmsweise, sondern wegen der Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer regelmäßig erfolgen und in allgemeiner Form mit der Ungeeignetheit des Kraftfahrers begründet werden darf (Beschl. v. 25. 04. 1995 – OVG Bs VII 42/95 –; Beschl. v. 04. 06. 2002 – 3 Bs 85/02 –).

Diese Bewertung des Vollziehungsinteresses, die den Umfang der Begründungspflicht mindert, ist in dem zur Entscheidung stehenden Fall nicht deshalb in Frage zu stellen, weil es hier nicht um die Entziehung einer Fahrerlaubnis, sondern um die Untersagung, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, geht. Die Gefahren, die von dem Führer eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs ausgehen, mögen zwar etwas geringer einzustufen sein als diejenigen, die ungeeignete Kraftfahrer verursachen, die erlaubnispflichtige Fahrzeuge führen. Sie sind aber immer noch erheblich genug, um es auch hier für bedenkenfrei zu halten, wenn die Behörde bei der Untersagung, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, die sofortige Vollziehung

regelmäßig mit der Begründung fehlender Eignung anordnet; auch in dieser Konstellation würde es angesichts der Gefahr für die hochrangigen Rechtsgüter Leben und Gesundheit eine Übersteigerung der Anforderungen bedeuten, wenn von der Behörde erwartet wird, dass sie sich in ihrer Begründung eingehend mit allen Gesichtspunkten befasst, die im Einzelfall für das jeweilige Maß der von dem Betroffenen ausgehenden Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer von Bedeutung sind. Denn Verkehrsunfälle, die ungeeignete Fahrer erlaubnisfreier Kraftfahrzeuge verursachen, können ebenfalls mit schwerwiegenden Folgen für Gesundheit und Leben anderer Verkehrsteilnehmer verbunden sein. Zwar sind andere motorisierte Verkehrsteilnehmer – insbesondere Autofahrer – bei Kollisionen mit einem Mofa grundsätzlich weniger stark gefährdet als im Fall von Zusammenstößen etwa mit einem Personenkraftwagen. Die Folgen einer Kollision können für Fußgänger und Radfahrer aber schon beträchtlich sein. Bei der hier vorzunehmenden Gewichtung der Interessen der Allgemeinheit sind überdies nicht nur die unmittelbaren Folgen eines Zusammenstoßes, sondern auch die mittelbaren Folgen der fehlenden Fahreignung des Führers eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs in den Blick zu nehmen. Auch bei einem im Cannabis-Rausch fahrenden Fahrer eines solchen Kraftfahrzeugs ist grundsätzlich damit zu rechnen, dass er zu einer erhöhten Risikobereitschaft neigt, seine Aufmerksamkeit gestört, seine Sehschärfe wegen einer inadäquaten Weitstellung der Pupillen herabgesetzt ist und er infolge dieser Erscheinungen verzögert und unangemessen auf die im Straßenverkehr auftretenden Ereignisse reagiert (vgl. zu diesen Folgen BVerfG, Beschl. v. 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362], in juris Rnrn. 27 ff.). Motorisierte Verkehrsteilnehmer, die sich schneller als Mofas im Straßenverkehr bewegen, gefährden sich und andere erheblich, wenn sie wegen der unvorhersehbaren Fahrweise eines unter Cannabis-Einfluss fahrenden Mofa-Fahrers zu riskanten und folgenschweren Ausweichmanövern verleitet werden. Angesichts der allgemein erheblichen Verkehrsdichte darf die Wahrscheinlichkeit, dass eine derartige Situation eintritt, auch nicht als gering angesehen werden. Die Folgen eines auf solche Art verursachten Unfalls sind dabei genauso schwerwiegend wie die Folgen eines Verkehrsunfalls, die durch einen ungeeigneten PKW-Fahrer entstehen. Schließlich ist zu beachten, dass die Untersagung, erlaubnisfreie Kraftfahrzeuge zu führen, schon eine hinreichende Wahrscheinlichkeit von zukünftigen Verkehrsverstößen des jeweiligen Kraftfahrers voraussetzt.

2. Das Vorbringen des Antragstellers, es liege kein überwiegendes Vollziehungsinteresse vor, weil er – da er nicht drogenabhängig sei – andere Verkehrsteilnehmer nicht in einem so hohen Maße gefährde, dass der Ausgang des Hauptsacheverfahrens nicht abgewartet werden könne, kann die angefochtene Entscheidung des Verwaltungsgerichts nicht erschüttern.

a) Das Verwaltungsgericht hat den Antragsteller für ungeeignet zum Führen erlaubnisfreier Kraftfahrzeuge gehalten, weil dieser gelegentlich Cannabis einnehme und nicht zwischen dem Konsum und dem Führen eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs trennen könne. Das fehlende Trennungsvermögen hat das Verwaltungsgericht mit der Mofa-Fahrt unter Cannabis-Einfluss am Abend des 05. Mai 2004 begründet. Demgegenüber hatte die Antragsgegnerin die Frage, ob der Antragsteller zwischen Cannabis-Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr trennen könne, erst noch durch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einschließlich Drogenscreenings klären wollen. Da der Antragsteller jedoch der Auffassung des Verwaltungsgerichts, bei diesem Sachverhalt sei auch ohne die Anforderung und Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens von der mangelnden Fahreignung des Antragstellers auszugehen, nicht substantiiert entgegengetreten ist, ist der Beschwerdesenat zu einer Überprüfung der angefochtenen Entscheidung insoweit nicht befugt (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO).

b) Soweit sich der Antragsteller mit seinem Vorbringen dagegen wenden will, dass das Verwaltungsgericht grundsätzlich die in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung getroffenen Regelungen, die ausdrücklich nur die Eignung von Fahrern erlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge betreffen, zum Maßstab für die Frage der Eignung genommen hat, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, folgt ihm das Beschwerdegericht nicht.

Schon angesichts der bereits oben beschriebenen Auswirkungen von Cannabis-Konsum auf die Fahrtüchtigkeit auch des Führers eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs und im Hinblick auf die deshalb zu befürchtenden Verkehrsunfälle mit schwerwiegenden Folgen für die Gesundheit und das Leben der anderen Verkehrsteilnehmer spricht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens des vorläufigen Rechtsschutzes grundsätzlich nichts dafür, dass bei der Beurteilung der Eignung des Führers eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs wesentlich größere drogenkonsumbedingte Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit in Kauf zu nehmen wären als in Bezug auf die Fahreignung hinsichtlich der in der Anlage 4 angeführten Fahrerlaubnisklassen. Erst recht ist nichts dafür ersichtlich, dass das Stadium der Abhängigkeit von dieser Droge erreicht sein müsste, um von einer die Anordnung der sofortigen Vollziehung rechtfertigenden Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgehen zu können. Je stärker der Konsum ausfällt, desto größer ist zwar die Gefährdung anderer anzunehmen. Ein Mofa-Fahrer stellt aber nicht erst im Falle regelmäßiger Einnahme von Cannabis eine Gefährdung der anderen Teilnehmer am Straßenverkehr dar. Schon der gelegentliche Konsum kann die fehlende Eignung begründen, wenn zusätzlich einer der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung angeführten Umstände hinzutritt, insbesondere also die Trennungsbereitschaft fehlt. Eine abweichende gesetzliche Wertung ist nicht zu erkennen. § 3 Abs. 2 FeV erklärt die Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV – und damit nach § 11 Abs. 1 Satz 1 FeV auch die Anlage 4 – für entsprechend anwendbar. Dass der Verordnungsgeber die von einem

Mofa-Fahrer ausgehenden Gefahren nicht als gering einschätzt, zeigen zudem die Bestimmungen in § 5 FeV. Andernfalls hätte er kein Bedürfnis für die dort getroffenen Regelungen gesehen, die von Mofa-Fahrern bestimmte Kenntnisse fordern sowie die Pflicht begründen, eine Prüfbescheinigung bei sich zu führen, und es damit ermöglichen, Zuwiderhandlungen gegen ausgesprochene Untersagungen leichter festzustellen.

c) Soweit die Beschwerde meint, das Verwaltungsgericht argumentiere widersprüchlich, wenn es ein fehlendes Trennungsvermögen des Antragstellers auf Seite 3 letzter Absatz des Beschlusses als gegeben angesehen, aber auf Seite 5 zweiter Absatz eingeräumt habe, dass diesbezüglich noch keine zweifelsfreie Klärung vorliege, ist diese Rüge unbegründet: Ein Widerspruch kann nicht festgestellt werden. Denn während das Verwaltungsgericht auf Seite 3 des angefochtenen Beschlusses zur Eignung des Antragstellers, ein erlaubnisfreies Kraftfahrzeug zu führen, und dabei bezogen auf das fehlende Trennungsvermögen des Antragstellers ausführt, dass dieser Mangel durch dessen Fahrt am 05. Mai 2004 belegt sei, stellen die Ausführungen auf Seite 5 zweiter Absatz lediglich die Äußerungen der Antragsgegnerin in ihrer Anordnung vom 03. August 2004 und nicht etwa die Ansichten des Verwaltungsgerichts dar. Doch selbst wenn der Antragsteller mit diesem Einwand rügen will, dass das Verwaltungsgericht die Gefahren, die durch das Führen eines erlaubnisfreien Kraftfahrzeugs entstehen, nicht anders hätte beurteilen dürfen als diejenigen, die von Radfahrern ausgehen, könnte der Antragsteller daraus im Rahmen der Entscheidung über die vorliegende Beschwerde nichts für sich herleiten. Die Richtigkeit der Ausführungen des Verwaltungsgerichts zur fehlenden Fahreignung des Antragstellers in Bezug auf erlaubnisfreie Kraftfahrzeuge hängt nicht davon ab, welche Anforderungen es an die Eignung des Antragstellers zum Radfahren gestellt hat. Ob das Verwaltungsgericht die Eignung des Antragstellers zum Radfahren richtig beurteilt hat, ist im Übrigen nicht Gegenstand dieser Entscheidung, da dieser Teil des Beschlusses des Verwaltungsgerichts nicht angegriffen worden ist.

(Mitgeteilt von Vizepräsidenten des Oberverwaltungsgerichtes Karsten Schulz, Hamburg)

18.*) Die Anforderung einer fachärztlichen Untersuchung zur Überprüfung der Fahreignung muss sich auf solche Mängel beziehen, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründen, dass der Betroffene sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht umsichtig verhalten werde, was es auf der anderen Seite ausschließt, jeden Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeutet, als hinreichenden Grund für die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens anzusehen.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 29. Dezember 2005 – 1 Y 15/05 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde führt zur Bewilligung der vom Kläger beantragten Prozesskostenhilfe, denn die Voraussetzungen der §§ 166 VwGO, 114 ZPO sind erfüllt.

Der Kläger ist nicht in der Lage, die Kosten der Prozessführung auch nur teilweise aufzubringen, und entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts bietet seine Rechtsverfolgung die in § 114 ZPO vorausgesetzte hinreichende Aussicht auf Erfolg.

Die vom Verwaltungsgericht auf die in den vom Kläger angefochtenen Verwaltungsentscheidungen dargelegten Gründe gestützte Verneinung einer hinreichenden Erfolgsaussicht kann nicht überzeugen. In dem Bescheid vom 15. 12. 2004, der durch den Widerspruchsbescheid des Kreisrechtsausschusses vom 28. 07. 2005 bestätigt wurde, hat der Beklagte die an den Kläger gerichtete Aufforderung, sich einer psychiatrischen Untersuchung zu unterziehen, damit begründet, dass anlässlich einer Mitteilung der Polizei A-Stadt Tatsachen bekannt geworden seien, die berechtigte Zweifel an der uneingeschränkten Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen begründeten. Nach Bekunden der Polizei in A-Stadt sei im Rahmen einer Untersuchung festgestellt worden, dass beim Kläger „eine Persönlichkeitsstörung mit derzeit depressiver Reaktion und Alkoholmissbrauch“ vorliege. Das Gesundheitsamt N., das zur Klärung der Eignungszweifel mit einer amtsärztlichen Untersuchung des Klägers beauftragt worden sei, welcher sich der Kläger – nach vorangegangener behördlicher Aufforderung – freiwillig unterzogen habe, habe unter Hinweis auf eine „bekannte Persönlichkeitsstörung“ vor Abgabe eines abschließenden Urteils die Begutachtung durch einen Facharzt für Psychiatrie für erforderlich gehalten. Die Entziehung der Fahrerlaubnis des Klägers wurde in den Verwaltungsentscheidungen sodann ausschließlich damit begründet, dass der Kläger sich der von der Amtsärztin für erforderlich gehaltenen psychiatrischen Begutachtung nicht unterzogen habe. Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass aufgrund des behördlicherseits angenommenen Sachverhalts berechtigte Zweifel an der Fahreignung des Klägers vorlagen, die aus Rechtsgründen einen hinreichenden Grund für das Verlangen einer (fachärztlichen) psychiatrischen Untersuchung ergaben. Nach gefestigter Rechtsprechung muss sich die Anforderung einer fachärztlichen Untersuchung auf solche Mängel beziehen, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründen, dass der Betroffene sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht umsichtig verhalten werde, was es auf der anderen Seite ausschließt, jeden Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeutet, als hinreichenden Grund für die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens anzusehen. Mithin müssen einer Aufforderung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens tatsächliche Feststellungen zugrunde gelegt werden, die einen Eignungsmangel als nahe liegend erscheinen lassen. Die Anordnung einer (fach-)ärztlichen Untersuchung ist im hier gegebenen

Regelungsbereich in verfassungsrechtlicher Sicht nur dann rechtmäßig, wenn sie anlassbezogen verhältnismäßig ist; das gebietet das verfassungsrechtlich verbürgte Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG), vgl. u. a. BVerfG, Beschlüsse vom 24. 06. 1993, BVerfGE 89, 69 (85 f.) = NJW 1993, 2365 [= BA 1993, 358], vom 20. 06. 2002, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362] und vom 08. 07. 2002, NJW 2002, 2381 [= BA 2002, 370]; BVerwG, Urteil vom 05. 07. 2001, NJW 2002, 78 (79) [= BA 2002, 133]. Neben diesen materiell-rechtlichen Maßstäben im Hinblick auf berechtigte Zweifel an der Fahreignung muss die Untersuchungsaufforderung auch gewisse Mindestanforderungen in formeller Hinsicht erfüllen. Die Aufforderung muss im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein und der Betroffene muss ihr entnehmen können, was konkret ihr Anlass ist und ob das in ihr Verlautbarte die behördlichen Zweifel an der Fahreignung zu rechtfertigen vermag, so BVerwG, Urteil vom 05. 07. 2001, NJW 2002, 78 (79). Nur unter diesen Voraussetzungen ist es sachgerecht, bei einer unberechtigten Weigerung ohne weitere vertiefte Ermittlungen zu schlussfolgern, der Betroffene habe „gute Gründe" für seine Weigerung, weil eine Begutachtung seine bislang nur vermutete Ungeeignetheit aufdecken und belegen würde, BVerwG, Urteil vom 05. 07. 2001, NJW 2002, 78 (79). Die Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens durch den Fahrerlaubnisinhaber setzt von daher voraus, dass „Tatsachen bekannt" geworden sind, die Bedenken gegen seine körperliche oder geistige Eignung begründen (§§ 11 Abs. 2 Satz 1, 46 Abs. 3 FeV). Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung bestehen insbesondere dann, wenn Tatsachen bekannt werden, die auf eine Erkrankung oder einen Mangel nach Anlage 4 oder 5 der FeV hinweisen (§ 11 Abs. 2 Satz 2 FeV). Ausgehend von der ärztlichen Untersuchungsanforderung des Beklagten ist hier Ziffer 7 der Anlage 4 der FeV einschlägig. Dort wird bei den psychischen (geistigen) Störungen unterschieden zwischen – erstens (7.1) – organischen Psychosen, – zweitens (7.2) – chronischen hirnorganischen Psychosyndromen und – drittens (7.3) – schwerer Altersdemenz und schweren Persönlichkeitsveränderungen durch pathologische Alterungsprozesse, bei deren akutem Vorliegen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen regelmäßig zu verneinen ist. Tatsachen, die auf diesbezügliche Mängel oder Beeinträchtigungen beim Kläger mit Gewicht hindeuteten, ergaben sich aus dem Vermerk des Polizeipostens A-Stadt vom 15. 04. 2004 nicht. Zwar heißt es darin unter Hinweis auf eine vom Sozialamt der Gemeinde A-Stadt beantragte und am 06. 01. 2004 durchgeführte amtsärztliche Untersuchung des Klägers, dass bei diesem „eine Persönlichkeitsstörung mit derzeit depressiver Reaktion und Alkoholmissbrauch" vorliege und deshalb „eine psychotherapeutische Behandlung unter stationären Bedingungen für erforderlich gehalten" werde. Ein Blick auf den weder in den Verwaltungsunterlagen befindlichen noch (zuvor) in den Gerichtsakten vorhanden gewesenen, erst vom Senat angeforderten Untersuchungsbericht des Gesundheitsamts vom 29. 01. 2004 zeigt, dass es bei der am 06. 01. 2004 erfolgten amtsärztlichen Untersuchung lediglich um die Feststellung der – vom Gesundheitsamt „voraussichtlich für 6 Monate" verneinten – Arbeitsfähigkeit des Klägers ging. Bedenken in Bezug auf die Fahreignung des Klägers ergeben sich aus dem erwähnten Bericht nicht. Die pauschal und ohne nähere Begründung wegen einer „Persönlichkeitsstörung mit derzeit depressiver Reaktion und Alkoholmissbrauch" für erforderlich erachtete psychotherapeutische Behandlung begründete keine konkreten tatsächlichen Anhaltspunkte, aus denen berechtigte Zweifel an der Kraftfahreignung des Klägers hergeleitet werden konnten. Es liegt auf der Hand, dass die ärztlicherseits als notwendig indizierte psychotherapeutische Behandlung für sich betrachtet noch keine berechtigten Zweifel an der Kraftfahreignung des Betroffenen zu begründen vermag. Was sodann den im Schreiben des Gesundheitsamts vom 29. 01. 2004 erwähnten Alkoholmissbrauch des Klägers anbelangt, wurde ein solcher von derselben Amtsärztin im amtsärztlichen Zeugnis vom 16. 07. 2004 eindeutig verneint, wobei ausdrücklich vermerkt ist, dass keine klinischen oder laborchemischen Hinweise auf chronischen Alkoholabusus oder auf chronische Rauschgiftsucht vorlägen und die Laborwerte normal seien. Wird nach alldem die Berechtigung der vom Kläger verlangten psychiatrischen Begutachtung einer eingehenden rechtlichen Überprüfung im Klageverfahren zu unterziehen sein, so kann der Klage eine die Gewährung von Prozesskostenhilfe rechtfertigende Aussicht auf Erfolg nicht abgesprochen werden.

19.*) 1. Bei Methadon handelt es sich um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes, vgl. die Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG, sodass bereits dessen Einnahme als solche gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt. Zwar rechtfertigen § 13 BtMG und § 5 BtMVV in Ausnahmefällen eine Sonderbehandlung methadonsubstituierter Menschen, insbesondere im Hinblick auf das Ziel einer Reintegration des Betroffenen. Allerdings bedarf es insoweit der positiven Feststellung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten.

2. Die Mitgliedstaaten werden durch Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie ermächtigt, ihre nationalen Eignungsüberprüfungs- und Entzugsvorschriften jedenfalls 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.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 27. März 2006 – 1 W 12/06 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts des Saarlandes, mit dem der Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen den für sofort vollziehbar erklärten Bescheid der Antragsgegnerin vom 30.11.2005 abgelehnt worden ist, ist nicht begründet. Das Verwaltungsgericht hat zu Recht angenommen, dass die Weigerung des Antragstellers, durch Beibringung eines aktuellen medizinisch-psychologischen Gutachtens seine Fahreignung nachzuweisen, nach den konkreten Gegebenheiten den Schluss auf die mangelnde Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs rechtfertigt und dementsprechend die Aberkennung des Rechts, von der italienischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, nicht zu beanstanden ist.

Die angefochtene Verfügung findet ihre Rechtsgrundlage in den §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 und 5, 14 Abs. 2 und 11 Abs. 8 FeV. Die Antragsgegnerin war vorliegend angesichts der vorausgegangenen mehrjährigen Heroinabhängigkeit sowie des weiterhin andauernden Methadon-Konsums und der bereits vorliegenden gutachterlichen Einschätzung des TÜV Rheinland Berlin Brandenburg vom 01.12.2003 berechtigt, ein aktuelles medizinisch-psychologisches Gutachten zur Überprüfung der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen anzufordern.

Entgegen der in der Beschwerde vertretenen Auffassung ist die Fahreignung des Antragstellers nicht bereits dadurch nachgewiesen, dass er seit sieben Jahren an einem kontrollierten Methadon-Programm teilnimmt und von dem überwachenden Arzt seit mehr als sechs Jahren kein Beikonsum illegaler Drogen festgestellt wurde. Auch wenn eine solche Methadon-Substitution gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 BtMVV das Ziel einer schrittweisen Wiederherstellung der Betäubungsmittelabstinenz einschließlich der Besserung und Stabilisierung des Gesundheitszustandes und damit letztlich einer Wiedereingliederung des Patienten verfolgt, so lässt eine über einen längeren Zeitraum dauernde beanstandungslose Teilnahme an einem solchen Programm per se noch nicht auf eine Wiedererlangung der Fahreignung schließen. Vielmehr handelt es sich bei Methadon um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes, vgl. die Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG, sodass – worauf das Verwaltungsgericht und die Antragsgegnerin bereits zutreffend hingewiesen haben – dessen Einnahme gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt. Dabei kommt es nach der gesetzlichen Wertung der FeV nicht darauf an, ob dieses Mittel „missbräuchlich“ konsumiert wurde, sondern allein auf die Einnahme als solche, vgl. Beschluss des Senats vom 20.09.2005 – 1 W 12/05 –, Juris. Zwar rechtfertigen § 13 BtMG und § 5 BtMVV in Ausnahmefällen eine Sonderbehandlung methadonsubstituierter Menschen, insbesondere im Hinblick auf das Ziel einer Reintegration der Betreffenden. Allerdings bedarf es insoweit der positiven Feststellung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten, vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 03.04.2000 – 12 M 1216/00 –, Juris.

Das vom Antragsteller vorgelegte Attest des ihn behandelnden Arztes B. vom 11.07.2005, wonach der Antragsteller ohne Einschränkung in der Lage sei, ein Kraftfahrzeug zu führen, reicht insoweit nicht aus. Insbesondere geht daraus nicht hervor, ob der Antragsteller sich künftig im Straßenverkehr voraussichtlich auch regelgerecht verhalten wird.

Aus der im Beschwerdeverfahren vorgelegten, von der Firma F. GmbH ausgestellten Bescheinigung, wonach der Antragsteller zum Führen von Frontstaplern „in Theorie und Praxis erfolgreich ausgebildet worden“ sei, lässt sich ebenfalls nicht auf eine allgemeine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr schließen.

Hinzu kommt, dass neben der fortdauernden Methadon-Einnahme mit dem bereits vorliegenden medizinisch-psychologischen Gutachten des TÜV R. B. B. vom 01.12.2003 ein weiterer Umstand gegeben ist, der erhebliche Zweifel an der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen begründet. Dieses Gutachten ist nachvollziehbar begründet und überzeugend. Die vom Antragsteller hiergegen erhobenen Einwände haben keinen Erfolg. Entgegen dem im Beschwerdeverfahren aufrecht erhaltenen Vorbringen wurde in dem Gutachten die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht allein deshalb verneint, weil der Antragsteller seine Methadon-Einnahme nicht eröffnet habe, diese aber bei der Laboruntersuchung festgestellt worden sei. Das Verwaltungsgericht hat insoweit zutreffend ausgeführt, dass die Gutachter die Annahme einer fehlenden Fahreignung gerade nicht nur auf die verschwiegene andauernde Methadon-Substitution gestützt haben, sondern auch auf eine mangelnde ausreichende innere Auseinandersetzung mit seinem bisherigen Fehlverhalten, die eine grundlegende Einstellungs- und Verhaltensänderung hätte bewirken können. In dem Gutachten ist unter Berücksichtigung sowohl der Drogenproblematik als auch der sonstigen bisherigen verkehrs- und allgemeinrechtlichen Auffälligkeiten ausdrücklich dargelegt, dass sich die Eignungsmängel des Antragstellers aus verschiedenen Problembereichen ergeben, so dass sie von den Kursen, die Alternativen zum problematischem Verhalten im Straßenverkehr entwickeln und stabilisieren sollen, nicht vollständig erfasst werden. Insbesondere die Ursachenzuschreibung für die bisherigen Auffälligkeiten auf außerhalb seiner Person liegende und nicht selbst zu beeinflussende Umstände verhindere eine angemessene Selbstkontrolle und damit eine nachhaltige Veränderung des bisherigen Problemverhaltens.

Der Einwand des Antragstellers, seit 1989 im Straßenverkehr nicht mehr wegen Drogen, sondern nur noch zweimal wegen „formalen Fahrens ohne Fahrerlaubnis“ auffällig geworden zu sein, ist ebenfalls unerheblich. Bei einem Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des BtMG – mit Ausnahme von Cannabis – ist für die ordnungsrechtliche Fahreignungsprüfung

ein Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges beziehungsweise der Teilnahme als verantwortlicher Führer eines Kraftfahrzeugs am Straßenverkehr grundsätzlich nicht erforderlich, vgl. dazu u. a. Beschlüsse des Senats vom 22. 12. 2004 – 1 W 42/04 –, SKZ 2005, 98 Leitsatz 48, vom 11. 08. 2003 – 1 W 19/03 –, SKZ 2004, 90 Leitsatz 58, vom 24. 03. 2004 – 1 W 5/04 –, SKZ 2005, 75 Leitsatz 44, und vom 12. 12. 2005 – 1 W 16/05 –; ebenso etwa OVG Hamburg, Beschluss vom 24. 04. 2002 – 3 Bs 19/02 –, Juris [= BA 2004, 95]. Von daher ist es ohne Bedeutung, ob der Antragsteller in den letzten Jahren unter Drogeneinfluss im Straßenverkehr angetroffen wurde. Im Übrigen liegt aufgrund der Teilnahme des Antragstellers an einem Methadon-Programm die Annahme nahe, dass er derzeit mehr oder weniger dauerhaft unter dem Einfluss dieses Betäubungsmittels steht und dies dann auch bei einer Teilnahme am Straßenverkehr der Fall wäre.

Lediglich ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Antragsteller seit 1989 nicht mehr im Besitz einer von einer deutschen Behörde ausgestellten Fahrerlaubnis ist und aus den Akten nur die Erteilung eines italienischen Führerscheins im Februar 2003 hervorgeht, so dass sich die Frage stellt, wie der Antragsteller in der Zeit von 1989 bis Anfang 2003 überhaupt im Straßenverkehr unter Drogeneinfluss hätte in Erscheinung treten sollen, es sei denn, er fuhr ohne Fahrerlaubnis.

Der vom Antragsteller abschließend erhobene Einwand einer Missachtung europäischen Gemeinschaftsrechts vermag ebenfalls nicht durchzudringen. Die Anforderung eines aktuellen medizinisch-psychologischen Gutachten verstößt nicht gegen Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG betreffend die gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen. Zwar hat der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. 04. 2004, Rechtssache – C – 476/01 (Kapper) –, Slg. I – 5205 <5225 ff>, zfs 2004, 287 [= 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 hatte, hat er ausgesprochen, Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG 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 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. Dies besagt aber nicht, dass die Berechtigung, von dieser Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, auch dann nicht von einer Überprüfung abhängig gemacht werden darf, wenn sich nach der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis weitere Anhaltspunkte ergeben, die erhebliche Zweifel an der Eignung des Inhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen begründen. Vielmehr hat der Europäische Gerichtshof in seinem vorgenannten Urteil selbst die durch Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie den Mitgliedstaaten eingeräumte Möglichkeit angesprochen, in ihrem Hoheitsgebiet ihre nationalen Vorschriften über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden. Dementsprechend ist in der deutschen Rechtsprechung und Literatur unbestritten, dass die Mitgliedstaaten durch Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie ermächtigt werden, ihre nationalen Eignungsüberprüfungs- und Entzugsvorschriften jedenfalls 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, vgl. u. a. OVG Lüneburg, Beschluss vom 11. 10. 2005 – 12 ME 288/05 –, zfs 2006, 54 ff. [= BA 2006, 329] sowie Ludovisy, DAR 2006, 9 ff. m. w. N. Auch das OVG Koblenz, Beschluss vom 15. 08. 2005 – 7 B 11021/05.OVG – [BA 2006, 326], schließt eine Eignungsüberprüfung im Inland nach Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis nicht generell aus, sondern differenziert zwischen Sachverhalten vor und nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis. Ein erneutes Auffälligwerden nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis kann auch nach Auffassung des OVG Koblenz zum Anlass für eine Überprüfung der Fahreignung und gegebenenfalls eine Untersagung des Gebrauchs der Fahrerlaubnis im Inland genommen werden, wobei die erneute Auffälligkeit allerdings von einem selbständigen Gewicht für die Eignungszweifel sein müsse, ohne dass bei Vorhandensein eines solch selbständigen Gewichts untersagt wäre, die Vorgeschichte erläuternd hinzuzuziehen.

Ein derartiger Fall liegt hier vor. Der Antragsteller befindet sich weiterhin in einem Methadon-Programm und nimmt somit fortlaufend Betäubungsmittel im Sinne des BtMG ein, was – wie dargelegt – im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt. Es handelt sich insoweit nicht um einen vor Erteilung der italienischen Fahrerlaubnis abgeschlossenen Sachverhalt. Die aktuelle regelmäßige Einnahme von Methadon begründet bereits für sich betrachtet – das heißt selbst bei Außerachtlassen der vor der Erteilung der italienischen Fahrerlaubnis liegenden Vorgeschichte – hinreichende Zweifel an der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen. Hinzu kommt das ebenfalls nach Erteilung der italienischen Fahrerlaubnis vom TÜV R. B. B. erstellte Gutachten vom 01. 12. 2003, das den Antragsteller als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erachtete und eine negative Prognose für die Zukunft beinhaltete. Es lagen somit nach der Erteilung der italienischen Fahrerlaubnis ausreichende aktuelle Fakten vor, die erhebliche Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers begründeten. Ist demzufolge die Aufforderung zur Beibringung eines aktuellen medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 02. 09. 2005 nicht zu beanstan-

den, so gilt dies – nachdem der Antragsteller sich weigerte, dieser Aufforderung Folge zu leisten – ebenso für die mit der streitgegenständlichen Verfügung erfolgte Untersagung des Gebrauchs der italienischen Fahrerlaubnis im Inland.

20.*) Auch in den Fällen, in denen eine EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperrfrist erteilt wurde, darf die zuständige Fahrerlaubnisbehörde desjenigen Mitgliedstaats, in dem sich die Person mit der ausländischen EU-Fahrerlaubnis aufhält, deren Kraftfahreignung überprüfen, wenn objektive Anhaltspunkte vorliegen, die für einen offenen Missbrauch der mit der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG eingeführten gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen sprechen (hier: fünfmalige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit im Straßenverkehr und Verdacht des Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip).

Verwaltungsgericht Münster,
Beschluss vom 26. Juni 2006 – 10 L 361/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht P. verurteilte die Antragstellerin durch Urteil vom 29. Mai 1985 wegen Trunkenheit im Straßenverkehr und unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe. Gleichzeitig entzog es ihr die Fahrerlaubnis und verhängte eine Sperrfrist von acht Monaten. Nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis am 05. März 1986 entzog das Amtsgericht U. durch Beschluss vom 12. Oktober 1987 der Antragstellerin vorläufig die Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit im Straßenverkehr. Auf ihre Beschwerde hob das Landgericht N. den Beschluss auf. Wegen Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholgehalt mindestens 1,81 ‰) verhängte das Amtsgericht P. durch Strafbefehl vom 15. März 1990 gegenüber der Antragstellerin eine Geldstrafe und entzog ihr gleichzeitig die Fahrerlaubnis. Das Amtsgericht erließ eine Sperrfrist von sieben Monaten. Im Rahmen ihrer unter dem 08. Oktober 1990 beantragten Neuerteilung einer Fahrerlaubnis kam ein von der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde angefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten zu dem Ergebnis, dass zu erwarten sei, dass die Antragstellerin auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss fahren werde. Daraufhin hat die Antragstellerin im Jahr 1991 an einem Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrer des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) H. e.V. teilgenommen. Durch Verfügung der Stadt P. vom 21. März 1991 wurde der Antragstellerin die Fahrerlaubnis der Klasse 3 wieder erteilt. Wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr (BAK 2,32 ‰) verurteilte das Amtsgericht U. die Antragstellerin durch Urteil vom 27. März 2002 zu einer Geldstrafe und entzog ihr erneut die Fahrerlaubnis mit einer Sperrfrist von 6 Monaten. Den Antrag der Antragstellerin vom 27. März 2003 auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis beabsichtigte der Antragsgegner zunächst zu versagen, weil das eingeholte medizinisch-psychologische Gutachten des RWTÜV zu dem Ergebnis kam, dass die Antragstellerin auch in der Zukunft Kraftfahrzeuge unter Alkoholgenuss führen werde. Gleichzeitig sprachen sich die Gutachter für therapeutische Maßnahmen und eine Wiederholungsbegutachtung nach einem halben Jahr aus. Die Antragstellerin teilte mit, den Empfehlungen nachzukommen. Auf ihren wiederholten Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis vom 14. Februar 2003 und nach einer positiven Prognose durch den TÜV Nord erhielt die Antragstellerin ihre Fahrerlaubnis am 03. Juli 2003 wieder, die ihr jedoch durch Urteil des Amtsgerichts U. vom 22. Dezember 2004 erneut wegen Trunkenheit im Verkehr (BAK 1,1 ‰) entzogen wurde. Gleichzeitig verhängte das Amtsgericht eine Sperrfrist von sechs Monaten. Durch Mitteilung des Kraftfahrtbundesamtes erhielt der Antragsgegner davon Kenntnis, dass die Antragstellerin am 03. November 2005 in der Stadt T. (Polen) eine Fahrerlaubnis der Klasse B erhalten hat. Das Kraftfahrtbundesamt teilte ferner mit: „Die Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister wie auch aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister wurden erteilt, wobei insbesondere darauf hingewiesen wurde, dass die Person in Deutschland keine gültige Fahrerlaubnis besitzt und nur auf Grund eines medizinisch/psychologischen Gutachtens eine neue Fahrerlaubnis erhalten könne. Auf einen möglichen Verstoß hinsichtlich des Wohnsitzprinzips wurde bereits hingewiesen. Trotz dieser Hinweise wurde von der Fahrerlaubnisbehörde der Stadt T. der … Führerschein erteilt."

Daraufhin ordnete der Antragsgegner gegenüber der Antragstellerin die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung an. Nach Nichtvorlage des angeforderten Gutachtens über die Kraftfahreignung der Antragstellerin erkannte der Antragsgegner ihr durch Ordnungsverfügung das Recht ab, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Bereich der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen. Gleichzeitig ordnete er die sofortige Vollziehung dieser Verfügung an. Hiergegen hat die Antragstellerin am 18. Mai 2005 Widerspruch erhoben und gleichzeitig beim Verwaltungsgericht die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs beantragt. Nach dem Auszug aus dem Melderegister der deutschen Gemeinde X. ist die Antragstellerin seit dem 01. Mai 1994 unter ihrer Anschrift dort mit alleiniger Wohnung gemeldet.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist zulässig, aber nicht begründet. Ein Verstoß gegen Vorschriften des Europäischen Gemeinschaftsrechts oder die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) ist – jedenfalls nicht offensichtlich – nicht gegeben.

Gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. Nr. L 237/1) – im folgenden RiL 91/439/EWG – werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine von den übrigen Mitgliedstaaten gegenseitig

anerkannt. Ein Mitgliedstaat kann die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, nach Art. 8 Abs. 4 RiL 91/439/EWG aber ablehnen, wenn auf die Person zuvor eine Maßnahme der Einschränkung, Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis nach Art. 8 Abs. 2 angewandt wurde. Die nach Art. 12 Ri 91/439/EWG vorzunehmende Umsetzung in innerstaatliches Recht hat die Bundesrepublik Deutschland mit der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) vom 18. August 1998 umgesetzt. § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV sieht vor, dass Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 in der Bundesrepublik Deutschland haben – vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 –, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen dürfen. Dieser Grundsatz wird für die Antragstellerin jedoch durch § 28 Abs. 4 FeV eingeschränkt. Nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV gilt die Berechtigung nicht für Inhaber eines EU-Führerscheins, die zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten oder nach § 28 Abs. 2 Nr. 3 FeV für Fahrerlaubnisinhaber, denen die Fahrerlaubnis im Inland rechtskräftig von einem Gericht entzogen worden ist. Abs. 5 der Vorschrift sieht seit dem 01. September 2002 vor, dass dem Inhaber einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis das Recht, von der EU-Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt werden kann, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen.

Ausweislich der Mitteilung der Meldebehörde der Gemeinde X. ist die Antragstellerin seit dem 01. Mai 1994 unter ihrer Anschrift mit alleiniger Wohnung gemeldet. Eine Abmeldung in einen anderen EU-Mitgliedstaat, insbesondere im Jahr 2005 in die Republik Polen, ist entgegen § 13 Abs. 2 Meldegesetz nicht erfolgt. Des Weiteren ist der Antragstellerin die deutsche Fahrerlaubnis der Klasse B durch Urteil des Amtsgerichts U. vom 22. Dezember 2004 entzogen worden. Gleichzeitig wurde eine Sperrfrist von sechs Monaten verhängt, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde der Antragstellerin keine neue Fahrerlaubnis erteilen durfte.

Die Anwendung des § 28 Abs. 4 FeV dieser Vorschrift verstößt nicht gegen die Rechtsprechung des EuGH, vgl. Urteil vom 29. April 2004 – Rs. C-476/01 (Kapper), in: EuGHE 2004, I-5205 (5252 f., Rn. 78) [= BA 2004, 450], wonach „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 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 war“ bzw. wonach es einem Mitgliedstaat verwehrt ist, den Führerschein eines EU-Mitgliedstaates „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.“ (EuGH, Beschluss vom 06. April 2006 – Rs. C-227/05 (Halbritter), zit. nach JURIS, dort Rn. 32 [BA 2006, 307]). Zwar war die sechsmonatige Sperrfrist für die Antragstellerin bei Ausstellung ihrer polnischen Fahrerlaubnis am 05. November 2005 abgelaufen, doch ist damit nicht gleichzeitig gesagt, dass die zuständige Fahrerlaubnisbehörde desjenigen Mitgliedstaats, in dem sich die Person mit der ausländischen EU-Fahrerlaubnis aufhält, deren Kraftfahreignung in bestimmten Einzelfällen nicht überprüfen darf. Auch wenn die genannten Entscheidungen des EuGH eine solche Sichtweise nahe legen, gilt dies nach der Rechtsprechung desselben Gerichts jedenfalls nicht in solchen Fällen, in denen unter Bezugnahme auf die unmittelbare Anwendung des Gemeinschaftsrechts ein Rechtsmissbrauch betrieben wird. Sowohl der Fall Kapper, bei dem es im Ergebnis um die Frage der Strafbarkeit eines Fahrens ohne (inländische) Fahrerlaubnis ging, als auch der Fall des Klägers Halbritter, der seinen Wohnsitz aus beruflichen Gründen in die Republik Österreich verlegte und dort, nach erfolgreicher medizinisch-psychologischer Untersuchung, eine Fahrerlaubnis erhielt, sind mit dem vorliegenden Sachverhalt nicht vergleichbar. Anders als bei Gültigkeitsurteilen des EuGH entfalten die beiden Auslegungsentscheidungen in den vorgelegten Vorabentscheidungsverfahren Bindungswirkung nur zwischen den an den Ausgangsverfahren Beteiligten und für das vorlegende nationale Gericht (vgl. Hakenberg, DRiZ 2000, 345, 347).

Gleichwohl gehen von den Vorabentscheidungen des EuGH auch starke präjudizielle Wirkungen für alle anderen Gerichte aus, so dass man von einer eingeschränkten erga-omnes-Wirkung sprechen kann. Diese greift aber nur bei vergleichbaren Sachverhalten ein. Die Antragstellerin kann sich deshalb nicht auf das Gemeinschaftsrecht, namentlich auf Art. 8 Abs. 4 RiL 91/439/EWG und dessen Auslegung durch den EuGH berufen, weil objektive Anhaltspunkte dafür bestehen, dass sie hierdurch rechtsmissbräuchlich handelt.

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist ein Mitgliedstaat durchaus berechtigt, Maßnahmen zu treffen, die verhindern sollen, dass sich einige seiner Staatsangehörigen unter Missbrauch der durch das Gemeinschaftsrecht geschaffenen Möglichkeiten der Anwendung des nationalen Rechts entziehen. Die missbräuchliche Berufung auf das Gemeinschaftsrecht ist nämlich auch nach der Rechtsprechung des EuGH nicht gestattet. Vgl. ständige Rechtsprechung des EuGH: für den Bereich des freien Dienstleistungsverkehrs Urt. vom 03. Dezember 1974 – Rs. 33/74 (Van Binsbergen) –, EuGHE 1974, 1299 (Rn. 13); Urt. vom 03. Februar 1993 – Rs. C-148/91 (Veronica Omroep

Organisatie) –, EuGHE 1993, I-487 (Rn. 12); Urt. vom 05. Oktober 1994 – Rs. C-23/93 (TV1Q) – EuGHE 1994, I-4795 (Rn. 21); auf dem Gebiet der Niederlassungsfreiheit Urt. vom 07. Februar 1979 – Rs. 115/78 (Knoors) –, EuGHE 1979, 399 (Rn. 25); Urt. vom 03. Oktober 1990 – Rs. C-61/89 (Bouchoucha) –, EuGHE 1990, I-3551 (Rn. 14); Urt. vom 09. März 1999 – Rs. C- 212/97 (Centras Ltd.) – EuGHE 1999, I-1459 (Rn. 24) m. w. N. auch für die Gebiete des freien Warenverkehrs, der sozialen Sicherheit und der Arbeitnehmerfreizügigkeit. Danach 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; sie haben jedoch bei der Würdigung eines solchen Verhaltens die Ziele der fraglichen Bestimmungen zu beachten, EuGH, Urt. vom 02. Mai 1996 – Rs. C-206/94 (Palette) –, EuGH 1996, I-2357 (Rn. 24). Die Feststellung 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, EuGH, Urt. vom 21. Februar 2006 – Rs. C-255/02 (Halifax plc) –, zit. nach curia.eu.int (Rn. 74); vgl. zum Missbrauchsverbot auch Otte/Kühner, NZV 2004, 321 (327).

Im Fall der Antragstellerin liegen objektive Anhaltspunkte vor, die für einen offenen Missbrauch der mit der RiL 91/439/EWG eingeführten gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen sprechen. Der Antragstellerin wurde die Fahrerlaubnis in Deutschland bislang fünfmal wegen Trunkenheit im Straßenverkehr entzogen. Eine weitere vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit im Straßenverkehr ist nach Einlegung einer Beschwerde rückgängig gemacht worden. Im Laufe der verschiedenen Neubeantragungen haben Gutachter im Rahmen von medizinisch-psychologischen Untersuchungen der Antragstellerin immer wieder eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für alkoholbedingte Verkehrsauffälligkeiten attestiert. Selbst der TÜV Nord sprach in seinem Gutachten davon, dass die Rückfallgefahr der Antragstellerin nicht als völlig überwunden gelten könne, was sich im weiteren Lebensverlauf der Antragstellerin auch heraus stellte. Trotz verschiedener Gespräche und Empfehlungen von Fachleuten sowie trotz Teilnahme an einem Aufbauseminar für alkoholauffällige Kraftfahrer ist die Antragstellerin immer wieder durch alkoholisierte Teilnahme im Straßenverkehr - teils weit über den 1,3 ‰-Bereich hinaus – aufgefallen. Angesichts der verschiedenen zum Teil negativen Gutachten ist es kaum wahrscheinlich, dass die Antragstellerin ohne nachgewiesene Alkoholabstinenz sowie ohne einen nachgewiesenen dauerhaften und regelmäßigen Besuch einer Selbsthilfegruppe, wie ihn der TÜV Nord in seinem Gutachten empfohlen hatte, ein Gutachten mit einer für sie positiven Prognose in Deutschland erhalten hätte. Dass die polnischen Behörden trotz der Mitteilung dieses Sachverhaltes und ausdrücklichen Hinweises des Kraftfahrtbundesamtes auf die Verkehrsauffälligkeiten der Antragstellerin durch Trunkenheit im Straßenverkehr dieser einer neue Fahrerlaubnis erteilten, deutet eklatant auf eine missbräuchliche Umgehung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften der RiL 91/439/EWG hin. Hierfür spricht auch der Umstand, dass das Kraftfahrtbundesamt auf einen möglichen Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip hingewiesen hat. Der Verdacht eines solchen Verstoßes wird zudem durch die Bescheinigung der Meldebehörde genährt, wonach die Antragstellerin ununterbrochen seit dem 01. Mai 1994 in der Gemeinde X. gemeldet ist. Eine Darlegung, warum sie sich in Polen aufgehalten habe, geschweige denn einen Nachweis, dass sie in Polen einen ordentlichen Wohnsitz im Sinne des Art. 9 Abs. 1 RiL 91/439/EWG begründet hatte, d. h. sich mindestens an 185 Kalendertagen in T. (Polen) aufgehalten hat, ist von der Antragstellerin nicht erbracht worden. Diese Gesamtumstände begründen den Verdacht, dass die Antragstellerin sich unter Missbrauch des EU-Rechts und unter Umgehung der in der RiL 91/439/EWG 91/439 enthaltenen Voraussetzungen im Wege eines sog. Führerschein-Tourismus eine neue Fahrerlaubnis in Polen als Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft beschafft hat, vgl. zu der Werbung deutscher Fahrschulen und Reiseveranstalter zum Führerschein-Tourismus in benachbarte EU-Mitgliedstaaten Bräutigam, BA 2004, S. 441; Ludovisy DAR 2005, 7 (8); Brenner DAR 2005, 363 (366); Grohmann, BA 2005, 106 (113). Die abschließende Aufklärung der damit angesprochenen Tatsachenfragen ist im Eilverfahren jedoch nicht geboten.

Das Ergebnis, dass sich die Antragstellerin auf die RiL 91/439/EWG in der Auslegung des EuGH nicht mit Erfolg berufen kann, steht auch im Einklang mit dem von der RiL 91/439/EWG zur Harmonisierung der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen vorgegebenen Gemeinschaftsziel. Ausweislich der Präambel zum Erlass der RiL 91/439/EWG 91/439 soll die Harmonisierung der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine erfolgen, „um einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik zu leisten, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben. … Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr sind Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen. … Ausserdem sollten 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.“ Diesem Ziel entsprechend hat Art. 8 Abs. 2 und 4 nach der Rechtsprechung des EuGH den Zweck, „es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, in ihrem Hoheitsgebiet ihre nationalen Vorschriften über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden“, EuGH, Urt. vom 29. April 2004 – Rs. C-476/01 (Kapper) –, EuGHE 2004, I-5205 (5252 Rn. 73); Beschluss vom 06. April 2006 – Rs. C-227/05

(Halbritter) –, zit. nach Juris. Auch wenn es sich hierbei um eine Ausnahme vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung handelt, die nach dem EuGH eng auszulegen ist, wird die Geltung dieser Vorschrift für Ausnahmefälle vom EuGH gerade bestätigt und nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Vielmehr muss diese „Ausnahmevorschrift" im Zusammenhang mit dem von der RiL 91/439/EWG verfolgten Zielsetzungen gesehen werden. Diese Zielvorgaben würden aber mit der verfolgten unbedingten Anerkennung der polnischen Fahrerlaubnis für die Antragstellerin durch den Antragsgegner nicht erreicht. Zum einen besteht der o. g. näher begründete Verdacht, dass sich die Antragstellerin nicht in der Republik Polen niedergelassen hat und sie den Erwerb der polnischen Fahrerlaubnis nicht zur Wahrnehmung ihrer Freizügigkeit in Polen benötigte. Zum anderen wird auch das gemeinschaftsrechtlich verfolgte Ziel der Sicherheit des Straßenverkehrs nicht erreicht, geschweige denn verbessert. Selbst unterstellt, die Antragstellerin hätte zwischenzeitlich ihren ordentlichen Wohnsitz in die Republik Polen verlegt, wäre der Antragsgegner nicht gehindert, die innerstaatlichen Bestimmungen „aus Gründen der Verkehrssicherheit" auf die Antragstellerin anzuwenden, weil sie dann jedenfalls ihren ordentlichen Wohnsitz wieder im Bereich der Bundesrepublik Deutschland begründet hätte. Eine unbegrenzte Verweigerung der Anerkennung ihrer polnischen Fahrerlaubnis ist damit nicht verbunden. Vielmehr hat es die Antragstellerin nach den vorstehenden Ausführungen selbst in der Hand, von dieser Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch machen zu können. Nach alledem ist es jedenfalls nicht offensichtlich, dass die Untersagungsverfügung des Antragsgegners rechtswidrig ist. In Anbetracht der im Eilverfahren nicht zu klärenden Tatsachenfragen ist die Rechtmäßigkeit der Verfügung aber genauso wenig offensichtlich. Die in diesem Fall vorzunehmende allgemeine Interessenabwägung führt zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse am Sofortvollzug der angegriffenen Ordnungsverfügung deutlich gegenüber dem Interesse der Antragstellerin, vorläufig vom Sofortvollzug verschont zu bleiben, überwiegt. Die gegen ihre Kraftfahreignung bestehenden gravierenden Zweifel infolge ihrer wiederholten Trunkenheitsfahrten und der fünfmaligen Entziehung der Fahrerlaubnis wegen erwiesener Trunkenheit im Straßenverkehr hat die Antragstellerin nicht ansatzweise ausgeräumt.

(Mitgeteilt von Richter am Verwaltungsgericht Dr. Andreas Hiddeke, Münster)

21.*) 1. Die Anforderung einer MPU nach § 13 Nr. 2 c FeV kann auch auf eine Trunkenheitsfahrt im Ausland gestützt werden, wenn die im Ausland festgestellten Tatsachen einer Zuwiderhandlung im Sinne der Verwirklichung der objektiven Tatbestandmerkmale einer entsprechenden Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht entsprechen.

2. Der Messwert einer in der Republik Österreich von einem zur Vornahme von Untersuchungen der Atemluft auf Alkoholgehalt ermächtigten österreichischen Inspektor vorgenommenen Alkoholmessung mit dem geeichten Alkomaten Marke Dräger, Bauartnr. ARLM0016 ist grundsätzlich verwertbar.

Verwaltungsgericht München,
Urteil vom 02. März 2005 – M 6a K 02.5934 –

Zum Sachverhalt:

Die Bezirkshauptmannschaft O. der Republik Österreich teilte der Beklagten mit, dass der Kläger am 23. September 2001 um 12.33 Uhr im Gemeindegebiet von D., Bezirk O. auf der B 62 in alkoholisiertem Zustand ein Kraftfahrzeug geführt habe. Bei der in der nächstgelegenen Dienststelle der Bundesgendarmerie von einem hierzu ermächtigten Beamten durchgeführten Atemalkoholuntersuchung mittels eines geeichten Alkomaten (Dräger, Bauart-Nr.: ARLM0016 letzte Überprüfung am 23. 05. 2001, nächste Überprüfung im Monat/Jahr 11. 01) sei bei zwei Messungen ein Atemluftalkoholgehalt von jeweils 1,09 mg/l gemessen worden. Nach österreichischem Recht sei dem Kläger daher ein Lenkverbot für die Dauer von vier Monaten vom 23. September 2001 bis einschließlich 23. Januar 2002 ausgesprochen worden. Deshalb ordnete die Beklagte wegen erstmaliger Alkoholauffälligkeit „mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr" die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens innerhalb eines Zeitraums von 3 Monaten an. Die anwaltliche Vertretung des Klägers teilte der Beklagten mit, der Vorfall vom 23. September 2001 in Österreich sei nicht geeignet, Zweifel an der Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen entstehen zu lassen, weil nur der AAK-Wert, nicht aber der BAK-Wert ermittelt worden sei. Hierauf wurde der Kläger darauf hingewiesen, dass der ermittelte AAK-Wert Zweifel an der Fahreignung des Klägers begründe, die die Gutachtensanforderung rechtfertigen. Der Kläger wurde unter Fristsetzung bis 15. Januar 2002 bzw. 11. März 2002 an die angeforderte Begutachtung erinnert und darauf hingewiesen, dass nach erfolglosem Fristablauf die Fahrerlaubnis entzogen werde. Dennoch kam der Kläger der Aufforderung nicht nach. Die Beklagte entzog dem Kläger schließlich unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis der Klassen 1 (alt) und 3 (alt) und forderte ihn unter Anordnung der sofortigen Vollziehung auf, seinen Führerschein unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Zustellung des Bescheids bei der Beklagten abzugeben. Der Kläger legte gegen den Bescheid Widerspruch ein, der von der Regierung von Oberbayern mit Widerspruchsbescheid zurückgewiesen wurde. Der Kläger erhob Klage gegen die Beklagte und beantragte, den Bescheid der Beklagten in Gestalt des Widerspruchsbescheids der Regierung von Oberbayern aufzuheben. Die Beklagte beantragte, die Klage abzuweisen. Dem Gericht wurde eine Kopie eines Schreibens des Bezirkskrankenhauses H. „an den weiterbehandelnden Arzt" übersandt, in dem folgendes ausgeführt ist:

„Sehr geehrter Kollege

*Besten Dank für die freundliche Übernahme unseres Patienten [Name des Klägers], der sich vom **.**.2003 bis **.**.2003 im hiesigen Bezirkskrankenhaus in stationärer Behandlung befand. Patient wird in ihre weitere Behandlung entlassen.*

Diagnose: „Alkoholabhängigkeit (F10.21)

Entlassungszustand: entzogen, entwöhnt, körperl. u. psychisch stabil, durchschn. suizidal, abstinenzmotiviert …

Therapievorschlag: absolute Alkoholkarenz, regelmäßiger Besuch von Selbsthilfegruppen

Mit freundlichen Grüßen …“

Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet. Angesichts [der] auf wissenschaftliche Erkenntnisse gestützten Bewertungen in Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung ist jeder Hinweis auf möglichen Alkoholmissbrauch eines Fahrerlaubnisinhabers geeignet, Bedenken gegen seine Fahreignung zu begründen. Nach § 46 Abs. 3 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde in diesem Fall die in den §§ 11 bis 14 FeV geregelten Aufklärungsmaßnahmen zu treffen. Nach § 13 Nr. 2 lit. c FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn der Betroffene ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkholkonzentration von 1,6 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt hat. Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, so darf sie bei ihrer Entscheidung gem. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. Voraussetzung ist allerdings insoweit, dass die Untersuchungsanordnung rechtmäßig ist und die Weigerung ohne ausreichenden Grund erfolgt (siehe Hentschel, Straßenrecht, 36. Aufl. 2001, Rdnr. 22 u. 24 zu § 11 FeV; BVerwG vom 30. 12. 1999, NZV 2000, 345 [= BA 2001, 64]; OVG Bremen vom 08. 03. 2000, NJW 2000, 2438 [= BA 2001, 65]; BayVGH vom 29. 06. 1999, NJW 2000, 304 [= BA 2000, 266]). Nach diesen Grundsätzen ist vorliegend die Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV rechtmäßig erfolgt. Zum einen konnte die Beklagte gem. § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Klägers schließen, weil er das von ihm gem. § 13 Nr. 2 lit. c FeV rechtmäßig geforderte Gutachten bis zum maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage nicht beigebracht hat. Zum anderen war der Kläger wegen Alkoholabhängigkeit ohnehin nicht fahrgeeignet.

1) Die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ist nach § 13 Nr. 2 lit. c FeV rechtmäßig erfolgt, weil der Kläger am 23. September 2001 ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt hat. Dies steht zur Überzeugung des Gerichts fest.

Grundlage hierfür ist die Mitteilung der Bezirkshauptmannschaft O. der Republik Österreich, der zu Folge der Kläger am 23. September 2001 in der Republik Österreich mit einer Atemalkoholkonzentration von 1,09 mg/l ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat. Diese Mitteilung ist auf eine beigefügte Anzeige der Bundesgendarmerie Grenzschutzstelle D. gestützt. Darin ist ausgeführt, dass der Kläger am 23. September 2001 im Gemeindegebiet D., Bezirk O. auf der B 62 als Lenker eines Kfz angehalten worden sei und dass eine von einem hierzu ermächtigten Inspektor auf der nächstgelegenen Dienststelle durchgeführte Überprüfung der Atemluft des Klägers mittels eines geeichten Alkomaten (Dräger, Bauartnr. ARLM0016 letzte Überprüfung am 23. 05. 2001, nächste Überprüfung im Monat/Jahr 11. 01) bei zwei Messungen jeweils einen Atemluftalkoholgehalt von 1,09 mg/l ergeben habe. Diese Messungen entsprechen damit den österreichischen Vorschriften für eine Untersuchung der Atemluft auf Alkohol von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen. Der die Untersuchung durchführende Inspektor war im Sinn von § 5 Abs. 2 Österr. StVO ein besonders geschultes und von der Behörde ermächtigtes Organ der Straßenaufsicht. Die Untersuchung ist auch mit einem in Österreich anerkannten Alkomaten (7110 MkIIIA der Dräger AG) durchgeführt worden, der laut der Beilage zur Anzeige der Bundesgendarmerie geeicht war.

Das Gericht hat keine Zweifel an der Verwertbarkeit dieser Messergebnisse im vorliegenden Verfahren. Zum einen hat der verwendete Alkomat auch in der Bundesrepublik Deutschland die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten. Zum anderen gibt es keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass das Gerät nicht gem. § 36 Abs. 1 des Österr. Maß- und Eichgesetzes eichtechnisch geprüft und durch die Eichbehörde mit einem die Eichung nachweisenden Eichstempel versehen worden sei, zumal auch der Kläger zu keinem Zeitpunkt gegenüber österreichischen Behörden vorgetragen hat, dass zum Zeitpunkt der Messungen am Gerät kein ordnungsgemäßer Eichstempel angebracht gewesen sei. Ebenso wenig gibt es Anhaltspunkte dafür, dass eine der Voraussetzungen des § 48 Österr. Maß- und Eichgesetz vorgelegen haben könnte, bei der der Alkomat im eichpflichtigen Verkehr nicht mehr hätte verwendet oder bereitgehalten werden dürfen. Deshalb ist es unter Berücksichtigung der durch die Eichung nach dem Österr. Maß- und Eichgesetz gewährleisteten Genauigkeit des Messgeräts – die nach der Österr. Zulassung zur Eichung der Messgeräte zur Bestimmung von Alkohol in der Atemluft, Zulassung ZL.41483/90 vom 27. 07. 1990 durch das Österr. BEV halbjährlich durch die Herstellerfirma überprüft wird – gewährleistet, dass die österreichischen Messergebnisse nicht von den Messergebnissen eines nach dem Deutschen Gesetz über das Mess- und Eichwesen geeichten Geräts abweichen.

Die beim Kläger festgestellte Atemalkoholkonzentration von 1,09 mg/l liegt deutlich über der Grenze von 0,8 mg/l, ab der nach § 13 Nr. 2 lit. c FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist. Die Trunkenheitsfahrt vom 23. September 2001 stellt

damit ein Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr im Sinn von § 13 Nr. 2 lit. c FeV dar, so dass die Voraussetzungen für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 Nr. 2 lit. c FeV erfüllt sind. An der Rechtmäßigkeit der hierauf gestützten Gutachtensanforderung kann der Umstand nichts ändern, dass die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss im Ausland begangen wurde. Vom Schutzgedanken der übrigen Verkehrsteilnehmer her, der in den Regelungen der FeV zum Ausdruck kommt, ist nämlich davon auszugehen, dass sich eine Ungeeignetheit des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen auch bei einer Auffälligkeit nach ausländischem Recht ergibt, wenn die im Ausland festgestellten Tatsachen einer Zuwiderhandlung im Sinne der Verwirklichung der objektiven Tatbestandsmerkmale einer entsprechenden Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht entsprechen. Denn ansonsten könnte die Behörde Tatsachen, die auf die Ungeeignetheit eines Kraftfahrers hinweisen, die sich aber im Ausland ergeben haben, nicht verwerten. Dies liefe dem Sinn und Zweck der Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung zuwider. Da der Atemalkoholwert mit 1,09 mg/l festgestellt wurde, wäre der Tatbestand des § 24a Abs. 1 StVG erfüllt. Daher liegen vorliegend die Voraussetzungen des § 13 Nr. 2 lit. c FeV vor.

Auch der Umstand, dass nur eine Atemalkoholmessung, nicht aber eine Bestimmung des Blutalkoholkonzentrats erfolgt ist, kann die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung nicht in einem anderen Licht erscheinen lassen. Das Gericht hat keine Zweifel an der Rechtmäßigkeit von § 13 Nr. 2 lit. c FeV, zumal der Bundesgerichtshof – BGH – für die deutsche Rechtspraxis mit Beschluss vom 03. April 2001 (NJW 2001, 1952 [= BA 2001, 280]) festgestellt hat, dass der gewonnene Messwert bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration unter Verwendung eines Atemalkoholmessgeräts, das die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten hat, ohne Sicherheitsabschläge verwertbar ist, wenn das Gerät unter Einhaltung der Eichfrist geeicht ist und die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt sind. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Darüber hinaus ist auch anzumerken, dass nach den Ausführungen im genannten Beschluss des BGH die Grenzwerte für die den Blutalkoholkonzentrationen entsprechenden Atemalkoholkonzentrationen vom Gesetzgeber in der StVG (die FeV orientiert sich hieran) bewusst etwas höher angesetzt wurden und zu einer gewissen Besserstellung gegenüber der Blutalkoholanalyse führen (zu § 24a Abs. 1 StVG: BGH, a. a. O., 1953).

Die Anordnung, ein Gutachten beizubringen, griff auch nicht unverhältnismäßig in das geschützte allgemeine Persönlichkeitsrecht des Klägers ein, weil keine andere, ihn weniger belastende Möglichkeit bestand, die Frage seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hinreichend sicher zu klären. Der Kläger ist damit zu Recht von der Beklagten aufgefordert worden, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen. Dieser Aufforderung ist er jedoch weder innerhalb der ihm gesetzten Frist, noch im weiteren Verwaltungsverfahren nachgekommen. Dass die Beibringung des geforderten Gutachtens aufgrund besonderer Umstände für den Kläger unzumutbar bzw. unmöglich gewesen wäre, ist auch nicht ersichtlich. Insbesondere könnten auch finanzielle Erwägungen die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung nicht in Frage stellen. Es obliegt dem Kläger in seinem eigenen Risiko- und Einflussbereich, die berechtigten Zweifel an seiner Fahreignung mit Hilfe sachverständiger Stellen auszuräumen. Dies hat der Kläger unterlassen. Deshalb durfte die Beklagte gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen und hatte ihm die Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV zu entziehen. Darauf war der Kläger mehrfach hingewiesen worden. Die Behörde ist dabei im Hinblick auf das gesamte Verhalten des Klägers im Verwaltungsverfahren zu Recht davon ausgegangen, der Kläger wolle sich der Begutachtung nicht unterziehen, da er einen Eignungsmangel verbergen wolle (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Auflage 2001, RdNr. 22 zu § 11 FeV; Himmelreich/Hentschel, Fahrverbot – Führerscheinentzug, 7. Auflage 1992, Bd. 2, RdNr. 138).

2) Unabhängig davon wäre die Entziehung der Fahrerlaubnis bereits deshalb rechtmäßig gewesen, weil die Fähigkeit des Klägers zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen zum maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage, d. h. zum Zeitpunkt der Zustellung des Widerspruchsbescheids, ohnehin wegen Alkoholabhängigkeit (vgl. Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV) generell aufgehoben war. Dies folgt aus dem Schreiben des Bezirkskrankenhauses H. an den weiterbehandelnden Arzt des Klägers. Diesem Schreiben ist zu entnehmen, dass der Kläger stationär wegen Alkoholabhängigkeit behandelt worden ist. Dieses unbezwingbare Verlangen nach fortgesetzter Einnahme von Alkohol, verbunden mit körperlichen Entzugserscheinungen nach Abstinenz, lag zur Überzeugung des Gerichts bereits zum Zeitpunkt der Zustellung des Widerspruchsbescheids vor. Denn gerade eine Alkoholabhängigkeit stellt keine plötzliche Erkrankung dar; sie entwickelt sich vielmehr über einen längeren Zeitraum – in der Regel über Jahre – so dass der Kläger zwei Monate vor Beginn der Behandlung im Bezirkskrankenhaus H. bereits alkoholabhängig gewesen sein muss. Bereits in Hinblick darauf ist die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV rechtmäßig erfolgt. Daran kann der Umstand, dass der Kläger mit der Diagnose „entzogen, entwöhnt, abstinenzmotiviert“ entlassen worden ist, nichts mehr ändern. Denn abgesehen davon, dass die vom Kläger nach Alkoholabhängigkeit zu fordernde absolute Alkoholabstinenz in der Regel mindestens ein Jahr bestanden haben muss, bevor von einer hinreichenden Festigung und in der Folge von einer Wiedergewinnung der Fahreignung gesprochen werden kann, können nach dem maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage eintretende Än-

derungen – auch eine Besserung des Gesundheitszustands – auf den vorliegenden Rechtsstreit keine Auswirkungen mehr haben.

(Mitgeteilt von Richter am Verwaltungsgericht Harald Lecker, München)

22.*) 1. Die Behörde kann gemäß § 13 Nr. 2 c FeV von dem Betroffenen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch dann fordern, wenn dieser nicht als Kraftfahrer aufgefallen ist, sondern als Fahrradfahrer mit einer BAK von 2,02 ‰ am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hat.

2. Steht nach dem eingeholten medizinisch-psychologischen Gutachten die Nichteignung zum Führen von (Kraft-)Fahrzeugen fest, ist die Behörde nach § 3 Abs. 1 StVG neben der Entziehung der Fahrerlaubnis auch befugt, dem Betroffenen das Führen von Fahrrädern zu untersagen.

3. Liegt ein medizinisch-psychologisches Gutachten nach Nr. 2 des § 11 Abs. 10 FeV vor, das die Teilnahme an einem nach § 70 FeV anerkannten Kurs zur Behebung von festgestellten Eignungsmängeln empfiehlt, so hat in der Regel die Fahrerlaubnisbehörde ihre Zustimmung zu erteilen. Lehnt sie trotz entsprechender gutachterlicher Empfehlung die Zustimmung zur Kursteilnahme ab, so muss sie dies mit Rücksicht auf die Bedeutung und grundrechtliche Relevanz (Art. 2 GG) der Entscheidung für den Betroffenen in qualifizierter Weise begründen.

4. Die Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 10 FeV kann der Betroffene im Wege einer einstweiligen Anordnung nach § 123 VwGO gerichtlich einklagen.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße, Beschluss vom 16. März 2005 – 3 L 372/05.NW –

Aus den Gründen:

1. Der Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis der Klasse B durch Verfügung der Antragsgegnerin vom 17. Januar 2005 und die ebenfalls für sofort vollziehbar erklärte Untersagung, ein Fahrrad zu führen, wiederherzustellen, kann keinen Erfolg haben.

Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehung der Fahrerlaubnis überwiegt vorliegend das private Interesse des Antragstellers, von der Fahrerlaubnis bis zur Entscheidung im Verfahren zur Hauptsache Gebrauch machen zu können. Dem Interesse des Antragstellers an dem Erhalt der Fahrerlaubnis und der Teilnahme als Fahrradfahrer im Straßenverkehr steht nämlich das öffentliche Interesse daran gegenüber, dass Personen, die sich als ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen erwiesen haben, unverzüglich von der aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ausgeschlossen werden, wie es die Antragsgegnerin in ihrer Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung dargelegt hat.

Das vorrangige öffentliche Interesse folgt daraus, dass sich die angefochtene Verfügung beim gegenwärtigen Sachstand aufgrund der im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO allein möglichen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtmäßig erweist.

1.1. Die Antragsgegnerin hat die Entziehung der Fahrerlaubnis zu Recht auf § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – (BGBl. I 1998, S. 2214 ff.) gestützt.

Der Antragsteller hat nach den Feststellungen in dem seit dem 27. Februar 2004 rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts L. im öffentlichen Straßenverkehr ein Fahrzeug, wozu auch Fahrräder gehören, geführt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Bei dem Antragsteller war eine Blutalkoholkonzentration von 2,02 ‰ festgestellt worden. Die Behörde kann gemäß § 13 Nr. 2 c FeV von dem Betroffenen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch dann fordern, wenn dieser nicht als Kraftfahrer, sondern als Radfahrer aufgefallen ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09. September 1996 – 11 B 61/96 –; Urteil vom 27. September 1995 – 11 B 34/94 –, BVerwGE 99, 249 ff.). Aus dem Umstand, dass der Antragsteller als Fahrradfahrer mit einer BAK von 2,02 ‰ am Straßenverkehr teilgenommen hatte, ergaben sich mithin Zweifel auch an der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Die Antragsgegnerin war auch nicht durch den Strafbefehl vom 27. Februar 2004 daran gehindert, die Frage der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges zu überprüfen. Nur dann, wenn der Strafrichter im Rahmen des § 69 StGB die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen hatte und nachprüfbar tatsächlich auch beurteilt hat, ist die Verwaltungsbehörde an diese Entscheidung nach Maßgabe des § 3 Abs. 4 Straßenverkehrsgesetz – StVG – gebunden. In allen anderen Fällen – wie hier – ist aber die zuständige Straßenverkehrsbehörde berechtigt und verpflichtet, in eigener Zuständigkeit unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und der Gesamtpersönlichkeit zu prüfen, ob einem Fahrerlaubnisinhaber die notwendige Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges fehlt. Die Antragsgegnerin war daher befugt, zur Vorbereitung ihrer Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis, ein medizinisch-psychologisches Gutachten von dem Antragsteller zu verlangen.

Im vorliegenden Fall steht aufgrund des von dem Antragsteller zur Ausräumung der Zweifel an seiner Fahreignung eingeholten medizinisch-psychologischen Gutachtens des TÜV P. vom 22. November 2004 seine Nichteignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges fest.

1.2. Die Antragsgegnerin hat auch in rechtlich nicht zu beanstandender Weise dem Antragsteller das Führen von Fahrrädern untersagt. Nach § 3 Abs. 1 FeV hat

die Fahrerlaubnisbehörde, wenn sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen – dazu zählen Fahrräder – erweist, ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen. Die Vorschrift verpflichtet die Behörde, gegen den ungeeigneten Fahrer einzuschreiten. Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass der Führer eines Fahrzeugs ungeeignet im Sinne des § 3 Abs. 1 FeV ist, finden die Vorschriften der §§ 11 bis 13 entsprechende Anwendung. Die Behörde kann dann ebenso wie bei einem Kraftfahrzeugführer entsprechende Aufklärungsmaßnahmen einleiten. Von dieser Befugnis hat die Antragsgegnerin vorliegend Gebrauch gemacht. Sie hat die Trunkenheitsfahrt des Antragstellers mit einem Fahrrad nicht nur zum Anlass genommen, seine Kraftfahreignung – wie oben dargelegt – überprüfen zu lassen, sondern gemäß § 3 Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. Nr. 2 c FeV auch seine Eignung zum Führen sonstiger Fahrzeuge. Die Gutachter gelangten auch hinsichtlich der Eignung des Antragstellers zum Führen von anderen Fahrzeugen als Kraftfahrzeugen zu dem Ergebnis, dass die erforderliche Eignung zurzeit nicht gegeben sei. Da dieser Eignungsmangel auch nicht durch Auflagen ausgeglichen werden kann, war dem Antragsteller das Führen von Fahrrädern zu untersagen.

2. Der Antrag, die Antragsgegnerin im Wege des Erlasses einer einstweiligen Anordnung zu verpflichten, die Zustimmung zu einem von den Gutachtern empfohlenen Seminar nach § 70 FeV zu besuchen, hat Erfolg.

Nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO sind einstweilige Anordnungen zur Regelung eines vorläufigen Zustands in Bezug auf ein streitiges Rechtsverhältnis zulässig, wenn diese Regelung, vor allem bei dauernden Rechtsverhältnissen, erforderlich ist, um wesentliche Nachteile abzuwenden oder drohende Gewalt zu verhindern oder aus anderen Gründen nötig erscheint. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen hat der Antragsteller glaubhaft zu machen (§ 123 Abs. 3 VwGO).

Eine einstweilige Anordnung mit dem hier begehrten Inhalt, die Antragsgegnerin zu verurteilen, die nach § 11 Abs. 10 Nr. 3 FeV erforderliche Zustimmung zum Kursbesuch zu erteilen, ist statthaft und begründet.

Der begehrten Regelungsanordnung steht nicht bereits § 44a VwGO entgegen. Die Vorschrift besagt, dass Rechtsbehelfe gegen behördliche Verfahrenshandlungen nur gleichzeitig mit den gegen die Sachentscheidung zulässigen Rechtsbehelfen geltend gemacht werden können (Satz 1), etwas anderes gilt nur dann, wenn sie vollstreckbar sind (Satz 2). Abgesehen von der umstrittenen Frage, ob nur anfechtbare Verwaltungsakte behördliche Verfahrenshandlungen im Sinne der Vorschrift sind und ob sie nur für Anfechtungsverfahren im engeren Sinne gilt (vgl. dazu: BayVGH, Urteil vom 05. September 1989, NVwZ 1990, 775, 777 m. w. N.), ist vorliegend jedenfalls vom Sinn und Zweck der Vorschrift eine restriktive Auslegung angezeigt, selbst wenn die bestehende Weigerung der Antragsgegnerin, die Zustimmung zur Teilnahme an dem seitens der Gutachter empfohlenen Besuch eines Kurses nach § 70 FeV in dem vorliegenden Verfahren auf Entziehung der Fahrerlaubnis als Verfahrenshandlung im Sinne des § 44a Satz 1 VwGO gesehen würde (OVG Koblenz, Beschluss vom 11. 12. 1996 – 7 B 13243/96.OVG –, NJW 1997, 2342 zur Frage der Überlassung der Verwaltungsakten an einen Privatgutachter).

Zu berücksichtigen ist nämlich Folgendes: Maßgeblicher Zeitpunkt für die Frage, ob jemand zum Führen von Fahrzeugen geeignet ist, ist der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung, d. h. des Erlasses des Widerspruchsbescheids. Im Falle einer Entziehung der Fahrerlaubnis muss demnach die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen in dem genannten Zeitpunkt noch gegeben sein. Bis zu diesem Zeitpunkt kann der Betroffene alles unternehmen, um seine gegenwärtig nicht mehr vorhandene Fahreignung wiederherzustellen. Ist die Kraftfahreignung dann im Zeitpunkt der Entscheidung der Widerspruchsbehörde wiederhergestellt, muss die Entziehungsverfügung, die ursprünglich rechtmäßig gewesen sein kann, aufgehoben werden. Hierauf hat der Betroffene einen Anspruch. Die Fahrerlaubnisbehörde ist vor diesem Hintergrund unter Wahrung der Rechte des Betroffenen nicht berechtigt, die Wiederherstellung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu behindern oder zu verhindern. Sie kann ihre eventuell erforderliche Mitwirkungshandlung nicht unter Verweis auf ein Verfahren auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ablehnen. Der Betroffene würde dann zum bloßen Objekt staatlichen Handelns. Dies stünde mit dem grundrechtlichen Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und des allgemeinen Persönlichkeitsrechts (Art. 2 GG) sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht im Einklang. Die Fahrerlaubnisbehörde darf also keine Maßnahmen ergreifen, die die Wiederherstellung der Fahreignung behindern, oder sich der Mitwirkung verschließen, indem sie entweder Akten nicht dem Gutachter überlässt (OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 11. Dezember 1996 – 7 B 13243/96.OVG –, NJW 1997, 2342) oder die erforderliche Zustimmung nach § 11 Abs. 10 Nr. 3 FeV versagt.

Die Frage der Erteilung der Zustimmung kann sich durchaus – wie das vorliegende Verfahren zeigt – auch in einem Verfahren auf Entziehung der Fahrerlaubnis stellen. Da § 46 FeV, der die Rechtsgrundlage für die Entziehung einer Fahrerlaubnis bildet, nicht nur auf einzelne Absätze des § 11 FeV, sondern auf diese Vorschrift vollumfänglich verweist, ist Abs. 10 dieser Vorschrift auch im Entziehungsverfahren zu beachten.

Nach § 11 Abs. 10 FeV kann der Nachweis der Wiederherstellung der Fahreignung durch Teilnahme an einem Kurs nach § 70 FeV geführt werden, wenn der betreffende Kurs nach § 70 FeV anerkannt ist (Nr. 1), auf Grund eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer Begutachtungsstelle für Fahreignung die Teilnahme des Betroffenen an dieser Art von Kursen als geeignete Maßnahme angesehen wird, seine Eignungsmängel zu beheben, (Nr. 2) und die Fahrerlaubnisbehörde der Kursteilnahme nach Nummer 2 zugestimmt hat. Aus dem Wortlaut der Nummer 3 ergibt sich eindeutig, dass die Behörde ihre Zustimmung vor

der Kursteilnahme des Betroffenen erklärt haben muss („zugestimmt hat"). Liegt ein medizinisch-psychologisches Gutachten nach Nr. 2 des § 11 Abs. 10 FeV vor, das die Teilnahme an einem nach § 70 FeV anerkannten Kurs zur Behebung von festgestellten Eignungsmängeln empfiehlt, so hat in der Regel die Fahrerlaubnisbehörde ihre Zustimmung zu erteilen. Lehnt sie trotz entsprechender gutachtlicher Empfehlung die Zustimmung zur Kursteilnahme ab, so muss sie dies mit Rücksicht auf die Bedeutung und grundrechtliche Relevanz (Art. 2 GG) der Entscheidung für den Betroffenen in qualifizierter Weise begründen.

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze hat der Antragsteller durch Vorlage des auf Veranlassung der Antragsgegnerin eingeholten medizinisch-psychologischen Gutachtens des TÜV P. vom 22. November 2004 glaubhaft gemacht, dass er einen Anspruch auf Erteilung der Zustimmung nach § 11 Abs. 10 Nr. 3 FeV hat. Die Gutachter haben in ihrer Expertise dargelegt, aus welchen Gründen der Antragsteller zurzeit zum Führen von Fahrzeugen ungeeignet ist. Dieses Gutachten bildet zu Recht die Grundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis der Klasse B sowie das Verbot, Fahrräder zu führen. Die Antragsgegnerin hält damit das Gutachten für insoweit nachvollziehbar und hegt keine Zweifel an seiner Verwertbarkeit. Die Gutachter haben aber auch ausgeführt und begründet, dass die Art der bei dem Antragsteller aufgezeigten Eignungsmängel die Möglichkeit eröffne, die noch feststellbaren Defizite durch einen anerkannten und evaluierten Rehabilitationskurs für alkoholauffällige Kraftfahrer entsprechend § 70 FeV zu beseitigen. Sie haben nach erfolgreicher Teilnahme an der genannten Nachschulungsmaßnahme, wenn der Antragsteller in der Zwischenzeit nicht erneut nachteilig in Erscheinung getreten sei, keine Zweifel an seiner Kraftfahreignung. Die Gutachter verfügen für diese Einschätzung anders als das Gericht und die Fahrerlaubnisbehörde über die notwendige Fachkompetenz. Will also die Antragsgegnerin dieser Empfehlung der Gutachter nicht folgen, so hat sie hierfür Gründe vorzutragen. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gutachten für nachvollziehbar gehalten wird, Zweifel an seiner Richtigkeit nicht bestehen und es zur Grundlage einer Entziehungsverfügung gemacht wird. Die Antragsgegnerin hat jedoch vorliegend keine Gründe aufgezeigt, die Bedenken gegen die ausgesprochene Empfehlung begründen können. Der Antragsteller kann daher beanspruchen, dass die Antragsgegnerin die begehrte Zustimmung erteilt.

Dieses Begehren kann er nach den obigen Ausführungen auch im einstweiligen Rechtsschutzverfahren erfolgreich geltend machen, ohne sich auf ein Wiedererteilungsverfahren verweisen lassen zu müssen. Die Teilnahme an dem von den Gutachtern empfohlenen Kurs nach § 70 FeV ohne Zustimmung der Antragsgegnerin könnte nämlich nicht den gewünschten Zweck erfüllen, da Voraussetzung hierfür nach § 11 Abs. 10 Nr. 3 FeV die vorherige Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde ist. Vor diesem Hintergrund ist auch die Vorwegnahme der Hauptsache insoweit gerechtfertigt.

23.*) 1. Schematisch festgelegte Zeiten, nach deren Ablauf ein Alkoholkonsum im Rahmen des § 13 Nr. 2 c FeV unbeachtlich werden soll, werden dem Maßstab des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Kontext der Alkoholproblematik nicht gerecht. Entscheidend ist vielmehr im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen Gefahrenverdacht begründen.

2. Eine Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad und einer BAK von 2,54 ‰ rechtfertigen auch dreieinhalb Jahre nach der Tat nach § 13 Nr. 2 c FeV die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Überprüfung der Fahreignung des Betroffenen.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße, Beschluss vom 16. März 2006 – 3 L 357/06. NW –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 3 durch Verfügung des Antragsgegners vom 20. Februar 2006 wiederherzustellen, kann keinen Erfolg haben.

Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehung der Fahrerlaubnis überwiegt vorliegend das private Interesse des Antragstellers, von der Fahrerlaubnis bis zur Entscheidung im Verfahren zur Hauptsache Gebrauch machen zu können. Dem Interesse des Antragstellers an dem Erhalt der Fahrerlaubnis und der Teilnahme als Fahrradfahrer im Straßenverkehr steht nämlich das öffentliche Interesse daran gegenüber, dass Personen, die sich als ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen erwiesen haben, unverzüglich von der aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ausgeschlossen werden, wie es der Antragsgegner in seiner Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung dargelegt hat.

Das vorrangige öffentliche Interesse folgt daraus, dass sich die angefochtene Verfügung beim gegenwärtigen Sachstand aufgrund der im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO allein möglichen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtmäßig erweist.

Der Antragsteller hat nach den Feststellungen in dem seit dem 13. November 2002 rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Kandel im öffentlichen Straßenverkehr ein Fahrzeug, wozu auch Fahrräder gehören, geführt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Er kam mit seinem Fahrrad am 06. Juli 2002, 3.30 Uhr, zu Fall und blieb auf der Straße liegen. Bei dem Antragsteller war eine Blutalkoholkonzentration von 2,54‰ festgestellt worden. Aufgrund dieses Tatbestandes bestehen Zweifel an seiner Fahreignung und der Antragsgegner war berechtigt, gemäß § 13 Nr. 2 c FeV von ihm die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu fordern, obwohl dieser nicht als Kraftfahrer, sondern als Radfahrer aufgefallen ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09. September 1996 – 11 B 61/96 –; Urteil vom

27. September 1995 – 11 B 34/94 –, BVerwGE 99, 249 ff. [= BA 1996, 107]).

Der Antragsgegner war nicht durch den genannten Strafbefehl gehindert, die Frage der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges zu überprüfen. Nur dann, wenn der Strafrichter im Rahmen des § 69 StGB die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen hatte und nachprüfbar tatsächlich auch beurteilt hat, ist die Verwaltungsbehörde an diese Entscheidung nach Maßgabe des § 3 Abs. 4 StVG gebunden. In allen anderen Fällen – wie hier – ist aber die zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, in eigener Zuständigkeit unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und der Gesamtpersönlichkeit zu prüfen, ob einem Fahrerlaubnisinhaber die notwendige Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges fehlt.

Die Aufforderung, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen, ist aber nur dann rechtmäßig, wenn sie 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). 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). Das Verlangen nach einer medizinisch-psychologischen Untersuchung verstößt vorliegend nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit; es ist noch anlassbezogen.

Der Anforderung des Gutachtens stand nicht die seit der Trunkenheitsfahrt verstrichene Zeit entgegen.

Der Antragsgegner war nicht daran gehindert, ein Gutachten nach § 13 Nr. 2 c FeV zu fordern, weil der Antragsteller sich in der Zwischenzeit – wie er vorträgt – bewährt habe. Zum einen ist allgemein bekannt, dass die Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten hoch ist. Die Tatsache, dass keine weitere Trunkenheitsfahrt aktenkundig wurde, belegt also nicht, dass eine solche nicht stattgefunden hat. Zum anderen ist auch nicht von einer von Gesetzes wegen anzunehmenden Bewährung auszugehen. Nach §§ 29 Abs. 8, 28 Abs. 2 Nr. 1 StVG darf eine ins Verkehrszentralregister eingetragene gerichtliche Entscheidung und die ihr zugrunde liegende Tat dem Betroffenen dann nicht mehr vorgehalten und zu seinem Nachteil verwendet werden, wenn sie im Verkehrszentralregister getilgt ist. Die Tilgung der Eintragung im Verkehrszentralregister nach Ablauf der Tilgungsfristen des § 29 Abs. 1 Satz 1 StVG beruht auf dem Gedanken der Bewährung. Ist ein Kraftfahrer innerhalb der Tilgungsfrist nicht wegen Verkehrsverstößen im Straßenverkehr aufgefallen, so kann eine von ihm ausgehende Gefahr für die Verkehrsicherheit nicht mehr angenommen werden. Im vorliegenden Fall wurde die Trunkenheitsfahrt vom 06. Juli 2002 aber noch nicht getilgt und ist auch noch nicht tilgungsreif. Sie kann also noch zum Nachteil des Antragstellers verwendet werden.

Allerdings kann nicht jede in der Vergangenheit liegende, aber im Verkehrszentralregister noch nicht getilgte Fahrt unter Alkoholeinfluss 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 Alkoholkonsum muss jedoch 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 noch notwendig ist.

Schematisch festgelegte Zeiten, nach deren Ablauf ein Alkoholkonsum im Rahmen des § 13 Nr. 2 c FeV unbeachtlich werden soll, werden dem Maßstab des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Kontext der Alkoholproblematik nicht gerecht. Eine generalisierende Betrachtungsweise trägt den Gefahren, deren Bekämpfung § 13 Nr. 2 c 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 (vgl. zur ähnlichen Problematik bzgl. anderer Drogen BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2005 – 3 C 25/04 –, NJW 2005, 3081 [= BA 2005, 49]).

Von besonderem Gewicht ist somit Art und Ausmaß des früheren Alkoholkonsums. In diesem Zusammenhang kommt der Blutalkoholkonzentration eine entscheidende Bedeutung zu. Sie lässt Rückschlüsse auf den Alkoholkonsum und damit die Alkoholgewöhnung zu. Ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille bei dem Führer eines Fahrzeugs im Straßenverkehr hält der Gesetzgeber eine Alkoholproblematik von solchem Ausmaß für gegeben, die es rechtfertigt, von dem Betroffenen eine mit einem Eingriff in das Persönlichkeitsrecht des Art. 2 Abs. 1 Grundgesetz – GG – verbundene medizinisch-psychologische Untersuchung zu fordern. Werden derartige Werte bei Fahrern im Straßenverkehr festgestellt, so ist die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöhnung und Verlust der kritischen Einschätzung des Verkehrsrisikos berechtigt. Bei solchen Verkehrsteilnehmern liegt in der Regel ein Alkoholproblem vor, das die Gefahr weiterer Alkoholauffälligkeiten im

Straßenverkehr mit sich bringt. Durch die allgemeine Verfügbarkeit des Alkohols besteht nicht nur bei Alkoholabhängigkeit, sondern auch bei Alkoholmissbrauch eine hohe Rückfallgefahr, so dass im Einzelfall strenge Maßstäbe anzulegen sind, bevor eine positive Prognose zum Führen von Kraftfahrzeugen gestellt werden kann. Tragfähige Strategien für die Entwicklung der Kontrolle über den Alkoholkonsum als Voraussetzung zur Trennung von Alkoholkonsum und Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr werden daher gefordert. Eine sorgfältige Auseinandersetzung mit den Ursachen und der Entwicklung des früheren Alkoholmissbrauchs hat zu erfolgen. Selbst wenn kein Alkohol mehr konsumiert wird, stellt sich danach die Frage nach der Stabilität des Einstellungswandels, die nur durch eine entsprechende Untersuchung zu klären ist (siehe hierzu Begutachtungs-Leitlinien, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115, Erscheinungsjahr 2000, S. 42/43).

Unter Berücksichtigung dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse und der daraus folgenden durch Fachleute aufgestellten Forderungen genügt es nicht, wenn der Betroffene lediglich darauf verweist, er sei nach der aktenkundigen Trunkenheitsfahrt nicht mehr im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss auffällig geworden, da bei derartigen Delikten die Dunkelziffer hoch ist. Da der Antragsteller leugnet ein Alkoholproblem zu haben, rechtfertigen es die von ihm erreichte Blutalkoholkonzentration von 2,54‰ und die Fahrt auf einem Fahrrad, die an den Gleichgewichtssinn besondere Anforderungen stellt, unter diesem hohen Alkoholeinfluss nach den obigen Ausführungen auch dreieinhalb Jahre nach der Trunkenheitsfahrt, der Frage der Fahreignung des Antragstellers, insbesondere unter dem Aspekt eines Einstellungswandels zum Alkohol, nachzugehen. Das zur Abklärung hierzu geeignete und erforderliche Mittel ist allein eine medizinisch-psychologische Begutachtung.

Aus dem Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin der Universität Heidelberg
DIREKTOR: PROF. DR. MED. R. MATTERN

ANDREAS SCHUFF, ANDREA DETTLING, HANS-THOMAS HAFFNER

Verzögerte Alkoholresorption bei Übelkeit und Erbrechen
Kasuistik

Delayed Alcohol Absorption due to Nausea and Vomiting
Case Report

Einleitung

Bei der Ermittlung der Mindest-Blutalkoholkonzentration durch Rückrechnung ist in der Regel ein rückrechnungsfreier Zeitraum von 2 Stunden nach Trinkende zu berücksichtigen. Er dient dem Ausschluss einer Benachteiligung durch verzögerte Resorption. Nachfolgend soll über einen zufällig im Rahmen eines Trinkversuchs beobachteten Fall berichtet werden, bei dem die Plateauphase der Konzentrations-Zeit-Kurve deutlich über 3 Stunden anhielt.

Kasuistik

Ein gesunder, männlicher Proband (49 Jahre, Körpergewicht 92 kg) konsumierte nach einem für ihn üblichen Frühstück in einer Trinkzeit von 70 Minuten 420 mL Wodka (37,5 Vol %), entsprechend einer Alkoholbelastung von 1,17 g/kg Körpergewicht und Stunde. Der Zeitpunkt des Frühstücks lag jeweils etwa zwei Stunden vor Versuchsbeginn. Vor den Versuchen erfolgte eine Überprüfung auf Alkoholnüchternheit. Während der Versuche wurde etwas Brot gegessen. Etwa eine Stunde nach Trinkende begann sich Übelkeit einzustellen. 3 Stunden und 20 Minuten nach dem Trinkende musste der Proband sich einmalig übergeben. Anschließend besserte sich die Übelkeit nur zögerlich.

Der Verlauf der Blutalkoholkonzentrationskurve ab Trinkende ist in Abbildung 1, Tabelle 1 und 2 dargestellt *(Proband X 1, obere Kurve)*; der rückrechnungsfreie Zeitraum von 2 Stunden ist grau unterlegt.

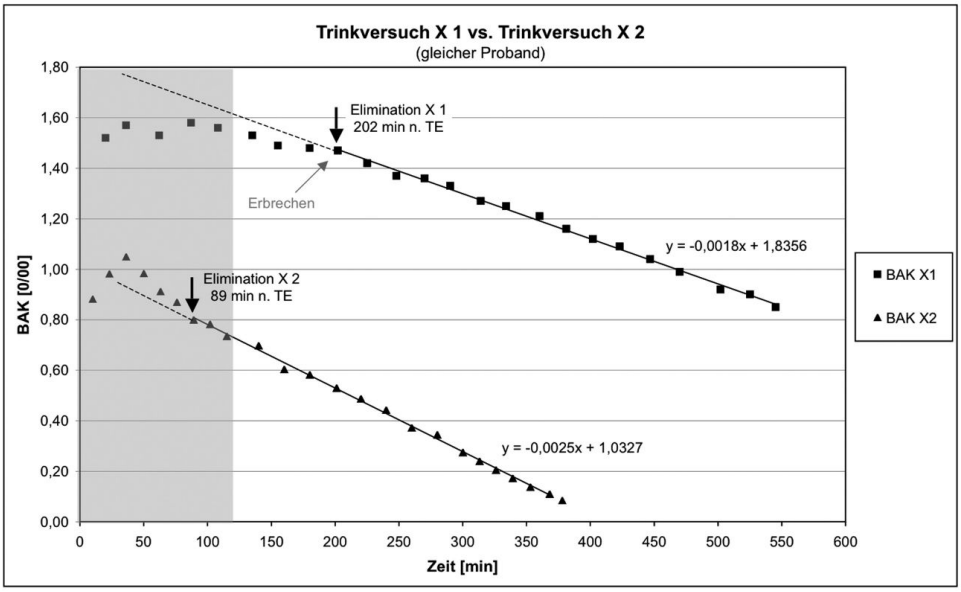


Abb. 1: BAK-Verlaufskurven der Trinkversuche X 1 und X 2 (gleicher Proband) mit linearer Elimination (n. TE = nach Trinkende).

X 1					
Zeit absolut (min) (TE = 0)	**BAK (‰)**	**Zeit absolut (min) (TE = 0)**	**BAK (‰)**	**Zeit absolut (min) (TE = 0)**	**BAK (‰)**
–70	0,00	225	1,42	447	1,04
20	1,52	248	1,37	470	0,99
36	1,57	270	1,36	502	0,92
62	1,53	290	1,33	525	0,90
87	1,58	314	1,27	545	0,85
108	1,56	334	1,25		
135	1,53	360	1,21		
155	1,49	381	1,16		
180	1,48	402	1,12		
202	1,47	423	1,09		

Tab. 1: BAK-Werte des Trinkversuches X1 (TE = Trinkende).

X 2					
Zeit absolut (min) (TE = 0)	**BAK (‰)**	**Zeit absolut (min) (TE = 0)**	**BAK (‰)**	**Zeit absolut (min) (TE = 0)**	**BAK (‰)**
–105	0,00	102	0,78	313	0,24
–75	0,33	115	0,74	326	0,21
–45	0,78	140	0,70	339	0,17
–12	0,84	160	0,60	353	0,14
10	0,88	180	0,58	368	0,11
23	0,98	201	0,53	378	0,09
36	1,05	220	0,49	392	0,07
50	0,98	240	0,44	404	0,05
63	0,91	260	0,37	415	0,04
76	0,87	280	0,35	425	0,03
89	0,80	300	0,28		

Tab. 2: BAK-Werte des Trinkversuches X2 (TE = Trinkende).

Die lineare Eliminationsphase wurde durch eine schrittweise retrograde Anpassung bis zu dem Punkt bestimmt, ab dem es zu systematischen Abweichungen, hier Unterschreitungen durch die Messpunkte, kommt. Als Eliminationsfunktion wurde y = –0,108 g/kg/h x + 1,836 g/kg berechnet. Durch die vergleichsweise hohe Anzahl der Messpunkte konnte das Ende der Plateauphase gut definiert werden. Es lag 202 Minuten nach dem Trinkende, zeitgleich zum Erbrechen des Probanden.

Abbildung 1 zeigt unten eine Versuchswiederholung desselben Probanden mit geringerer Alkoholbelastung: 750 mL Weißwein (13 Vol %) über 105 Minuten, entsprechend 0,48 g/kg Köpergewicht und Stunde. Bei diesem Versuch traten keine vegetativen Symptome auf. Es kam zu einem angedeuteten Diffusionssturz nach Überschreiten des Kurvengipfels. Der Beginn der linearen Eliminationsphase lag 89 Minuten nach Trinkende. Die Eliminationsfunktion lautete y = –0,150 g/kg/h x + 1,033 g/kg.

Der Proband hatte bereits früher mehrfach an Trink- und Infusionsversuchen teilgenommen. Er hatte dabei meist Eliminationsraten um 0,15 g/kg/h aufgewiesen.

Diskussion

Im dargestellten Trinkversuch *(X 1)* kam es offensichtlich in Folge des vergleichsweise schnellen Konsums relativ großer Mengen hochprozentigen Alkohols zu Übelkeit und in der späten Resorptions- bzw. Distributionsphase zu Erbrechen. Ob der Alkohol selbst oder eine Anflutung von Acetaldehyd hierfür verantwortlich zu machen ist, bleibt zu diskutieren [4, 5]. Anhaltepunkte für sonstige Ursachen (z. B. Magen-Darm-Infekt o. ä.) lagen jedenfalls nicht vor.

Übelkeit führt zu einer Veränderung der Darmperistaltik: Es kommt u. a. zu einer retrograden Peristaltik des Duodenums, u. U. sogar mit Rücktransport von Darminhalt in den Magen. In jedem Fall ist die Magenpassage verlangsamt oder sogar gänzlich aufgehoben. Der Alkohol erreicht den Hauptresorptionsort Dünndarm nur sehr langsam, kann entsprechend der im Magen wesentlich kleineren zur Verfügung stehenden Resorptionsfläche nur langsam ins Blut übertreten. Dies erklärt die verzögerte Alkoholresorption, wie sie bereits von MANZ *(1943)* [5] im Sinne einer „Nachresorption“ propagiert wurde. Ein Spasmus des

Pylorus, wie von BRINKMANN et al. *(1970)* [1] nach Sturztrunk mit verlängerter Reservoirfunktion des Magens dargestellt, scheint hier aufgrund der gleichzeitigen Nahrungsaufnahme nicht vorgelegen zu haben.

Dass der Beginn der linearen Eliminationsphase mit dem einmaligen Erbrechen zeitlich zusammenfiel, könnte Zufall sein. Denkbar wäre aber auch, dass dadurch der Magen weitgehend entleert wurde und somit das vorhandene Reservoir für eine langsame Nachresorption im Magen entfiel. Dies würde dann bedeuten, dass die Plateauphase durch das Erbrechen beendet wurde, was mit den Beobachtungen von ELBEL et al. *(1956)* [3] in Übereinstimmung steht, wonach vor einem Erbrechen fast immer eine „gehemmte (Alkohol-) Resorption" in Form eines Plateaus innerhalb der Blutalkoholverlaufskurve auftritt. Es wäre daraus aber auch zu folgern, dass die Plateauphase noch länger hätte anhalten können, wäre es nicht zu Erbrechen gekommen.

DITT *(1963)* [2] und JOACHIM et al. *(1974)* [4] konnten bei ihren Untersuchungen zum Einfluss des Erbrechens auf den Verlauf der Blutalkoholkonzentrationskurve keine nennenswerten Veränderungen feststellen. Allerdings wurden hier Übelkeit und Erbrechen überwiegend in der linearen Eliminationsphase medikamentös hervorgerufen (Apomorphin i. m., Kupfersulfat oral). Einflüsse auf die Alkoholresorption waren so nicht zu erwarten. Lediglich ein Erbrechen in der frühen Anflutungsphase fand bei DITT *(1963)* [2] Berücksichtigung, wobei als wesentlicher Effekt dem Organismus durch das Erbrechen noch nicht resorbierter Alkohol entzogen wurde.

Auffällig war im hier dargestellten Versuch auch die dauerhaft geringere Alkoholabbaurate, die nach den Erfahrungen vorangegangener und nachfolgender Versuche aus dem Rahmen fiel. Diese dürfte aber kaum mehr auf Störungen der Resorption zurückzuführen sein. Vermutlich ist sie Folge der Nahrungskarenz mit einem „Hungerstoffwechsel" der Leber, in dem nur in begrenztem Maß die für die Alkoholoxydation erforderlichen CoEnzyme zur Verfügung stehen.

Zusammenfassung

Es wird über einen Fall berichtet, in dem bei einem Trinkversuch mit hoher Alkoholbelastung und in der Folge auftretender Übelkeit die Plateauphase weit über 2 Stunden hinaus andauerte und möglicherweise erst durch das dann erfolgte Erbrechen beendet wurde.

Schlüsselwörter

Blutalkoholkonzentration – Erbrechen – verzögerte Alkoholresorption

Summary

A case about a drinking experiment is reported, in which the blood alcohol concentration showed a plateau of over 2 hours' duration due to a high alcohol load and resulting nausea. There is the possibility that blood alcohol concentration only started to decrease after vomiting occurred.

Keywords

blood alcohol concentration – vomiting – delayed alcohol absorption

Literatur

[1] Brinkmann B, Naeve W, Eichen R, Rehner M (1970) Beziehungen zwischen Pylorustonus und Resorptionsgeschwindigkeit von getrunkenem Äthylalkohol. Blutalkohol 7: 358–367
[2] Ditt J (1963) Erbrechen und Blutalkoholkurve. Blutalkohol 2: 68–72
[3] Elbel H, Schleyer F (1956) Blutalkohol, Georg-Thieme-Verlag (Stuttgart), 2. Auflage
[4] Eriksson C J P (2001) The role of acetaldehyde in the actions of alcohol (update 2000). Alcohol Clin Exp Res 25 (5): 15S–32S
[5] Fujimiya T, Yamaoka K, Ohbora Y, Aki T, Shinagawa H (2002) Michaelis-Menten elimination kinetics of acetaldehyde during ethanol oxidation. Alcohol Clin Exp Res 26 (8): 49–54S
[6] Joachim H, Friedrich G, Ullmann H (1974) Untersuchungen über den Einfluss des Erbrechens auf die Blutalkoholkurve mittels einer kontinuierlichen Blutalkoholbestimmung. Blutalkohol 11: 88–99
[7] Manz R (1943) Blutalkohol und Magenkrankheiten. Dtsch. Z. ges. gerichtl. Med. 38: 208–216

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Andrea Dettling
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Verkehrsmedizin / Verkehrspsychologie
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: Andrea.Dettling@med.uni-heidelberg.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 Institut für Rechtsmedizin der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
(DIREKTOR: PROF. DR. MED. BURKHARD MADEA)

FRANK MUßHOFF, JOHANNA PREUSS, ANNETTE THIERAUF UND BURKHARD MADEA

Der Promille-Killer „Break Down“[1])

The sobering up preparation (per mille killer) “Break Down”[1])

1. Einleitung

Getränke und andere Präparate, die angeblich die physiologische Alkoholeliminationsrate steigern und eine deutliche Senkung der Blutalkoholkonzentration (BAK) mit Minderung psychophysischer Leistungsdefizite bewirken sollen, sind in den letzten Jahrzehnten epidemisch immer wieder propagiert worden. Bei der experimentellen (rechtsmedizinischen) Überprüfung konnten aber bisher bei keinem der getesteten Präparate die behaupteten Effekte belegt werden. Solche Effekte würden eine Beeinflussung der körpereigenen Enzymsysteme voraussetzen, welche biochemisch zu begründen wäre. Läge eine solche vor, würden die Präparate zudem auch unter das Arzneimittelgesetz fallen. Die zuletzt von SCHMIDT et al. (1995, 1999, 2000) ohne Anspruch auf Vollständigkeit erstellte Auflistung von als „Promille-Killer“ zu bezeichnenden Präparaten und Testen könnte sicherlich noch ergänzt bzw. aktualisiert werden (zuletzt z. B. *www.alcokill.de*). Kürzlich wurde an gleicher Stelle auf ein Produkt aus dem benachbarten Ausland hingewiesen (*Editorial (2006)*). In den meisten Mitteln ist als Inhaltsstoff neben Ascorbinsäure (Vitamin C) Fructose (z. T. Glucose) enthalten und in der Literatur sind moderate beschleunigende Effekte auf die Alkoholelimination durch Gabe von Fructose/Glucose beschrieben, allerdings auch kontrovers diskutiert (JOHANNSMEIER et al., 1954; DIETL und OHLENSCHLÄGER, 1977; KLEIBER et al. 1985; CROWNOVER et al., 1986; SCHMIDT et al., 1987). Bei Aufnahme von Fructose vor oder während der Trinkphase ist wohl eine Absenkung des Blutalkoholgipfelwertes bzw. eine mittlere BAK-Reduzierung aufgrund von Resorptionsverzögerung bzw. Erhöhung des Resorptionsverlustes zu verzeichnen, was z. T. als Effekt auf die Eliminationsrate gedeutet wurde (SPANN et al., 1977; SCHELLMANN et al., 1979; GOLDBERG et al., 1979; WOLF und ZINK, 1982; TATSCHNER et al., 1998).

Prinzipiell erfolgt die Ausscheidung (physikalische Elimination) von aufgenommenem Alkohol allenfalls zu 2–5 % über Atmung, Schweiß und Urin, ca. 0,5 % wird zu Fettsäureethylester konjugiert bzw. glucuronidiert und über die Niere ausgeschieden (SEITZ et al., 2000). Etwa 95 % des aufgenommenen Alkohols wird enzymatisch über die hepatische, cytosolische Alkoholdehydrogenase (ADH) metabolisiert, ein kleinerer Anteil kann durch das induzierbare MEOS (mikrosomales ethanoloxidierendes System) verstoffwechselt werden, wohingegen ein Abbau über Katalase zu vernachlässigen ist. Die ADH benötigt als Kofaktor limitiert zur Verfügung stehendes NAD^+ (Reduktion zu NADH) und in der Reoxidation des Redoxäquivalents liegt der geschwindigkeitsbestimmende Schritt der Alkoholverstoffwechselung. Diese soll zumindest theoretisch durch Fructose und deutlich geringer durch Glucose beschleunigt werden. Fructose wird über Fructose-1-phosphat zu

[1]) Auszugsweise vorgetragen auf der 15. Frühjahrstagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (Nord), Dresden, 09.–10. 06. 2006.

Dihydroxyacetonphosphat (DHAP) und Glyceraldehyd gespalten und über Glyceraldehyd-3-phosphat den weiteren Abläufen der Glykolyse zugeführt (Abb. 1).

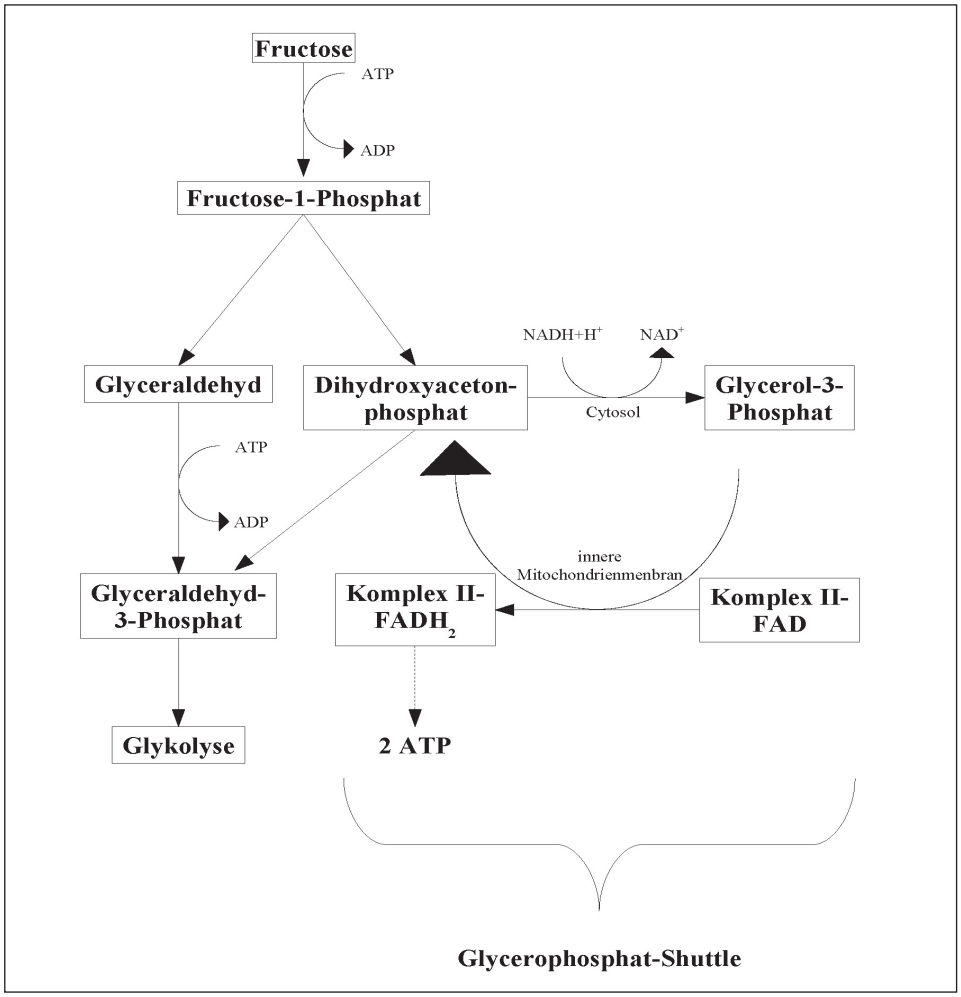


Abb. 1: Fructose-Metabolismus mit Einflussnahme auf den Glycerophosphat-Shuttle zur Reoxidation von NADH (Bereitstellung für Alkoholoxidation).

Über den Glycerophosphat-Shuttle soll es zur Reoxidation von NADH (Bereitstellung zur Alkoholoxidation) im Cytosol kommen und das entstehende Glycerol-3-phosphat wird an der inneren Mitochondrienmembran durch Elektronenübertragung auf Flavoprotein wieder zu DHAP umgesetzt. Zudem wird eine Umsetzung von Fructose zu Sorbitol und eine Umsetzung von Glyceraldehyd zu Glycerol jeweils mit Rückgewinnung von NAD^+ aus NADH für die Alkoholoxidation diskutiert [THIEDEN et al., 1972; SCHOLZ und NOHL, 1976; SCHMIDT et al., 1999]. Da DHAP auch als Stoffwechselprodukt von Glucose auftritt, wäre ein gleichgearteter Effekt zu vermuten, allerdings besteht der limitierende Schritt der Glucoseutilisation in der Phosphorylierung (Phosphofructokinase-Reaktion), was erklärt,

weshalb allenfalls bei sehr hohen Glucosedosen Effekte zu erwarten wären. Auch ein Einfluss von Fructose über den Malat-Aspartat-Shuttle mit Auswirkungen auf die Alkoholverstoffwechselung wird diskutiert [THIEDEN et al., 1972].

Ein „Fructose-Effekt“ auf die Alkoholeliminationsrate wird in anderen Studien nicht nachvollzogen (KLEIBER et al., 1985) und es wird sogar deutlich gewarnt vor den Nebenwirkungen einer übermäßigen Zuckeraufnahme, wie Übelkeit oder Brechreiz bis hin zu kollapsartigen Symptomen und heftigen Oberbauchschmerzen, (JOHANNSMEIER et al., 1954; SOTERAKIS et al., 1975; SPRANDEL et al., 1980; KLEIBER et al., 1985).

Ascorbinsäure (Vitamin C) kann den Hang-over Effekt nach übermäßigem Alkoholkonsum mildern (HERBRICH und PROKOP 1963). Zudem wurde eine erhöhte Alkoholelimination durch Stimulation der ADH nach Vitamin C-Gabe festgestellt, allerdings nicht bei Einmalgabe, sondern im Verlauf von 2 Wochen mit einer täglichen Gabe von 1 g (KRASNER, 1974). Ein Getränk mit der Bezeichnung „Promillo-Vit“ soll als Wirksubstanzen NAD/NADH sowie Vitamine und Aromastoffe enthalten haben (SCHMIDT et al., 1999).

2. „Break Down“

Jüngst wurden wir konfrontiert mit einem neuen Produkt mit der Bezeichnung „Break Down“ (Abb. 2), einem *„fruchtigen, alkoholfreien Erfrischungsgetränk mit Holunder-Limetten-Ingwer-Geschmack und Vitamin C, hergestellt aus Naturprodukten“*.

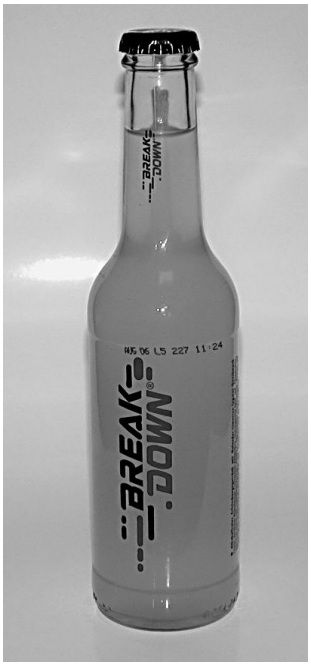


Abb. 2: Break Down.

Im Internet-Auftritt *(www.break-down.us)* sowie in Produktinformationen werden u.a. folgende „Nebenwirkungen“ beschrieben:

- Kein „Kater“ am nächsten Morgen nach übermäßigem Alkoholkonsum.
- Nach dem Trinken von alkoholhaltigen Getränken wird der Abbau des Blutalkohols in der Leber durch eine natürliche Aminosäure angeregt.
- Der Abbau des Blutalkohols kann bis zu 1 Promille in der Stunde betragen.
- Der Alkohol wird tatsächlich aus dem Blut entfernt.

Nach Alkoholkonsum sei man am nächsten Morgen frisch und munter, eine durch Alkoholgenuss verursachte Müdigkeit und Abnahme der sexuellen Leistungsfähigkeit werde verhindert und der Widerstand werde erhöht, da es zu einer schnelleren Entfernung von Schadstoffen aus dem Körper komme. Neben einer Anwendung als Erfrischungsgetränk wird die Aufnahme bei moderatem Alkoholgenuss empfohlen, um morgens fit zu sein, während stärkeren Alkoholgenusses, um die Kontrolle nicht zu verlieren. Als Dosisempfehlung wird 1 Flasche (à 250 ml) alle 2 Stunden angegeben. Folgende Zutaten werden aufgeführt: natürliches Mineralwasser, Fructosesirup, Kohlensäure, Apfel- und Zitronensäure als Säuerungsmittel, natürliches Aroma (Lindenblüten-Auszug), Vitamin C, Trinatriumcitrat als Säureregulator, Natrium- und Kaliumchlorid, L-Cystein und als Stabilisatoren Glycerinester aus Wurzelharz und Gummi Arabicum.

Durch den Vertrieb erhielten wir Kenntnis über durchgeführte Trinkversuche, die z. T. mit wissenschaftlicher Begleitung durchgeführt worden seien. So wurde uns der Untersuchungsbericht eines Labors einer Fachhochschule mit folgender Beschreibung des Versuchsablaufs überreicht: 12 Versuchspersonen mit Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) mittels Dräger Alcotest 7410 zum Zeitpunkt t_0 (0,00 ‰) und Verabreichung von 0,1 l eines 40 Vol.%igen Wodkas; Messung der AAK nach 15, 45, 60, 75, 90 und 105 min bei Konsum von 1 Flasche Break Down nach 30 min. Ausgehend von einer physiologischen stündlichen Alkoholelimination von 0,125 ‰ wird als Ergebnis dokumentiert: *„Durchschnittlich ist der Abbau des Alkohols um den Faktor 2,3 beschleunigt (0,284 ‰ pro Stunde). Im Idealfall Faktor 4, im ungünstigsten Fall (eine Person) keine zusätzliche Wirkung. Bei 50 % der Probanden ist die Wirkung Faktor 3–4. D. h. bei der Mehrzahl aller Probanden (91,7 %) wird nach Verzehr einer Flasche Break Down der Alkoholabbau im Körper deutlich verstärkt.“*

In einer notariell beglaubigten Niederschrift wird von einem weiteren Trinkversuch mit ähnlichen Ergebnissen basierend auf Blutalkoholbestimmungen von lediglich 2 Blutproben pro Proband berichtet. Nach gut einstündiger Alkoholaufnahme sei direkt bei Trinkende die erste Blutprobe abgenommen worden, eine zweite Probe dann nach einer weiteren Stunde bei Alkoholkarenz und nach Aufnahme von 1 Flasche Break Down.

Nicht zuletzt diese „wissenschaftlichen“ Untersuchungsbefunde waren für uns Anlass zu rechtsmedizinisch organisierten Trinkversuchen zur Überprüfung der Alkoholkinetik mit und ohne Aufnahme von Break Down.

3. Studiendesign und Methodik

In Anlehnung an ein bewährtes Studiendesign von SCHMIDT et al. (1999) wurden in Anwesenheit von Vertretern der Break Down-Vertriebsgesellschaft zwei Gruppen mit je sieben freiwilligen Probanden im Alter zwischen 22 und 36 Jahren untersucht. Es erfolgte eine gewichtsbezogene Ethylalkoholgabe in Form von 37,5 Vol.%igem Wodka Gorbatschow mit einer Dosis von 1 g pro kg Körpergewicht, aufgefüllt mit Orangensaft ohne Zuckerzusatz maximal ad 750 ml Gesamtvolumen, und bei einer Limitierung der Trinkzeit auf 60 min. Vor Versuchsbeginn musste obligat eine drei- bis vierstündige Nahrungskarenz eingehalten werden, während der insgesamt sechsstündigen Versuchsdauer wurden erst nach voraussichtlichem Abschluss der Resorption (2 Stunden nach Trinkende) 1–2 belegte Brötchen gereicht. Alle Probanden waren durchschnittlich alkoholtolerant und organisch gesund. Bei sieben Personen (Break Down-Gruppe) erfolgte – auf Wunsch der Break Down-Vertriebsgesellschaft – ab einer Stunde nach Trinkende eine anschließende Aufnahme von 1 Flasche Break Down (0,25 l) pro Stunde, die Kontrollgruppe nahm ungefähr gleiche Volumina Mineralwasser auf. Bei Trinkbeginn (t_0 mit 0,00 ‰ bei allen Probanden) wurden in halbstündigen Abständen Blutentnahmen über 6 h hinweg vorgenommen. Diese erfolgten durch Venenpunktion mittels Vebofix® Venenpunktionsbesteck (B. Braun Melsungen AG) und Multi-Adapter (Sarstedt, Nürnbrecht). Die Proben wurden bis zum nächsten Tag bei 4 °C gelagert und dann nach den Richtlinien zur Feststellung des Alkohols im Blut für forensische Zwecke jeweils zweifach mittels validiertem ADH- und GC-Verfahren in der nach DIN ISO EN 17025 akkreditierten Blutalkoholuntersuchungsstelle des Institutes für Rechtsmedizin der Universität Bonn untersucht. Statistische Berechnungen wurden mit dem Programm SPSS vorgenommen (lineare Regressionsanalyse, t-Test).

4. Ergebnisse

Die Schar der individuellen BAK-Verlaufskurven ist in Abb. 3 dargestellt.

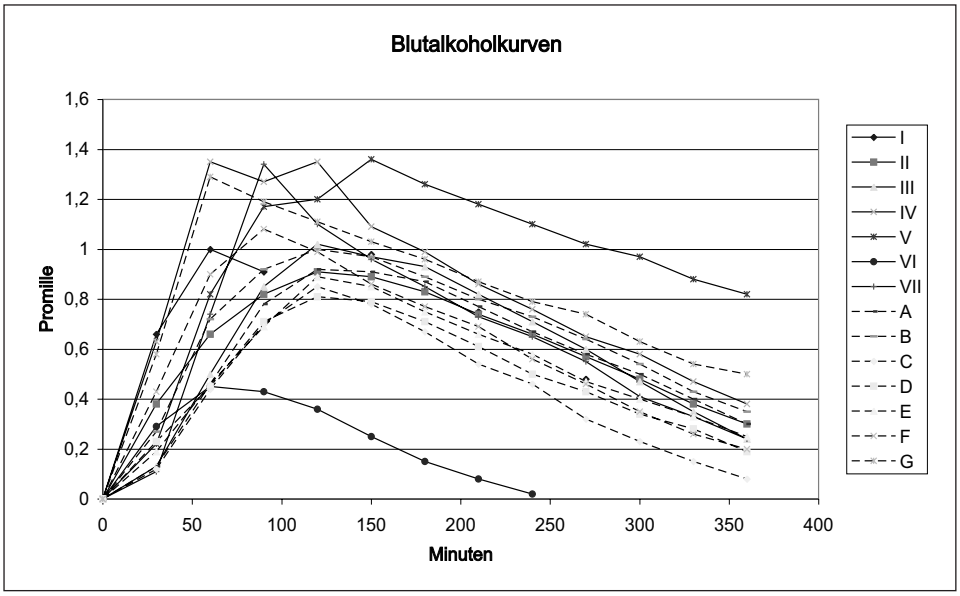


Abb. 3: Blutalkohol-Verlaufskurven nach Konsum von Break Down (A-G, gestrichelte Linie) und eines Kontrollkollektives (I-VII, durchgezogene Linie).

Etwas heraus fallen die unterste und die oberste Kurve, wobei es sich zum einen um eine Person handelte, welche die Alkoholdosis halbieren musste, zum anderen um eine adipöse Person, bei der u. U. ein entsprechender Reduktionsfaktor hätte berücksichtigt werden müssen. Beide Gruppen (jeweils n = 7) zeigten erwartungsgemäß eine signifikante lineare Korrelation der BAK zur Zeit (Break Down $R = -0{,}98803$; $p < 0{,}0001$ und Vergleichskollektiv mit $R = -0{,}99954$; $p < 0{,}0001$).

Die Ermittlung der individuellen Abbaurate β_{60} wurde über eine lineare Einfachregression vorgenommen, wobei nur die Werte ab t_{150} einflossen, d. h. ab 1,5 h nach Trinkende. Zu diesem Zeitpunkt war bei allen Probanden die Resorption sicher abgeschlossen. Erhalten wurden parallel verlaufende Alkoholeliminationskurven (Abb. 4), nach Konsum von Break Down (A-G, gestrichelte Linie) sowie beim Kontrollkollektiv (I-VII, durchgezogene Linie).

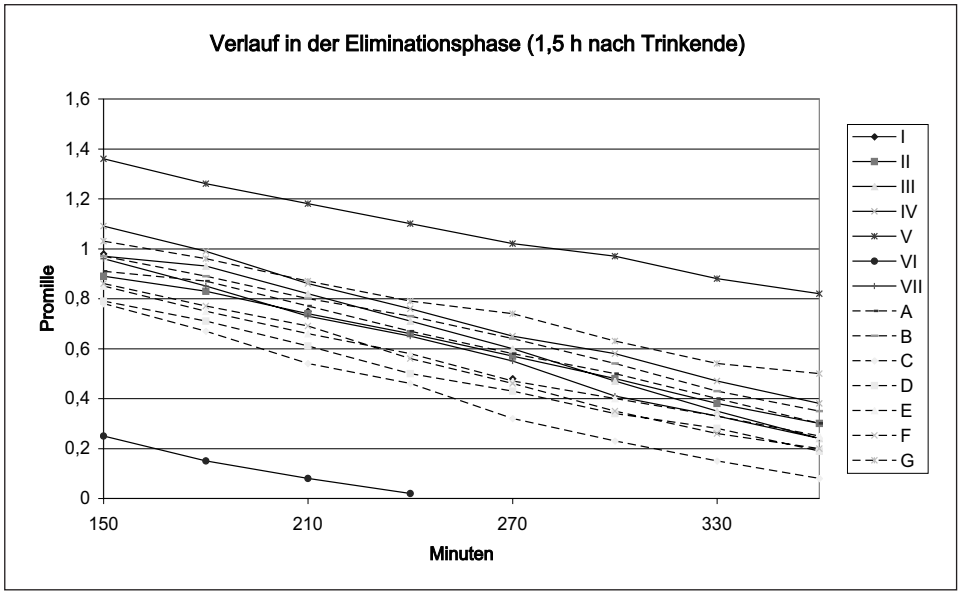


Abb. 4: Blutalkoholeliminationskurven (aufgezeichnet ab 1,5 h nach Trinkende) nach Konsum von Break Down (A-G, gestrichelte Linie) und eines Kontrollkollektives (I-VII, durchgezogene Linie).

Es wurden β_{60}-Werte zwischen 0,15 und 0,21 ‰ erhalten, die Werte zwischen der Kontroll- und der Break Down-Gruppe waren statistisch nicht signifikant verschieden ($p > 0,05$), mit einem Mittelwert von 0,18 ‰ bei den Kontrollpersonen gegenüber 0,17 ‰ bei der Break Down-Gruppe (Tab. 1).

	Break Down	**Kontrollgruppe**
MW	0,17	0,18
Stw	0,0161	0,0291
Min	0,15	0,15
Max	0,20	0,21

Tab. 1: β_{60}-Werte (‰).

5. Diskussion

Auch das Produkt Break Down zeigt nach den hier erhaltenen Befunden an einem begrenzten Kollektiv bei Anwendung nach Empfehlung des Vertreibers keine Effekte, die eine Steigerung der Alkoholelimination im Sinne eines „Promille-Killers“ belegen könnten. Die ermittelten β_{60}-Werte zwischen der Kontroll- und der Break Down-Gruppe waren statistisch nicht signifikant verschieden und lagen leicht über der für forensische Zwecke angenommenen mittleren stündlichen Alkoholeliminationsrate von 0,15 ‰. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich nicht um ganz alkoholungewöhnte Probanden handelte, sind die erhaltenen Befunde mit eigenen Ergebnissen aus vergleichbaren Trinkversuchen (Musshoff, 2006) und mit Literaturdaten vereinbar (Widmark, 1932; Lund, 1979;

NEUTEBOOM und JONES, 1990; JONES, 1993; JONES und ANDERSSON, 1996; TAM et al., 2006). Konfrontiert mit den Befunden reagierte der Vertreiber mit der Aussage, dass es sich dabei sowieso allenfalls um einen Nebeneffekt handeln solle und vielmehr das Wohlbefinden am Morgen nach dem Alkoholkonsum im Vordergrund stehe, was aufgrund der Inhaltsstoffe von Break Down (Vitamine, Elektrolyte) zumindest nicht auszuschließen ist.

Kritisch sind, wie im gegenständlichen Fall, sogenannte „wissenschaftliche“ Untersuchungen und Expertisen von Laien oder zumindest auf dem Gebiet der Alkohologie nicht explizit ausgewiesenen Sachverständigen. Nach dem geschilderten Versuchsdesign ist davon auszugehen, dass die erfolgten Messungen jeweils in der Distributionsphase vorgenommen wurden, in der es zu einem sog. „Diffusionssturz“ kommen kann, d. h. einem überproportionalen Abfall der BAK innerhalb kürzester Zeit bedingt durch die Verteilung des Alkohols aus dem Blut in die Gewebe. Dieser Abfall ist nicht einer (enzymatischen) Alkoholelimination zuzurechnen!

Wissenschaftlich nicht haltbare Expertisen zur Problematik sog. „Promille-Killer“ sind schon über Jahrzehnte zu beobachten und wurden bereits heftig kritisiert (SCHNEBLE, 1988, 1995). SCHNEBLE bemängelte seinerzeit auch, dass besonders in den Medien mit der Sucht nach Sensationsmeldungen in großer Aufmachung über jedes neue „Wundermittel“ berichtet werde. Wenn dann die Wirkungslosigkeit belegt sei, bestehe kein Interesse mehr an einer Berichterstattung.

Als besonders problematisch ist anzusehen, dass solche Szenegetränke wie Break Down in Diskotheken und an Tankstellen verbreitet werden sollen. Die vermeintlich ernüchternde Wirkung kann zu dem gefährlichen Irrglauben führen, man vertrage nach der Einnahme derartiger Mittel mehr Alkohol und dürfe deshalb u. U. auch mehr trinken, ohne deswegen fahrunsicher zu werden. Eine solche Irreführung von Verbrauchern mit einem möglichen Vertrauen auf die propagierte Wirkung kann zu einem erheblichen Risiko für die Verkehrssicherheit führen. Dies war für uns Anlass zu einer weiteren rechtsmedizinischen Überprüfung des neuen Getränkes, letztendlich auch um die medizinisch-naturwissenschaftlichen, verkehrspolitischen und verkehrsrechtlichen Bedenken gegenüber solchen angeblichen „Promille-Killern“ nochmals in Erinnerung zu rufen.

Zusammenfassung

In einem Trinkversuch wurde der Effekt des möglichen Promille-Killers „Break Down“ getestet. Nach der Verabreichung von Ethylalkohol in einer Dosis von 1 g/ kg Körpergewicht nahmen 7 Testpersonen Break Down nach den Empfehlungen des Vertreibers auf, zudem wurden 7 Kontrollpersonen mitgeführt. Über einen Zeitraum von 6 h wurde alle 30 min die Blutalkoholkonzentration bestimmt. Die Blutalkoholverlaufskurven zeigten mit und ohne Break Down-Aufnahme keine Unterschiede. Die individuellen Eliminationsraten (β_{60}) waren mit im Mittel 0,17 ‰ beim Testkollektiv und 0,18 ‰ in der Kontrollgruppe nicht statistisch signifikant verschieden ($p > 0,05$). Es ist zu warnen vor sogenannten „wissenschaftlichen“ Untersuchungen durch Laien, welche eine beschleunigte Alkoholelimination angeblich belegen und eine Irreführung von Verbrauchern bewirken können, was wiederum zu einem Risiko für die Verkehrssicherheit werden kann.

Schlüsselwörter

Promille-Killer – Alkoholkinetik – Alkoholeliminationsrate – Break Down

S u m m a r y

In a drinking experiment study the per mille killer “Break Down” that claims to have a sobering effect was tested. Ethyl alcohol was given in a dose 1 g/kg body weight to 7 persons who took Break Down according to the manufacturer’s recommendation as well as to 7 control persons. Blood alcohol concentration was measured every 30 min over a time period of 6 hrs Blood alcohol curves showed no alterations after ingestion of Break Down compared with the control group . The individual elimination rates (β60) with mean 0.17 ‰ for the test collective and mean 0.18 ‰ for the control group showed no statistically relevant variation ($p > 0.05$). Caution is advised about so-called “scientific” investigations that are performed by laymen and supposedly to prove an increased elimination of alcohol. This possibly leads to a misguidance of consumers and thereby to a danger regarding the safety to traffic.

K e y w o r d s

sobering-up preparation (“per mille killer”) – alcohol kinetic – alcohol elimination rate – Break Down

Literatur

[1] Crownover B P, La Dine J, Bradford B, Glassmann E, Fotman D, Schneider H, Thurman R G (1986) Activation of ethanol metabolism in humans by fructose: importance of experimental design. J Pharmacol Exp Ther 236: 574–579
[2] Dietl H, Ohlenschläger G (1977) Senkung des Blutalkoholspiegels durch orale Applikation von Fruktose und Ascorbinsäure. Therapiewoche 27: 9365–9371
[3] Editorial (2006) Frankreich: „Zaubertrank“ soll Alkoholspiegel senken (aus Mitteilung von Spiegel-online vom 21.02.06). Blutalkohol 43: 223
[4] Goldberg L, Jones A W, Neri A (1979) Effects of a sugar mixture on blood ethanol profiles and on ethanol metabolism in man. Blutalkohol 16: 431–438
[5] Herbrich J, Prokop O (1963) Untersuchungen über den Einfluss von Nahrungs- und Flüssigkeitsaufnahme auf Blutalkoholspiegel. Wien klin Wschr 14: 421–427
[6] Johannsmeier U, Redetzki H, Pfleiderer G (1954) Zur Frage der Beschleunigung des Blutalkoholabbaus. Ulin W’schr 32: 560–563
[7] Jones A W (1993) Disappearance rate of ethanol from the blood of human subjects: implications in forensic toxicology. J. Forensic Sci. 38: 104–118
[8] Jones A W, Andersson L (1996) Influence of age, gender, and blood-alcohol concentration on the disappearance rate of alcohol from blood in drinking drivers. J Forensic Sci 41: 922–926
[9] Kleiber M, Seifert H, Welk I (1985) Ein neues „Promille-senkendes“ Getränk auf dem Markt? Blutalkohol 22: 432–438
[10] Krasner N, Dow J, Moore R, Goldberger A (1974) Ascorbic saturation and ethanol metabolism. Lancet 693–695
[11] Lund A (1979) The rate of disappearance of blood alcohol in drunken drivers. Blutalkohol 16: 395–398
[12] Neuteboom W, Jones A W (1990) Disappearance rate of alcohol from the blood of drunk drivers calculated from two consecutive samples; what do the results really mean? Forensic Sci. Int. 45: 107–115
[13] Neuteboom W, Jones A W (1990) Disappearance rate of alcohol from the blood of drunk drivers calculated from two consecutive samples; what do the results really mean? Forensic Sci Int 45: 107–115
[14] Musshoff F (2006) Alkoholelimination bei rechtsmedizinischen Trinkversuchen. Eigene unveröffentlichte Befunde
[15] Produktinformation Break Down online unter: http://www.break-down.us
[16] Schellmann B, Reinhardt G, Löser L (1979) Untersuchungen zum Verlauf der Blutalkoholkurve nach peroraler Gabe eines Fructose-Ascorbinsäutegemisches. Blutalkohol 16: 168–192
[17] Schmidt V, Lautenschläger C, Weise M, Heide S, Sannemüller U, Stiller D, Trübner K (1999) STOPAL®: Ein weiterer wirkungsloser „Promille-Killer“. Blutalkohol 36: 73–83
[18] Schmidt V, Oehmichen M, Pedal I (1987) Alkoholkinetik unter Glucosebelastung. Blutalkohol 24: 23–36
[19] Schmidt V, Rescheleit T, Oehmichen M, Schneble H (1995) Alter Wein in neuem Schlauch: „Der Promille-Killer“ PARTY-PLUS. Blutalkohol 32: 241–253
[20] Schmidt V, Spannemüller U, Oehmichen M (2000) Kommerz und Kinetik: Zur (Un-) Wirksamkeit sog. „Promille-Killer“. In: Jahrbuch Verkehrsrecht 2000. Werner Verlag, Düsseldorf, pp 339–360
[21] Schneble H (1988) Ernüchterungsmittel – nüchtern betrachtet. Blutalkohol 25: 18–65
[22] Schneble H (1995) Unredliche Werbung? – Promillekiller und Alcotester. Blutalkohol 32: 180–186

[23] Scholz R, Nohl H (1976) Mechanism of the stimulatory effect of fructose on ethanol oxidation in perfused rat liver. Eur. J. Biochem. 63: 449–458
[24] Seitz H K, Lieber C S, Simanowski U (2000) Handbuch Alkohol, Alkoholismus. JA Barth, Heidelberg
[25] Soterakis J, Iber L (1975) Increased rate of alcohol removal from blood with oral fructose and sucrose. Amer J Clin Nutr 28: 254–257
[26] Spann W, Liebhardt E, Beier G, Eisenmenger W, Schuck M (1977) Wirkung einer Lösung von isomerisiertem Zucker (Alsaver) auf die Blutalkoholkonzentration beim Menschen. Blutalkohol 14: 205–212
[27] Sprandel U, Tröger H D, Liebhardt E W, Zöllner N (1980) Acceleration of ethanol elimination with fructose in man. Nutr Metab. 24: 324–330
[28] Tam T W M, Yang C T, Fung W K, Mok V K K (2006) Alcohol metabolism of local Chinese in Hong Kong: a statistical determination on the effects of various physiological factors. Forensic Sci Int 156: 95–101
[29] Tatschner T, Patzelt D, Lang C (1998) Untersuchungen zum Ethanolabbau nach peroraler Gabe von Fructose- und Glucoselösungen. Blutalkohol 35: 19–24
[30] Tatschner T, Patzelt D, Lang C (1998) Untersuchungen zum Ethanolabbau nach peroraler Gabe von Fructose- und Glucoselösung. Blutalkohol 35: 19–24
[31] Thieden H I D, Grunnet N, Damgaard S E, Sestoft L (1972) Effect of fructose and glyceraldehydes on ethanol metabolism in human liver and in rat liver. Eur. J. Biochem. 30: 250–261
[32] Widmark E M P (1932) Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtlich-medizinischen Alkoholbestimmung im Blut. Urban & Schwarzenberg, Berlin, Wien.
[33] Wolf M, Zink P (1982) Vergleichende Untersuchungen bei oraler und parenteraler Gabe von Äthanol und Fructose. Zbl. Rechtsmed. 24: 646

Anschrift der Verfasser
Priv.-Doz. Dr. rer. nat. Frank Mußhoff
Dr. med. Johanna Preuß
Dr. med. Annette Thierauf
Prof. Dr. med. Burkhard Madea
Institut für Rechtsmedizin
Universität Bonn
Stiftsplatz 12
D 53111 Bonn
Email: f.musshoff@uni-bonn.de

Literatur

KLAUS PÜSCHEL

Burkhard Madea/Frank Mußhoff/Günter Berghaus (Hrsg.): Verkehrsmedizin

Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion

Deutscher Ärzte-Verlag, Köln 2007, 785 Seiten, 129,– €, ISBN 3769104900

Mobilität ist eines der zentralen Anliegen der modernen Gesellschaft und wird heute als Voraussetzung jeglicher persönlicher Freiheit aufgefasst. Dies gilt gleichermaßen für junge Menschen und bis ins hohe Alter. Dementsprechend hat die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in Deutschland enorm zugenommen. Verkehr als Massenphänomen fordert auf der anderen Seite Tribut: Jährlich (noch) über 5 000 Getötete im Straßenverkehr bei mehr als 2 Millionen Unfällen mit 440 000 Verletzten. Die europäischen Verkehrsminister haben als Zielvorgabe formuliert, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten in Europa bis zum Jahre 2010 auf 25 000 zu halbieren. Die wissenschaftliche Disziplin, die sich im Wesentlichen mit der Frage der Verkehrssicherheit befasst, ist die Verkehrsmedizin. Diese wird auf der diesjährigen Jahrestagung in Heidelberg als Fachgesellschaft auf den 50. Jahrestag ihrer Gründung zurückschauen. Die Verkehrsmedizin erhebt den Anspruch, durch Anwendung medizinischer und psychologischer Erkenntnisse und Erfahrungen die Sicherheit des Menschen im Verkehr zu fördern. Neben der Unfallrekonstruktion, die für eine straf- und zivilrechtliche Aufarbeitung von Straßenverkehrsunfällen unabdingbar ist, sind physiologische und psychologische Voraussetzungen sowie Leistungs- und Belastungsgrenzen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, Schiffen, Flugzeugen, Schienenfahrzeugen und anderen Verkehrseinrichtungen zentrale Themen.

Die erste verkehrsmedizinische Monografie mit dem Titel „Der Verkehrsunfall – gerichtsärztlich-kriminalistische Beurteilung unter besonderer Berücksichtigung der Alkoholbeeinflussung“ ist 1938 erschienen (BUHTZ, Breslau). In der Folgezeit sind mehrere weitere Monografien erschienen (z. B. LABES/BITZEL/BERGER 1956 und DÜRWALD 1966, weiterhin K. WAGNER und H. J. WAGNER 1968 und schließlich H. J. WAGNER 1984). Unter Berücksichtigung der neuen Fahrerlaubnisverordnung (FeV, „Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“) sind sodann eine Reihe weiterer Werke entstanden, welche die erstmals 1973 von LEWRENZ herausgegebenen Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr“ weiterentwickelt sowie präzisiert und standardisiert haben, so dass heute eine von hochwertigem Qualitätsmanagement gekennzeichnete medizinisch-psychologische Fahreignungsdiagnostik praktiziert wird.

Die Herausgeber MADEA/MUßHOFF/BERGHAUS haben sich für ihr Werk der Kooperation von 35 weiteren namhaften Autoren versichert. Entsprechend der Interdisziplinarität der Verkehrsmedizin wirkten insbesondere Ärzte und Naturwissenschaftler verschiedener Fachdisziplinen sowie Psychologen mit, um in gemeinsamer Darstellung die Themen

Fahreignung und Fahrsicherheit in ihrer Komplexität adäquat erfassen zu können und die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte im Bereich der Fahreignungsbegutachtung zu reflektieren. Neben der breiten Darstellung des Themas Mensch als Verursacher eines Unfalls (Fahreignung, Fahrsicherheit) wurde auch auf den Menschen als Objekt eines Unfalls (Verletzungsmuster, Unfallrekonstruktion) fokussiert. Das Inhaltsverzeichnis ist wie folgt aufgegliedert: A Grundlagen, Epidemiologie und Recht (Seite 1 bis 110), B Fahreignung, Fahrsicherheit und deren Begutachtung (Seite 111 bis 676), C Der Verkehrsunfall und seine Rekonstruktion (Seite 677 bis 761). Allein schon der Umfang der einzelnen Kapitel zeigt den eindeutigen Schwerpunkt des Werks im Bereich von Fahreignung und Fahrsicherheit. Im Rahmen dieser Monografie wurde (sehr erfolgreich) bewusst der Versuch unternommen, Fahreignung und Fahrsicherheit aus ihren gemeinsamen Grundlagen heraus zu definieren und zu charakterisieren, um so einerseits die Gemeinsamkeiten deutlich zu machen, andererseits aber auch, um in der Gegenüberstellung das jeweils Typische herauszuarbeiten. Dabei wird besonderer Wert auf die Darstellung von Methoden der epidemiologischen und experimentellen Forschung gelegt. Neben der Vorstellung der weithin bekannten Einflussfaktoren auf die Fahrsicherheit bzw. Fahreignung (z. B. akuter bzw. chronischer Konsum von Alkohol, Drogen und Medikamenten) wird die Problematik Krankheit und Fahreignung/Fahrsicherheit besonders ausführlich dargestellt. Für die medizinisch-psychologische Fahreignungsbegutachtung werden durch geeignete Beurteilungskriterien qualitative Standards nachvollziehbar vorgegeben. Spezielle Kapitel sind Besonderheiten der Persönlichkeit, Ermüdung und Lebensalter der Fahrer(innen) gewidmet. – Fragen der Verkehrsunfallrekonstruktion werden vergleichsweise kurz abgehandelt. In den entsprechenden Kapiteln finden sich besonders gut gelungene Abbildungen und Schemazeichnungen zur Unfallkinetik und Pathomechanik.

Mit dieser umfassenden und überzeugenden Monografie schließen die Herausgeber eine Lücke auf dem Buchmarkt, die jetzt schon einige Jahrzehnte bestand. Das hier zusammengetragene verkehrsmedizinische Wissen und dessen Anwendung in der Praxis werden zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Alle mit der Verkehrsmedizin befassten Berufsgruppen (Ärzte verschiedener Fachgebiete, Psychologen, Techniker und Juristen) finden in dieser Monografie sehr relevante Informationen zur Auswertung verschiedenster Einflussfaktoren auf Fahreignung und Fahrsicherheit übersichtlich und überzeugend dargestellt.

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

Zur Information

45. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

„Das Verkehrsrecht, die Justiz und die deutsche EU-Ratspräsidentschaft: Freie Fahrt durchs vereinte Europa?“ hatte Bundesjustizministerin BRIGITTE ZYPRIES zum Thema ihres Plenarvortrages zur Eröffnung des diesjährigen Verkehrsgerichtstages gewählt. Sie ging dabei unter anderem auf den Führerscheintourismus ein.

Zuvor hatte sich bereits KAY NEHM, Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e. V., in der *Begrüßungsansprache* mit dem Thema Führerscheintourismus beschäftigt und seiner Hoffnung Ausdruck verliehen, dass die daraus resultierenden Probleme nunmehr durch die dritte EU-Führerscheinrichtlinie (auszugsweise in diesem Heft) gelöst werden, dadurch ein angemessener und praktikabler Ausgleich zwischen europäischer Niederlassungsfreiheit und Verkehrssicherheit geschaffen werden kann „und so dem massenhaften Rechtsmissbrauch auch ohne aufwändige verwaltungsgerichtliche Verfahren ein Ende bereitet wird.“ Weiterhin sprach er sich abermals dafür aus, Mauttechnologie und Mautdaten als Instrument der Verkehrslenkung und darüber hinaus zur Verfolgung schwerer Straftaten zu nutzen. Eine klare Absage erteilte er dem in drei Bundesländern laufenden Experiment, mit über 25 Meter langen LKW, sog. Gigalinern, den Lastentransport auf der Straße effektiver zu gestalten. Die Gefahren für die Verkehrssicherheit seien zu hoch: „Was im menschenleeren australischen Outback mit seinen Road-Trains zweckmäßig, was im dünn besiedelten Skandinavien noch akzeptabel sein mag, ist es unter den Bedingungen des Straßenverkehrs und der baulichen Gegebenheiten in Deutschland noch lange nicht.“ Mit diesen Aussagen verknüpfte er die Erwartung, „dass die deutsche Verkehrspolitik sich von diesem Experiment alsbald verabschiedet.“

Ausgehend von 104 325 Medizinisch-Psychologischen-Untersuchungen im Jahr 2005 (zumeist wegen einer Alkoholproblematik) wies NEHM darauf hin, dass Fahrverbot, strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis, Wiedererteilungssperre, Erteilung der neuen Fahrerlaubnis mit oder ohne MPU und vor allem die nach wie vor unbefriedigende absolute Nichtangreifbarkeit der MPU-Anordnung kein ausgewogenes Instrumentarium der Verkehrssicherheit darstellen. „Der Einsicht, dass Alkohol, Drogen und Straßenverkehr nicht zusammenpassen, wäre … mehr gedient, wenn dem Kraftfahrer die Konsequenzen einer Trunkenheitsfahrt vor der erstmaligen oder wiederholten Entdeckung mit festen gesetzlichen Tarifen klar und drastisch vor Augen geführt würden.“

Gewohnt eloquent zog PROF. DR. FRIEDRICH DENCKER, Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, die Zuhörer mit der *Eröffnungsansprache* in seinen Bann. Der Absicht des Verkehrsministeriums, Geldbußen zu erhöhen und deren Obergrenzen gar zu verdoppeln, erteilte er in dieser pauschalen Art eine Absage und meinte dazu: „Sollten … die Pläne der Verkehrsminister dahin gehend konkretisiert werden, dass tatsächlich nur die Geldbußen gegen die wirklichen ‚Raser und Drängler‘ drastisch erhöht würden, würde das auf meinen Widerstand nicht stoßen.“ Skeptisch betrachtete DENCKER auch die Argumenta-

tion, „eine Erhöhung der Bußgeldandrohung sei im Zuge der europäischen Einigung und Vereinheitlichung nicht zuletzt deswegen angebracht, weil seit diesem Jahr die Richtlinie über die gegenseitige Vollstreckung von Strafen und Geldbußen greife. Deshalb sollten sich die deutschen Geldbußen den höheren anderer europäischer Länder angleichen, nicht zuletzt, um zu verhindern, dass dies durch europäische Rechtssetzung uns oktroyiert werde." DENCKER dazu: „Zu den Traditionen eines Landes, die Europa als Eigenart desselben zu respektieren hat, zählt auch seine Einstellung dazu, wie viel und wie hart gestraft werden sollte. Da gibt es keinerlei Bedarf für Vereinheitlichung."

Nach dem die Eröffnungsveranstaltung in der Kaiserpfalz abschließenden *Plenarvortrag* durch Bundesjustizministerin BRIGITTE ZYPRIES begannen für die ca. 1 500 Teilnehmer aus 18 europäischen Ländern die Arbeitskreise: AK I: „Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht", AK II: „Autokauf im Internet", AK III: „Geschwindigkeit als Unfallursache" (Empfehlungen u.a.: „4. … Zur Ahndung von Rasern und Dränglern soll vermehrt Videoüberwachung eingesetzt werden. Der Arbeitskreis spricht sich mit knapper Mehrheit gegen die Einführung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen aus."), AK IV: „Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten" (Empfehlungen u. a.: „2. Eine durchgängige Erhöhung der Bußgeldsätze ist nicht angezeigt. Der Arbeitskreis empfiehlt eine differenzierte Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen (insbesondere Rotlicht-, Abstands-, deutliche Geschwindigkeitsverstöße sowie Alkohol- bzw. Drogenfahrten). Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass seit 1990 im Wesentlichen die Bußgeldsätze unverändert geblieben sind und Deutschland im Verhältnis zu anderen EU-Staaten ein sehr geringes Bußgeldniveau hat. 3. Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, dass bei leichten Verkehrsverstößen in geeigneten Fällen vermehrt von der Einstellungsmöglichkeit Gebrauch gemacht wird (Opportunitätsprinzip). 4. Der Arbeitskreis lehnt eine Einschränkung der Rechtsbehelfsmöglichkeiten zur Kompensation einer etwaigen Mehrbelastung der Justiz ab."), AK VI: „Baustellen auf Autobahnen", AK VII: „Die Auswertung der Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse" und AK VIII: „Sicherheit in der Sportschifffahrt".

Im Arbeitskreis V referierten unter Leitung von PROF. DR. HEINZ SCHÖCH, Ludwig-Maximilians-Universität, München, PROF. DR. WOLFGANG EISENMENGER, Ludwig-Maximilians-Universität, München, DIPL.-PSYCH. CLAUDIA EVERS, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, PROF. DR. WALTER FRENZ, Lehr- und Forschungsgebiet Berg- und Umweltrecht der RWTH Aachen, DR. HABIL JOHANNES LAGOIS, Dräger Safety AG & Co. KGaA, Vorsitzender des Europäischen Normungskommitees „Alcohol Interlocks", Lübeck, zu dem Thema „Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention".*)

Nachdem LAGOIS eingangs die Funktionsweise eines Atemalkohol-Messgeräts mit Zündsperre (Alkohol-Interlock) erläuterte und auf verschiedene Nachfragen der Teilnehmer ausführlich einging, verdeutlichte EVERS die Anwendungsbereiche und praktischen Einsatzmöglichkeiten, insbesondere anhand der Erfahrungen in den USA und Skandinavien. FRENZ untersuchte dann die gemeinschafts- und verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer generellen Verpflichtung aller Fahrzeughalter zum Einbau von Alkohol-Interlocks durch den Gesetzgeber. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die Verpflichtung zum

*) Die Beiträge der Referenten Eisenmenger, Evers und Frenz werden im nächsten Heft des Blutalkohol veröffentlicht. Zur Funktionsweise des Alkohol-Interlocks siehe den Beitrag von Lagois in BA 2005, Sup I, S. 4.

generellen Einbau gegen die Eigentumsgarantie (Art. 14 GG) und Berufsfreiheit (Art. 12 GG), aber auch gegen die gemeinschaftsrechtliche Niederlassungsfreiheit verstoßen würde (siehe die Empfehlungen des Arbeitskreises am Ende dieses Beitrages). Allerdings sei die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Beschränkung auf ein Fahrzeug, welches mit einer atemalkoholsensitiven Zündsperre ausgestattet ist, als mildere Maßnahme gegenüber der gänzlichen Verweigerung oder dem völligen Entzug der Fahrerlaubnis verwaltungsrechtlich zulässig.

EISENMENGER stellte dann die Frage der Auswirkungen der Anwendung von Alcolocks auf strafrechtliche Sanktionen in den Mittelpunkt seines Referats und kam zu dem Schluss, dass de lege lata weder eine Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung gemäß §§ 69 ff. StGB noch deren Ersatz bei Einbau eines Interlock-Gerätes in Betracht kommt. Ein Anreiz zum Einbau eines Interlock-Gerätes bei alkoholauffälligen Kraftfahrern kann in Deutschland nur über das Fahrerlaubnisrecht, nicht aber über das Strafrecht realisiert werden.

Nach angeregter Diskussion kam der Arbeitskreis dann zu folgenden Empfehlungen:

1. Atemalkoholsensitive Wegfahrsperren (Alkohol-Interlocks) sind grundsätzlich geeignet, die vorhandenen Möglichkeiten der primären und sekundären Prävention von Alkoholfahrten zu ergänzen (einstimmig angenommen).
2. Eine generelle Verpflichtung aller Fahrzeughalter zum Einbau von Alkohol-Interlocks durch den Gesetzgeber kommt wegen unverhältnismäßiger Einschränkung des Eigentumsgrundrechts (Art. 14 GG) nicht in Betracht (einstimmig angenommen).
   Bei beruflich genutzten Fahrzeugen würde der obligatorische Einbau auch gegen die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) und bei hier ansässigen Unternehmen aus anderen EU-Staaten gegen die europäische Niederlassungsfreiheit (Art. 43 EGV) verstoßen (bei zwei Enthaltungen einmütig angenommen).
3. Im Bereich der primären Prävention ist der freiwillige Einbau von Alkohol-Interlocks bei betrieblich genutzten Fahrzeugen sinnvoll, insbesondere bei der gewerblichen Personenbeförderung, bei Gefahrguttransporten sowie im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr (einstimmig angenommen).
4. a) Im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern kommt in geeigneten Fällen nach vorangegangener Entziehung der Fahrerlaubnis bei bedingter Eignung die Erteilung einer beschränkten Fahrerlaubnis gem. § 23 Abs. 2 FEV in Betracht, die nur zum Führen von Kraftfahrzeugen mit eingebautem Alkohol-Interlock berechtigt (mit deutlicher Mehrheit angenommen).
   b) Sinnvoll ist dies nur in Verbindung mit psychologischen Maßnahmen zur Wiederherstellung der unbedingten Kraftfahreignung (mit überwältigender Mehrheit angenommen).
   c) Die Frage, welche Konsequenzen Fehlversuche – diese werden stets dokumentiert – während der bedingten Eignungsphase für die Eignungsbeurteilung zum Führen von Kraftfahrzeugen haben, bedarf weiterer Klärung, z. B. im Rahmen eines Modellversuchs (mit großer Mehrheit angenommen).
5. Eine Fahrerlaubnisentziehung kann nicht durch den Einbau eines Alkohol-Interlocks ersetzt oder verkürzt werden, da sich die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf die Person und nicht auf ein Fahrzeug bezieht (mit überwältigender Mehrheit angenommen).

6. Die Entscheidung des Gerichts über die Ausnahme bestimmter Arten von Kraftfahrzeugen von der Fahrerlaubnis-Sperre gem. § 69a Abs. 2 StGB kann vom Einbau eines Alkohol-Interlocks abhängig gemacht werden (mehrheitlich angenommen).
7. Es wäre wünschenswert, bei der technischen Weiterentwicklung der Geräte Verbesserungen zur Fahreridentifikation zu erzielen (mit großer Mehrheit angenommen).

Den traditionellen Schlussvortrag hielt in diesem Jahr PROF. DR. KARL-HEINZ HARTWIG, FB Wirtschaftswissenschaften der Universität Münster, zu dem Thema „Infrastruktur in Not – volkswirtschaftliche Aspekte des Straßenverkehrs“.

Rechtsanwalt Dan Benjamin, Schwedt/Oder

Dritte EU-Führerschein-Richtlinie

Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung)[*])

– Auszug –

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,
auf Vorschlag der Kommission,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1]),
nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags[2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(6) Führerscheine werden gegenseitig anerkannt. Die Mitgliedstaaten sollten in der Lage sein, die Bestimmungen dieser Richtlinie über die Gültigkeitsdauer auf einen Führerschein ohne begrenzte Gültigkeitsdauer anzuwenden, der in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde und dessen Inhaber seit mehr als zwei Jahren in ihrem Hoheitsgebiet ansässig ist.

(15) Die Mitgliedstaaten sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit die Möglichkeit haben, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.

haben folgende Richtlinie erlassen:

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung

1. Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden gegenseitig anerkannt.

2. Begründet der Inhaber eines gültigen Führerscheins mit einer von Artikel 7 Absatz 2 abweichenden Gültigkeitsdauer seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, so kann der Aufnahmemitgliedstaat nach Ablauf von zwei Jahren ab dem Tag, an dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats begründet hat, die in dem genannten Artikel vorgesehene Gültigkeitsdauer auf den Führerschein anwenden, indem er den Führerschein erneuert.

Artikel 11

Bestimmungen über den Umtausch, den Entzug, die Ersetzung und die Anerkennung der Führerscheine

1. Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er einen

---

[*]) Amtsblatt der Europäischen Union; L 403/18 vom 30. 12. 2006.

[1]) ABl. C 112 vom 30. 04. 2004, S. 34.

[2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 23. Februar 2005 (ABl. C 304 E vom 01. 12. 2005, S. 202), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. September 2006 (ABl. C 295 E vom 05. 12. 2006, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2006 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 19. Dezember 2006.

Antrag auf Umtausch seines Führerscheins gegen einen gleichwertigen Führerschein stellen. Es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats, zu prüfen, für welche Fahrzeugklasse der vorgelegte Führerschein tatsächlich noch gültig ist.

2. Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes 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.

3. Der umtauschende Mitgliedstaat leitet den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück und gibt die Gründe dafür an.

4. Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, einen Führerschein auszustellen.

Ein Mitgliedstaat lehnt die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist.

Ein Mitgliedstaat kann es ferner ablehnen, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat aufgehoben wurde, einen Führerschein auszustellen.

…

Artikel 12

Ordentlicher Wohnsitz

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese letztgenannte Voraussetzung muss nicht erfüllt sein, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.

Artikel 18

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 2 Absatz 1, …, Artikel 11 Absätze 1, 3, 4, …, Artikel 12 und die Anhänge I, II und III gelten ab dem 19. Januar 2009.

Anhang III

Mindestabforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs

Begriffsbestimmungen

1. Für die Zwecke dieses Anhangs werden die Fahrzeugführer in zwei Gruppen eingeteilt:

1.1. Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE,

1.2. Gruppe 2: Führer von Fahrzeugen der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E.

1.3. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften können Bestimmungen enthalten, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihre Fahrerlaubnis für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

2. Bewerber um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis werden dementsprechend der Gruppe zugeordnet, zu der sie nach Erteilung oder Erneuerung der Fahrerlaubnis gehören.

…

Alkohol

14. 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.

Gruppe 1:

14.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch darf ihre Fahrerlaubnis 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 es kann ihre Fahrerlaubnis erneuert werden.

Gruppe 2:

14.2. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

Drogen und Arzneimittel

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 darf ihre Fahrerlaubnis 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 nachteilig beeinflusst wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch darf ihre Fahrerlaubnis 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.

Keine Strafmilderung nach § 21 StGB bei Straftaten unter selbstverschuldetem Rauschmitteleinfluss

Gesetzentwurf des Bundesrates*)
Entwurf eines … Strafrechtsänderungsgesetzes – § 21 StGB (… StrÄndG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Strafgesetzbuches

§ 21 des Strafgesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch … (BGBl. I, S. …) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
2. Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Hat sich der Täter mittels alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in einen selbstverschuldeten Rausch versetzt und beruht die verminderte Schuldfähigkeit auf diesem Rausch, ist eine Milderung der Strafe nach Absatz 1 in der Regel ausgeschlossen."

Artikel 2
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ... in Kraft.

Begründung (Auszug):

A. Allgemeiner Teil

II. Aktuelle Rechtslage hinsichtlich Straftaten unter Rauschmitteleinfluss

1. Ist auf Grund des Rauschzustandes des Täters der Bereich des § 20 StGB erreicht, so kann der Täter grundsätzlich nicht aus dem einschlägigen Straftatbestand bestraft werden. Hat er sich vorsätzlich oder fahrlässig durch alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel in einen Rausch versetzt, so ist er nach § 323a StGB mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe zu bestrafen, wenn er in diesem Zustand eine rechtswidrige Tat begeht und ihretwegen nicht bestraft werden kann, weil er infolge des Rausches schuldunfähig war oder weil dies nicht auszuschließen ist. Dabei darf nach § 323a Abs. 2 StGB die Strafe nicht schwerer sein als die Strafe, die für die im Rausch begangene Straftat angedroht ist.

2. Eine Ausnahme von dem vorgenannten Grundsatz ist denkbar: Die Bewertung einer Tat als actio libera in causa – eine Rechtsfigur, die in Rechtsprechung und Schrifttum überwiegend anerkannt ist, deren dogmatische Grundlagen und Konturen jedoch im Einzelnen umstritten sind – gestattet es, einen Täter strafrechtlich zur Verantwortung zu ziehen, obwohl er zur Tatzeit rauschbedingt schuldunfähig war. Strafrechtlicher Anknüpfungspunkt ist in diesen Fällen derjenige Zeitpunkt, in dem der Täter sich in den Rausch versetzt, aber bereits absieht oder absehen kann, dass es zur Tat kommen wird. Die §§ 20, 21 StGB sind dann unter Umständen nicht anwendbar. Die Einzelheiten sind sehr umstritten. Jedenfalls mit Blick auf Delikte, die an eine bestimmte Tätigkeit anknüpfen (wie das „Führen" eines Kraftfahrzeugs – vgl. dazu BGHSt 42, 235), stößt die Rechtsfigur der actio libera in causa an ihre Grenzen und ist deshalb nicht geeignet, Fällen selbstverschuldeten Rausches abschließend zu begegnen.

3. Abseits der aufgezeigten Fälle – welche eher die Ausnahme bilden – kann § 21 StGB mit der dort vorgesehenen fakultativen Strafmilderung zum Zuge kommen:

*) BT-Drucksache 16/4021 vom 11. Januar 2007

a) Die Rechtsprechung hatte hier zunächst eine Strafmilderung bei selbstverschuldetem Rausch weit gehend versagt (vgl. BGH MDR 1951, 657; 1960, 938). Später hat sie die Strafmilderung nach § 21 StGB nur noch dann ausgeschlossen, wenn der Täter auf Grund früherer Erfahrungen wusste oder wissen musste, dass er nach Rauschmittelkonsum zu Straftaten neigt (siehe etwa BGHSt 34, 29 <33> [= BA 1986, 298]). Zusätzlich wurde zur Bedingung für den Ausschluss der Strafmilderung erhoben, dass es sich bei dem früheren Delikt um eine nach Ausmaß und Intensität vergleichbare Tat gehandelt hatte (vgl. BGH NStZ 1986, 114).

Der 3. Strafsenat des BGH hat sich später gegen diese extensive Strafmilderungspraxis ausgesprochen (vgl. NJW 2003, 2394 [= BA 2003, 445]). Sie führe zu einem Wertungswiderspruch im Verhältnis zu § 323a StGB. Die Rechtsprechung des 3. Senats ist in ihrer Grundtendenz, allerdings unter Abkehr von ihrem Begründungsansatz, in der Folge ausdifferenziert worden. Der 5. Strafsenat (BGHSt 49, 239 [= BA 2005, 49]) hat ausgeführt, dass bei Gewalttaten eine auf zu verantwortender Trunkenheit beruhende erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit in der Regel gegen eine Strafrahmenverschiebung spreche. Dies gelte allerdings nur, wenn sich auf Grund der persönlichen oder situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten vorhersehbar signifikant infolge der Berauschung erhöht habe. Mit der Formulierung „kann" habe der Gesetzgeber zu erkennen gegeben, dass auch eine erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit für sich allein weder zwingend sei, noch in der Regel zu einer durchgreifenden Verringerung der Schuld führe. Allerdings gehe es zu weit, jede vorwerfbar herbeigeführte Alkoholisierung generell als schulderhöhende Kompensation anzusehen. Im Urteil wird jedoch betont, dass eine vorwerfbare Risikoerhöhung in der weit überwiegenden Zahl aller in Betracht kommenden Fälle gegeben sei.

b) Demgegenüber hat die Rechtsprechung in Fällen schwerster Kriminalität und der Erwartung lebenslanger Freiheitsstrafen ihre Tendenz zur Gewährung der Strafrahmenverschiebung aufrechterhalten (vgl. BGHSt 49, 239 <247>). Hier müsse berücksichtigt werden, dass der schuldmindernde Umstand einer erheblich eingeschränkten Steuerungsfähigkeit angesichts der Absolutheit der Strafdrohung ohne eine Strafrahmenverschiebung bei der konkreten Strafzumessung nicht berücksichtigt werden könne. Die Frage der Strafrahmenverschiebung gewinne damit im Vergleich zur Prüfung bei zeitigen Freiheitsstrafen an Gewicht. Daher seien eine besonders sorgfältige Prüfung aller schuldrelevanten Umstände sowie eine im Zweifel eher zurückhaltende Gewichtung zu Lasten des Täters angezeigt.

c) Besonderheiten unterliegt nach der Rechtsprechung der Fall alkoholisierter Straftatbegehung, wenn der Täter alkoholkrank ist bzw. ihn der Alkohol zumindest weit gehend beherrscht. Wenn der Täter den Alkohol auf Grund eines unwiderstehlichen oder ihn weit gehend beherrschenden Hanges trinke, sei ihm der Alkoholkonsum nicht mehr uneingeschränkt vorwerfbar (siehe etwa BGH, NStZ 2004, 495 [= BA 2005, 47]). Eine Strafmilderung komme hier nicht in Betracht, wenn sich der Alkoholiker bewusst in eine gewaltträchtige Situation begeben habe, obwohl er gewusst habe oder habe wissen müssen, dass er sich dort auf Grund seiner Beherrschung durch den Alkohol nur eingeschränkt würde steuern können (vgl. BGHSt 49, 239 <244 f.>).

d) Was für Alkohol gilt, kann nach Auffassung der Rechtsprechung nicht ohne weiteres auf andere Genuss- und Betäubungsmittel übertragen werden. Die enthemmende und hierdurch teils aggressionsfördernde Wirkung des Alkohols sei allgemein bekannt. Bei Betäubungsmitteln seien die Wirkungsweisen dagegen differenzierter und unter Umständen weniger konkret vorhersehbar, zumal die Dosierung und die individuelle Verträglichkeit meist von Fall zu Fall erheblichen Schwankungen unterlägen. Wie bei Alkohol gilt allerdings nach der Rechtsprechung auch beim vorwerfbaren Konsum von Betäubungsmitteln, dass eine Strafmilderung regelmäßig dann ausscheidet, wenn der Täter bereits zuvor unter vergleichbarem Drogeneinfluss gewalttätig geworden ist (vgl. BGHSt 49, 239 <248>).

III. Notwendige Korrekturen der Rechtslage

Die beschriebene Rechtspraxis ist teilweise gesetzlich zu fixieren, in Randbereichen bedarf sie der Korrektur.

1. Das von der Rechtsprechung verlangte subjektive oder situative Moment der Vorwerfbarkeit ist in Fällen des selbstverschuldeten Rausches in aller Regel erfüllt. Dies muss aus den oben beschriebenen Gründen auch im Gesetzeswortlaut Niederschlag finden.

2. a) Eine restriktivere Tendenz gegenüber der in der Rechtsprechung bisher vertretenen Linie verfolgt § 21 Abs. 2 StGB-E, was andere, nicht (allein) alkoholbedingte Rauschzustände angeht. Zwar mag sich in diesen Fällen die Dosierung des Rauschmittels mitunter weniger genau abschätzen lassen, und es mögen die konkreten Auswirkungen des Konsums auf die Steuerungsfähigkeit schwerer vorhersehbar sein. Entscheidend ist jedoch, dass generell nach dem Rauschmittelkonsum von einer Beeinträchtigung der Steuerungsfähigkeit auszugehen ist. Der Täter gibt die Kontrolle über sich und sein Steuerungsvermögen in vorwerfbarer Weise, zumeist sogar bewusst, aus der Hand. Das rechtfertigt die Gleichbehandlung mit dem Alkoholrausch.

b) Auch aus § 7 Abs. 2 WStG lässt sich ableiten, dass die Gleichsetzung legitim ist. Nach dieser Vorschrift führen selbstverschuldete Trunkenheit sowie „ein Rausch anderer Art" nicht zu einer Milderung der angedrohten Strafe, wenn die Tat eine militärische Straftat ist, gegen das Kriegsvölkerrecht verstößt oder in Ausübung des Dienstes begangen wird. Dass im soldatischen Bereich weitere Erwägungen eine Rolle spielen, rechtfertigt die noch strikteren Vorgaben in § 7 Abs. 2 WStG, d. h. den Ausschluss jeglicher Strafmilderungsmöglichkeit. Die im Einzelfall geringere Voraussehbarkeit von Straftaten oder unkalkulierbare Verläufe bei anderen als alkohol-

bedingten Rauschzuständen können entweder zur ausnahmsweisen Gewährung der Strafrahmenverschiebung führen oder können bei den allgemeinen Strafzumessungserwägungen Berücksichtigung finden.

c) Mit Blick auf das verfassungsrechtlich verankerte Schuldprinzip wirft diese Regelung keine durchgreifenden Bedenken auf (siehe insoweit auch BVerfGE 50, 5). In § 7 WStG wird die Erkenntnis der schulderhöhenden Vorwerfbarkeit selbstverschuldeter Rauschzustände – freilich in einem anderen sozialen Zusammenhang – sogar ausnahmslos zu Grunde gelegt.

Begründet wurde die Schaffung der Norm damit, dass Alkohol eine besonders schwere Gefahr für die Disziplin darstelle (BT-Drs. II/3040, S. 18). Vom Soldaten müsse verlangt werden, dass er sich nicht in einen Zustand versetze, der Hemmungen gegenüber militärischen Straftaten oder Straftaten im Dienst vermindere. Wenn auch der soziale Verkehr in der Allgemeinheit nicht die gleiche Art von Disziplin abverlangt, bleibt die Kernaussage des § 7 WStG auch in anderem Zusammenhang gültig: Eine Milderung von Strafe für die Beeinträchtigung von Rechtsgütern ist dann nicht akzeptabel, wenn der erste, schwer wiegende Schritt zu dieser Beeinträchtigung dem Täter vorzuwerfen ist. Damit bleibt die selbstverschuldete Trunkenheit (oder ein anderer selbstverschuldeter Rauschzustand) für die Strafzumessung nicht etwa ohne Bedeutung: Innerhalb des regulären Strafrahmens – aber eben nur innerhalb dieses Rahmens – können etwaige Defizite beim Täter als Strafzumessungserwägung, mildernd oder auch strafschärfend, eine Rolle spielen.

IV. Der Anwendungsbereich von § 21 Abs. 1 StGB-E

Mit der regelhaften Herausnahme des selbstverschuldeten Rauschs aus dem Anwendungsbereich des § 21 StGB geht einher, dass die Norm in ihrem übrigen Anwendungsbereich in Bezug auf Rauschfälle in der Regel zu einer Strafmilderung führt, ohne dass dies gesetzgeberisch ausgesprochen werden müsste. Es sind Einzelfälle denkbar, in denen eine Strafrahmenverschiebung nicht angezeigt ist. So kann auf der Basis der bisherigen Rechtsprechung in Fällen nicht selbstverschuldeten Rauschs (etwa bei Alkoholkrankheit) gleichwohl die Strafmilderung zu versagen sein, wenn der Täter durch sein Verhalten vorwerfbar das Risiko erhöht hat, dass er eine Straftat begeht. Die nähere Ausgestaltung bleibt weiterhin der Rechtsprechung vorbehalten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Zu Artikel 1 (§ 21 Abs. 2 –neu– StGB-E)

1. Terminologisch knüpft § 21 Abs. 2 StGB-E an § 323a StGB an. Namentlich für das Verständnis des zentralen Tatbestandsmerkmals „Rausch" kann mithin auf gesicherte Rechtspraxis zurückgegriffen werden. Erfasst werden alle Grade der Berauschung mit Ausnahme des die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rausches, der allein von § 20 StGB erfasst ist. Das ergibt sich aus der systematischen Anknüpfung an die Möglichkeit einer Strafmilderung.

Fälle der actio libera in causa sind nicht in § 21 Abs. 2 StGB-E erfasst. Aus dem Regelausschluss einer Strafmilderung in Absatz 2 ergibt sich, dass an eine Konstellation angeknüpft wird, in der § 21 StGB im Prinzip anwendbar ist, während die actio libera in causa die Anwendung von § 21 StGB ausschließt (auch diese Teilfrage der Rechtsfigur ist umstritten, siehe TRÖNDLE/FISCHER, StGB, 53. Auflage, § 21, Rnr. 16).

2. Der Rausch muss selbstverschuldet sein, um eine Strafrahmenverschiebung in der Regel auszuschließen. Der Begriff „selbstverschuldet", der dem StGB fremd ist, entstammt § 7 WStG. Selbstverschuldet in diesem Sinne ist ein Rausch, wenn der Täter wusste oder wissen musste, dass er sich durch Rauschmittel in einen Rausch versetzte und wenn ihm dies zum Vorwurf gemacht werden kann. Über das „schuldhafte" – also vorsätzliche oder fahrlässige – Sich-Berauschen geht dieser Begriff insoweit hinaus, als dem Täter unter Umständen der Rauschmittelkonsum trotz Vorsatzes oder Fahrlässigkeit nicht zum Vorwurf gemacht werden soll. Damit ist kein sittlich-moralischer Vorwurf angesprochen, sondern die Frage der Steuerbarkeit der Herbeiführung des Rauschzustands. Vorwerfbar ist es, wenn der Täter ihm zumutbare Willensanstrengungen unterlässt, seinem Drang, sich zu berauschen, gegenzusteuern. Der Entwurf legt insoweit das Leitbild eines freien, selbstbestimmten Individuums zu Grunde. Erst wenn dem Individuum die Möglichkeit zur Steuerung seines Verhaltens fehlt, weil er im Zuge eines krankhaften, unwiderstehlichen Verlangens das Rauschmittel konsumiert, ist nicht mehr von einer Vorwerfbarkeit auszugehen. Für die Frage, wann ein Rausch in diesem Sinne nicht selbstverschuldet ist, kann auf die bisherige Rechtsprechung zurückgegriffen werden: Wenn der Täter alkoholkrank bzw. drogenabhängig ist und das Rauschmittel auf Grund eines unwiderstehlichen oder ihn weit gehend beherrschenden Hanges konsumiert, so trifft ihn nicht der gleiche Schuldvorwurf wie den nicht Erkrankten. Dann ist auch eine Strafrahmenverschiebung nicht in der Regel auszuschließen. Vielmehr kommt es dann, wie in der Rechtsprechung herausgearbeitet worden ist, auf die Frage an, ob sich der Abhängige vorwerfbar in eine Situation begeben hat, in der es zu der Straftat gekommen ist. Trifft ihn auch in dieser Hinsicht kein Vorwurf, kann seine Strafe nach dem allgemeinen Grundsatz des § 21 Abs. 1 StGB-E nach allgemeinen Grundsätzen gemildert werden.

3. Ebenso ist, wie aus der Formulierung von Absatz 2 folgt, eine Strafmilderung nach Absatz 1 zulässig, wenn sich die verminderte Schuldfähigkeit erst aus der Verbindung von Alkoholgenuss und einer (anderen) krankhaften seelischen Störung im Rechtssinne ergibt, diese aber nicht verschuldet ist. In diesem Fall „beruht" die verminderte Schuldfähigkeit nicht im hier gemeinten Sinne auf einem selbstverschuldeten Rausch. Denn der ge-

minderte Unrechtsgehalt der rauschbedingten Straftat ist dann nicht von vornherein regelhaft durch das vorwerfbare Verhalten des Täters vollends ausgeglichen.

4. a) Eine Strafmilderung ist unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 für den Regelfall ausgeschlossen. In besonders gelagerten Einzelfällen, etwa wenn die rauschbedingte Enthemmung des Täters eine untergeordnete Rolle für die Begehung der Straftat gespielt hat oder sich die Begehung der Straftat der Vorhersehbarkeit ausnahmsweise doch weitestgehend entzogen haben sollte, bleibt die Strafrahmenverschiebung möglich.

b) Einer besonders sorgfältigen Abwägung bedarf die Entscheidung über die Versagung einer Strafrahmenverschiebung des Weiteren bei Delikten – insbesondere Mord –, die das Gesetz allein mit lebenslanger Freiheitsstrafe bedroht. Wegen der absoluten Strafandrohung können, anders als bei zeitiger Freiheitsstrafe, die selbstverschuldete Trunkenheit oder ein anderer selbstverschuldeter Rauschzustand nicht im Rahmen der einfachen Strafzumessungserwägungen schuldmindernd berücksichtigt werden. Deshalb bedarf es genauer Prüfung, inwieweit in solchen Fällen von der Regelanordnung des Absatzes 2 abzuweichen ist. Die Einzelheiten bleiben der Entwicklung in der Rechtsprechung überlassen. Zu bedenken ist jedoch, dass angesichts der besonderen Schwere der Rechtsgutbeeinträchtigung auch der Kontrollverlust und die Umstände, die ihn ermöglicht haben, besonders schwer wiegen.

5. § 21 Abs. 2 StGB-E verbietet nicht generell alkohol- bzw. allgemein rauschbedingte Strafmilderungen nach den allgemeinen Vorschriften. So schließt der Entwurf durch die Anknüpfung an § 21 Abs. 1 StGB-E nicht ausdrücklich aus, dass die Gesamtabwägung der Tatumstände unter Einschluss der durch den Täter selbstverschuldeten Alkoholisierung einen minder schweren Fall begründet. Ebenso wenig steht die Norm einer Strafmilderung (oder gar einer Strafschärfung) im Rahmen der allgemeinen Zumessungsregeln in den §§ 46 ff. StGB entgegen. Entscheidendes Anliegen des Gesetzentwurfs ist es, den bedeutsamen Schritt der Strafrahmenverschiebung weitest gehend auszuschließen. Auch darüber hinaus ist § 21 Abs. 2 StGB-E allerdings als Hinweis darauf zu verstehen, dass der Gesetzentwurf einem selbstverschuldeten Rausch jedenfalls kein erheblich schuldminderndes Gewicht beimisst. Ein vollständiger Ausschluss jeglicher Strafmilderungsmöglichkeiten wäre indessen mit Blick auf das Schuldprinzip problematisch.

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung begrüßt ausdrücklich die im Gesetzentwurf des Bundesrates skizzierte Neuausrichtung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Anwendung des § 21 des Strafgesetzbuches (StGB) bei selbstverschuldetem Alkoholrausch. Danach geht der BGH davon aus, dass die durch § 21 StGB ermöglichte Strafmilderung wegen verminderter Schuldfähigkeit „in der Regel“ (BGH 3 StR 435/02 [BA 2003, 445], 479/03 [BA 2005, 47], BGH 1 StR 254/04 und BGH 2 StR 106/03, 419/05; BGH 5 StR 93/04 [BA 2005, 49] spricht bei Gewaltdelikten von „in vielen Fällen“) dann ausscheidet, wenn der Täter diesen Zustand durch einen selbstverschuldeten Alkoholrausch herbeigeführt hat. Schon lange ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die wegen verminderter Schuldfähigkeit verringerte Tatschuld durch den schulderhöhenden Umstand des selbstverschuldeten Rauschs aufgewogen werden kann, so dass eine Strafrahmenverschiebung zugunsten des Täters unterbleibt. Neu ist, dass es hierfür grundsätzlich nicht mehr erforderlich sein soll, dass der Täter bereits im Rausch vergleichbare Straftaten begangen hat, aufgrund derer er sich seiner diesbezüglichen Neigung hätte bewusst sein müssen. Vielmehr betont der BGH, dass die vielfältig verheerenden Folgen übermäßigen Alkoholgebrauchs, namentlich seine enthemmende und oftmals aggressionsfördernde Wirkung, allgemeinkundig sind und sich ein Straftäter – außer es liegen besondere Umstände in seiner Person oder in der Tat vor – daher nicht darauf berufen kann, es sei für ihn unvorhersehbar gewesen, dass er im Rausch eine Straftat begehen werde (vgl. BGH 2 StR 419/05). Diese Rechtsprechung führt zu Recht zu dem Ergebnis, dass bei selbstverschuldeter Alkoholisierung keine überzogenen Anforderungen an ein die Strafmilderung nach § 21 StGB ausschließendes Vorverschulden des Täters gestellt werden dürfen. Sie trägt – unter Wahrung des Schuldprinzips – zugleich dem wichtigen kriminalpolitischen Anliegen Rechnung, dem hohen Anteil der unter Alkoholeinfluss begangenen Taten, namentlich bei Gewaltdelikten, sachgemäß zu begegnen. Auch die vom Bundesministerium der Justiz eingesetzte Kommission zur Reform des strafrechtlichen Sanktionensystems hatte sich 2000 für eine in diese Richtung weisende Korrektur ausgesprochen. Trotz dieser Zustimmung in der Sache ist dem Versuch, diese neue Rechtsprechung „gesetzlich zu fixieren“, aus Sicht der Bundesregierung mit Zurückhaltung zu begegnen. Grundsätzlich sollte der Gesetzgeber nämlich nur tätig werden, wenn er die geltende Rechtspraxis ändern will. Im Hinblick auf den konkreten Entwurfstext des Bundesrates kommt hinzu, dass er neue Probleme aufwirft. Dies gilt insbesondere für den Vorschlag, eine Strafrahmenverschiebung zugunsten des Täters auch dann in der Regel auszuschließen, wenn der Rausch nicht auf Alkohol, sondern auf anderen Rauschmitteln – wie etwa Betäubungsmitteln oder Medikamenten – beruht. Genau dies hat der BGH jedoch zu Recht mit der Begründung abgelehnt, dass bei diesen anderen Rauschmitteln die enthemmende und häufig aggressionsfördernde Wirkung gerade nicht allgemein bekannt ist, sondern deren Wirkungsweisen differenzierter und weniger konkret vorhersehbar sind (BGH 5 StR 591/03). Insoweit ist etwa an Betäubungsmittel oder Medikamente mit vorrangig sedierender Wirkung zu denken, denen ein aggressionsförderndes Potential gerade nicht zugesprochen werden kann. Diesen Fällen würde eine „regelmäßige“ Ablehnung einer Strafmilderung kaum gerecht.

Schließlich gilt, dass die Rechtsprechung besser auf spezifische Fallkonstellationen eingehen kann als eine pauschale Regelung des Gesetzgebers. So wird vom Bundesgerichtshof zu Recht die Frage problematisiert, ob eine „regelmäßige" Versagung der Strafmilderung auch dann geboten ist, wenn die Verhängung lebenslanger Freiheitsstrafe in Frage steht (vgl. BGH 3 StR 435/02), oder dies aufgrund der Absolutheit der Strafandrohung, die eine Berücksichtigung der verminderten Schuldfähigkeit nur im Rahmen der konkreten Strafzumessung ausschließt, gerade einen Ausnahmefall darstellt, der eine besonders sorgfältige Prüfung aller strafmildernden und -schärfenden Umstände erfordert (vgl. BGH 5 StR 93/04, BGH 2 StR 419/05).

Ungeachtet dieser Zurückhaltung gegenüber der vorgeschlagenen Änderung wird die Bundesregierung die weitere Entwicklung der skizzierten Rechtspraxis sorgfältig beobachten. Auch wenn sich die neue Rechtsprechung des BGH vom Ergebnis her derzeit weiter zu festigen scheint (vgl. BGH 2 StR 419/05), divergieren doch die Begründungsansätze der einzelnen Senate. Auch wird zu beobachten bleiben, ob in der untergerichtlichen Rechtsprechung Tendenzen erkennbar werden, diesen Vorgaben nicht zu folgen. Bei alledem wird die Bundesregierung natürlich auch den größeren strafrechtlichen Rahmen, in dem sich die Ahndung von im Rausch begangenen Taten bewegt, im Auge behalten.

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2006, Vol. 1–43), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 43/2006
und ebenso Vol. 1–42 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

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

Rechtsprechung

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

24. 1. Für die Feststellung des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis reicht es aus, dass bei einer Blutuntersuchung auf Tetrahydrocannabinol im Blutserum, welche den von der Grenzwertkommission vorausgesetzten Qualitätsstandards genügt, ein Messergebnis ermittelt wird, das den von der Grenzwertkommission empfohlenen analytischen Grenzwert von 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Serum erreicht.

*) **2. Vorsatz oder Fahrlässigkeit beziehen sich im Rahmen des § 24a Abs. 2, 3 StVG auch auf die Wirkung des berauschenden Mittels zum Tatzeitpunkt. Zu prüfen ist daher, ob der Betroffene eine fortbestehende mögliche körperliche Beeinflussung durch die konsumierten Drogen bei Fahrtantritt erkannte oder bei Beachtung der ihm nach den Umständen möglichen und zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können.**

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 29. Januar 2007 – 3 Ss 205/06 –

Zum Sachverhalt:

Dem Betroffenen liegt nach dem Bußgeldbescheid des Regierungspräsidiums K. – Zentrale Bußgeldstelle B. – vom 28. 11. 2005 zur Last, am 09. 05. 2005 gegen 9:40 Uhr auf der Bundesautobahn zwischen H. und M. einen PKW unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis/Tetrahydrocannabinol geführt zu haben.

Das Amtsgericht hat den Betroffenen von diesem Vorwurf aus tatsächlichen Gründen freigesprochen, weil eine Tetrahydrocannabinolkonzentration im Blut des Betroffenen von mindestens 1 ng/ml nicht sicher nachgewiesen sei. Angesichts einer Messwertschwankung von bis zu 40 Prozent sei bei einem durch eine Blutuntersuchung ermittelten Analysewert von 1 ng/ml zu Gunsten des Betroffenen davon auszugehen, dass die tatsächlich gegebene Tetrahydrocannabinolkonzentration lediglich bei 0,6 ng/ml gelegen habe. Gegen den Freispruch wendet sich die mit der Sachrüge begründete Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft.

Das zulässige, von der Generalstaatsanwaltschaft vertretene Rechtsmittel hat in der Sache vorläufigen Erfolg.

Aus den Gründen:

Der Freispruch hält einer rechtlichen Prüfung nicht stand. Entgegen der Auffassung des Amtsgerichts ist der objektive Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG bereits dann erfüllt, wenn bei einer Blutuntersuchung unter Einhaltung der von der Grenzwertkommission vorgegebenen qualitativen Standards ein Messwert von mindestens 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Blutserum festgestellt wird, ohne dass es eines Sicherheitszuschlages für vorhandene Messungenauigkeiten bedarf.

Nach der einen abstrakten Gefährdungstatbestand normierenden Vorschrift des § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG handelt ordnungswidrig, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels – hier Cannabis – im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Eine solche Wirkung liegt gem. § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz – bei Cannabis Tetrahydrocannabinol – im Blut nachgewiesen wird. Diese Regelung beruht auf der gesetzgeberischen Vorstellung, dass die Wirkungs- und Nachweisdauer bei den einzelnen Mitteln übereinstimmen und daher bei jedem blutanalytischen Nachweis die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugführers gegeben ist (vgl. BT-Drucksache 13/3764 S. 4 ff). Infolge der zwischenzeitlich erheblich verbesserten Nachweismöglichkeiten für Tetrahydrocannabinol ist die Annahme einer Übereinstimmung von Nachweis- und Wirkungsdauer indes nicht mehr gerechtfertigt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349 Rdnr. 27 m. w. N. [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]). Das hat zur Folge, dass nicht mehr jeder Nachweis von Tetrahydrocannabinol im Blut eines Kraftfahrers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreicht. Zur Bejahung des objektiven Tatbestandsmerkmals des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Cannabis ist bei verfassungskonformer Auslegung des § 24a Abs. 2 StVG vielmehr erforderlich, dass eine Tetrahydrocannabinolkonzentration festgestellt 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. BVerfG a. a. O. Rdnr. 29). Diese Voraussetzung ist – entgegen der Auffassung des Amtsgerichts – nicht erst dann erfüllt, wenn im Blut eine Tetrahydrocannabinolkonzentration von mindestens 1 ng/ml sicher nachgewiesen wird. Es reicht nach dem gegenwärtigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis vielmehr aus, wenn bei einer Blutuntersuchung auf Tetrahydrocannabinol im Blutserum, welche den von der Grenzwertkommission vorausgesetzten Qualitätsstandards genügt (vgl. Eisenmenger NZV 2006, 24), ein Messergebnis ermittelt wird, welches den von der Grenzwertkommission in ihren Beschlüssen vom 20. 11. 2002 (abgedruckt in Blutalkohol 2005, 160) und 24. 10. 2005 empfohlenen analytischen Grenzwert

von 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Serum erreicht (vgl. Senat B. v. 15. 05. 2006 – 3 Ss 62/06 –; OLG Schleswig SchlHA 2006, 367; OLG Saarbrücken B. v. 29. 11. 2006 – Ss (B) 44/2006 –; OLG Köln NStZ-RR 2005, 385, 386 [= BA 2006, 236]; DAR 2005, 699 zu Morphin; OLG Zweibrücken NJW 2005, 2168 zu Amphetamin [= BA 2006, 235]; OLG München NJW 2006, 1606, 1607 zu Amphetamin [= BA 2006, 239]; OLG Karlsruhe B. v. 05. 04. 2005 – 2 Ss 57/04 –; vgl. auch BVerfG NJW 2005, 349 Rdnr. 29). Liegen Nachweis- und Bestimmungsgrenze des konkret angewandten Analyseverfahrens entsprechend den Vorgaben der Grenzwertkommission unter dem Grenzwert von 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Serum, sind Zuschläge für Messungenauigkeiten nicht erforderlich (vgl. Eisenmenger a. a. O.; Wehowsky 44. VGT 2006, 180, 186; OLG Saarbrücken a. a. O.; OLG München a. a. O. 1607; restriktiver Möller 44. VGT 2006, 172, 178).

Da der Tatrichter mit dem Abstellen auf den sicheren Nachweis einer tatsächlichen Tetrahydrocannabinolkonzentration im Blutserum von mindestens 1 ng/ml somit die Anforderungen an die Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG überspannt hat, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Die Sache bedarf einer neuen tatrichterlichen Verhandlung und Entscheidung.

Für die neue Verhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

Im Falle der Bejahung des objektiven Tatbestands des § 24a Abs. 2 StVG wird der Tatrichter zu prüfen haben, ob dem Betroffenen insoweit ein Schuldvorwurf gemacht werden kann. Vorsatz oder Fahrlässigkeit beziehen sich im Rahmen des § 24a Abs. 2, 3 StVG auch auf die Wirkung des berauschenden Mittels zum Tatzeitpunkt (vgl. OLG Hamm NZV 2005, 428, 429 [= BA 2006, 232]; KG DAR 2003, 82; Jagow in Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 24a Rdnr. 7 a). Es wird daher auf der Grundlage möglicher Feststellungen zum Cannabiskonsum des Betroffenen sowie etwaiger sonstiger Beweisanzeichen zu klären sein, ob der Betroffene eine fortbestehende mögliche körperliche Beeinflussung durch die konsumierten Drogen bei Fahrtantritt erkannte oder bei Beachtung der ihm nach den Umständen möglichen und zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können (vgl. OLG Hamm a. a. O.; Senat B. v. 15. 05. 2006 – 3 Ss 62/06 –).

(Mitgeteilt vom 3. Strafsenat des Oberlandesgerichtes Karlsruhe)

25. 1. Mit der Behauptung, lediglich Radler getrunken zu haben, wird kein konkreter Anhaltspunkt für einen Messfehler behauptet, der zu weiteren Angaben über die Mitteilung des Messverfahrens und des Mittelwertes des Messergebnisses hinaus Veranlassung gibt.

2. Da nach naturwissenschaftlicher Erkenntnis niemand vor, während oder nach dem Trinken genau voraussehen kann, welche Blut- oder Atemalkoholkonzentration er später haben werde, ist der Vorwurf der Fahrlässigkeit im Rahmen des § 24a Abs. 3 StVG in der Regel schon auf Grund der Tatsache gerechtfertigt, dass der Betroffene trotz Kenntnis vorausgegangenen Alkoholgenusses das Fahrzeug geführt hat.

3. Der Bußgeldausspruch kann keinen Bestand haben, wenn das Urteil nicht erkennen lässt, ob sich der Tatrichter des maßgeblichen Bußgeldrahmens für fahrlässiges Verhalten bewusst war, und die wirtschaftlichen Verhältnisse beim Ausspruch einer Geldbuße von 350 € nicht berücksichtigt worden sind.

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 16. Januar 2006 – 1 Ss 80/05 –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Amtsgericht Bad Langensalza den Betroffenen wegen des Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l geführt hat, gem. §§ 24a Abs. 1, 25 StVG zu einer Geldbuße von 350,00 € verurteilt sowie ihm ein Fahrverbot von 2 Monaten auferlegt.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner form- und fristgerecht eingelegten sowie begründeten Rechtsbeschwerde, mit der er die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat mit der Sachrüge aber einen vorläufigen Teilerfolg. Soweit sich die Rechtsbeschwerde gegen die Verurteilung in der Sache wendet, ist sie jedoch unbegründet.

Die getroffenen Feststellungen tragen die Verurteilung wegen eines – fahrlässigen – Verstoßes gegen § 24a StVG.

Im Urteil teilt der Tatrichter mit, dass mittels des geeichten Alkoholtestgerätes Dräger eine Atemalkoholmessung durchgeführt und eine Atemalkoholkonzentration von 0,49 mg/l festgestellt worden sei. Diese Angaben sind ausreichend. Der Senat geht in seiner ständigen Rechtsprechung mit der inzwischen vorherrschenden Auffassung davon aus, dass bei einer Atemalkoholbestimmung mit dem Testgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential die Mitteilung des Messverfahrens und des Mittelwertes des Messergebnisses in den Urteilsgründen grundsätzlich ausreicht. Weitergehende Feststellungen sind nur dann erforderlich, wenn einer der Verfahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sonst Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit des Messergebnisses vorliegen (vgl. Beschluss des Senats vom 08. 07. 2005 – 1 Ss 22/05 – [BA 2006, 406]). Dabei müssen jedoch konkrete Einwendungen erhoben bzw. konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler behauptet werden (vgl. OLG Dresden, VRS 108, 114 [= BA 2005, 488]). Dies ist vorliegend ausweislich der insoweit maßgeblichen Urteilsgründe nicht der Fall. Die

Behauptung, lediglich Radler getrunken zu haben, stellt keinen derartigen konkreten Anhaltspunkt für eine fehlerhafte Messung dar. Insoweit wird nämlich lediglich dargelegt, der Betroffene habe eine bestimmte Art alkoholischer Getränke zu sich genommen. Dass der Betroffene vor der Atemalkoholkontrolle noch geraucht habe, ergibt sich aus den Feststellungen des Urteils nicht. Das Amtsgericht hatte damit keine Veranlassung, zur Ordnungsgemäßheit der Messung weitere Ausführungen zu machen.

Dass vorliegend der konkrete Gerätetyp des verwendeten Messgerätes nicht ausdrücklich mitgeteilt wird, stellt keinen durchgreifenden Mangel dar. Aus den getroffenen Feststellungen ergibt sich nämlich zweifelsfrei, dass die Messung mit einem Alkoholmessgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential erfolgt ist. Zunächst ist gerichtsbekannt, dass andere Geräte als das Gerät Alkotest 7110 Evendential der Firma Dräger bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung nicht im Einsatz sind. Nur dieses Gerät verfügt über die erforderliche Bauartzulassung und unterliegt – der hier festgestellten – Verpflichtung zur Eichung. Dass die Messung mit einem anderen Gerät erfolgt ist, kann damit ausgeschlossen werden. Die konkrete Benennung des Gerätetyps war damit verzichtbar.

Die Feststellungen des angefochtenen Urteils tragen auch einen schuldhaften – fahrlässigen – Verstoß nach § 24a Abs. 1 StVG. Aus dem Urteil des Amtsgerichts ergibt sich, dass der Betroffene nach dem Genuss von Radler in der Nacht vom 29. zum 30. 11. 2003 seinen PKW geführt hat. Bereits diese Angabe trägt den Fahrlässigkeitsvorwurf. Bezugspunkt für die Schuld ist bei § 24a StVG nämlich nur das bloße Erreichen der in § 24a Abs. 1 StVG genannten Grenzwerte. Da nach naturwissenschaftlicher Erkenntnis niemand vor dem, während oder nach dem Trinken genau voraussehen kann, welche Blut- oder Atemalkoholkonzentration er später haben werde, ist der Vorwurf der Fahrlässigkeit im Rahmen des § 24a Abs. 3 StVG in der Regel schon auf Grund der Tatsache gerechtfertigt, dass der Betroffene trotz Kenntnis vorausgegangenen Alkoholgenusses das Fahrzeug geführt hat (vgl. Lüttkes/Ferner/Kramer, Straßenverkehr, § 24a StVG, Rn. 22; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 24a StVG, Rn. 25; Beschluss des Senats VRS 109, 61).

Angaben zur konkreten Trinkmenge und weiterer Umstände bedurfte es daher zur Begründung des Fahrlässigkeitsvorwurfs nicht.

Zwar könnte das vom Amtsgericht festgestellte Verhalten des Betroffenen vor der Kontrolle durch die Polizei ein Indiz für vorsätzliches Verhalten sein. Da Vorsatz indes bei Fahrtantritt vorliegen muss und – auch unter Berücksichtigung des Rechtsbeschwerdevorbringens – weitere Feststellungen insoweit nicht zu erwarten sind, bedurfte es keiner Aufhebung des Urteils hinsichtlich der Feststellung zur inneren Tatseite.

Weil das Amtsgericht im Urteilstenor die Schuldform nicht festgestellt hat, war durch den Senat zur Klarstellung das Urteil vom 05. 10. 2004 insoweit abzuändern, dass der Betroffene des fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l geführt hat, schuldig ist.

Im Rechtsfolgenausspruch kann das Urteil aber keinen Bestand haben.

Die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Zuschrift an den Senat vom 30. 09. 2005 insoweit ausgeführt:

> „… der Rechtsfolgenausspruch lässt Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen erkennen. Die Urteilsgründe teilen in diesem Zusammenhang zunächst zutreffend mit, dass der Bußgeldtatbestand des § 24a StVG die Verhängung einer Geldbuße von bis zu 1 500,00 € ermöglicht (§ 24a Abs. 4 StVG). Da das Gericht jedoch einen fahrlässig begangenen Verstoß gegen § 24a StVG angenommen hat, ist unter Berücksichtigung des § 17 Abs. 2 OWiG ein Bußgeldrahmen von 5,00 bis 750,00 € zugrunde zu legen.
>
> Die Urteilsgründe lassen nicht erkennen, ob das Amtsgericht Bad Langensalza bei der Bestimmung des Bußgeldrahmens die Vorschrift des § 17 Abs. 2 OWiG und die damit verbundene Reduzierung der Bußgeldobergrenze auf 750,00 € erkannt und berücksichtigt hat. Auch die Ausführungen zur Bußgeldzumessung im engeren Sinne sind insoweit rechtsfehlerhaft, als sie die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen unberücksichtigt lassen. Gemäß § 17 Abs. 3 S. 2 OWiG kommen auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters bei der Bußgeldzumessung in Betracht. Lediglich bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten bleiben sie in der Regel unberücksichtigt. Bei Bußgeldern, die wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten verhängt werden, ist die Grenze der ‚Geringfügigkeit' bei 250,00 € zu ziehen. Im Anbetracht des im Urteil verhängten Bußgeldes von 350,00 € hätte das Gericht daher auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen berücksichtigen müssen. Die Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen sind jedoch unzureichend und lassen es nicht zu, das Bußgeld unter Beachtung des § 17 Abs. 3 S. 2 OWiG festzulegen. Die Urteilsgründe teilen in diesem Zusammenhang lediglich mit, dass der Betroffene ledig ist, keine Kinder hat und von Beruf Gas- und Wasserinstallateur ist. Angaben zum Einkommen des Betroffenen enthält das Urteil nicht. Die Feststellungen zur Bußgeldbemessung lassen auch nicht erkennen, dass das Amtsgericht auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen bei der Rechtsfolgenmessung berücksichtigt hat. Im Übrigen lassen die Urteilsgründe auch nicht erkennen, ob das Gericht mögliche verkehrsordnungsrechtliche Vorbelastungen bei der Bußgeldzumessung berücksichtigt hat. Sofern das Gericht die Auffassung gewonnen haben sollte, der Betroffene sei verkehrsordnungsrechtlich nicht vorbelastet, hätte dies bei der Bußgeldzumessung zu seinen Gunsten berücksichtigt werden müssen."

Diesen Ausführungen schließt sich der Senat an. Wegen der aufgezeigten Mängel war bei der grundsätzlich bestehenden Wechselwirkung zwischen Geld-

buße und Fahrverbot der Rechtsfolgenausspruch insgesamt aufzuheben.

(Mitgeteilt vom Senat für Bußgeldsachen des Thüringer Oberlandesgerichts, Dresden)

26. 1. Nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft lässt sich allein durch die Messtechnik des Atemalkoholmessgerätes Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III im Grenzwertbereich von 0,25 mg/l eine im Sinne von § 24a Abs. 1 StVG entscheidungserhebliche Beeinflussung durch Hypoventilation (Luftanhalten vor Atmung) nicht sicher ausschließen (insoweit abweichend von BayObLGSt 2000, 51/59 = NZV 2000, 295 /298 [= BA 2000, 247]).

2. Ob die behauptete Hypoventilation als zutreffend oder als Schutzbehauptung angesehen wird, obliegt der tatrichterlichen Würdigung unter Berücksichtigung etwaiger Besonderheiten des Messvorgangs (Atemtemperatur, Atemvolumen, Exspirationsdauer, Atemfluss) und der einzelnen Messergebnisse.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 12. Dezember 2005 – 2 Ss OWi 319/05 –

Zum Sachverhalt:

Nach dem Bußgeldbescheid lag dem Betroffenen zur Last, am 22. 02. 2004 im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug geführt zu haben, obwohl er eine Alkoholmenge im Körper hatte, die zu einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l geführt hatte. Wegen dieses Verstoßes wurde gegen den Betroffenen eine Geldbuße in Höhe von 250 € sowie ein Fahrverbot für die Dauer eines Monats verhängt. Auf den Einspruch des Betroffenen sprach das Amtsgericht den Betroffenen aus tatsächlichen Gründen frei, da die Einlassung der Verteidigung, das Messergebnis sei durch Hypoventilation (verzögerte Atmung) zum Nachteil des Betroffenen beeinflusst worden, auf Grund der durchgeführten Beweisaufnahme nicht habe widerlegt werden können. Mit der Rechtsbeschwerde rügt die Staatsanwaltschaft die Verletzung formellen und sachlichen Rechts. Sie beanstandet insbesondere die Lückenhaftigkeit der Darstellung.

Aus den Gründen:

Die zulässige Rechtsbeschwerde (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG) ist begründet.

1. Das Urteil kann keinen Bestand haben, weil die Feststellungen des Amtsgerichts sowie die Beweiswürdigung lückenhaft sind (§§ 267 Abs. 5 Satz 1, 337 StPO i. V. m. §§ 71 , 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG).

Das Amtsgericht führt aus, der Betroffene habe sich selbst zur Sache nicht eingelassen, habe jedoch durch seinen Verteidiger angezweifelt, dass die tatsächliche Atemalkoholkonzentration den festgestellten Wert von 0,25 mg/l erreicht habe, da der Betroffene vor Atmung in das Atemalkoholmessgerät die Luft angehalten habe (sog. Hypoventilation). Auf Grund der Zeugeneinvernahme des ermittelnden Polizeibeamten stellte das Amtsgericht fest, dass auf der Dienststelle nach Einhaltung der 20-minütigen Wartezeit zwei Alkoholmessungen mit dem Alkoholmessgerät Dräger 7110 Evidential durchgeführt wurden, die zu einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l führten. Bei der Messung sei dem Polizeibeamten nichts Ungewöhnliches aufgefallen, vielmehr habe sich der Betroffene außergewöhnlich kooperativ verhalten. Das Alkoholmessgerät habe keine Fehlmessung angezeigt und ordnungsgemäß funktioniert. Eine erkennbare Pause beim Atmen bzw. vor dem Atmen sei ihm nicht aufgefallen, er könne eine solche jedoch auch nicht ausschließen. Darauf, ob der Betroffene die Luft angehalten habe, sei nicht geachtet worden.

Das Amtsgericht hat zu der Frage, ob dieser Umstand Auswirkungen auf das Messergebnis hatte, den Sachverständigen Dr. T. vom Institut für Rechtsmedizin der Universität W. gehört und sich dessen Bewertung letztlich angeschlossen:

„Der Sachverständige Dr. T. bekundete im Rahmen seiner Gutachtenserstattung, dass die am 22. 02. 2004 durchgeführte Messung weder aus messtechnischer, noch aus atemphysiologischer Sicht fehlerhaft gewesen sei. Insbesondere seien die in der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 03. 04. 2001 vorgegebenen Verfahrensbestimmungen für eine gültige Atemalkoholkonzentrationsbestimmung eingehalten worden. Aus wissenschaftlicher Sicht sei es zunächst grundsätzlich nicht auszuschließen, dass ein Messergebnis durch Hypoventilation zu Ungunsten eines Betroffenen beeinflusst werden könne. Luftanhalten könne dazu führen, dass die Atemalkoholkonzentration in der Atemluft ansteige.

Erklärt werden könne dies zum einen dadurch, dass wegen der längeren Verweildauer der Luft in den Lungen die Ausatemtemperatur ansteige. Des Weiteren könne wegen der längeren Kontaktzeit mehr Ethanol aus den Lungenkapillaren in die Luft in den Lungenbläschen diffundieren. Das Dräger 7110 Evidential Alkoholmessgerät verfüge zwar über eine Software, die durch Umrechnung der Atemluft auf 34 Grad den temperaturbedingten AAK-Anstieg korrigiere. Nach Angaben des Sachverständigen seien jedoch bereits im Jahr 2000 Untersuchungen zum Einfluss von Hypoventilation auf die Atemalkoholkonzentration durchgeführt worden. Hierbei habe sich gezeigt, dass trotz der rechnerischen Korrektur der Atemluft auf 34 Grad durch die Software des Atemalkoholmessgerätes die gemessenen AAK-Werte im Durchschnitt um 7 % höher lagen. Bei diesen Untersuchungen habe ferner festgestellt werden können, dass die Atemalkoholkonzentration im Mittel um 5 % ansteige bei einer Verlängerung des Atemmanövers um 20 Sekunden.

Dies bedeute für den vorliegenden Fall, dass, insbesondere, da der Zeuge R. ein Luftanhalten nicht habe ausschließen können, aus rechtsmedizinischer

Sicht nicht vollkommen ausgeschlossen werden könne, dass infolge Hypoventilation die Atemalkoholkonzentration bei beiden Messungen in einem solchen Maße erhöht worden sei, dass der aus beiden Einzelmessungen ermittelte Messwert den Grenzwert von 0,25 mg/l erreicht habe. Angesichts dessen, dass das gemessene Ergebnis vorliegend genau 0,25 mg/l betragen habe, wäre seiner Einschätzung zufolge bei der Anhaltung der Luft für ca. 10 Sekunden eine AAK von weniger als 0,25 mg/l möglich. Schon ein vergleichsweise kurzes Luftanhalten könne hierbei zu einer Überschreitung des Grenzwertes im Rahmen der Atemalkoholmessung führen. …

Der Sachverständige wies im Rahmen seiner Gutachtenserstattung ebenfalls darauf hin, dass die beiden bei dem Betroffenen durchgeführten Einzelmessungen lediglich einen Unterschied von drei Tausendstel mg/l aufwiesen. Angesichts dessen, dass es sich hierbei um eine extrem minimale Schwankung handele, weise dies auf nahezu gleichartige Atemtechnik bei beiden Versuchen hin. Hieraus könne er jedoch nicht den Schluss ziehen, dass es daher auszuschließen sei, dass das Messergebnis zu Ungunsten des Betroffenen aufgrund Hypoventilation nach oben abweiche."

2. Dies hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

a) Bei einem Freispruch aus tatsächlichen Gründen muss der Tatrichter zunächst feststellen, welchen Sachverhalt er für erwiesen erachtet, bevor er nach Mitteilung der Einlassung des Angeklagten in der Beweiswürdigung darlegt, aus welchen Gründen die weiteren zur Verurteilung erforderlichen Feststellungen nicht getroffen werden konnten. Dies hat so vollständig und genau zu geschehen, dass das Rechtsbeschwerdegericht in der Lage ist nachzuprüfen, ob der Freispruch auf rechtsfehlerfreien Erwägungen beruht (BGHR StPO § 267 Abs. 5 Freispruch 5).

b) Im vorliegenden Fall kommt es entscheidungserheblich auf das Zustandekommen des Messergebnisses an. Da die Atemalkoholmessung mit dem Atemalkoholmessgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III als standardisiertes Messverfahren anerkannt ist (BGH NJW 2001, 1952/1954 [= BA 2001, 280]; BayObLG NZV 2000, 295 [= BA 2000, 247]), genügt bei Einhaltung der Verfahrensbestimmungen grundsätzlich die Angabe des Messverfahrens und des Messergebnisses (BayOblG NZV 2003, 393/394 [= BA 2003, 380]). Nur bei konkreten Anhaltspunkten für Messfehler ist es erforderlich, diesen im Rahmen der Aufklärungspflicht oder auf Beweisantrag hin nachzugehen und die sich daraus ergebenden Feststellungen auch im Einzelnen in den Urteilsgründen darzustellen.

c) Da das Amtsgericht die Behauptung der Verteidigung, das Messergebnis sei durch Hypoventilation zu Lasten des Betroffenen beeinflusst worden, als relevant erachtet hat, war es gehalten, die Beachtung der Verfahrensbestimmungen und die einzelnen Messergebnisse im Detail aufzuführen, zumal diese auch Anknüpfungstatsachen für die sachverständige Begutachtung sind. Insbesondere fehlen jegliche Detailangaben zu den beiden Einzelmessungen, wie die Staatsanwaltschaft zutreffend ausführt. Mitgeteilt wird das Gesamtergebnis von 0,25 mg/l im Mittelwert und die Abweichung von 0,003 mg/l zwischen den beiden Einzelmessungen. Die Angaben zu Atemvolumen, Atemzeit, Atemtemperatur sowie zur Atemalkoholkonzentration beider Einzelmessungen hingegen fehlen, sind jedoch für die Bewertung einer auf Grund Hypoventilation entstandenen Fehlmessung von ausschlaggebender Bedeutung und hätten in den Urteilsgründen wiedergegeben werden müssen, um dem Rechtsbeschwerdegericht eine Überprüfung zu ermöglichen.

d) In seiner Entscheidung vom 12. 05. 2000 (NZV 2000, 295/296) hat das Bayerische Oberste Landesgericht ausgeführt, dass keine Bedenken gegen die Messgenauigkeit des Geräts Alcotest 7110 Evidential MK III bestehen, wobei es sich auf die damals aktuellen wissenschaftlichen Veröffentlichungen (u. a. Lagois BA 2000, 77/79; Knopf/Slemeyer/Klüss NZV 2000, 195) stützte. Dementsprechend sei grundsätzlich davon auszugehen, dass das Messergebnis auch bei etwaiger Hypoventilation zutreffe, wenn mit einem amtlich zugelassenen und geeichten Messgerät – wie dem Dräger Alcotest 7110 MK III – gemessen werde und die Verfahrensbestimmungen beachtet würden, so dass eine Fremdbeeinflussung insbesondere durch die Atemtechnik außer Betracht gelassen werden könne (BayObLG NZV 2000, 295/298). Diese Auffassung wurde vom BGH in seiner grundlegenden Entscheidung vom 03. 04. 2001 (BGHSt 46, 358 = NJW 2001, 1952/1955) insoweit bestätigt, als allgemeine Sicherheitsabschläge bei einem standardisierten Messverfahren nicht veranlasst sind, wohl aber im Einzelfall konkreten Anhaltspunkten im Rahmen der Aufklärungspflicht nachzugehen ist (BGH NJW 2001, 1952/1956).

e) Nach dem Stand der aktuellen Wissenschaft (Schuff/Dettling/Jeske/Zappe/Graw/Haffner, Atemtemperatur und alveoläre Kontaktzeit – durch Hypo- und Hyperventilation beeinflussbare Faktoren der Atemalkoholkonzentration in: BA 2002, 244 ff.) wird jedoch das Messergebnis der Atemalkoholmessung auch bei einem bauartzugelassenen und geeichten Messgerät Alcotest 7110 Evidential MK III durch Hypoventilation in nicht zu vernachlässigender Weise beeinflusst.

aa) Um die Beeinflussung der Analyse durch bewusste oder unbewusste Fehlbedienung der Geräte und andere Einflüsse (z. B. Störsubstanzen) zu vermeiden, erfolgen außer der reinen Atemalkoholmessung weitere Messungen: nämlich die Messung der Atemtemperatur, des Atemvolumens und der Exspirationsdauer und eine Überwachung des Atemflusses. Darüber hinaus werden die Ergebnisse beider Atemproben hinsichtlich der Übereinstimmung des Atemvolumens, der Exspirationsdauer, der Atemtemperaturen und der Konzentrationswerte verglichen, wobei diese Größen nur in bestimmten engen Grenzen voneinander abweichen dürfen (Knopf/Slemeyer/Klüß Bestimmung der Atemalkoholkonzentration nach DIN VDE 0405, NZV 2000, 195/196). Nur dann wird ein

Messergebnis ausgegeben, andernfalls wird der Messvorgang abgebrochen (Lagois BA 2000, 77/86).

bb) Dem liegt die naturwissenschaftliche Erkenntnis zugrunde, dass die Alkoholkonzentration der ausgeatmeten Luft mit zunehmender Körpertemperatur und mit zunehmender Ausatemtemperatur ansteigt, da bei höherer Körpertemperatur in der Lunge mehr Alkohol aus dem arteriellen Lungenblut in die Lungenluft verdampft. Dies geschieht nach einem festen physikalischen Zusammenhang, dem Henry-Gesetz. Aus diesem Grund berücksichtigt das Messverfahren entsprechend den Anforderungen der Empfehlungen des Gutachtens des damaligen Bundesgesundheitsamtes, die in die DIN VDE 0405 Eingang fanden, die Abhängigkeit der Löslichkeit des Alkohols von der Temperatur der Atemluft, indem es die jeweilige Temperatur der Exspirationsluft mittels zweier Temperatursonden am Eingang des Atemschlauchs misst und das AAK-Ergebnis rechnerisch auf eine feste Ausatemtemperatur von 34 °C korrigiert (Lagois BA 2000, 77/83; Schuff u. a. BA 2002, 244 ff.). Während noch Lagois (BA 2000, 77/84) davon ausging, dass die Atemtechnik aus diesem Grunde keinen relevanten Einfluss mehr auf das Messergebnis habe (BA 2000, 77/84), hat eine neuere Untersuchung durch Schuff u. a. (BA 2002, 244 ff.) gezeigt, dass durch diese Korrektur der Einfluss der Atemtechnik zwar deutlich reduziert, aber nicht aufgehoben wird. Der Grund hierfür wird bezüglich der Hypoventilation darin gesehen, dass außer dem durch verlangsamte Atmung bedingten Anstieg der Ausatemtemperatur, die Kontaktzeit zwischen alkoholhaltigem Kapillarblut in den Alveolen und der primär alkoholfreien Inspirationsluft eine entscheidende Rolle spielt (Schuff u. a. BA 2002, 244/249). Das heißt, dass beim Anhalten der Luft die Atemalkoholkonzentration nicht nur wegen des dadurch bedingten Temperaturanstiegs steigt, sondern auch wegen der längeren Kontaktzeit die eingeatmete Luft mehr Alkohol aus dem Blut aufnehmen kann. Auf Grund einer Versuchsreihe mit dem zugelassenen und geeichten Gerät Alcotest 7110 Evidential MK III kamen Schuff u. a. zu dem Ergebnis, dass die Verlängerung des Atemmanövers um je 20 Sekunden die Atemalkoholkonzentration im Mittel um 5 % ansteigen lässt. Auf Grund dieser neueren Untersuchung lässt sich – wie auch der Sachverständige Dr. T. ausgeführt hat – allein durch die Messtechnik des Atemalkoholmessgerätes im Grenzwertbereich von 0,25 mg/l eine i. S. v. § 24a StVG entscheidungserhebliche Beeinflussung durch Hypoventilation wissenschaftlich nicht sicher ausschließen.

f) Es obliegt daher der tatrichterlichen Würdigung, ob die Einlassung der Verteidigung als zutreffend oder als Schutzbehauptung angesehen wird. Hierzu können durchaus aus dem Messvorgang und den – wie oben ausgeführt – im Einzelnen darzustellenden Messergebnissen Rückschlüsse gezogen werden. Denn es ist notwendig, dass auch vor Abgabe der zweiten Atemprobe eine nahezu gleiche Atemtechnik angewendet wird, da ansonsten eine zu hohe Differenz zwischen beiden Einzelmessungen hinsichtlich der Atemtemperatur und der AAK festgestellt und automatisch ein ungültiges Messergebnis angezeigt würde (Schuff u. a. BA 2002, 244/250). Es stellt sich insoweit auch die Frage, inwieweit ein Luftanhalten in nennenswertem Ausmaß vor Abgabe der Atemprobe den Ermittlungsbeamten verborgen bleiben kann. Zu Hinterfragen ist schließlich das Motiv des Betroffenen, gezielt in gleicher abnormer Atemtechnik die Luft anzuhalten, da die Hypoventilation für ihn allenfalls nachteilig zu einer höheren AAK führt.

In dieser Gesamtschau wird daher die Behauptung der Verteidigung zu würdigen sein, wobei keine mathematische Gewissheit erforderlich ist, sondern ein nach der Lebenserfahrung ausreichendes Maß an Sicherheit, demgegenüber vernünftige Zweifel nicht mehr aufkommen (Meyer-Goßner StPO 48. Aufl. § 261 Rn. 2 m. w. N.).

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

27. 1. Bei AAK-Messungen mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ ist – wenn weder konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlmessung behauptet werden noch sonst ersichtlich sind – in den Urteilsgründen neben dem Messverfahren lediglich das Messergebnis im Mittelwert anzugeben.

2. Der Mitteilung der beiden Einzelmesswerte bedarf es nicht (Abkehr von BayObLG NZV 2000, 295 [= BA 2000, 247]; NZV 2001, 524 [= BA 2001, 372]; NZV 2003, 393/394 [= BA 2003, 380]), auch nicht zum „Ausschluss einer unzulässigen Aufrundung“. Die Bildung des Mittelwerts aus den auf drei Dezimalstellen abgerundeten Einzelmesswerten entspricht den Vorgaben des Gesetzgebers und der Entscheidung des BGH vom 03. 04. 2001 (BGH NJW 2001, 1952 [= BA 2001, 280]).

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 14. Juli 2006 – 2 Ss OWi 853/05 –

Zum Sachverhalt:

Das AG verurteilte den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,25 mg/l oder mehr führte, zu einer Geldbuße und verhängte ein Fahrverbot von einem Monat. Nach den Feststellungen befuhr der Betroffene am 08. 10. 2004 um 0.51 Uhr mit einem PKW im Stadtgebiet von B. Eine beim Betroffenen am 08. 10. 2004 um 1.14 Uhr durchgeführte Messung mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ ergab eine AAK von 0,25 mg/l. Die gegen dieses Urteil gerichtete – mit der Sachrüge begründete – Rechtsbeschwerde des Betroffenen erweist sich als unbegründet.

Aus den Gründen:

Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der zulässigen Rechtsbeschwerde (§ 79 I 1 Nr. 2 OWiG) hat kei-

nen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben (§ 349 II StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). Die Feststellungen tragen den Schuldspruch nach § 24a I StVG. Das Urteil ist weder lückenhaft noch widersprüchlich (§ 267 I1 StPO i. V. m. § 71 I OWiG). Insbesondere ist das Urteil auch im Hinblick auf die Erfordernisse zur Feststellung des Messergebnisses und seiner Darstellung in den Urteilsgründen nicht lückenhaft.

Das Urteil gibt das zur Atemalkoholmessung verwendete Gerät mit „Dräger Alcotest 7110 Evidential" an und teilt den gemessenen Mittelwert von 0,25 mg/l mit. Dies ist – wenn konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlmessung vom Betr. nicht behauptet werden und auch ansonsten nicht ersichtlich sind – für die Darstellung in den Urteilsgründen ausreichend. Der Senat hält es in Abkehr von der bisherigen Rechtsprechung des Bayerischen Obersten Landesgerichts (BayObLG NZV 2000, 295; NZV 2001, 524; NZV 2003, 393/394) sowie entgegen der Ansicht verschiedener Oberlandesgerichte (OLG Köln NZV 2001, 137 [= BA 2001, 192]; OLG Celle NStZ 2004, 323; OLG Brandenburg DAR 2004, 658; OLG Hamm 3. Senat DAR 2006, 339 [= BA 2006, 404]) und auch entgegen der Entscheidung des 3. Senates des OLG Bamberg vom 09. 02. 2006 (Beck RS 2006 Nr. 02600 [= BA 2006, 409]) nicht für erforderlich, darüber hinaus auch die beiden Einzelmesswerte – im Hinblick auf die Einhaltung deren höchstzulässiger Differenz sowie zum Ausschluss einer unzulässigen Mittelwertbildung durch Aufrundung – anzugeben. Er schließt sich insoweit der Rechtsprechung des OLG Stuttgart (VRS 99, 286 [= BA 2000, 388]) und des OLG Hamm (2. Senat; VRS 107, 386 [= BA 2005, 170]) an.

Bei der Bestimmung des AAK-Wertes mit einem nach seiner Bauart zugelassenen und geeichten Gerät des Typs „Dräger Alcotest 7110 Evidential" handelt es sich um ein sog. standardisiertes Messverfahren, bei dessen Anwendung nach der grundlegenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHSt 39, 291/302) in der Regel die Angabe des Messverfahrens und des Messergebnisses in den Urteilsgründen genügt.

a) Die richterliche Kontrolle der Variationsbreite der Einzelmesswerte ist nicht notwendig. Durch die Konstruktion und Programmierung des Messgerätes ist gewährleistet, dass die Anforderungen der DIN VDE 0405 Teil 3 Ziffer 6.1 bezüglich der höchstzulässigen Differenz der Einzelwerte durch das Gerät selbst überwacht werden und bei Nichteinhaltung der einzelnen Bedingungen kein Endergebnis ermittelt, das heißt, kein Mittelwert gebildet wird, sondern eine entsprechende Fehlermeldung erfolgt (Lagois, BA 2000, 77/86/88; Knopf/Slemeyer/Klüß NZV 2000, 195/197; vgl. die Gebrauchsanweisung für das Atemalkoholmessgerät Alcotest 7110 Evidential S. 16/17/28). Diese Auffassung wird auch von den Oberlandesgerichten Stuttgart, Düsseldorf und Dresden vertreten (OLG Stuttgart VRS 99, 286/287; OLG Düsseldorf NZV 2002, 523/524 [= BA 2003, 58]; OLG Dresden NStZ-RR 2005, 117/118 [= BA 2005, 488]).

b) Aber auch zum Ausschluss einer unzulässigen Mittelwertbildung durch Aufrundung hält der Senat die Angabe der beiden Einzelmesswerte nicht für erforderlich. Das Gericht muss nicht die mit drei Dezimalstellen angegebenen beiden Einzelwerte zunächst abrunden, selbst den Mittelwert aus den zweistelligen Einzelwerten bilden und auf diese Weise den vom Messgerät errechneten Wert überprüfen und gegebenenfalls nach unten korrigieren (so aber OLG Hamm 3. Senat, DAR 2006, 339; OLG Jena VRS 110, 32/35 [= BA 2006, 406]).

aa) Im Zeitpunkt der erstmaligen Bauartzulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt am 17. 12. 1998 bildete das Atemalkoholmessgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III" den Mittelwert aus den auf drei Nachkommastellen ermittelten Einzelmessergebnissen, gerundet nach mathematischen Grundsätzen auf zwei Nachkommastellen; bei einem Wert der dritten Dezimale ab 5 wurde also aufgerundet. Den hiergegen im Hinblick auf die Rechtsprechung des BGH (BGHSt 28, 1 ff [= BA 1978, 296]) erhobenen Bedenken trug die Herstellerfirma durch Änderung der Software des Geräts Rechnung; die Bauartzulassung des Messgeräts wurde entsprechend geändert (vgl. Bode BA 2000, 134/137; Knopf/Slemeyer/Klüß NZV 2000, 195/198). Seit der Software-Version Rev. 1.5 wird bei der Einzelmessung der jeweilige Messwert zunächst auf drei Dezimalstellen abgerundet und im Ausdruck angegeben. Sodann wird der Mittelwert aus diesen beiden 3-stelligen Einzelmessungen gebildet; im Ausdruck erscheint der auf zwei Dezimalstellen abgerundete Mittelwert (Lagois, BA 2000, 77/89; Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 18. 05. 2000 BA 2000, 243; s. a. OLG Stuttgart VRS 99, 286/287; Information der Fa. Dräger Safety AG & Co. KGaA unter der Internet-Adresse http://www.draeger.com).

Genau diese Verfahrensweise entspricht den Anforderungen des von Prof. Dr. Schoknecht erstatteten Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes zur „Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse" (Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 86 [1992], im Folgenden: Gutachten). In Ziffer 3.7 des Gutachtens wird vorgeschrieben, welche Angaben in dem vom Atemalkoholmessgerät erstellten Ausgabeprotokoll im Hinblick auf die Beweissicherheit und damit für die Gerichtsverwertbarkeit der Atemalkoholanalyse insbesondere unverzichtbar sind:

- Mittelwert der AAK (2 Nachkommastellen gerundet), gebildet aus den beiden auf die Bezugstemperatur von 34 °C umgerechneten AAK-Werten.
- Uhrzeit der Einzelmessungen.
- Ergebnis der einzelnen AAK-Messungen (drei Nachkommastellen), einschließlich der Volumen- und Temperaturangaben (jeweils eine Nachkommastelle).

Dieses Gutachten hat der Gesetzgeber bei der Einführung der Atemalkoholgrenzwerte in § 24a I 1 StVG zugrunde gelegt; hierbei hat er ausdrücklich vorgegeben, dass bei der Atemalkoholbestimmung nur Messgeräte eingesetzt und Messmethoden angewendet werden dürfen, die den im Gutachten gestellten

Anforderungen genügen (BT-Dr 13/1439 S. 4). Hierauf stützt sich schließlich auch die Entscheidung des BGH vom 03. 04. 2001 (NJW 2001, 1952/1953) zur Bestimmung der AAK unter Verwendung eines nach seiner Bauart zugelassenen und geeichten Messgerätes, wonach bei Wahrung der Bedingungen für ein gültiges Messverfahren der gewonnene Messwert ohne Sicherheitsabschläge verwertbar ist (BGH a. a. O. S. 1956).

bb) Um die Atemalkoholanalyse als beweissicher forensisch anwenden zu können, hat der Gesetzgeber die Festlegung eines „eigenen" Grenzwertes für die Alkoholkonzentration in der Atemluft für erforderlich gehalten (BT-Dr 13/1439 S. 4; BGH NJW 2001, 1952/1953), der mit 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft auf die zweite Dezimalstelle zuverlässig zu bestimmen sein muss. Für deren Ermittlung ist die Verwendung der dritten Dezimalstelle erforderlich, die nach der durch das Messgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential" gewährleisteten Messauflösung zuverlässig und damit gerichtsverwertbar ermittelt werden kann. Der dritten Nachkommastelle bei der Atemanalyse wird sowohl national (DIN VDE 0405 – Teil 2) als auch international (OIML R 126) Bedeutung beigemessen, indem für beweissichere Messgeräte bei messtechnischen Untersuchungen (wie z. B. bei der Eichung) ein Modus gefordert wird, bei dem die Messauflösung 0,001 mg/l beträgt (Schoknecht, Rundungsproblematik bei der Atemalkoholanalyse, BA 2001, 349/350). Da sich eine Messung zur Eichung aber gerätetechnisch nicht von einer Messung im Praxiseinsatz unterscheidet, darf die dritte Nachkommastelle auch bei der Atemalkoholanalyse nicht abgeschnitten werden, um Verfälschungen der Messgenauigkeit zu vermeiden.

Ein weiterer Grund für die Auflösung der Einzelmesswerte bis zur dritten Nachkommastelle liegt in der forensisch erforderlichen Berücksichtigung der Atemtemperatur. Da – anders als bei der Blutalkoholkonzentration (BAK) – die AAK von der Körpertemperatur abhängt, sind die Einzelmesswerte auf eine Bezugstemperatur von 34 °C umzurechnen (Gutachten Ziffer 3.3; Lagois BA 2000, 77/83). Die Atemtemperatur stellt eine wesentliche physiologische Einflussgröße dar und erfordert eine hohe Messgenauigkeit. So würde eine Temperaturänderung von 1 °C eine Änderung der Konzentration von 6,58 % verursachen. Da die Atemtemperatur wesentlich genauer als 1 °C gemessen wird, bedingt bereits die korrekte Berücksichtigung des Einflusses der Temperatur eine Messauflösung, die nur bei Berücksichtigung der dritten Nachkommastelle gegeben ist (Schoknecht BA 2001, 349/351).

Den Vorgaben des Gutachtens wurden zwischenzeitlich auch die DIN VDE 0405 Teil 2 – Anforderungen an beweissichere Atemalkoholmessgeräte – Ausgabe 2005-01 in Ziffer 5.1.1 angepasst (Schoknecht, Revision der Normen DIN VDE 0405 Teil 2 und Teil 4, NZV 2004, 177/178). Das Atemalkoholmessgerät erhält die bauartbedingte Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt also nur, wenn es mit der Angabe von drei Dezimalstellen den zitierten DIN Normen entspricht.

cc) Das OLG Köln, das in seiner Entscheidung vom 05.01.2001 (NZV 2001, 137) die Vernachlässigung der dritten Dezimalstelle postuliert, beruft sich auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Blutalkoholanalyse aus dem Jahr 1978 (BGHSt 28, 1 ff = NJW 1978, 1930). Dort wird in Bezug auf die Bestimmung des BAK-Wertes ausgeführt: „Die dritte Dezimale indessen ist sowohl analytisch wie biologisch für die Feststellung der BAK im Entnahmezeitpunkt ohne Bedeutung. (…) Nach Heifer ist es ‚schon aus naturwissenschaftlich-mathematischen und erst recht aus biologisch-medizinischen Gründen nicht möglich', einen BAK-Wert in der zweiten Dezimale als Zwischenwert zuverlässig zu ermitteln."

Ob diese Aussage angesichts des technischen Fortschritts und der dadurch verfeinerten Messmethoden, die z.B. die Bestimmung eines THC-Gehaltes im Blut von weniger als 1 ng/ml (= 0,001 mg/l) erlauben (BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; OLG Zweibrücken NZV 2005, 430 [= BA 2006, 235]), auch zum jetzigen Zeitpunkt noch aufrecht zu erhalten ist, bedarf hier keiner Erörterung. Zwischen der Blutalkoholanalyse und der Atemalkoholanalyse bestehen grundlegende Unterschiede. Die die damalige BGH-Rechtsprechung bestimmenden wissenschaftlichen Erkenntnisse können nicht auf die Atemalkoholbestimmung übertragen werden. Während bei der BAK eine Blutprobe mit zwei Verfahren mehrfach untersucht wird und die Einzelergebnisse in der dritten Dezimalstelle nicht gemessen werden, finden bei der AAK-Messung zwei voneinander unabhängige Atemtests statt, bei denen außer der mit drei Dezimalstellen gemessenen Alkoholkonzentration die Atemtemperatur, das Atemvolumen und die Expirationsdauer als weitere physiologische Größen gemessen werden und der Atemfluss kontinuierlich überwacht wird (Schoknecht BA 2001, 349/350).

dd) Diese grundlegenden Unterschiede berücksichtigte der BGH in seiner Entscheidung vom 03. 04. 2001 (BGH NJW 2001, 1952/1955):

> „Durchgreifende Einwände gegen die forensische Verwertbarkeit der mit einem bauartzugelassenen und geeichten Atemalkoholtestgerät ermittelten AAK-Werte ohne Berücksichtigung allgemeiner Sicherheitsabschläge ergeben sich auch nicht aus den durch die Rechtsprechung des Senats entwickelten Standards für die Anforderungen an beweiskräftige BAK-Ergebnisse. Diese Qualitätsanforderungen an die Blutproben (arithmetischer Mittelwert aus fünf Einzeluntersuchungen zweier unterschiedlicher Messverfahren [Widmark und ADGH] bzw. aus vier Einzeluntersuchungen [je zwei und zwei] nach dem GV- und ADH-Verfahren) gehen auf das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes ‚Alkohol bei Verkehrsstraftaten' von 1966 (Gutachten, 1966, S. 41) zurück, das der Festlegung der ‚Beweisgrenzwerte' der ‚absoluten' Fahruntüchtigkeit i. S. der §§ 315c I Nr. 1 lit. a, 316 I StGB durch den Senat zu Grunde liegt (BGHSt 21, 157 = NJW 1967, 116 [= BA 1967, 41]; BGHSt 37, 89 = NJW 1990, 2393 = NStZ 1990, 491 = NZV 1990, 357 [= BA 1990, 370]). Insoweit zwang die An-

nahme eines den Tatrichter im Rahmen der Beweiswürdigung bindenden medizinisch-naturwissenschaftlichen Erfahrungssatzes dazu, an das Vorliegen von dessen Voraussetzungen in Gestalt einer bestimmten BAK mit Blick auf den Zweifelsgrundsatz besonders hohe Anforderungen zu stellen. Zwar hat der Senat diese Qualitätsanforderungen auch für die Ermittlung der für den Bußgeldtatbestand des § 24a StVG a. F. maßgebenden BAK bestätigt (BGHSt 28, 1 = NJW 1978, 1930). Doch lässt sich daraus nicht herleiten, dass der Gesetzgeber diese Standards auch für die Ermittlung von Grenzwerten vorgeben muss – und vorgegeben hat –, die zwar in einem inneren Zusammenhang mit den BAK-Werten stehen, aber davon unabhängig sind und auf Grund eines andersartigen Messverfahrens gewonnen werden …"

Die seitens des OLG Köln in Anspruch genommene Rechtssprechung des BGH aus dem Jahre 1978 (BGHSt 28, 1) gilt demnach nicht für die Atemalkoholanalyse. Seit der oben zitierten Entscheidung des BGH vom 03. 04. 2001 (NJW 2001, 1952 ff) ist daher die Entscheidung des OLG Köln vom 05.01.2001 (NZV 2001, 137) überholt.

Da sich der Senat im Einklang mit der Rechtsprechung des BGH sieht, war eine Vorlage gemäß § 121 II GVG trotz der entgegenstehenden Entscheidungen der eingangs zitierten OLG nicht veranlasst.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

28.*) Wird gegen den Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis nach deren Erhalt eine gerichtliche Sperrfrist im Inland nach § 69a StGB verhängt, so ist die Fahrerlaubnisbehörde berechtigt, die Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV zu verweigern. Die erneute Teilnahme am Straßenverkehr mit der EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperrfrist setzt die Herbeiführung einer Entscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV voraus. Liegt diese nicht vor, begeht der Betroffene einen Verstoß gegen § 21 Abs. 1 StVG.

Oberlandesgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 24. April 2006
– III-5 Ss 133/05-91/05 IV, 5 Ss 133/05-91/05 IV –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht Kleve hat durch das mit der Revision angefochtene Urteil die Berufung des Angeklagten gegen das Urteil des Amtsgerichts Kleve wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verworfen. Es hat festgestellt:

Der Angeklagte – dem am 10. Juli 1985 in der damaligen Sowjetunion (Teilrepublik Litauen) eine Fahrerlaubnis erteilt worden war, für die er nach Einführung eines neuen Formats durch die inzwischen selbständige Republik Litauen am 02. September 2000 einen neuen Führerschein erhielt – ist seit 1996 in der Bundesrepublik Deutschland immer wieder wegen Trunkenheit im Straßenverkehr und/oder Fahrens ohne Fahrerlaubnis straffällig geworden. Durch Strafbefehl vom 18. März 1996 hat ihn das Amtsgericht Soest wegen Trunkenheit im Straßenverkehr in zwei Fällen, davon in einem Fall in Tateinheit mit Verkehrsunfallflucht, zu einer Geldstrafe verurteilt, die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperre für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bis 17. Dezember 1996 verhängt. Eine neue Fahrerlaubnis ist dem Angeklagten in der Bundesrepublik Deutschland in der Folgezeit nicht mehr erteilt worden, vielmehr sind jeweils im Zusammenhang mit nachfolgenden Verurteilungen wegen Trunkenheit bzw. Fahrens ohne Fahrerlaubnis isolierte Sperren für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verhängt worden, zuletzt durch Entscheidung des Amtsgerichts Kleve vom 22. März 2003 mit einer bis zum 11. Februar 2004 laufenden Sperrfrist.

Zum Tatgeschehen hat das Landgericht festgestellt, dass der Angeklagte am 29. September 2004 gegen 3.45 Uhr mit einem Pkw am öffentlichen Straßenverkehr teilnahm.

Das Landgericht meint, der Angeklagte sei vorsätzlich ohne Fahrerlaubnis gefahren (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG). Er könne sich wegen § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV auf die litauische Fahrerlaubnis nicht berufen, weil er seinen Wohnsitz immer in der Bundesrepublik Deutschland gehabt habe und nach § 4 IntVO habe die litauische Fahrerlaubnis ihre Gültigkeit in der Bundesrepublik Deutschland nach sechs Monaten verloren.

Diese Rechtsansicht trifft so nicht zu, denn insoweit hat der EuGH die Anwendbarkeit dieser Vorschrift wegen der vorrangigen gegenseitigen Anerkennungspflicht der Fahrerlaubnisse innerhalb der EU für unanwendbar erklärt (vgl. insoweit zur Wohnsitzproblematik EuGH vom 29. April 2004 in NZV 2004, 372), gleichwohl hat die Revision keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Der Angeklagte ist nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils ohne gültige Fahrerlaubnis gefahren.

Er kann sich nicht darauf berufen, dass er im Besitz einer gültigen EU-Fahrerlaubnis i. S. von § 28 Abs. 1 FeV ist, die ihn im Inland zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt. Nach dieser Vorschrift dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, vorbehaltlich der Einschränkungen nach § 28 Abs. 2 bis 4 FeV im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen.

Der Angeklagte unterliegt den Einschränkungen, die sich aus § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV ergeben. Die Berechtigung nach Abs. 1 gilt nämlich nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen auf Grund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung (zeitlich begrenzt oder für immer) keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf (isolierte Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB). So liegt der Fall hier.

Der Angeklagte ist zwar nach wie vor Inhaber einer 1985 in der damaligen Sowjetunion (Teilrepublik Li-

tauen) erworbenen Fahrerlaubnis. Er hat nach Ablauf der durch Urteil des Amtsgerichts Kleve vom 04. Juli 1997 bis zum 11. Oktober 1998 verhängten Sperrfrist am 02. September 2000 durch die Republik Litauen – die seit 2004 Mitglied der EU ist – einen neuen Führerschein ausgehändigt erhalten, dessen Gültigkeit die Bundesrepublik Deutschland zunächst nicht in Frage stellen konnte – wobei es nach Auffassung des Senats nicht erheblich ist, ob es sich dabei lediglich um einen Führerschein als Ausweispapier oder eine neue Fahrerlaubnis gehandelt hat.

Dies folgt aus dem Urteil des EuGH vom 29. April 2004 (C-476/01 – abgedruckt u. a. in NZV 2004, 372 [= BA 2004, 450]). Danach ist Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 EWG so auszulegen, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht deshalb ablehnen darf, 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 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. Dem Angeklagten ist am 02. September 2000 ein neuformatiger Führerschein zumindest als Ausweis über die ihm 1985 in Litauen erteilte Fahrerlaubnis ausgestellt worden, nachdem die ihm am 18. März 1996 für die Bundesrepublik Deutschland auferlegte Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis ebenso abgelaufen war wie eine am 04. Juli 1997 durch das Amtsgericht Dannenberg wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr bis zum 11. Oktober 1998 verhängte isolierte Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis.

Diese dem Angeklagten zunächst günstige Sach- und Rechtslage auf der Grundlage der Entscheidung des EuGH – die ihn in der Zeit zwischen 02. September 2000 und 27. Dezember 2000 unter Berufung auf den litauischen Führerschein zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt hätte, wenn Litauen damals bereits Mitglied der EU gewesen wäre – ist aber nicht mehr gegeben. Durch rechtskräftige gerichtliche Entscheidungen sind nämlich **nach** dem Erhalt des Führerscheins am 02. September 2000 mehrere neue Sperrfristen durch Entscheidungen des Amtsgerichts Kleve vom 07. Dezember 2000, 10. Oktober 2002 und 12. Februar 2002 beziehungsweise 22. Mai 2003 (Gesamtstrafenbeschluss) verhängt worden. Auch diese waren zwar bereits sämtlich abgelaufen, bevor der Angeklagte die ihm nun vorgeworfene Tat begangen hat. Allerdings trifft der Rechtsgedanke, welcher der zitierten Entscheidung des EuGH zugrunde liegt, nunmehr nicht mehr zu, vielmehr hätte der Angeklagte nunmehr zunächst eine Entscheidung nach § 28 Abs. 5 FeV herbeiführen müssen, um mit der litauischen Fahrerlaubnis im Inland berechtigt am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Danach wird das Recht, von einer EU-Fahrerlaubnis nach einer der in Abs. 3 oder 4 genannten Entscheidungen im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen. Das ist aber nicht geschehen.

Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439 erlaubt einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins dann nicht anzuerkennen, wenn auf dessen Inhaber in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme nach Abs. 2 (Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis) angewendet wurde. Dies stellt eine Ausnahme von dem in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine dar. Dieser Grundsatz wurde aufgestellt, um die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben (EuGH a. a. O.). Nach ständiger Rechtsprechung des EuGH sind die Bestimmungen einer Richtlinie, die von einem in dieser Richtlinie aufgestellten allgemeinen Grundsatz abweichen, eng auszulegen und zwar erst recht dann, wenn dieser allgemeine Grundsatz die Ausübung von durch den Vertrag garantierten Grundfreiheiten erleichtern soll. Im Zusammenhang mit diesem Grundsatz hat der Europäische Gerichtshof deshalb in der vorgenannten Entscheidung zu § 28 Abs. 4 Nrn. 3 und 4 FeV ausgeführt, dass sich ein Mitgliedstaat hierauf nicht berufen kann, 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 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. Es wäre – so der EuGH – die Verneinung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine selbst, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 91/439 eingeführten Systems darstelle, 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.

Diese Ausführungen des EuGH können insbesondere im Kontext mit den Erwägungen zur Zulässigkeit der Nachprüfung des Wohnsitzerfordernisses durch nichtausstellende Mitgliedstaaten (vgl. im nationalen Recht § 28 IV Nr. 2 FeV) – insoweit hat der EuGH ausdrücklich eine Überprüfung im Inland abgelehnt und ist von einer automatischen Anerkennung der Fahrerlaubnisse ausgegangen – nur so verstanden werden, dass in Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrerlaubnisse

ipso iure auch im Inland gültig sind (vgl. VGH Baden-Württemberg zfs 2004, 482 f.), solange die Ausstellung nicht zeitlich in den Lauf einer Maßnahme nach Art. 8 Abs. 2 der 2. EG-Führerscheinrichtlinie (im nationalen Recht § 28 IV FeV) fällt bzw. eine solche Maßnahme neu getroffen wird. Den Mitgliedstaaten ist es demnach nur versagt, für ihren Bereich die Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis von zusätzlichen oder abweichenden Bedingungen abhängig zu machen (OLG Saarbrücken, NStZ-RR 2005, 50 ff. [= BA 2006, 318]; OLG Celle vom 10. November 2005 in BeckRS 2005 14090; Otte/Kühner, NZV 2004, 321, 328).

Damit hat der EuGH aber die Befugnisse eines Mitgliedstaates aber nur zugunsten der gegenseitigen Anerkennung i. S. von Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 beschränkt, nicht jedoch aufgehoben und dies auch nicht beabsichtigt. An der grundsätzlichen Befugnis nach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439, bei Vorliegen von gerichtlichen Maßnahmen i. S. von Art. 8 Abs. 2 (Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis) die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht anzuerkennen, hat sich nichts geändert.

Bei der hier gegebenen Sachlage konnte der Bundesrepublik Deutschland deshalb nicht mehr verwehrt werden, der litauischen Fahrerlaubnis die Anerkennung zu verweigern, **nachdem** auf den Angeklagten **nach** Erhalt des litauischen Führerscheins am 02. September 2000 **erneut** eine der in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 genannten Maßnahmen angewendet worden ist (so auch OLG Saarbrücken a. a. O.; OLG Celle a. a. O.). Hierzu gehört auch das in § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV genannte gerichtliche Verbot der Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis.

Der Angeklagte hat ersichtlich auch nicht gemäß § 28 Abs. 5 FeV eine Entscheidung herbeigeführt, von seiner litauischen Fahrerlaubnis im Inland wieder Gebrauch machen zu dürfen. Das aber wäre Voraussetzung für eine erneute Teilnahme am Straßenverkehr gewesen (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl.; § 28 FeV Rz. 6).

Entgegen der Auffassung der Verteidigung bedarf es auch keiner Vorlage an den EuGH zur Herbeiführung einer Vorabentscheidung gemäß Art. 177 III EWG-Vertrag. Zwar steht dem Europäischen Gerichtshof auf Grund dieser Vorschrift die verbindliche Auslegung von Europarecht zu und ist die Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof unmittelbar nur in der Sache bindend, in der sie ergangen ist. Einer Anrufung des Europäischen Gerichtshofs bedarf es jedoch dann nicht, wenn die entscheidungsrelevante Frage für einen vergleichbaren Sachverhalt bereits beantwortet ist und das erkennende Gericht nicht von dieser Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs abweichen will. So liegt der Fall hier, weil – wie dargelegt – der Europäische Gerichtshof im Fall Kapper die hier wesentlichen Auslegungsfragen bereits entschieden hat und aus der Entscheidung eindeutig zu entnehmen ist, dass sie für den hier vorliegenden Sachverhalt nicht einschlägig ist.

29.*) Eine strafgerichtliche Verurteilung nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG i. V. m. § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO kommt nicht in Betracht, wenn der inländische Kraftfahrzeugführer im Besitz einer ausländischen Fahrerlaubnis ist, die ihm nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperre nach § 69a StGB erteilt wurde. Dies gilt selbst dann, wenn der Antrag des Kraftfahrzeugführers auf Erteilung der Erlaubnis nach § 4 Abs. 4 IntVO, von der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch machen zu dürfen, bestandskräftig abgelehnt wurde.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 26. August 2004 – 3 Ss 103/04 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht S. verurteilte den Angeklagten am 21. 04. 2004 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 28 €. Hiergegen richtet sich die auf eine Verfahrensbeanstandung und die Sachrüge gestützte Revision des Angeklagten.

Das Rechtsmittel hat mit der Sachrüge Erfolg. Einer Erörterung der Verfahrensrüge bedarf es daher nicht.

1. Das Amtsgericht S. hat folgende Feststellungen getroffen:

Der Angeklagte ist deutscher Staatsangehöriger. Nachdem ihn das Amtsgericht S. mit Urteil vom 21. 10. 1996 – rechtskräftig seit dem 26. 11. 1996 – wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt und ihm zudem – bei Verhängung einer Sperrfrist für die Neuerteilung – die Fahrerlaubnis entzogen hatte, verlegte der Angeklagte seinen Wohnsitz nach Spanien, wo er am 06. 11. 1997 – nach Ablauf der gegen ihn festgesetzten Sperrfrist am 20. 06. 1997 – die spanische Fahrerlaubnis erwarb. Den Antrag des Angeklagten, von seiner spanischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Gebrauch machen zu dürfen, lehnte das Landratsamt K. am 18. 06. 2001 ab, weil der Angeklagte sich einer von dort geforderten medizinisch-psychologischen Begutachtung nicht unterziehen wollte. Der gegen den Bescheid vom 18. 06. 2001 gerichtete Widerspruch des Angeklagten wurde vom Regierungspräsidium F. am 21. 02. 2002 – bestandskräftig seit dem 22. 03. 2002 – abschlägig beschieden.

Am 19. 10. 2003 befuhr der Angeklagte mit seinem PKW öffentliche Straßen in G.

Das Amtsgericht S. vertritt die Auffassung, dass der Angeklagte dies ohne gültige Fahrerlaubnis tat und er sich dessen auch bewusst war. Die spanische Fahrerlaubnis berechtige ihn wegen § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik, weswegen der Angeklagte nach § 21 Abs. 1 Nr.1 StVG sich strafbar gemacht habe.

Aus den Gründen:

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Überprüfung nicht Stand, weil die uneingeschränkte Anwendung von § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO auf den vorliegenden Fall gegen übergeordnetes Europarecht verstößt.

Nach Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237 Seite 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 (ABl. L 150 Seite 41) sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine anzuerkennen. Diesem Grundsatz trägt § 4 Abs. 1 IntVO Rechnung, indem dort bestimmt ist, dass Inhaber ausländischer Führerscheine im Umfang ihrer Berechtigung im Inland Kraftfahrzeuge führen dürfen (– soweit sie im Inland keinen ordentlichen Wohnsitz haben; für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis mit Wohnsitz im Inland gilt die entsprechende Regelung des § 28 Abs. 1 FeV).

Art. 8 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 der genannten Richtlinie erlaubt es einem Mitgliedstaat, die Anerkennung der Gültigkeit einer ausländischen Fahrerlaubnis abzulehnen, wenn gegen den Inhaber dieser Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet dieses Staates innerstaatliche Vorschriften über die Einschränkung, Aussetzung, den Entzug oder die Aufhebung der Fahrerlaubnis angewandt wurden. Diese Regelung stellt einen Ausnahmetatbestand zu dem in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie genannten allgemeinen Grundsatz dar, der mit § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO in konkretisierter Form in nationales Recht umgesetzt wurde. Nach dem Wortlaut dieser Norm darf – u. a. – **der** Inhaber eines ausländischen Führerscheins nicht im Inland fahren, dem zu irgendeinem früheren Zeitpunkt im Inland von einem Gericht – rechtskräftig – die Fahrerlaubnis entzogen worden war. Noch im Jahr 2002 hatte der Bundesgerichtshof (BGHSt 47, 335, 342 [= BA 2003, 149] keine Bedenken gegen die Vereinbarkeit von § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV (der wortgleich mit § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO ist) – und insbesondere auch nicht gegen eine Auslegung, die deren Geltung auch auf sog. Altfälle vor Inkrafttreten der FeV erstreckte – mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaften. Der Senat teilte diese Auffassung (so bereits der 2. Strafsenat des OLG Karlsruhe: vgl. Urteil v. 14. 10. 2002 – 2 Ss 206/01 –, VRS 105, 374) und sah deswegen in einem ähnlich gelagerten Fall von einer Vorlage an den Europäischen Gerichtshof gemäß Art. 234 Abs. 3 EGV ab (Senat B. v. 13. 05. 2003 – 3 Ss 60/03 –).

Der Senat hält an seiner bisherigen Rechtsprechung nicht mehr fest: In seinem am 29. 04. 2004 (C-476/01) auf Vorlageverfügung durch das Amtsgericht Frankenthal im Wege der Vorabentscheidung ergangenen Urteil hat der Europäische Gerichtshof (veröffentlicht in NJW 2004, 1725 ff. [= BA 2004, 450]) eine der an ihn gestellten Vorlagefragen dahingehend beantwortet, „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 Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist“** (Rdnr. 78 des Urteils).

Begründet (Rdnr. 70 ff. des Urteils) wird die Entscheidung damit, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine aufgestellt worden sei, um die Freizügigkeit von Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben, als Ausübung einer durch den Vertrag garantierten Grundfreiheit zu erleichtern. Jede Einschränkung dieses Grundsatzes müsse, um die Gemeinschaftsziele der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs nicht zu gefährden, eng ausgelegt werden. Eine Beachtung dieser Grundsätze verbiete eine Auslegung von Art. 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439 dahingehend, dass ein Mitgliedstaat befugt sei, einer Person, der auf seinem Hoheitsgebiet eine früher von ihm erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden sei, **auf unbestimmte Zeit** die Anerkennung der Gültigkeit eines (möglicherweise) später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu versagen. Diese Argumentation führt dazu, dass eine entsprechend einschränkende Auslegung auf das innerstaatliche Recht – § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO – übertragen werden muss (allgemein zur Verbindlichkeit der Entscheidungen des EuGH nach Art. 234 EGV vgl. Wissmann in Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht 4. Auflage <2004> Art. 234 EGV Rdnr. 37).

Damit kann eine strafgerichtliche Verurteilung nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG i. V. m. § 4 Abs. 3 Nr. 3 IntVO keinen Bestand haben, wenn – wie hier – der inländische Kraftfahrzeugführer im Besitz einer ausländischen Fahrerlaubnis ist, die ihm nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperre nach § 69a StGB erteilt wurde (ebenso OLG Stuttgart B. v. 24. 05. 2004 – 2 Ss 129/2004 –), wobei unerheblich ist, dass im vorliegenden Fall ein Antrag des Angeklagten auf Erteilung der Erlaubnis nach § 4 Abs. 4 IntVO, von der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch machen zu dürfen, bestandskräftig abgelehnt wurde, da dies die Gültigkeit der Argumentation des Europäischen Gerichtshofs nicht berührt.

30.*) 1. Die Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV verstößt gegen den Anwendungsvorrang des Europäischen Rechts. Sie widerspricht der Führerscheinrichtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. 07. 1991 in der Auslegung, die sie durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (Kapper-Urteil) erhalten hat. Folglich verstößt der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, die ihm nach Ablauf einer im Inland verhängten Sperrfrist nach § 69a StGB erteilt worden ist, nicht gegen § 21 Abs. 1 StVG, selbst wenn ihm die Erteilung einer inländischen Fahrerlaubnis mangels Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens versagt und ferner das Recht nicht zuerkannt wurde, von seiner EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen.

2. Hinsichtlich der Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf einer im Inland verhängten

Sperrfrist macht es keinen Unterschied, ob der andere Mitgliedstaat der Europäischen Union eine neue Fahrerlaubnis erteilt oder ob er diese nach Überprüfung und Erteilung einer neuen Führerscheinnummer verlängert.

Amtsgericht Emmerich,
Urteil vom 24. Juli 2006 – 4 Ds 302 Js 65/06 (116/06) –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte ist bereits strafrechtlich in Erscheinung getreten. Sein Strafregister weist 12 Eintragungen auf. Zuletzt ist der Angeklagte wie folgt verurteilt worden:

Urteil des Amtsgerichts Kassel vom 21. 03. 1997 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen zu je 35,-- DM und einer Sperre für die Fahrerlaubnis bis zum 20. 09. 1997; Entscheidung des Amtsgerichts Emmerich am Rhein vom 27. 06. 2000 wegen Fahrens ohne Versicherungsschutz in 10 Fällen zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je 15,-- DM.

Der Angeklagte erwarb am 04. 08. 1994 in B./Niederlande eine niederländische Fahrerlaubnis der Klasse B. Am 15. 07. 1999 beantragte der Angeklagte beim Landrat des Kreises K. die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis, die ihm durch Verfügung des Landrates des Kreises K. vom 03. 04. 2002 versagt wurde, da er das verlangte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorlegte. Die Verfügung vom 03. 04. 2002 ist seit dem 14. 05. 2002 unanfechtbar. Am 30. 07. 2002 beantragte der Angeklagte die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis aufgrund der niederländischen Fahrerlaubnis vom 04. 08. 1994. Durch Verfügung des Straßenverkehrsamtes des Kreises K. vom 09. 08. 2004 wurde dem Angeklagten die Zuerkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, versagt. Er wurde in dieser Entscheidung darauf hingewiesen, dass er nicht berechtigt sei, mit dem am 04. 08. 1994 erteilten niederländischen Führerschein Kraftfahrzeuge zu führen. Diese Entscheidung ist seit dem 10. 09. 2004 unanfechtbar.

Auf Antrag des Angeklagten bei der Führerscheinbehörde der Gemeinde B./Niederlande auf Verlängerung seiner Fahrerlaubnis vom 04. 08. 1994 stellte diese nach einer erneuten Überprüfung dem Angeklagten einen neuen Führerschein mit dem Datum vom 08. 04. 2004 aus, wobei sie in dem Führerschein eine neue Führerscheinnummer aufnahm.

Der Angeklagte befuhr am 16. 12. 2005 gegen 11.40 Uhr mit einem PKW u. a. die W.-Straße in E. am Rhein. Bei einer Polizeikontrolle legte er seinen niederländischen Führerschein der Klasse B vom 08. 04. 2004 der Straßenverkehrsbehörde B./Niederlande vor.

Dem Angeklagten ist zur Last gelegt worden, am 16. 12. 2005 um 11.40 Uhr bei dieser Fahrt ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, Vergehen nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG .

Aus den Gründen:

Die dem Angeklagten zur Last gelegte Straftat ist jedoch aus rechtlichen Gründen nicht festgestellt worden. Der Angeklagte war zum Tatzeitpunkt nämlich im Besitz der niederländischen Fahrerlaubnis, ausgestellt von der Führerscheinbehörde der Gemeinde B./Niederlande vom 08. 04. 2004.

Dabei kann es dahinstehen, ob der Angeklagte zum Zeitpunkt der Erteilung dieses Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in den Niederlanden hatte. Denn gemäß Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 29. 04. 2004 (Kapper-Urteil) [BA 2004, 450] darf dem Führerschein die Anerkennung nicht deswegen versagt werden, weil der Führerscheininhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates und nicht im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaates gehabt hat.

Der Anerkennung des niederländischen Führerscheins steht auch nicht § 28 Abs. 4 Nr. 3 Fahrerlaubnisverordnung entgegen. Nach dieser Vorschrift besteht die Berechtigung, mit einer Fahrerlaubnis aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union fahren zu dürfen, nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, denen diese bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist oder denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist. Beide Voraussetzungen liegen im vorliegenden Falle vor. Das Straßenverkehrsamt des Kreises K. hat am 03. 04. 2002 die Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B ausgesprochen. Mit Verfügung vom 09. 08. 2004 hat sie ferner die Zuerkennung des Rechts, von der niederländischen Fahrerlaubnis vom 04. 08. 1994 Gebrauch zu machen, versagt. Die Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 verstößt im vorliegenden Falle jedoch gegen den Anwendungsvorrang des Europäischen Rechts. Sie widerspricht nämlich im Ergebnis der Führerscheinrichtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. 07. 1991 in der Auslegung, die sie durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (Kapper-Urteil) erhalten hat. In diesem Urteil hat der Europäische Gerichtshof festgestellt, dass die Ausnahme vom Anerkennungsgrundsatz nach Artikel 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439 grundsätzlich eng ausgelegt werden müsse, insbesondere die Anerkennung trotz der zuvor erfolgten gerichtlichen Entziehung nicht versagt werden könne, wenn die Sperrfrist abgelaufen sei. Unter dieser Voraussetzung sei eine Regelung, die auf dann unbestimmte Zeit die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis verhindere, wie vorliegend § 28 Abs. 4 Nr. 3 der Fahrerlaubnisverordnung, mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse unvereinbar. In den Fällen der verwaltungsbehördlichen Entziehung bzw. Versagung der Erteilung der Fahrerlaubnis oder Versagung der Zuerkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, kann grundsätzlich nichts anderes gelten. Denn eine zeitlich nicht begrenzte Verweigerung der Anerkennung, die die Versagung durch die Verwaltungsbehörde darstellt, würde auf unbestimmte Zeit die Anerkennung einer ausländi-

schen Fahrerlaubnis verhindern und widerspräche dem Grundsatz der engen Auslegung der Ausnahmevorschrift nach Artikel 8 Abs. 4 Satz 1 der Europäischen Richtlinie. Diese Ansicht hat auch das Oberverwaltungsgericht Koblenz in seinem Beschluss vom 15. 08. 2005 [BA 2006, 326] vertreten.

Der Europäische Gerichtshof hat seine Entscheidung im Beschluss vom 06. 04. 2006 [BA 2006, 307] auch bestätigt und ausgebaut. Das Gericht hat ausgeführt, dass ein Mitgliedstaat vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht verlangen könne, dass er die Bedingungen erfülle, die nach nationalem Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach ihrem Entzug aufgestellt werde, dies gelte insbesondere für das Erfordernis einer medizinisch-psychologischen Untersuchung.

Etwas anderes kann auch nicht deswegen gelten, weil die Fahrerlaubnis der Klasse B vom 08. 04. 2004 sich auf die vom 04. 08. 1994 gründet. Denn es kann keinen Unterschied machen, ob der andere Mitgliedstaat der Europäischen Union eine neue Fahrerlaubnis erteilt oder ob er diese nach Überprüfung und Erteilung einer neuen Führerscheinnummer verlängert. Denn in beiden Fällen ist eine Überprüfung der Fahrtauglichkeit durch den Mitgliedstaat erfolgt, die die deutsche Straßenverkehrsbehörde respektieren muss. Lediglich ein erneutes Auffälligwerden nach Erteilen der Fahrerlaubnis kann zum Anlass genommen werden, die vorgesehenen Maßnahmen nach der Fahrerlaubnisverordnung auf der Grundlage des Artikels 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 zu ergreifen mit der Folge, dass der Gebrauch der Fahrerlaubnis im Inland wieder untersagt werden kann.

Dem steht nicht entgegen, dass der Führerschein von der Führerscheinbehörde B./Niederlande am 08. 04. 2004 erteilt wurde und das Straßenverkehrsamt des Kreises am 09. 08. 2004 die Zuerkennung des Rechts von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, versagt hat. Denn die Entscheidung des Straßenverkehrsamtes bezog sich ausdrücklich auf die Fahrerlaubnis vom 04. 08. 1994.

Das unbefriedigende Ergebnis, dass, wie im vorliegenden Fall, jemand mit einer EU-Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilnehmen darf, obwohl aufgrund strafrechtlicher und ordnungsbehördlicher Tatbestände Zweifel an der Fahrtauglichkeit bestehen, kann nur durch einen besseren Informationsaustausch zwischen den Führerscheinbehörden der EWG-Mitgliedstaaten verhindert werden. Bei offensichtlichen Rechtsverstößen bei der Ausstellung von Führerscheinen durch die Behörde eines anderen Mitgliedstaates besteht die Möglichkeit, diese durch ein Verfahren nach Artikel 227 EG für die Zukunft auszuschließen.

31. *) Nach der gefestigten Rechtsprechung des Senats erfasst § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt FeV entsprechend seiner Auffangfunktion nicht nur ein alkoholkonsumbedingtes Fehlverhalten im Straßenverkehr, sondern gestattet auch die Berücksichtigung nicht straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten. In diesen Fällen besteht Anlass zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung, wenn deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen vorliegen und außerdem weitere tatsächliche Umstände festzustellen sind, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 29. Januar 2007 – 12 ME 416/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich mit seiner Beschwerde dagegen, dass ihm das Verwaltungsgericht die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gegen die mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung versehene Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klasse C1E, die gemäß § 48 Abs. 10 Satz 2 FeV zugleich das Erlöschen seiner Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bewirkt, verwehrt hat.

Ausweislich eines polizeilichen Einsatzberichtes vom 31. Mai 2006, den das Polizeikommissariat D. dem Antragsgegner übermittelte, bat der 21-jährige Sohn des Antragstellers am Abend des 31. Mai 2006 um ein polizeiliches Einschreiten, da es zu Streitigkeiten mit seinem Vater, dem Antragsteller, gekommen sei. Beim Eintreffen der Polizeibeamten in der Familienwohnung des Antragstellers hielten sich dort sein Sohn und seine Ehefrau auf. Nach deren Angaben hatte der Antragsteller die Wohnung nach dem Streit alkoholbeeinflusst verlassen. Die Ehefrau und der Sohn des Antragstellers berichteten, dass dieser regelmäßig Alkohol konsumiere und dies auch am Vorfallstag getan habe. Die Ehefrau zeigte den Beamten eine leere Flasche Kümmerling (0,7 l). Die Familienangehörigen des Antragstellers berichteten weiter, dieser fahre morgens mit dem Zug nach B., um seiner Arbeit als Taxifahrer nachzugehen. Abends komme er bereits alkoholisiert zurück. Der Antragsteller trinke auch dann, wenn er nachts aufstehe. Die Ehefrau des Antragstellers habe mit dessen Arbeitgeber telefoniert, um die vorübergehende Suspendierung ihres Ehemannes mit dem Ziel zu erreichen, dass dieser zu der Einsicht kommen solle, nicht weiter zu trinken. Der Arbeitgeber des Antragstellers habe jedoch seine Zufriedenheit mit der Arbeitsleistung des Antragstellers bekundet.

Unter dem 14. Juni 2006 ordnete der Antragsgegner unter Verweis auf den Inhalt des Berichts des Polizeikommissariats D. vom 31. Mai 2006 an, dass der Antragsteller ein medizinisch-psychologisches Gutachten über seine Fahreignung beizubringen habe. Der Antragsteller gab die für die Durchführung der Untersuchung erforderliche Erklärung seines Einverständnisses binnen der ihm hierfür von dem Antragsgegner gesetzten Frist nicht ab. Daraufhin entzog ihm der Antragsgegner mit Bescheid vom 05. September 2006 unter Verweis auf die Vorschriften der §§ 3 Abs. 1 StVG, 46, 11 Abs. 6 bis 8 FeV die Fahrerlaubnis und

ordnete die sofortige Vollziehung dieser Entscheidung an.

Am 14. September 2006 hat der Antragsteller gegen die Fahrerlaubnisentziehungsverfügung Klage erhoben und um die Gewährung vorläufigen gerichtlichen Rechtsschutzes nachgesucht. Den Eilantrag hat das Verwaltungsgericht abgelehnt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den verwaltungsgerichtlichen Beschluss hat keinen Erfolg.

Der Antragsteller macht geltend, bei den in dem Polizeibericht vom 31. Mai 2006 wiedergegebenen Einlassungen seiner Ehefrau und seines Sohnes handele es sich nicht um Tatsachen im Sinne des § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt. FeV, sondern um unüberprüfte und nicht nachprüfbare Behauptungen aus dritter Hand, die nicht direkt in das Verfahren eingeführt worden seien. Selbst wenn man diese Behauptungen als Tatsachen werten wolle, könnten sie nicht die Annahme eines Alkoholmissbrauchs im Sinne der genannten Vorschrift rechtfertigen, da aus ihnen nicht auf die Menge und die Art des angeblich genossenen Alkohols geschlossen werden könne. Auch die Angaben seines, des Antragstellers, ehemaligen Arbeitgebers sprächen gegen die Annahme eines Alkoholmissbrauchs. Der Antragsteller bezieht sich insoweit auf ein zur Gerichtsakte gereichtes Schreiben des Taxibetreibers E., in dem es heißt, der Antragsteller sei in der Zeit vom 15. März 2005 bis zum 31. August 2006 im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung als Taxifahrer tätig gewesen. Während dieser Zeit habe er seinen Dienst stets zur Zufriedenheit des Arbeitgebers verrichtet und sich immer dienstleistungsfreudig und pünktlich seinen Aufgaben gestellt. Diese Einwendungen des Antragstellers, auf deren Überprüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, können der Beschwerde nicht zum Erfolg verhelfen. Durch sie werden Bedenken an der Einschätzung des Verwaltungsgerichts, der Antragsgegner habe auf der Grundlage des § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt. FeV zu Recht die Beibringung des von dem Antragsteller verweigerten medizinisch-psychologischen Gutachtens gefordert, nicht begründet. Ein solches Eignungsgutachten ist nach § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt FeV beizubringen, wenn Tatsachen die Annahme des Alkoholmissbrauchs – d. h. des Unvermögens zur zuverlässigen Trennung eines die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsums und des Führens von Kraftfahrzeugen (vgl. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung) – begründen. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Senats erfasst die Vorschrift entsprechend ihrer Auffangfunktion nicht nur ein alkoholkonsumbedingtes Fehlverhalten im Straßenverkehr, sondern gestattet auch die Berücksichtigung nicht straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten (Beschlüsse des Senats vom 22. 11. 2002 – 12 ME 770/02 –, 24. 11. 2004 – 12 ME 418/04 – und 21. 09. 2005 – 12 LA 9/05 –; ebenso: VGH Bad.-Württ., Beschlüsse vom 22. 01. 2001 – 10 S 2032/00 –, DAR 2001, 233 [= BA 2001, 198] und 24. 06. 2002 – 10 S 985/02 –, zfs 2002, 504, 506 f. [= BA 2003, 245]; wohl auch: Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 13 FeV, Rn. 4; enger, einen Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr fordernd: OVG des Saarlandes, Beschluss vom 18. 09. 2000 – 9 W 5/00 – zfs. 2001, 92; Hess.VGH, Beschluss vom 09. 11. 2000 – 2 TG 3571/00 –, juris). In diesen Fällen besteht Anlass zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung dann, wenn deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen vorliegen und außerdem weitere tatsächliche Umstände festzustellen sind, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (so zutreffend: VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 24. 06. 2002, a. a. O.).

Dass der Antragsteller regelmäßig Alkohol konsumiert und bei ihm eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung vorliegt, ergibt sich eindrucksvoll aus den Angaben, die seine Ehefrau und sein Sohn am 31. Mai 2006 gegenüber den Beamten des Polizeikommissariats D. gemacht haben. Das Verwaltungsgericht hat diese Angaben – wie zuvor bereits die mit dem Vorgang befassten Polizeibeamten – zu Recht für glaubhaft erachtet. Es hat sich dabei entscheidend auf den Gesichtspunkt gestützt, dass die Familienangehörigen des Antragstellers kein Interesse daran haben konnten, diesen durch unwahre Behauptungen zu belasten, da ihnen bewusst gewesen sein musste, dass sie mit ihren Ausführungen die berufliche Tätigkeit des Antragstellers als Taxifahrer und dadurch auch das Familieneinkommen gefährdeten. Zu dieser überzeugenden Würdigung der Angaben seiner Ehefrau und seines Sohnes verhält sich der Antragsteller in der Begründung seiner Beschwerde nicht. Es geht ins Leere, wenn er stattdessen pauschal einwendet, das Verwaltungsgericht habe sich auf unüberprüfte und nicht nachprüfbare Behauptungen aus dritter Hand bezogen. Für seine Behauptung, bei ihm lägen Tatsachen, die die Annahme eines Alkoholmissbrauchs begründeten, nicht vor, kann sich der Antragsteller auch nicht auf das von ihm beigebrachte Zeugnis seines Arbeitgebers vom 26. September 2006 stützen. Denn in diesem ist nur von der allgemeinen Zufriedenheit des Arbeitgebers mit den Diensten des Antragstellers die Rede, hingegen wird auf die Frage des Bestehens oder Nichtbestehens eines Alkoholproblems nicht eingegangen, obwohl dies nach der Vorgeschichte nahe gelegen hätte.

Vor dem Hintergrund der danach anzunehmenden Alkoholgewöhnung des Antragstellers wird im Sinne des § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt FeV die Annahme, dass bei ihm ein Alkoholmissbrauch vorliegt, entscheidend durch den Umstand gestützt, dass er bis kurz vor Erlass der angefochtenen Fahrerlaubnisentziehungsverfügung als Taxifahrer und damit als Berufskraftfahrer tätig war und davon auszugehen ist, dass er diesen Beruf auch künftig (wieder) ausüben will. Dieser Umstand, auf den der Antragsteller in der Begründung seiner Beschwerde nicht eingeht, legt die Einschätzung nahe, dass der Antragsteller häufig und fortlaufend dem Konflikt ausgesetzt sein wird, entweder seinen beruflichen Verpflichtungen nicht nachzukommen oder aber in – aufgrund vorhergehenden Alkoholkon-

sums – noch fahruntüchtigem Zustand am Straßenverkehr teilzunehmen. Befindet sich ein Fahrerlaubnisinhaber häufig in einer solchen greifbaren Konfliktsituation, besteht berechtigter Anlass zur eingehenden Prüfung, ob er willens und in der Lage ist, stets von einem mit der Sicherheit des Straßenverkehrs unvereinbaren Konsum von Alkohol abzusehen (vgl. hierzu: VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 24. 06. 2002, a. a. O.). Dies gilt umso mehr, als die Ehefrau und der Sohn des Antragstellers angegeben haben, dieser komme abends bereits alkoholisiert von seiner Arbeit in B. zurück.

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein von Mitgliedern des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts)

32. *) Begründen wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss, die zeitlich auch vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis liegen können, Eignungszweifel beim Fahrerlaubnisinhaber, so ist die Behörde zur Anordnung einer MPU nach § 13 Nr. 2 b FeV und im Fall der Verweigerung durch den Fahrerlaubnisinhaber zur Aberkennung des Rechts, von der EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, gemäß §§ 11 Abs. 8 Satz 1, 46 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 FeV berechtigt.

Verwaltungsgericht Wiesbaden,
Beschluss vom 30. Mai 2006 – 7 G 508/06 (V) –

Aus den Gründen:

Der Eilantrag war abzuweisen, weil die angefochtene Verfügung – wenn auch nur mit Verbindlichkeit für das Eilverfahren – rechtmäßig erscheint, so dass der Antragsteller im Hauptsacheverfahren voraussichtlich unterlegen sein wird.

Im Sinne von Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (Amtsblatt EG Nr. L 237, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 (Amtsblatt EG Nr. L 150, S. 41) – im Folgenden: Richtlinie 91/439 – ist die Behörde ihrer europarechtlichen Verpflichtung gefolgt, den tschechischen Führerschein der Klassen A, B und AM, ausgestellt durch Mag. Karlovy Vari, Tschechien, in seiner rechtlichen Wirksamkeit anzuerkennen. Da der Antragsteller in der Vergangenheit wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen hat, durfte die Behörde gleichwohl zur Vorbereitung einer Entscheidung über nachvollziehbare Eignungszweifel im Sinne von § 13 Nr. 2 b FeV anordnen, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen sei. Dabei hat sie auch auf die Konsequenzen einer Nichtbeibringung i.S.v. § 11 Abs. 8 Satz 2 FeV hingewiesen. Nachdem sich der Antragsteller weigerte, sich untersuchen zu lassen, durfte die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf seine Nichteignung schließen, so dass nach § 46 FeV zwingend das Recht abzusprechen war, von dem tschechischen Führerschein auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen (§ 46 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 FeV). Mit dieser Vorgehensweise hat die Behörde auch nicht gegen europäisches Recht verstoßen. Allerdings wäre es europarechtlich unzulässig gewesen, wenn der Antragsgegner sich auf § 28 Abs. 4 Nr. 3 und 4 FeV berufen und erklärt hätte, dass der im September 2004 erworbene tschechische Führerschein von vornherein keine Berechtigung mit sich gebracht hätte, von ihm in Deutschland Gebrauch zu machen. Damit wäre gegen das grundsätzliche Gebot nach Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie verstoßen worden, wonach in einem anderen EU-Mitgliedsstaat ausgestellte Führerscheine grundsätzlich im Inland anzuerkennen sind (vgl. Beschluss EuGH Rechtssache C-227/05 vom 06. April 2006, Randnr. 25 [BA 2006, 307]). Darauf kommt es aber im vorliegenden Fall nicht an. Vielmehr räumt Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie jedem Vertragsstaat das Recht ein, seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden. Nichts anderes hat der Antragsgegner getan. Da es sich um eine behördliche Handlung auf dem Gebiete der polizeilichen Gefahrenabwehr handelt, war es rechtlich unerheblich, dass sich die Tatsachen, auf die die nachvollziehbaren Eignungszweifel gestützt wurden, vor Erwerb des tschechischen Führerscheines ereignet haben. Dieser Auffassung widerspricht die genannte EuGH-Entscheidung nicht. Denn nach ihrem Leitsatz 2 betrifft sie nur den Fall einer streitigen Umschreibung einer nicht-inländischen EU-Fahrerlaubnis, bei der zweifelsfrei ein österreichischer Wohnsitz und eine positive medizinisch-psychologische Begutachtung nach österreichischem Recht vorlagen. Im Übrigen ist nach Leitsatz 1 dieser Entscheidung rechtskräftig und bindend nur untersagt worden, einen von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein von vornherein nicht anzuerkennen. Damit erscheinen möglicherweise weite Teile der Regelung von § 28 Abs. 4 FeV als europarechtswidrig, nicht aber das bundesdeutsche Verfahren nach § 46 Abs. 3 FeV (Eignungszweifel bei einem FE-Inhaber). Da die EuGH-Entscheidung nicht einschlägig ist, kommt es auf Fragen der Sperrfrist nicht an, ebenso wenig darauf, dass die Eignungszweifel der Gefahren abwehrenden Behörde aus Umständen herrühren, die sich vor dem Erwerb des tschechischen Führerscheines ereignet haben. Auch die Anordnung, den tschechischen Führerschein zum Zwecke der Eintragung eines Sperrvermerkes abzuliefern oder vorzulegen, ist rechtlich bedenkenfrei. Die Behörde wäre lediglich nicht berechtigt gewesen, den tschechischen Führerschein gänzlich einzuziehen und an die ausstellende Behörde zurückzuschicken, wie dies anscheinend früher die Praxis hessischer Behörden war.

34. KONGRESS DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSMEDIZIN

anlässlich ihres 50-jährigen Bestehens

15.–17. März 2007

Heidelberg

Veranstaltet von: **DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSMEDIZIN (DGVM)**

Inhalt

Seite

Editorial: **Prof. Dr. Rainer Mattern,**
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin 7
Prof. Dr. Klaus Püschel,
Medizinischer Schriftleiter der Fachzeitschrift „Blutalkohol“ 7

Beiträge: ***50 Jahre Fahreignungsdiagnostik***
Dr. Hannelore Hoffmann-Born et al., TÜV Hessen, Life Service, Medizinisch-Psychologisches Institut Frankfurt am Main 9

50 Jahre DGVM – 50 Jahre Drogen/Medikamente im Straßenverkehr
Prof. Dr. Gerold Kauert, Institut für Forensische Toxikologie, Frankfurt am Main 18

Aus der Arbeit der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin
Prof. Dr. Dieter Krause et al., Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg 22

Abstracts*): ***50 Jahre Fahreignungsdiagnostik***
H. Hoffmann-Born / J. Brenner-Hartmann 25

Fachkunde „Verkehrsmedizinische Begutachtung“ – eine Reflexion
H. Graß / P. Schmidt / P. Lösche 26

Fahreignung nach neurologischen Erkrankungen: Eine quantitative Analyse
J. Küst / U. Jacobs / H. Karbe 27

Als Epileptiker 20 Jahre als LKW-Fahrer tätig?! – eine Kasuistik
K. Jachau / D. Krause 28

Depression, Antidepressiva und Fahrtüchtigkeit
A. Brunnauer / G. Laux 29

Entwicklung der Verkehrspsychiatrie in der Schweiz
K. D. Römer / V. Dittmann 30

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge; die jeweiligen Referenten sind unterstrichen.

Bewältigungsstrategien und Fahrverhalten
P. Strohbeck-Kühner / S. Kief / R. Mattern 31

Körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen – „Grenzwerte" bei der Anwendung verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren
W. Schubert 32

ADHS: Medikamentöse Therapie und Fahrtüchtigkeit
P. Strohbeck-Kühner / D. Sabljic / G. Skopp / E. Sobanski / A. Dettling / R. Mattern / B. Alm 33

Phänomenologie, Erfassung und Bedeutung von Tagesschläfrigkeit als verkehrsrelevanter Faktor bei Risikopopulationen
W. Grellner / C. Behrens / U. Kruchten / S. Lehmann / A. Rettig-Stürmer / A.-K. Zimmer 34

Zur Situation der Mehrfachdelinquenz unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr
K.-U. Breustedt / E. Below / B. Bockholdt 35

Kontinuierliche Evaluation von Nachschulungsprogrammen
M. Lüftenegger / E. Schickhofer / G.-A. Langer / F. Nechtelberger / M. Nechtelberger 36

Verkehrsmedizinisch relevante Störungen neurokognitiver Leistungen unter dem Einfluss niedriger Blutalkoholkonzentrationen – eine doppelblinde, placebokontrollierte Untersuchung
D. Breitmeier / I. Seeland-Schulze / U. Schneider 37

DRUGS-Kurs konkret – Praxis der Gruppenarbeit mit drogenauffälligen Kraftfahrern im Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung
J. Seidl / B. Zafirov 38

50 Jahre DGVM – 50 Jahre Drogen/Medikamente im Straßenverkehr
G. Kauert 39

Verkehrsmedizin in der Rechtsprechung der vergangenen 50 Jahre
K. R. Maatz 40

Ein Vorschlag zu „Null-Grenzwerten" für den Nachweis des Alkoholverbotes für FahranfängerInnen
D. Krause / R. Aderjan / N. Bilzer / W. Eisenmenger / T. Gilg / H. Köhler / L. Kröner / H. Wittig / K. Jachau 41

Ringversuche der GTFCh – Forensischer Ringversuch bei einer Blutalkoholkonzentration unter 0,2 Promille
M. Herbold / R. Aderjan 42

Aus der Arbeit der Alkohol-Kommision der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin
D. Krause / T. Daldrup / W. Eisenmenger / H. Bartels / H. Wittig / K. Jachau 43

Trunkenheitsdelinquenz im Straßenverkehr und Atemalkoholanalytik
P. Schmidt / J. Preuss / A. Hansen / B. Madea 44

Untersuchungen zum Einsatz von zwei gaschromatographischen Verfahren zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration
H. Käferstein / G. Berghaus / M. A. Rothschild 45

Endogener Alkohol als mögliche Schutzbehauptung nach Einführung eines absoluten Alkoholverbotes für FahranfängerInnen in der Probezeit
H. Wittig / S. Böttcher / W. Römhild / H. Bartels / D. Krause / K. Jachau 46

Gaschromatographisch-massenspektrometrische Blutalkoholbestimmung mit Dampfraumanalyse und d6-Ethanol als internem Standard
J. Haißer / G. Schmitt / R. Aderjan 47

Fruchtsaft und Obstkonsum als Erklärung hoher Methanolspiegel – Grenze der Begleitstoffanalytik in der Nachtrunkbegutachtung
D. Stiller / M. Klintschar / M. Kleiber / C. Augustin / A. Heinemann 48

Cannabinoide im Haar – eine besondere Herausforderung
G. Skopp 49

Zur Kinetik des 11-Nor-9-carboxy-delta-9-tetrahydrocannabinol-glucuronid in Serum und Urin im Menschen
L. Dietz / A. Glaz-Sandberg / H. Nguyen / G. Mikus / R. Aderjan ... 50

Über die Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nach Konsum von Amphetaminen
F. Mußhoff / H. Wollersen / B. Madea 51

Nachweis von Cocain und Benzoylecgonin (BE) bei verkehrsmedizinischen Fragestellungen
H. Wollersen / F. Mußhoff / B. Madea 52

Messunsicherheit und Grenzwerte
V. Auwärter / S. Vogt / W. Weinmann 53

Fahreignung und Begutachtung des älteren Kraftfahrers im Spiegel der vergangenen 50 Jahre
R. Henninghausen 54

Ältere Kraftfahrer im Landkreis Dithmarschen
T. Stamm / G. Kienitz 55

Die Kombination von Diagnosenverteilung und Medikamentenverschreibung als Prädiktoren bei der Fahreignungsbeurteilung von älteren Kraftfahrern
T. Stamm / G. Kienitz 56

Unfallgeschehen älterer Verkehrsteilnehmer
M. Egelhaaf / K. Zimmermann / A. Berg 57

Der Mensch angesichts der Anforderungen des heutigen Verkehrs
J. M. Hufnagl 58

Verkehrsmedizinische Traumatomechanik – Wandel in 50 Jahren
E. Miltner / R. Mattern 59

Vergangenheit und Zukunft der medizinischen Unfallforschung in der Fahrzeugsicherheit
W. Hell / S. Schick / B. Dosch 60

Falltests zur Untersuchung der Belastungen von Dummys beim Aufprall auf dem Boden
A. Berg / P. Rücker / J. König / G. Schwalbe 61

Diagnostischer Wert des Merkmals „Reifenprofilabdruck“ bei Rekonstruktion eines tödlichen Verkehrsunfalls
E. Ehrlich 62

Verkehrssicherheitsprogramme in Europa
A. Kaltenegger 63

Entwicklung der Methodik zur Untersuchung von Motorradunfällen am Beispiel des Anpralls an Straßenschutzeinrichtungen
S. Peldschus / F. Schueler / E. Schuller / M. Graw 64

Straßenbahnunfälle im Stadtverkehr Dresden der Jahre 2001 – 2005
U. Schmidt / J. Gregor / J. Kaube / J. Dressler 65

Ungewöhnliche Verletzungsfolge nach Seitenaufprall
H. Wittig / S. Böttcher / C. Wegner / D. Krause 66

Tödlicher Unfall in automatischer Flughafen-Drehtür
J. Falk / H. Grass / M. A. Rothschild 67

Fibromuskuläre Dysplasie der A. basilaris: Ein ungewöhnlicher Fall mit rechtlichen Konsequenzen
J. van de Nes / Th. Bajanowski / K. Trübner 68

Die Bewertung der Aerodynamik und Aeroakustik von Motorrad-schutzhelmen hinsichtlich physiologischer Belastung und aktiver Helmsicherheit
Th. Adolph / F. Schueler / K. Steinmann / R. Krautscheid / G. Janke / J. Rothhämel / O. Schimpf 69

Verglasung von Fahrzeugen – von den Anfängen bis heute
F. Schueler / Th. Adolph / K. Steinmann / P. Büttrich 70

Todesfalle Auffahrt auf die Autobahn
D. Stiller / M. Junge / F. Wigrim / M. Kleiber / St. Heide 71

Kinderschutzsysteme in Kraftfahrzeugen – von den Anfängen bis heute
B. Lorenz / B. Schnottale 72

50 Jahre Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Editorial

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) wurde am 03. Mai 1957 in Mainz gegründet. Der Beschluss dazu war am 30. 11. 1956 in Heidelberg gefasst worden: Ein vorbereitender Ausschuss verkehrsmedizinisch interessierter Ärzte hatte auf Initiative von KURT WAGNER, Ordinarius für Gerichtsmedizin in Mainz, Ziele und Arbeitsweise der Gesellschaft konzipiert und die Zustimmung der Bundesärztekammer sowie des Bundesverkehrsministeriums sichergestellt. In diesem Gründungsausschuss waren aus Heidelberg der Chirurg K. H. BAUER, der Gerichtsmediziner BERTHOLD MUELLER und der Psychiater RAUCH beteiligt, weiter der Berliner Internist BORGEMANN, der Psychiater und Leiter der medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle beim TÜV Stuttgart GROßJOHANN, der Kölner Internist SCHULTEN und der Ophtalmologe SCHOBER aus Hamburg.

Seit Beginn der systematischen Aufzeichnungen des Straßenverkehrsgeschehens 1950 hatten mit der raschen Verbreitung der Kraftfahrzeuge im beginnenden Wirtschaftswunder die Zahlen an Unfällen, Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr dramatisch zugenommen.

Dies gab den entscheidenden Impuls für die Gründungspläne. Die neu zu gründende Gesellschaft für Verkehrsmedizin 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 56 Millionen und damit rund siebenmal mehr Kraftfahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs als 1956: Die Zahl tödlich verletzter Unfallopfer nimmt trotzdem seit 1970 (damals fast 20 000 jährlich) stetig ab und ist unter 6 000 (2005) gesunken. Dieser Erfolg hat viele Ursachen – Ausbau der Straßen, Verbesserung der Verkehrslenkung und der Verkehrsüberwachung, Fortschritte der aktiven und passiven Fahrzeugsicher-

Jahre	*Getötete*	± %	*Verletzte*	± %	*Unfälle*	± %	*KFZ*	± %
1950	7.408		177.012		260.761		2.404.487	
1956	14.811	100 %	429.479	143 %	663.741	155 %	8.076.489	236 %
2005	5.361	– 64 %	433.443	1 %	2.253.992	240 %	55.744.934	590 %

(Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, 2005, Zeitreihe 1 D).

heit, Erfolge der Unfallrettung, der Unfallchirurgie und der Rehabilitation. Hinzu kam eine Konkretisierung der interdisziplinären medizinisch-psychologischen Beurteilung von Fahreignung und Fahrsicherheit und eine zunehmende Sensibilisierung behandelnder Ärzte für Möglichkeiten der Erhaltung von Mobilität durch rechtzeitige Diagnostik und geeignete Therapie, ergänzt durch interventionelle Angebote der Verkehrspsychologie bei Alkohol- und Rauschmittelmissbrauch oder wiederholten Verstößen gegen die Straßenverkehrsgesetze. Parallel dazu haben Gesetze, Verordnungen und Rechtsprechung unter Bezugnahme auf wissenschaftliche Erkenntnisse zunehmend differenziertere und konkretere Rahmenbedingungen geschaffen, generalpräventiv und durch geeignete individuelle Sanktionen Fahreignung und Fahrtüchtigkeit der aktiven Verkehrsteilnehmer in möglichst hohem Maße zu gewährleisten.

Durch zwingende Einführung von Qualitätsmanagementsystemen in Begutachtungsstellen der Fahreignung und deren Akkreditierung sind seit einigen Jahren beispielhafte Voraussetzungen für verlässliche Begutachtungen der Kraftfahrereignung und Zuweisungen zu Rehabilitationsprogrammen geschaffen worden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als Akkreditierer nutzt den Sachverstand der Fachgesellschaften für Verkehrsmedizin (DGVM), Verkehrspsychologie (DGVP) und für Forensische und Toxikologische Chemie (GTFCH) für eine wissenschaftlich begründete Ausformung der Anforderungen und bei Beratungen über die Erteilung und Aberkennung von Akkreditierungen. Eine interdisziplinäre ständige Arbeitsgruppe der genannten Gesellschaften sorgt für Aktualisierungen der Beurteilungskriterien bei der Begutachtung der Kraftfahrereignung. Ziel ist die Sicherstellung gleicher und nach dem Stand der Erkenntnis zutreffender Begutachtungsergebnisse in Deutschland und Europa, die dem Anspruch der Allgemeinheit auf Verkehrssicherheit und dem Recht des Kraftfahrers auf Mobilität Rechnung tragen.

Zu wenig konkretisiert sind bisher außerhalb dieses Qualitätsmanagements liegende Kontrollmaßnahmen wie Begutachtungen von Kraftfahrern durch „Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation“ und Laboruntersuchungen zum Nachweis von Rauschmittel- und Alkoholabstinenz. Hier bedarf es weiterer konkreter und bundesweit verbindlicher Festlegungen.

Eine wichtige Stellung im Spektrum der Verkehrsmedizin nehmen auch verkehrsmedizinisch-traumatomechanische Forschungen ein, die sich mit Fragestellungen der Kausalität von Unfalleinwirkungen und Verletzungsfolgen unter Berücksichtigung angeborener oder erworbener körperlicher Mängel befassen. Dazu gehört auch die Abschätzung des unterbliebenen Verletzungsschutzes infolge nicht oder nicht ordnungsgemäß benutzter, nicht aktivierter oder falsch aktivierter Sicherheitssysteme. In aller Regel bedarf es interdisziplinärer Bearbeitungsweisen unter Nutzung medizinischen und ingenieurswissenschaftlichen Wissens. Die Zuerkennung von Kompe-

tenz für Begutachtungen auf diesem Gebiet ist kaum geregelt. Die Qualität der Feststellungen muss sich im prozessualen Umfeld bewähren. Wünschenswert wäre – im Sinne von Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit – auch für diese forensischen Aufgaben die Einführung von Kriterienkatalogen, Qualitätsmanagement und Qualitätskontrolle.

Die Zeitschrift „BLUTALKOHOL" des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (B.A.D.S.) ist seit 1994 Publikationsorgan der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin. Die weite Verbreitung des „BLUTALKOHOL", insbesondere in Justiz und Verwaltung, sowie die hohe wissenschaftliche Reputation ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass verkehrsmedizinische Erkenntnisse zeitnah in Urteile und Verwaltungsbeschlüsse einfließen.

Der B.A.D.S. hat in der Vergangenheit zahlreiche verkehrsmedizinische Forschungsprojekte zur Problematik von Alkohol, Drogen und Arzneimitteln im Straßenverkehr sowie zur Kraftfahrereignung gefördert und damit zum wissenschaftlichen Fortschritt, zur Effizienz der Unfall- und Verletzungsprävention und zu Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit beigetragen.

Das vorliegende Heft bietet mit den Kurzfassungen der Vorträge des 34. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin einen Überblick über die derzeitigen Forschungsschwerpunke von Mitgliedern und Freunden der Gesellschaft und einen Ausblick auf zukünftige Herausforderungen verkehrsmedizinischer und interdisziplinärer Forschung. In 3 Beiträgen werden zu Themenbereichen Alkohol, Rauschmittel und Fahreignung Entwicklungen der vergangenen 50 Jahre aus der Perspektive der DGVM im Überblick schlaglichtartig nachgezeichnet.

Das Europäische Ziel einer Halbierung der Zahl tödlicher Verkehrsunfälle von etwa 50 000 im Jahr 2000 auf 25 000 im Jahr 2010, also die Rettung von 25 000 Menschenleben, zeigt die uneingeschränkte Bedeutung und politische Beachtung weiterer interdisziplinärer, aber auch verkehrsmedizinischer Anstrengungen in Wissenschaft und Praxis. Mit Blick auf dieses Ziel wird die Verkehrssicherheit der älteren Menschen eine wesentliche Rolle spielen, die in zunehmender Zahl aktiv und passiv am Verkehr teilnehmen werden. Ihre Mobilität durch verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Angebote zu erhalten, aber auch den richtigen Maßstab zu finden, ihre Fahreignung und ihre Leistungsreserven im Einzelfall zutreffend einzuschätzen, wird eine der wichtigsten Herausforderungen in Wissenschaft und Praxis sein.

Prof. Dr. Rainer Mattern,
Präsident der DGVM

Prof. Dr. Klaus Püschel,
Medizinischer Schriftleiter
der Fachzeitschrift
„Blutalkohol"

TÜV Hessen, Life Service, Medizinisch-Psychologisches Institut Frankfurt am Main[1]),
TÜV SÜD, Life Service, Medizinisch-Psychologisches Institut Ulm[2])

HANNELORE HOFFMANN-BORN[1]), JÜRGEN BRENNER-HARTMANN[2])

50 Jahre Fahreignungsdiagnostik
– Von der Kasuistik zur strukturierten Entscheidung –

50 years of driving ability diagnostics
– From casuistry to structured decisionmaking –

Fahreignungsdiagnostik hatte sich immer schon – und hat dies auch heute noch – der Frage zu stellen: „Kann diese Person (noch) sicher Auto fahren?" Daran hat sich in 50 Jahren nichts geändert. Sehr wohl geändert hat sich in diesem halben Jahrhundert jedoch die fachliche Sicht auf die Person, die Erkenntnisse darüber, unter welchen Umständen man noch sicher fahren kann sowie die Bedingungen unter denen die sichere Verkehrsteilnahme stattzufinden hat.

Wenn wir den Menschen in den Mittelpunkt unserer Betrachtungen stellen, so ist es bereits bedeutend, dass wir dies in Deutschland fast selbstverständlich aus zwei Blickwinkeln tun, dem des Arztes und dem des Psychologen. Die interdisziplinäre Sicht auf das Konstrukt „Fahreignung" spiegelte sich schon früh in Fachorganen wie dem erstmals 1955 bis in die 70er Jahre erschienenen *Zentralblatt für Verkehrs-Medizin und Verkehrs-Psychologie* wider, in dem sowohl medizinische Fragestellungen wie die „Verkehrsgefährdung durch Medikamente" [14] als auch die „Psychologische Fahrtauglichkeitsuntersuchung" [19] zur Diskussion gestellt wurden. Ebenfalls seit 1955 erscheint die heute bereits im 53. Jahrgang fortgeführte *Zeitschrift für Verkehrssicherheit,* die sich weniger mit verkehrsmedizinischen Fragestellungen als mit Themen der Unfallforschung und der Verkehrsdelinquenz, etwa dem „rückfälligen Verkehrssünder" [8] beschäftigte. Erst 1964 fand die Rechts- und Verkehrsmedizin mit dem *Blutalkohol* ein speziell auf den Überschneidungsbereich des Verkehrsrechts und der Verkehrsmedizin zugeschnittenes Veröffentlichungsorgan, das sich getreu seinem Titel zunächst auch schwerpunktmäßig mit dem alkoholisierten Fahrer und Fragen der Blutalkoholbestimmung beschäftigte. Dass es sich hierbei vor allem um rechtsmedizinische Fragen und die Begutachtung im Zusammenhang mit strafrechtlichen Verfahren handelte, wurde auch darin deutlich, dass neben den fachlichen Originalia auch von Anfang an eine umfassende Übersicht über relevante Rechtsprechung gegeben wurde. Erinnert sei nur an den für alle Kraftfahrer und die Gutachter eminent wichtigen Beschluss des BGH vom 9. 12. 1966 [1], mit dem die absolute Fahruntüchtigkeit ab 1,3 Promille BAK bestätigt wurde.

Wie sich die Blickwinkel im Laufe der zurückliegenden 50 Jahre verändert, sich dabei zeitweise voneinander entfernt, schließlich auf gemeinsame Richtlinien zum Nutzen der Verkehrssicherheit zusammengefunden haben, ist der näheren Betrachtung wert. Dabei sollen mit den wesentlichen Entwicklungslinien im Bereich der Verkehrsmedizin, den Fortschritten der verkehrspsychologischen Diagnostik sowie der Fortschreibung von interdisziplinär angelegten Leitlinien für die Fahreignungsdiagnostik drei Schwerpunkte gebildet werden.

Entwicklung der Fahreignungsdiagnostik aus verkehrsmedizinischer Sicht

Ihren Ausgang nahm die Begutachtung der Fahreignung im öffentlichen Gesundheitsdienst, dessen Richtlinien sich bereits 1927 in den „Anweisungen über die Prüfung der Führer von Fahrzeugen" wieder fanden. Hier galt der Grundsatz:

> *Als zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sind nur Personen anzusehen, die im Allgemeinen einen gesunden und kräftigen Eindruck machen und eine regelrechte Körperbeschaffenheit, insbesondere ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen aufweisen.*

Wie der Facharzt den Einzelnen beurteilte, blieb seiner fachlichen Kompetenz überlassen. Bereits bei Hinweisen auf eine Verschlechterung der „Körperbeschaffenheit" oder des „geistigen Zustands" war eine fachärztliche Untersuchung einzuholen und es wurde keine Fahrerlaubnis erteilt, „bis der Zustand zweifelsfrei klar gelegt ist" [zit. nach 4].

In der heutigen Form des in § 11 FeV geregelten „ärztlichen Gutachtens" und im Verwaltungshandeln findet sich der rechtliche Grundsatz der Ausräumung des Eignungszweifels unverändert wieder. Was sich zwischenzeitlich erheblich verändert hat, ist die Differenziertheit, mit der Anlässe für Zweifel an der körperlich-geistigen Eignung beschrieben sind.

In den 50er und 60er Jahren bemühten sich einzelne Fachgesellschaften um Festlegungen zur Beurteilung der Auswirkung bestimmter Störungen und Erkrankungen auf die Fahreignung. So einigte sich etwa 1951 die Deutsche EEG-Gesellschaft auf die „Beurteilung anfallskranker Kraftfahrer" und die Richtlinien der Deutschen Ophtalmologischen Gesellschaft für die Beurteilung der Fahrtauglichkeit erschienen 1961. Für die in der Nachkriegszeit noch mehr im Vordergrund stehenden Untersuchungsanlässe mit körperlichen Behinderungen wurden im Jahr 1957, herausgegeben vom TÜV Bayern, die „Richtlinien für Sicherheitsmaßnahmen bei körperbehinderten Kraftfahrern" zusammengestellt.

Die Begutachtungspraxis blieb jedoch uneinheitlich, zumindest bis im Jahr 1973 fachlich übergreifende Richtlinien mit dem so genannten Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr" [4] in der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr erschienen.

In den zwischenzeitlich sechs Auflagen lässt sich die Entwicklung in der verkehrsmedizinischen Bewertung verschiedener Krankheiten unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und des Fortschritts therapeutischer Möglichkeiten gut nachzeichnen. Die Krankheitsbilder, deren Bewertung sich dabei am stärksten entwickelt hat, sind die Anfallsleiden, die Zuckerkrankheit, psychische Erkrankungen und die Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Der unterschiedliche Blick auf die Fahreignung spiegelt auch die in der Gesellschaft verbreiteten Sichtweisen im Umgang mit Krankheit und Behinderung wider. Wurde früher der „Fallsüchtige" in der Regel noch zeitlebens ausgegrenzt und damit auch dauerhaft als fahruntüchtig angesehen, hat sich das Bild des Epileptikers mit den zunehmend verbesserten Behandlungsmöglichkeiten zu einer gesellschaftlich integrierbaren Erkrankung entwickelt und die Frage der Fahreignung konzentriert sich auf Fragen der zu erreichenden Symptomfreiheit und des zu vertretenden Umfangs der Nutzung der Fahrerlaubnis.

In der ersten Auflage von „Krankheit und Kraftverkehr" findet sich als Voraussetzung für die Annahme der Fahreignung bei der Diagnose „Anfallsleiden" undifferenziert die Forderung nach einem 3-jährigen anfallsfreien Intervall, während in den aktuell gültigen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung [3] in der Regel nur noch 1 Jahr Anfallsfreiheit, allerdings ohne Rezidivrisiko, gefordert wird. Bei langjährigem, bisher therapieresistentem Verlauf verlängert sich dieser Zeitraum auf 2 Jahre. Auch die Kontrollen waren enger gefasst und konzentrierten sich auf Vorgaben zur EEG-Diagnostik.

Neue praktische und wissenschaftliche Erkenntnisse führten auch zu Veränderungen in der Bewertung der Verkehrsrelevanz der Zuckerkrankheit. War anfangs noch jeder insulinpflichtige Diabetiker von einer beruflichen Fahrtätigkeit gänzlich ausgeschlossen, wird in den aktuellen Leitlinien darauf verwiesen, dass insulinpflichtige Diabetiker „in der Regel" nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 geeignet sind. Diese Lockerung führt sehr häufig zu der irrigen Vorstellung, die Ausnahme sei als Regel auf jeden insulinpflichtigen Diabetiker anzuwenden, zeigt aber gleichwohl, dass statt allgemein gültiger formeller Kritiken mehr Wert auf die individuelle Bewertung des Einzelfalls gelegt wird.

Standen in der Vergangenheit formelle Kriterien, insbesondere zeitliche Fristen in der Fahreignungsbewertung im Vordergrund, bekamen in Laufe der Zeit Einschätzungen der Krankheitsstabilität und der Persönlichkeit des Kranken – einschließlich seiner Compliance – einen höheren Stellenwert. So war es in den 70er Jahren für Kranke mit einer endogenen Psychose aus dem schizophrenen Formenkreis unverhältnismäßig schwierig, die Fahrerlaubnis zu behalten oder wieder zu bekommen, weil bei einem Rezidiv innerhalb einer 10-Jahres-Frist ein 3- bis 5-jähriges symptomfreies Intervall abzuwarten war. In den aktuellen Leitlinien fehlen Angaben zu „Wartefristen" generell. Es ist vielmehr notwendig, eine Einschätzung der Stabilität und eines eventuellen Rezidivrisikos individuell vorzunehmen. Dies eröffnet den Betroffenen größere Mobilitätschancen, wenn auch meist unter Auflagen oder Beschränkungen.

Der eigentlichen Problematik unangemessen war zudem die früher noch verbreitete Praxis, zwangsweise in stationäre Maßnahmen aufgenommene Psychosekranke automatisch an die Fahrerlaubnisbehörde zu melden. Diese Maßnahme spiegelte wohl eher die gesellschaftliche Unsicherheit und das Befremden im Umgang mit schizophren Erkrankten wider als dass sie eine realistische Einschätzung des Verkehrsrisikos dieser Gruppe darstellte.

Die ständige Notwendigkeit, das verkehrsmedizinische Regelwerk an die Fortschritte medizinischer Erkenntnis anzupassen und zu aktualisieren, wird auch an der Neuaufnahme von Themen deutlich. So widmen die Begutachtungs-Leitlinien in der 6. Auflage den Organtransplantationen ein eigenes Kapitel und unter dem Kapitel Lungen- und Bronchialerkrankungen findet sich ein – wenn auch kurzer – Hinweis auf schlafbezogene Atemstörungen (hier: Schlafapnoe) mit ihrer ausgesprochenen Verkehrsrelevanz.

Die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung sind für den ärztlichen Gutachter ein wichtiges Hilfsmittel in der verkehrsmedizinischen Fahreignungsdiagnostik. Hierdurch wird ein Beitrag zur Erhöhung der Einzelfallgerechtigkeit und der Rechtsgleichheit erreicht und gleichzeitig die Möglichkeit zur Bewertung von Kompensationsstrategien eröffnet. Auch für die aus dem Behandlungsvertrag resultierende Aufklärungspflicht ist die Kenntnis der Leitlinien in der aktuellen Fassung für jeden behandelnden Arzt unabdingbar [16].

Ein in diesem Zusammenhang zunehmend wichtiger Aspekt wird dabei die Untersuchung und Beratung älterer oder erkrankter Kraftfahrer durch erfahrene Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen auf Veranlassung des behandelnden Arztes – auch ohne Einbindung der Verkehrsbehörde – sein. Diese konsiliarische Diagnostik dient niedergelassenen oder Klinikärzten zur Minimierung von Haftungsrisiken und hilft Betroffenen ihrer Selbstüberprüfungspflicht nachzukommen.

Die „sichere" Mobilitätsentwicklung im höheren Lebensalter ist eine hervorragende und wichtige verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Aufgabe, der wir uns stellen müssen. Das große Interesse an der Mobilität des „älteren Kraftfahrers" anlässlich des Frankfurter gemeinsamen Symposiums der DGVM und der DGVP am 24. und 25. März 2006 stimmt hoffnungsvoll. Es wird zukünftig eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe sein, die individuelle Mobilität älterer oder erkrankter Menschen so lange wie möglich zu erhalten und durch Beratung, Information oder rehabilitative Elemente die Lebensqualität zu erhalten bei gleichzeitiger Berücksichtigung unfallpräventiver Aspekte.

Verkehrspsychologische Beiträge zur Fahreignungsdiagnostik

In den Anfangsjahren der psychologischen Fahreignungsbegutachtung war die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen allgemein und umfassend zu untersuchen. Es wurde eine Persönlichkeitsdiagnostik betrieben und „Die psychische Struktur der Unfäller-Persönlichkeit" gesucht, wobei dies nach MAYER [15] nur möglich sei „bei einer ganzheitlichen Untersuchung der Persönlichkeit, die psycho-physische Funktionstüchtigkeit und charakterologische Wesenskomponenten in gleicher Weise zu erfassen versucht".

Die angesprochene Zweigliedrigkeit der verkehrspsychologischen Untersuchung, nämlich die Untersuchung von Leistungsvoraussetzungen einerseits und die Bewertung einer Person mit ihren Verhaltensgewohnheiten und Handlungsoptionen andererseits ist bis heute im Wesentlichen erhalten geblieben. Die Beurteilung der psychisch-funktionalen Aspekte hat ihren hohen Stellenwert in den letzten Jahrzehnten jedoch eingebüßt und kann auch auf verhältnismäßig wenig grundsätzliche Entwicklungsfortschritte zurückblicken. Die Grundlagen der Verhaltensprognose hingegen haben in dieser Zeit eine Vielzahl von neuen Schwerpunktsetzungen und Paradigmenwechsel erlebt und sind zunehmend elaboriert worden.

Ausgangspunkt verkehrspsychologischer Eignungsprognosen war also eine umfassende Persönlichkeitsdiagnostik, wobei sich die Suche nach der Unfällerpersönlichkeit letztlich als nicht erfolgreich erwies und sich der Zusammenhang zwischen überdauernden Charaktereigenschaften und Verkehrsverstößen nicht zuverlässig herstellen ließ.*)

Mitte der 70er Jahre erfolgte eine deutliche, erstmals systematische Zusammenstellung von Erkenntnissen empirischer Untersuchungen für die psychologische Fahreignungsdiagnostik, als KUNKEL [11] ein System von Leit- und Bestimmungssätzen zur Bedeutsamkeit biographischer Daten für die Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr entwickelte, das die prognostische Aussage im Gutachten erleichterte und einen wichtigen Schritt zur Vereinheitlichung darstellte. Damit lag eine Systematik von Entscheidungskriterien vor, die allerdings – soweit sie sich aus der Aktenanalyse ergaben – zumeist retrospektiv auf die Vergangenheit Bezug nahmen. Anders formuliert: es war nun empirisch besser zu begründen, welcher Personenkreis mit welcher Vorgeschichte zu Tätern wurde und dass es eine erhöhte Rückfallwahrscheinlichkeit abhängig von bestimmten Vorgeschichtsdaten gab. Es blieb dem einzelnen Gutachter und seinem Erfahrungshintergrund überlassen, die wissenschaftlich gewonnenen Wahrscheinlichkeitsaussagen auf die zu begutachtende Person und ihre aktuelle Situation zu beziehen und zu einer individuellen Verhaltensprognose zu gelangen.

Eine weitere wichtige Neuorientierung wurde mit der Entwicklung der Nachschulungskurse in der 2. Hälfte der 70er Jahre vorgenommen. Erstmals ging es nicht mehr nur darum, aufgrund einer Momentaufnahme in der Querschnittsuntersuchung der Fahreignungsbegutachtung eine dichtome Entscheidung im Sinne von „geeignet" oder „ungeeignet" zu treffen, sondern es wurden Möglichkeiten zur Wiederherstellung der Eignung in die Fragestellung an den Gutachter mit aufgenommen. Damit mussten sich die Gutachter nicht nur der Frage stellen, ob die Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher und verantwortlich zu führen, aktuell gegeben war, sondern sie hatten auch dazu Stellung zu nehmen, ob dies durch eine definierte Form der Nachschulung erreicht werden könne. Neben der Diagnose der funktionalen Leistungsfähigkeit und der Prognose des künftigen Verkehrsverhaltens war nun auch eine Diagnose der Veränderungsbereitschaft und des Lernpotentials erforderlich. Dass die Einführung des Rehabilitationsgedankens in die Bewertung der Fahreignung verkehrsauffälliger Kraftfahrer letztlich erfolgreich war, zeigen die Evaluationsstudien, die zu den Schulungsmodellen durchgeführt wurden [20] und die mittlerweile selbstverständliche Verankerung von psychologischen Nachschulungsmaßnahmen als so genannte „Besondere Aufbauseminare" nach § 36 FeV im Rahmen des Punktsystems oder der Fahrerlaubnis auf Probe.

Zunächst war es jedoch erforderlich, die zunehmend komplexer gewordene Fragestellung an die Begutachtung nach möglichst einheitlichen Beurteilungsleitfäden und Kriterien zu bearbeiten. Aus einem Anfang der 80er Jahre ursprünglich nur für die Kurszuweisung bzw. den Kursausschluss entwickelten Kriterienkatalog der Medizinisch-Psychologischen Institute, die im Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) organisiert waren, entwickelten sich intern ständig fortgeschriebene, zunächst jedoch nicht veröffentlichte Beurteilungskriterien. Sie umfassten alle häufiger vorkommenden Fragestellungen und gaben dem Gutachter an den Medizinisch-Psychologischen Instituten einen differenzierten Katalog von Untersuchungsdesigns und Entscheidungsgrundlagen an die Hand.

Als der 17. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1979 eine Langzeituntersuchung der Richtigkeit der Aussagen der med.-psych. Untersuchungen angeregt hatte, stimmte sich der Fachausschuss Medizinisch-Psychologische Arbeitsgebiete (FA-MPA) des VdTÜV mit dem Bundesverkehrsministerium über die Bildung eines neutralen Gremiums zur Durchführung einer derartigen Bewährungsstudie ab. Auf Vorschlag des FA-MPA hat daraufhin die Vereinsleiterkonferenz der TÜV beschlossen, im Rahmen eines VdTÜV-internen Forschungsvorhabens eine Evaluationsstudie durchzuführen. Dieses Forschungsvorhaben Nr. 178 mit dem Titel „Evaluation von medizi-

*) Als nicht ganz ernst zu nehmender Versuch, die Person des Autofahrers zu beleuchten, darf an dieser Stelle vielleicht ein Zitat von C.G. JUNG [10] zu Fragen des „Nationalcharakters" und Verkehrsverhaltens angeführt werden, der etwa meinte, „der Deutsche fühlt sich berechtigt zu seinem Männerzorn", wohingegen der Schweizer, der „wenn gut erzogen, sich nicht getraut, seine Affekte herauszulassen".

nisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtungen – EVAGUT“ wurde in drei Teilprojekten durchgeführt [9]. In den beiden ersten Untersuchungen wurde eine deutliche Prognoseverbesserung bei positiv beurteilten Probanden gegenüber den ohne Selektion zu erwartenden Rückfallwerten gefunden. Die Rückfallzahlen konnten nach den Ergebnissen von Teilprojekt B durch die Beiziehung medizinisch-psychologischer Gutachten um mehr als die Hälfte reduziert werden. Ein weiteres Ergebnis dieses Teilprojekts war, dass auch die Gruppe der negativ Beurteilten, die nach der Begutachtung an einem Nachschulungskurs teilgenommen hatten, nicht häufiger rückfällig wurden, als positiv Beurteilte. Mit diesen Studien war die Effizienz des Begutachtungs- und Schulungssystems insgesamt bestätigt worden. Zur Treffsicherheit einzelner Beurteilungskriterien konnte jedoch aufgrund dieser Daten noch keine Aussage gemacht werden.

Hierzu wurde das Teilprojekt EVAGUT-C konzipiert, dem bereits die nach Hypothesen und Kriterien gegliederten Beurteilungskriterien des VdTÜV für die Fallgruppen der Alkoholauffälligen und der Fahrer mit hohem Punktestand zugrunde lagen. In Teil C konnte neben der erneuten Bestätigung der generellen Prognosesicherheit nun auch überprüft werden, wie die Wiederauffälligkeit mit den einzelnen Beurteilungskriterien in Beziehung stand. Es fand sich eine Reihe hoch signifikanter Zusammenhänge. Für die alkoholauffälligen Fahrer etwa lagen die höchsten Korrelationen mit der Verkehrsbewährung bei den folgenden Kriterien vor:

- *Veränderung der Alkoholgewöhnung* (veränderte Alkoholverträglichkeit nach der Auffälligkeit, reduzierte Trinkmengen)
- *Stabilität aktueller Trinkmuster* (Trinkregeln werden auch bei besonderen Anlässen eingehalten, wirksame Trinkkontrolle erscheint dem Gutachter erreichbar)
- *Verhaltenssteuerung im Trink-Fahr-Konflikt* (Organisation der Alkoholtrinkanlässe, realistische Einschätzung der Trinkmengen)
- *Motivation und Stabilisierung von Veränderungen* (Festigung neuer Verhaltensgewohnheiten, längerfristig wirksames Motiv für die Verhaltensänderung, günstige äußere Bedingungen)

Für die medizinischen Befunde waren die Zusammenhänge etwas schwächer ausgeprägt, jedoch noch nachweisbar. Das Fehlen psychisch-funktionaler Leistungsmängel erbrachte keinen Beitrag zur Verhaltensprognose. Beide Bereiche zeichnen sich jedoch dadurch aus, dass die Feststellung der fehlenden körperlich-geistigen Eignung eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis nicht ermöglicht hatte, so dass auch der Zusammenhang dieser Auffälligkeiten mit der Verhaltensprognose (z. B. erneute Alkoholauffälligkeit) nicht ermittelt werden konnte. Eine fehlende Korrelation der bei insgesamt positiver Beurteilung im Gutachten noch festgestellten körperlichen-geistigen Mängel spricht also eher dafür, dass die Gutachter ihre Bewertungen korrekt vorgenommen hatten, wenn sie die Restsymptomatik als für die Prognose irrelevant bewertet hatten.

Kaum konnte sich die psychologische Eignungsdiagnostik auf ein mittlerweile bewährtes und empirisch abgesichertes Instrumentarium von Beurteilungskriterien für Alkoholauffällige und Verkehrsstraftäter stützen, war Anfang der 90er Jahre eine Zunahme an Fragestellungen mit Drogenmissbrauch als Untersuchungsanlass festzustellen. Diese Fälle waren bislang unter dem Suchtaspekt (Drogenabhängigkeit) von ärztlichen Gutachtern bearbeitet worden. Mit der Zunahme an Klientel, das sich durch Drogenmissbrauch ohne Suchtentwicklung auszeichnete, bekamen auch die psychologischen Befunde für die Verhaltensprognose stärkere Bedeutung. Die einschlägigen Diagnoseschemata (z. B. ICD) und das Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ genügten nicht mehr als Beurteilungsgrundlage [2]. Es mussten differenzierte Kriterien als Entscheidungshilfe entwickelt werden. Zudem wurde die Abstinenzforderung als zwingende Voraussetzung für die Annahmen der Fahreignung von Drogenkonsumenten zumindest bei Cannabiskonsumenten von der Rechtsprechung in Frage gestellt. Für diese Gruppe mussten die fachlichen Grundlagen für die Beantwortung der Fragestellung nach dem Trennvermögen, also der Fähigkeit zur Trennung von Konsum und Fahren entwickelt werden.

Psychologische Fahreignungsdiagnostik war seit ihren Anfängen begleitet von der Nutzung ausgeklügelter Apparate zur Erhebung und vergleichenden Bewertung des Leistungsvermögens. Sie sollten ursprünglich möglichst getreu die Anforderungen des Fahrzeugführens im Verkehr simulieren, wie etwa das von MÜNSTERBERG entworfene und von RAPP in den 20er Jahren weiterentwickelte „Laufband“, auf dem links und rechts einer skizzierten Straße Fahrzeuge und Fußgänger auftauchten, auf die reagiert werden musste [6]. In verfeinerter Form wies der „Fahrstand“ die augenscheinliche Nähe zum Führen eines Kraftfahrzeugs auf. Fahrersitz, Lenkrad und Pedale machten Eindruck, was spielte es da für eine Rolle, wenn die Straße durch eine einfache geschwungene Linie auf einem laufenden Band simuliert wurde und sich die „Verkehrsteilnahme“ auf das Bewegen eines Zeigers auf dieser Linie sowie das Reagieren auf weitere Zeichen beschränkte.

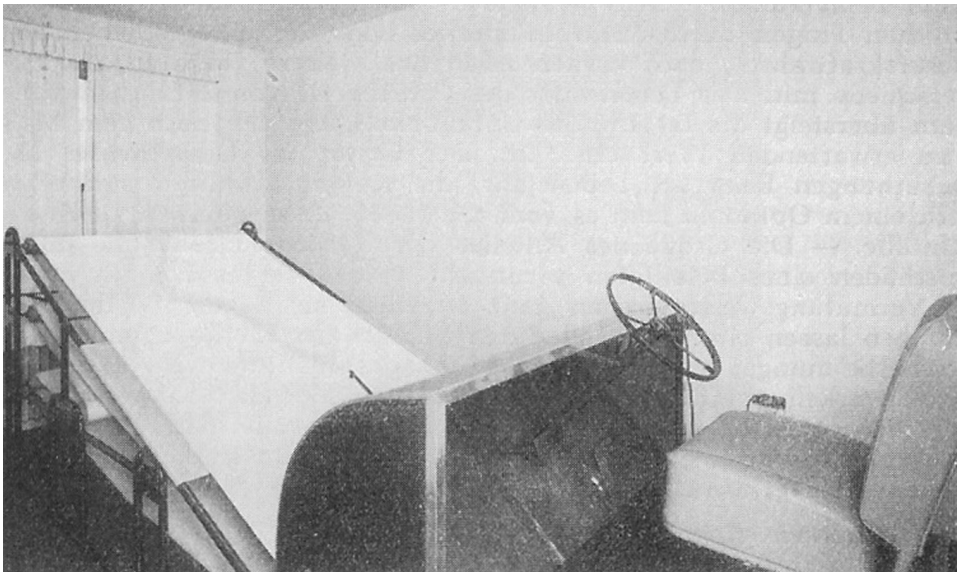


Bild 1: „Fahrstand" – Testgerät im Rahmen der psychologischen Fahrtauglichkeitsuntersuchung im Jahr 1958. Der Zeiger musste auf der „Fahrbahn" gehalten werden (Tracking-Aufgabe).

Mit dieser Form der Tracking-Aufgabe sollten die „Wendigkeit der Prüflinge, das Zusammenspiel von optischer Orientierung und Bewegungssteuerung, das Vorausdenken und -planen beim praktischen Handeln, die Aufmerksamkeitseinstellung sowie die Reaktionsbereitschaft" überprüft werden [19]. Etwas viel auf einmal möchte man meinen. Die fehlende Standardisierung der Ergebnisse und die unklare Interpretation der gezeigten Leistungen mögen ein Grund dafür sein, warum sich diese Form des Leistungstests trotz der scheinbaren Nähe zur Realsituation nicht durchgesetzt hat.

Andere Verfahren, die in den 50er Jahren bereits in den medizinisch-psychologischen Instituten zum Einsatz kamen, haben jedoch bis heute im Grunde Bestand, wenngleich sie technisch wesentlich weiterentwickelt wurden. Zu nennen ist etwa der „tachistoskopische Auffassungsversuch", bei dem früher per Dia und Projektor, heute am Computerbildschirm kurzzeitig für einen Sekundenbruchteil Farbfotos von Verkehrsszenen dargeboten werden, an deren Inhalt sich dann erinnert werden soll. Am bekanntesten ist wohl das Reaktionstestgerät, in den 50er Jahren als „Vierfach-Reaktionsgerät" im Einsatz, später als „Wiener Determinationsgerät" bekannt und heute noch mit durchaus vergleichbarer Aufgabenstellung in die Testbatterien des Wiener Testsystems (Fa. Schuhfried) und des ART (Act und React Testsystem des Kuratoriums für Verkehrssicherheit) integriert.

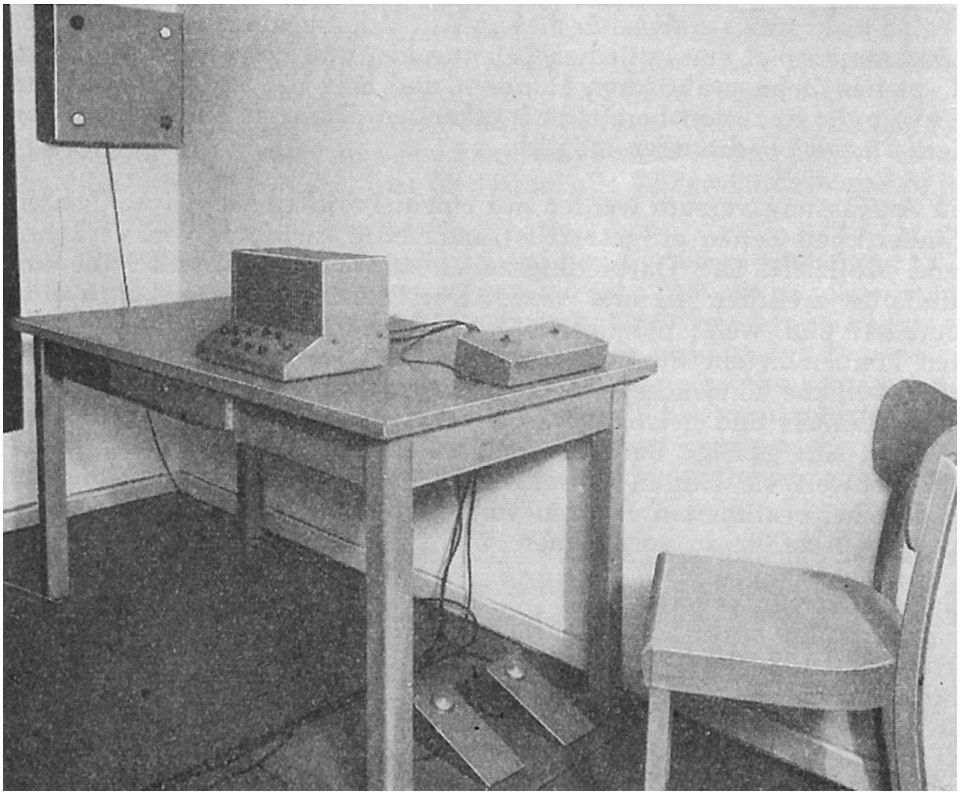


Bild 2: „Vierfach-Reaktionsgerät“ zur Reaktion mit zwei Handschaltern und zwei Fußpedalen auf die 4 Lichtsignale an der Wandtafel.

Dauerhafter Beliebtheit erfreuen sich auch so genannte „Linienverfolgungstests“, die ursprünglich als aufwändige Apparatur mit Schläuchen, Gummipumpen und gezielt auszublasenden Kerzen konstruiert waren und nun schlichten Schlangenlinien auf dem Bildschirm gewichen sind. Die Aufgabe blieb dieselbe: fokussieren der Aufmerksamkeit ohne sich durch Störreize ablenken zu lassen. Mit der Etablierung von Computersystemen zur Leistungstestung wurden auch alle Papier-Bleistift-Verfahren abgelöst, etwa der klassische „Bourdon-Test“, der seit Ende des 19. Jahrhunderts in stets veränderter Form die Aufmerksamkeit unter Monotoniebedingungen geprüft hat. Selbstverständlich blieb die Aufgabe als solche erhalten und die Aufmerksamkeitsleistung wird nach wie vor an den modernen Testsystemen geprüft.

Die apparative Testung weist also bis heute eine erstaunliche Konstanz in der Art der untersuchten Konstrukte bei einer Verfeinerung und zunehmenden Automatisierung der Testgeräte auf. Angesichts der in der jüngeren Vergangenheit eingeführten Regeluntersuchung der über 50-jährigen Bus- und Taxifahrer und der in Zukunft zunehmend an Bedeutung gewinnenden Untersuchung und Beratung älterer Kraftfahrer rückt die Frage: „welches Leistungsniveau genügt noch zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs?“ immer mehr in den Focus des Interesses. Deshalb muss sich auch die testpsychologische Leistungsuntersuchung wieder auf den Prüfstand stellen lassen und die Wissenschaft ist aufgerufen, sich dieser Frage anzunehmen.

Fahreignungsdiagnostik – Leitfäden und Richtlinien

Nachdem systematische Erfahrungen über Methodik, Möglichkeiten und Umfang von Kraftfahreignungsuntersuchungen zuvor nur in Ansätzen vorlagen und Schulmeinungen dominierten, ergab sich mit der praktischen verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Arbeit in den Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstellen der verschiedenen TÜV in den 50er Jahren die Notwendigkeit des fachlichen Erfahrungsaustauschs und der interdisziplinären Abstimmung.

Dabei hatte sich die Fahreignungsdiagnostik primär mit den Fragen der Fahrtüchtigkeit von Kranken und Versehrten zu beschäftigen – körperlich-geistige Mängel stellten 26 % der Anlässe dar –, mit dem Wunsch nach

einer vorzeitigen Erteilung der Fahrerlaubnis oder der Erlangung des Führerscheins im höheren Alter über 60 Jahre (zusammen 25 % der Anlässe) aber auch schon mit der Auswahl von Berufskraftfahrern für besondere Aufgaben (etwa Straßenbahnführer). Verkehrsauffällige oder strafrechtlich auffällige Kraftfahrer stellten nur 17 % der Untersuchungen dar. Ende der 80er Jahre war diese Fragestellung mit 77 % der Anlässe zum Schwerpunkt der Begutachtungstätigkeit geworden [7].

Zunehmende Motorisierung und erschreckende Unfallstatistiken führten auf der Grundlage von WHO-Richtlinien für medizinische Untersuchung von Bewerbern um eine Kraftfahrererlaubnis aus dem Jahr 1956 und einer 1965 stattgefundenen Überarbeitung, die zur Resolution der UN-Wirtschaftskommission für Europa über die Tauglichkeit der Fahrer (W/TRANS-WP 20/180) führte, schließlich 1973 auch in Deutschland zu der von der Bundesregierung angeregten Bestandsaufnahme in der Studie „Krankheit und Kraftverkehr" des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit [4]. Diese diente fortan als Instrumentarium, Führer von Kraftfahrzeugen auf ihre Eignung zu kontrollieren und die Bewertung der Auswirkungen einer Vielzahl von Erkrankungen und Behinderungen im Hinblick auf das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs zu vereinheitlichen.

Interessant ist auch, dass in der ersten Auflage des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr" für die Fahrer der Fahrzeugkategorien C, D und E (entspricht in ungefähr den heutigen Gruppe 2 Fahrerlaubnissen) vorgeschlagen wurde, „vom 40. Lebensjahr ab … wegen der sich dann häufiger einstellenden Herz- und Kreislauferkrankungen und allgemeinen Abnutzungserscheinungen vor allem auch im Bereich der Sinnesorgane und des Nervensystems eine periodische Gesundheitsprüfung anzustreben." Es ist bekannt, dass dieser Vorschlag in Deutschland nicht umgesetzt wurde und erst mit der Einführung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) als Umsetzung von EU-Recht in den Anlagen 5 und 6 der FeV quasi wieder importiert werden musste.

Mit dem Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr" wurden erstmals in einem übersichtlichen Werk die Erfahrungen von medizinischen Spezialisten zusammengetragen und es diente damit als kleines „Grundgesetz der Fahreignungsdiagnostik". Dieses Gutachten spiegelt in seinen verschiedenen Auflagen auf dem Weg zu den im Jahr 2000 veröffentlichten und heute noch gültigen „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung" [3] einerseits den medizinischen Fortschritt in der Diagnostik und den therapeutischen Möglichkeiten wider und zeigt andererseits anschaulich, wie es gelingen kann, verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Sichtweisen zu einer Entscheidungsgrundlage „aus einem Guss zusammenzufügen". Insgesamt sind 5 Auflagen des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr" zuletzt im Jahr 1996 als Begutachtungs-Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr" [5] erschienen.

Da diese Leitlinien trotz ihrer ständigen Fortschreibung die psychologischen Aspekte der Fahreignungsbegutachtung nur unzureichend berücksichtigten, wurde 1993 von der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologen (BDP) eine Kommission zur Erstellung eines Psychologischen Gutachtens „Kraftfahrereignung" eingesetzt, die mit Unterstützung der Deutschen Gesellschaft für Psychologie sowie des FA-MPU des VdTÜV 1995 dieses Gutachten, herausgegeben von KROJ [13], vorlegte. Neben einem umfänglichen allgemeinen Teil, der sich mit dem Rechtsrahmen, den methodischen Grundlagen und der Qualitätssicherung beschäftigte, wurden im speziellen Teil neben psychologischen Beiträgen zu einer Vielzahl der bereits aus „Krankheit und Kraftverkehr" bekannten Untersuchungsanlässe auch erstmals ausführliche Kapitel zu Fragen der Verkehrsauffälligkeit, der strafrechtlichen Auffälligkeit, der Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung, der vorzeitigen Erteilung und der Fahrlehrereignung aufgenommen.

Nicht nur die fachlich gebotene, interdisziplinäre Zusammenarbeit bei der Fahreignungsbegutachtung legte es nahe, aus beiden Werken gemeinsame Leitlinien zu entwickeln. Auch die abschließende Umsetzung der II. EU-Führerscheinrichtlinie in Form der neuen Fahrerlaubnisverordnung (FeV), die eine Anlage 4 „Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen" erhalten sollte, welche dann den dort formulierten Beurteilungsgrundsätzen einen verbindlichen Normencharakter verlieh, machte ein damit kompatibles Werk an Begutachtungs-Leitlinien unumgänglich. Dieser Entwicklungsdruck wurde genutzt, um die Zusammenführung des Psychologischen Gutachtens „Kraftfahrereignung" mit den Begutachtungs-Leitlinien „Krankheit und Kraftverkehr" zu den „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung" im Jahr 2000 zu bewerkstelligen [3]. Diese Leitlinien führen die in Anlage 4 in tabellarischer Form gemachten Eignungsgrundsätze näher aus und beschreiben für den Gutachter und für die Verwaltungsbehörde nachvollziehbar die Grundlagen der Eignungszweifel, der Eignungsvoraussetzungen und der Befundbewertung.

Da sie für die Begutachtungspraxis jedoch noch zu sehr Leitlinien-Charakter haben und die dahinter stehenden fachmedizinischen, psychologischen und wissenschaftlichen Erkenntnisse zu wenig transparent werden, wurde bereits im Jahr 2002 eine kommentierte Ausgabe erarbeitet, die auf so große Nachfrage stieß, dass schon 2005 eine zweite und erweiterte Auflage des Kommentars herausgegeben wurde [18].

Anfang unseres noch jungen 21. Jahrhunderts führte der gesellschaftspolitische Druck jedoch auch zu einer Liberalisierung im Bereich der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF). Waren es über Jahrzehnte im Wesentlichen die im VdTÜV organisierten Träger, welche die Fahreignungsdiagnostik bestimmten und weiterentwickelten, traten nun immer mehr vorwiegend wirtschaftlich ausgerichtete Organisationen auf, die Begutachtungen der Fahreignung durchführen wollten und um eine Zulassung nachsuchten. Damit entstand die Befürchtung, die Eignungsdiagnostik könnte wieder zunehmend uneinheitlich erfolgen und im schlimmsten Fall könnten Ver-

kehrssicherheitsinteressen den wirtschaftlichen Erfolgsinteressen und einer „kundenfreundlichen" Begutachtung untergeordnet werden.

Diese Sorge löste zwei weitere Entwicklungsschritte in der Eignungsbegutachtung aus:

– die Notwendigkeit der Akkreditierung der Träger von BfF durch die Bundesanstalt für Straßenwesen als Voraussetzung für die Anerkennung durch die Länderbehörden und
– die Übergabe der Beurteilungskriterien des VdTÜV an die Fachgesellschaften DGVM und DGVP zur Veröffentlichung und weiteren Entwicklung, um sie als normativ wirksames Regelwerk für alle BfF zu etablieren und damit den Begutachtungsprozess so weit wie irgend möglich zu vereinheitlichen.

Mit der Veröffentlichung der Beurteilungskriterien [17] haben die medizinischen und psychologischen Gutachter ihr know-how und die Grundlage ihrer Beurteilung in einer sicher in Europa einmaligen Differenziertheit und Nachvollziehbarkeit offen gelegt und für jeden nachvollziehbar gemacht. Die Beurteilungskriterien müssen sich nun als ebenfalls anpassungsfähig und der Weiterentwicklung gegenüber offen zeigen, um den ständig wechselnden Herausforderungen an die Fahreignungsdiagnostik gewachsen zu sein. Es werden Themen wie Leistungskapazitäten im Alter und Kompensationsmöglichkeiten aufgenommen werden müssen. Die Fahreignung im europäischen Kontext wird neue Schwerpunkte setzen, die sich auf die Begutachtungs-Leitlinien und die Beurteilungskriterien auswirken.

Dabei ist eine durchgehende Ausrichtung der Eignungsdiagnostik auf den Mobilitätserhalt wünschenswert. Dies setzt einerseits eine Ausdifferenzierung und Spezialisierung in der Leistungsdiagnostik in Abstimmung mit neueren Entwicklungen in der Neuropsychologie voraus. Es wird andererseits die Aufgabe der wissenschaftlichen Forschung der nächsten Jahrzehnte sein, differenzierte Erkenntnisse zum Konstrukt „Fahreignung" vor allem mit dem Schwerpunkt Kompensationspotentiale und der Risikominimierung durch Einschränkungen der Nutzung der Fahrerlaubnis aber ohne völligen Mobilitätsverlust beizutragen. Es bleibt zu hoffen, dass ein abgestimmter Prozess der Entwicklung in der Forschung und auf allen Anwendungs- und Regelungsebenen stattfinden wird, so dass der Begutachtungsprozess auch in Zukunft die Transparenz behält, die er in Deutschland aktuell erreicht hat. Wir wünschen uns, dass diese Form der Fahreignungsbegutachtung der fachliche Exportschlager in Europa wird.

Die Auseinandersetzung um die Frage: „Fährt diese Person noch hinreichend sicher?" ist also längst noch nicht beendet.

Zusammenfassung

Fahreignungsdiagnostik hatte sich immer schon – und hat dies auch heute noch – der Frage zu stellen: „Kann diese Person noch sicher Auto fahren?" Daran hat sich in 50 Jahren nichts geändert. Sehr wohl geändert hat sich in diesem halben Jahrhundert jedoch die fachliche Sicht auf die Person, die Erkenntnisse darüber, unter welchen Umständen man noch sicher fahren kann sowie die Bedingungen, unter denen die sichere Verkehrsteilnahme stattfindet.

Es wird dargestellt, wie sich die verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Diagnostik im Laufe der zurückliegenden 50 Jahre verändert haben und insbesondere, wie es gelungen ist, sie auf ein gemeinsames Ergebnis hin zum Nutzen der Verkehrssicherheit zusammenzuführen. Dabei werden die wesentlichen Entwicklungslinien im Bereich der Verkehrsmedizin, die Fortschritte der verkehrspsychologischen Diagnostik sowie die Fortschreibung von interdisziplinär angelegten Leitlinien für die Fahreignungsdiagnostik geschildert.

Schlüsselwörter

Fahreignungsdiagnostik – Interdisziplinarität – sichere Verkehrsteilnahme – Begutachtungsleitlinien – Beurteilungskriterien

Summary

The diagnosis of driving ability always has been and still is about answering the question: "Is this person able to drive safely?" Nothing has changed there in the past 50 years. However, what has changed over this last half century is the technical view of the person, the knowledge regarding the circumstances under which one is still able to drive safely as well as the conditions under which safe driving takes place.

The way in which traffic related medical and psychological diagnostics have evolved over the past 50 years is presented. Also, the way in which they succeeded in finding a common result and how it was turned into use with regard to road safety is shown. The main development in traffic related psychological diagnostics as well as the progress in interdisciplinary guidelines for driving ability diagnostics are explained here.

Keywords

driving ability diagnostics – interdisciplinarity – safe driving – expert guidelines – assessment criteria

Literatur

[1] BGH, Urteil vom 09. 12. 1966 – 4 StR 119/66 – veröffentlicht in: BA 1967: 41–48
[2] Brenner-Hartmann J (2000) Die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung aus (medizinisch-) psychologischer Sicht. In Krüger H P: Drogen im Straßenverkehr – ein Problem unter europäischer Perspektive. Lambertus-Verlag, Freiburg
[3] Bundesanstalt für Straßenwesen (2000) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Berichte der BASt, Heft M 115. Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven
[4] Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) (1973) Gutachten: Krankheit und Kraftverkehr erstattet durch den Gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin, bearbeitet von Lewrenz H. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 45
[5] Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) (1996) Krankheit und Kraftverkehr – Begutachtungs-Leitlinien des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin, bearbeitet von Lewrenz H und Friedel B. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 73
[6] Echterhoff W (1990) Geschichte der Verkehrspsychologie – Teil 1. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 36: 50–70
[7] Hampel B (1990) Dreißig Jahre Fachausschuss Medizinisch-Psychologische Arbeitsgebiete bei der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) – Ein Beitrag zur Geschichte der angewandten Psychologie. In: Nickel W R: Fahrverhalten und Verkehrsumwelt. Verlag TÜV Rheinland, Köln
[8] Hartmann R (1959) Der rückfällige Verkehrssünder. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 5: 185–194.
[9] Jacobshagen W und Utzelmann H D (1996) Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtung bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. Verband der Techn. Überwachungsvereine e.V. (Hrsg.), Verlag TÜV Rheinland, Köln
[10] Jung C G (1958) „Nationalcharakter" und Verkehrsverhalten. Zentralblatt für Verkehrs-Medizin und Verkehrs-Psychologie 4: 131–133
[11] Kunkel E (1975a) Akten- und Explorationsanalyse – Theoretischer Teil. Bericht zum Forschungsvorhaben Nr. 67 der VdTÜV: „Untersuchungen über die Brauchbarkeit biographischer Daten als Prädiktoren der Fahreignung". Verlag TÜV Rheinland, Köln
[12] Kunkel E (1975b) Akten und Explorationsanalyse – Praktischer Teil: Alkoholauffällige Kraftfahrer. Bericht zum Forschungsvorhaben Nr. 67 der VdTÜV: „Untersuchungen über die Brauchbarkeit biographischer Daten als Prädiktoren der Fahreignung". Verlag TÜV Rheinland, Köln
[13] Kroj G (Hrsg.) (1995) Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung. Deutscher Psychologen Verlag, Bonn
[14] Laubenthal F (1958) Verkehrsgefährdung durch Medikamente. Zentralblatt für Verkehrs-Medizin und Verkehrs-Psychologie 4: 67–74
[15] Mayer K (1959) Zur psychischen Struktur der Unfäller-Persönlichkeit. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 5: 17–38
[16] Peitz J und Hoffmann-Born H (2005) Arzthaftung bei problematischer Fahreignung. Kirschbaum-Verlag, Bonn
[17] Schubert W und Mattern R (Hrsg.) (2005) Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Kirschbaum-Verlag, Bonn
[18] Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W und Stephan E (Hrsg.) (2005) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar, überarbeitete und erweiterte 2. Auflage. Kirschbaum-Verlag, Bonn
[19] Technischer Überwachungsverein Essen (1958) Psychologische Fahrtauglichkeitsuntersuchungen. Zentralblatt für Verkehrs-Medizin und Verkehrs-Psychologie: 224–232
[20] Winkler W, Jacobshagen W, Nickel WR (1990) Zur Langzeitwirkung von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. BA 1990: 154–174

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Hannelore Hoffmann-Born
TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Life Service
Medizinisch-Psychologisches Institut
Eschborner Landstr. 42-50
60489 Frankfurt am Main
Email: hannelore.hoffmann-born@tuevhessen.de

Institut für Forensische Toxikologie im Zentrum für Rechtsmedizin, Klinikum der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main

GEROLD KAUERT

50 Jahre DGVM – 50 Jahre Drogen/Medikamente im Straßenverkehr
– Rückblick und AusSicht der Verkehrstoxikologie –

50 years German Society of Traffic Medicine – 50 years drugs and driving
– Historical view and future aspects in traffic toxicology –

Als die DGVM gegründet wurde, war der Autor 10 Jahre alt und hatte (noch) keine Beziehung zu Alkohol oder Drogen/Medikamenten, und schon gar nicht im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr. Gleichwohl wuchs bereits um diese Zeit das Bewusstsein für die Probleme, die der Gebrauch oder Missbrauch von Medikamenten im Straßenverkehr mit sich brachten.

Rückblick:

Anfang der 60er Jahre wiesen Verkehrsmediziner und Pharmakologen auf den ständig steigenden Gebrauch und Missbrauch von Arzneimitteln hin. So berichtete SOEHRING 1961 in der Zeitschrift Arzneimittelforschung (11, 991, 1961), dass die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin aufgrund dieser Entwicklung im Jahre 1959 sich veranlasst sah, sich mit den möglichen Folgen im Straßenverkehr zu beschäftigen. Zitat: „Insbesondere war zu untersuchen, ob die kontrollierte und unkontrollierte Medikation von Schlaf- und Beruhigungsmitteln, aber auch von anregend wirkenden Stoffen für sich allein und in Kombination mit Alkohol Einschränkungen der Verkehrsfähigkeit bedingt. Da derzeit keine Untersuchungen vorlagen, wurde beschlossen, eine eigene Sektion Arzneimittel und Verkehr zu gründen, in der Pharmakologen, Gerichtsmediziner, Kliniker und Verkehrsmediziner sich zusammenschlössen, um das als wichtig erkannte Problem von allen Seiten zu beleuchten. Im März 1960 wurde die 1. Tagung in Bad Oeynhausen durchgeführt.“ Zitat Ende.

HANS JOACHIM WAGNER (sowie sein Bruder KURT) war einer der ersten Rechtsmediziner, der sich mit dem Thema beschäftigte. Er berichtete auf der 2. Tagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin über die „Bedeutung der Untersuchung von Blut- bzw. Harnproben auf Arzneimittel nach Verkehrsunfällen auf Grund der Überprüfung von 2 060 Personen“ (WAGNER, H.-J: Arzm. Forsch. 11, 992–995, 196l): Er überprüfte mangels damals existierender ausreichender analytischer Methoden zum Arzneimittelnachweis aus Blut oder Urin die ärztlichen Untersuchungsprotokolle von alkoholisierten Personen, die 1960 im Straßenverkehr infolge Unfall, durch Fahrweise oder Kontrollen in Rheinland-Pfalz aufgefallen waren. Hiernach hatten rund 11 % bei der Blutentnahme die Einnahme von Medikamenten bejaht. 50 % davon entfielen auf schwach wirksame Analgetika, 12,4 % auf Hypnotika und Sedativa, der Rest auf verkehrsmedizinisch nicht relevante Arzneimittel.

An dieser Stelle ist interessant anzumerken, dass die wissenschaftlichen Untersuchungen damals noch über Befragungen (WAGNER, 1961), also mangels Existenz von Analysemethoden biologischer Flüssigkeiten, stattfanden.

1968 gab WAGNER zusammen mit seinem zwischenzeitlich verstorbenen Bruder, der Direktor des Mainzer Instituts für Gerichtsmedizin gewesen war, das „Handbuch für Verkehrsmedizin“ heraus, in dem dem Thema Arzneimittel im Straßenverkehr ein umfassendes Kapitel gewidmet ist. Hierin hat sich der Anästhesist SOEHRING bereits mit der Problematik von Grenzwerten für Pharmaka im Vergleich zum Alkoholgrenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit befasst und auf die nicht mögliche Einführung von derartigen Werten im Bereich therapeutischer Dosen verwiesen. Wir werden uns mit dieser Thematik später noch befassen.

Mit der rasanten Entwicklung in der analytischen Toxikologie wurde es möglich, eine Vielzahl von Pharmaka sowie auch deren Stoffwechselprodukte aus biologischen Flüssigkeiten hochempfindlich, selektiv und quantitativ zu bestimmen. Hieraus entstanden dann in den 70er und 80er Jahren eine Reihe von Publikationen, die sich mit dem Nachweis von Medikamenten und den epidemiologischen Aspekten des Medikamentenkonsums von Kraftfahrern befassten.

So berichteten 1974 MÜLLER-LIMMROTH und HAUCK über Arzneimittel und Straßenverkehr, in dem sie sich mit den physiologischen Vorgängen und Funktionen des Autofahrens, die von Medikamenten beeinflusst werden können, befassen. In einem weiteren Schwerpunkt werden die wichtigsten Pharmakagruppen besprochen, die von verkehrsmedizinischer Relevanz für die Verkehrssicherheit sind. MÜLLER-LIMMROTH hat sich als Arbeitsphysiologe intensiv mit den physiologischen Grundlagen der Anforderungen im Straßenverkehr befasst und hierüber auch in dem oben zitierten Handbuch der Verkehrsmedizin von 1968 geschrieben. Er war es auch, der bereits 1964 über tierexperimentelle Versuche berichtete, dass Coffein die (nachteiligen) alkoholischen Wirkungen nicht aufhebt, sondern verschlechtert.

Auch der Pharmakologe KEMPER aus Münster hat sich auf dem wissenschaftlichen Sektor Arzneimittel und Straßenverkehr intensiv beschäftigt und eine Reihe wichtiger Beiträge geliefert.

1991 erschien aus dem Niedersächsischen Sozialministerium von WINDORFER und JURKAT eine Broschüre „Arzneimittel im Straßenverkehr – ein Leitfaden für Ärzte und Apotheker" (Wissenschaftl. Verlagsgesellschaft mbH, Stuttgart). In den allgemeinen Vorbemerkungen wird eine Grundsatzentscheidung des 2. Senats des Bundessozialgerichtes aus dem Jahre 1984 zitiert, nach der der Schutz der gesetzlichen Krankenversicherung verlorengeht, wenn ein Unfall auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstelle oder im Betrieb wesentlich allein durch eine auf Medikamenteneinnahme beruhende Fahruntüchtigkeit verursacht ist. Mit diesem höchstrichterlichen Urteil wurde zum ersten Mal zu der Rechtsfrage „Unfallversicherungsschutz bei Fahrten nach Medikamenteneinnahme" Stellung bezogen. Der Senat hatte darauf abgehoben, dass die bereits früher im Zusammenhang mit Alkohol und Fahrtüchtigkeit entwickelten Grundsätze zur Frage des Unfallversicherungsschutzes auch bei Medikamentenaufnahme anzuwenden ist. Allerdings müsse im Einzelfall nachgewiesen werden, ob das eingenommene Arzneimittel bzw. eine Kombination von verschiedenen Arzneimitteln für die Unfallentstehung kausal war.

Der Technische Überwachungsverein Rheinland unterhält eine eigene Forschungsinstitution, in der neue Arzneimittel auf ihre Verkehrs- und Arbeitssicherheit geprüft werden. Diese vor 15 Jahren eingerichtete TÜV-Abteilung wurde kürzlich in eine eigene Forschungsinstitution namens „ConTest – Zentrum für Psychometrie und Klinische Prüfung" überführt.

Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen hat sich mit den Auswirkungen von Medikamenten auf die Verkehrssicherheit umfänglich beschäftigt und in den Berichten „Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr" über die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse von verkehrsmedizinischen Kongressen sowie auch von ihr in Auftrag gegebene Forschungsarbeiten berichtet. Im 1988 veröffentlichten Bericht zum Forschungsprojekt 8004 der Bundesanstalt für Straßenwesen, durchgeführt von EDITH HAUSMANN (Hannover), MANFRED MÖLLER (Saarland) und DIETMAR OTTE (Hannover), wird die Evaluierung von Medikamenten-, Drogen- und Alkoholbefunden bei verunfallten Kraftfahrern im Erhebungsraum Hannover und Saarland vorgestellt. Danach waren 35,1 % der insgesamt 501 untersuchten Fälle alkohol-/medikamenten- und drogenpositiv. Alkohol alleine machte 26,5 % aus, Alkohol plus Medikamente 2 % und nur Medikamente 2 %.

In einer Folgestudie hat MÖLLER 660 zur Alkoholbestimmung asservierte Blutproben aus dem Einzugsbereich Homburg/Saarland reanalysiert und ermittelt, wie häufig in diesen Proben Medikamente und Drogen nachzuweisen waren (M. R. MÖLLER, M. HARTUNG 1995: Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern, Heft M 41 der Reihe „Mensch und Sicherheit", BASt). Hiernach waren in 9,8 % der Proben Medikamente und Suchtstoffe nachweisbar. 8,1 % der substanzpositiven Fälle waren ausschließlich Medikamente, während Alkohol plus Medikamente 26,4 % ausmachten. Bei den Suchtstoffen lag dieser Anteil mit 10,3 % als Monobefund bzw. 43,7 % in der Alkoholkombination noch höher.

Zur Abrundung des Rückblicks sei noch auf 2 Publikationen hingewiesen, die von Interesse sind: 1994 hat der Toxikologe PETER ITEN aus Zürich ein Buch veröffentlicht, welches das „Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss (FUD) – Forensische Interpretation und Begutachtung" zum Thema hat (Verlag Inst. f. Rechtsmedizin d. Universität Zürich). Dieses Buch ist nicht nur ein sehr nützliches Nachschlagewerk für alle, die sich mit Gutachtensfragen zur Fahrtüchtigkeit befassen, sondern an ihm wird auch die toxikologisch analytische Grundlage deutlich, ohne die heute eine solide Fahrtüchtigkeitsbegutachtung nicht mehr denkbar ist. Das zeigt sich auch bei der letzten noch zu erwähnenden Publikation, bei der es sich um einen Proceedingband des GTFCH-Symposiums handelt, das 1995 in Mosbach stattfand (Drogen und Arzneimittel im Straßenverkehr, Hrsg.: T. DALDRUP u. F. MUßHOFF, Verlag Dr. D. Helm, Heppenheim, 1995). Bemerkenswert ist hier darüber hinaus der juristische Anteil der Beiträge aus verkehrsrichterlicher, verfassungsrechtlicher und sanktionsrechtlicher Sicht. Auf dem GTFCH-Symposium 1993 hatte bereits Generalbundesanwalt a. D. KAY NEHM zum Thema „Betäubungsmittelmissbrauch im Straßenverkehr" aus rechtlicher Sicht referiert.

Wirft man einen Blick auf die Fortschritte der Arzneimittelforschung insbesondere im Bereich der verkehrsmedizinisch relevanten psychotropen Pharmaka in den vergangenen 50 Jahren, so muss man zur Kenntnis nehmen, dass große Anstrengungen unternommen wurden, das Nebenwirkungsspektrum zu vermindern. Dafür ein paar typische Beispiele:

Vor der Entwicklung der Barbiturathypnotika waren die Bromderivate wichtigste Arzneimittel bei der Therapie von Schlafstörungen. Die für eine Schlafinduktion erforderliche Dosis z. B. für Kaliumbromid lag im Grammbereich, und auch die in den 60er Jahren entwickelten Bromharnstoffderivate wurden immer noch mit ca. 500 mg relativ hoch dosiert und hatten darüber hinaus den äußerst nachteiligen Effekt, dass sie mit extrem langen Halbwertszeiten von mehreren Tagen zu toxischen Anreicherungen führten, in den 70er Jahren noch die wichtigsten toxikologischen Stoffe bei Verkehrsdelikten darstellten und schließlich wegen ihrer hohen Toxizität Ende der 70er Jahre vom Markt genommen wurden. Es waren dann die Barbiturate, die auf dem Arzneimittelsektor nicht nur in Schlafmitteln, sondern auch in Schmerzmitteln eine starke Verbreitung hatten und je nach Barbituratttyp mit 100–200 mg therapeutisch dosiert wurden. Es folgten Ende der 60er und bis in die 80er Jahre die wohl wichtigsten und berühmt-berüchtigsten Arzneistoffe aus der Gruppe der Benzodiazepine mit einer Fülle pharmakologischer Wirkprinzipien, die inzwischen die Barbiturate bis auf ganz wenige Ausnahmen völlig vom Markt gedrängt haben. Hinsichtlich ihrer Dosisbereiche lässt sich ebenfalls ein riesiger Forschungsfortschritt aufzeigen: Die ersten Benzodiazepine wie Chlordiazepoxid, Diazepam, Oxazepam lagen noch bei 10–50 mg therapeu-

tischer Dosierung und vergleichsweise langen Halbwertszeiten, während in den 80er Jahren kurzwirksame und ultrakurzwirksame (also nur wenige Stunden wirkende) Benzodiazepine entwickelt wurden, deren schlafwirksame Dosisbereiche zwischen 0,1 bis l mg liegen, die somit keine Nachwirkeffekte wie zum Beispiel Hangover am nächsten Tag aufweisen. Obwohl es über die eigentlich sehr untoxischen Benzodiazepine eine nicht mehr überschaubare internationale Literatur zu Nebenwirkungen und insbesondere Wechselwirkungen z. B. mit Alkohol gibt, konnte bisher außer den Versuchen der Einführung intensiv beforschter sogenannter Nonbenzodiazepine wie z. B. Buspirone kein besseres Arzneimittel auf den Markt gebracht werden. Die Menschen wollen eben das „typische Benzogefühl" der Wurschtigkeit nicht mehr missen.

Ein zweites Beispiel sind die antiallergisch wirksamen Arzneimittel (Antihistaminika). Die klassischen Wirkstoffe wie z. B. Diphenhydramin, Chlorpheniramin oder Dimetinden weisen außer ihren hervorragenden antihistaminischen Eigenschaften die typische Nebenwirkung der Sedierung auf, die man sich nach dem Verschwinden der Bromharnstoffe vom Markt ersatzweise als Hypnotika zunutze machte und die heute noch als apothekenpflichtige und damit verbreitete Schlafmittel auf dem Markt sind und daher auch von toxikologisch-verkehrsmedizinischer Bedeutung sind. Hier wurden in den 80er Jahren einige völlig neue Wirkstoffe mit hohem Forschungsaufwand entwickelt, die praktisch kaum noch sedierende Eigenschaften aufweisen und somit verkehrsmedizinisch nicht relevant sind.

In einer in diesem Jahr von uns durchgeführten Literaturstudie sowie einer Patientenbefragung zu den verkehrsmedizinischen Eigenschaften der neuen Antidepressivageneration der selektiven Wiederaufnahmehemmer (SSRI, NASRI) konnte herausgefunden werden, dass fahrtüchtigkeitsmindernde Eigenschaften bei diesen Wirkstoffen kaum noch vorhanden sind (Drissler, Frankfurt, Dissertation 2006).

Die gegenwärtige Forschung auf dem verkehrstoxikologischen Gebiet ist geprägt durch die Verfügbarkeit weiterer hochempfindlicher, selektiver und spezifischer innovativer Analysetechniken (LC-MS-MS, LC-TOF-MS) sowie sensitiver Messinstrumente der Leistungsfähigkeit unter der Wirkung psychotroper Stoffe wie Drogen und Medikamente.

Mit dieser Thematik und der Aussicht aus verkehrstoxikologischer Sicht bis hin zum aktuellen Stand der Grenzwertforschung bei Drogen wird sich das fortführende Referat des Autors auf dem 50. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin im März 2007 in Heidelberg befassen.

Zusammenfassung

In den 50er und 60er Jahren wurden aus den Pharmaforschungslabors zahlreiche Psychopharmaka auf den Markt gebracht, welche die Therapie psychischer Erkrankungen revolutionierte. Sehr bald erkannte man jedoch auch die gravierenden Nebenwirkungen, unter anderen die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit und damit der Straßenverkehrssicherheit.

Die DGVM nahm sich Ende der 50er Jahre dieses Problems an und legte den Grundstein der Erforschung des Einflusses von Medikamenten auf die Fahrsicherheit. Hierbei wurde die Verkehrsmedizin von der rasanten Entwicklung der analytischen Toxikologie unterstützt.

Heute kann man nahezu jedes verkehrsmedizinisch relevante Medikament sowie die illegalen Rauschmittel in Körperflüssigkeiten und -geweben quantitativ präzise und hochempfindlich nachweisen. Diese Entwicklung hat die Erforschung der Beziehungen zwischen einer Wirkstoffkonzentration z.B. im Serum und der Auswirkung auf die Leistungsfähikeit ermöglicht, so dass man nunmehr über Grenzwerte zur Fahruntüchtigkeit nachdenken kann.

Schlüsselwörter

Psychopharmaka - 50er Jahre – Problemerkennung Medikamente im Straßenverkehr – Analytische Toxikologie – Grenzwerte absoluter Fahruntüchtigkeit – Epidemiologie – Rückblick und Ausblick

Summary

There are a lot of psychotropic medical drugs, which had been delivered from the pharmaceutical companies onto the market in the 50ies and 60ies and which revolutionized the therapy of mental disorders.

However, soon after there were discovered strong adverse effects of some drugs, among others, the impairments of driving ability, which could decrease the traffic safety.

The DGVM recognized this problem at the end of the 50ies and layed the foundation for the scientific research on drugs and driving. The tremendous advances in analytical toxicology supported the research in traffic medicine.

Today it is possible to quantify nearly all psychotropic medical and illicit drugs, respectively in body fluids and tissues with high sensitifity and specifity. This facilitated the scientific investigations of the correlation between drug effect and concentration in e.g. blood. Legal thresholds for some drugs may be now subject of discussions.

Keywords
psychotropic medical drugs – fifty years german society of traffic medicine – historical view – review and future aspects

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Gerold Kauert
Institut für Forensische Toxikologie
Zentrum der Rechtsmedizin
Johann Wolfgang Goethe-Universität
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt am Main
Email: kauert@em.uni-frankfurt.de

Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg[1]),
Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf[2]),
Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München[3])

DIETER KRAUSE[1]), THOMAS DALDRUP[2]), WOLFGANG EISENMENGER[3]), HEIDEMARIE BARTELS[1]), HOLGER WITTIG[1]), KATJA JACHAU[1])

Aus der Arbeit der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin

Historischer Überblick, gegenwärtige und zukünftige Aufgaben

About the work of the "Alcohol Commission" of Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin

Historical Background, Current and Future Tasks

Vorgeschichte

Nachdem die vier Besatzungszonen 1949 endgültig in zwei deutsche Staaten geteilt wurden, gab es zunächst keine prinzipiellen Unterschiede im Straßenverkehrsrecht. Sowohl im StGB der Bundesrepublik Deutschland als auch im Strafgesetzbuch der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) wurden keine Blutalkohol-Grenzwerte festgeschrieben. Kommissionen, die einerseits vom Bundesgesundheitsamt (Prof. Dr. P. V. LUNDT), andererseits vom Krankenhaus der Deutschen Volkspolizei Berlin (Prof. Dr. R. KÜRZINGER) geleitet wurden, erarbeiteten Empfehlungen zur Standardisierung der Blutalkoholanalytik, zu Grenzwerten, zur Rückrechnung und zu zahlreichen weiteren organisatorischen und technischen Voraussetzungen für die Feststellung einer forensisch sicheren BAK-Bestimmung. Sowohl das 1. Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage „Blutalkohol bei Verkehrsstraftaten" von 1955 als auch das 2. Gutachten von 1966 [1] hatten Leitliniencharakter für entsprechende Empfehlungen im Rechtsraum der DDR. Während aber der Bundesgerichtshof zunächst verbindlich entschied, dass ab einer BAK von 1,5 ‰ absolute Fahruntüchtigkeit anzunehmen ist [2], legte sich das Oberste Gericht der DDR auf 1,0 mg/g als strafrechtsrelevanten Grenzwert fest. Die ordnungsrechtlichen Auffassungen waren ebenfalls different. Dem absoluten Alkoholverbot gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) der DDR stand die 0,8-Promille-Grenze gemäß Straßenverkehrsgesetz (StVG) der BRD gegenüber. In der Anwendung der verschiedenen BAK-Bestimmungen vom klassischen WIDMARK-Verfahren einschließlich der fotometrischen Variante nach Vidic [3] bis zur Etablierung der enzymatischen Bestimmung mittels ADH-Verfahren als 2. Methode bestanden kaum Unterschiede. Erst mit der Einführung der Gaschromatographie zeigte sich die Behinderung der technischen Weiterentwicklung im sozialistischen Wirtschaftssystem auch in der Ethanol-Analytik deutlich. Der GIDE-Gaschromatograf aus der Tschechischen Sozialistischen Republik genügte den damals in der DDR geforderten Standards, konnte aber 1990 für die BAK-Bestimmung nach bundesdeutschem Recht nicht zugelassen werden. Deshalb wurden innerhalb weniger Monate nach der deutschen Einheit alle gerichtsmedizinischen Institute der neuen Bundesländer mit den damals modernsten Geräten ausgestattet und die forensische Alkoholanalytik auf den erforderlichen Stand gebracht. Da auch in den alten Bundesländern Harmonisierungsbedarf bestand und keine den aktuellen Bedingungen entsprechenden Richtlinien für die forensische Blutalkoholbestimmung existierten, beschloss der Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) 1990 eine entsprechende Kommission zu bilden.

Gründung der Alkohol-Kommission, BAK-Grenzwerte, Richtlinien für die forensische Blutalkoholbestimmung

Die erste Sitzung fand am 14. 11. 1990 in Frankfurt am Main unter der Leitung von Prof. Dr. HEIFER statt. Im Zentrum der umfassenden Diskussionen stand zunächst die politische Absichtserklärung zur Absenkung der BAK-Grenzwerte im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht von 1,3 ‰ auf 1,1 ‰ bzw. von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰. Mit eingeladen waren Vertreter der Deutschen Gesellschaft für Klinische Chemie (DGKC). Im Ergebnis des nachfolgenden Expertengespräches bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach am 29. 04. 1991 wurde ein Statement zum „Sicherheitszuschlag bei einer abgesenkten Promillegrenze" publiziert [4]. Neben interner und externer Qualitätskontrolle wurden schließlich alle relevanten Aspekte für eine forensisch sichere BAK-Bestimmung in Kooperation mit der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) in einer umfassenden Publikation unter der Federführung des Vorsitzenden der Alkohol-Kommission Prof. Dr. BONTE dargestellt [5]. Bereits damals plädierten mehrere Institute für die Zulassung von zwei differenten GC-Verfahren, was zu dieser Zeit nicht durchsetzbar war.

AAK-Grenzwerte für das Ordnungswidrigkeitenrecht, aber nicht für das Strafrecht

Die Leitung der Alkohol-Kommission wurde nach W. BONTE von W. EISENMENGER übernommen. Diese Zeit war vornehmlich gekennzeichnet durch einen wissenschaftspolitischen Diskurs hinsichtlich rechtsrelevanter BAK/AAK-Grenzwerte. Schließlich wurde im STVG § 24a festgeschrieben, dass 0,80 ‰ bzw. 0,50 ‰ den Messwerten 0,40 mg/l und 0,25 mg/l entsprechen, falls die AAK mit einem geeichten und PTB-zugelassenen Alcotest 7110 Evidential MK III der Firma Dräger gemessen wurde. Die Bemühungen, auch 0,55 mg/l neben 1,10 ‰ gleichberechtigt im Strafrecht zu etablieren, fanden auf dem Symposium des B.A.D.S. „Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten" 2002 in Dresden nach fundamentaler Diskussion ein vorläufiges Ende [6].

„Doppelblutentnahmen", neue Richtlinien, BAK/AAK-Null-Grenzwerte

Im Jahr 2003 wurde die Leitung der Kommission D. KRAUSE übertragen. Die begonnene Diskussion hinsichtlich der Fragestellung, ob eine zweite Blutentnahme zur Beurteilung einer sog. Nachtrunkeinrede aus naturwissenschaftlicher Sicht einen zusätzlichen Beweiswert besitzt, wurde fortgesetzt. Nachdem auch hinsichtlich der Begleitstoffanalytik innerhalb der polizeiüblichen zeitlichen Abstände zwischen den beiden Blutentnahmen keine signifikanten Differenzen zwischen den Konzentrationen der Begleitstoffe und deren Abbauprodukte nachweisbar waren [7], wurde ein entsprechender Beschluss gefasst, dem der Vorstand der DGRM zustimmte. Seitdem gilt der Grundsatz [8]: „Die Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin hält eine zweite Blutentnahme bei behauptetem oder möglichem Nachtrunk nicht für erforderlich."

Alle Kommissionsmitglieder waren sich einig darin, dass die zur Zeit geltenden Richtlinien zur forensischen BAK-Bestimmung nicht mehr dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen. Die WIDMARK-Methode sollte nicht mehr akzeptiert, eine 2. GC-Methode als Alternative zur ADH-Bestimmung eingeführt werden und ein Qualitäts-Management-System in jedem forensischen Blutalkohollabor nachweisbar sein. Es wurde angeregt, eine entsprechende Kommission aus Vertretern der DGRM, der GTFCh und der DGVM zu bilden. Das ist auf Beschluss der Vorstände der drei Gesellschaften im Jahr 2004 geschehen. Die Federführung wurde dem Vorsitzenden der „Alkohol-Kommission" der DGRM übertragen. Inzwischen liegt der mehrfach überarbeitete Entwurf zur Beschlussfassung den Vorständen der drei genannten Gesellschaften vor.

Am 14. 10. 2005 hatte der Bundesrat eine Entschließung zum Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit verabschiedet [9]. Danach hat die Kommission ausführlich zur Thematik debattiert. Unter dem verkehrspolitischen Postulat einer möglichen Wirkung bei Fahranfängern wurde unter Zugrundelegung aktueller naturwissenschaftlicher und messtechnischer Gegebenheiten einmütig beschlossen, als BAK/AAK-Null-Grenzwerte 0,20 ‰ und 0,10 mg/l dem Vorstand der DGRM vorzuschlagen. Zwischenzeitlich lag aber bereits ein weit fortgeschrittener Gesetzentwurf vor, der in der Grenzwertkommission am 14. 11. 2006 zu diskutieren war. Dazu wurde die Meinung der „Alkohol-Kommission" der DGRM eingeholt und grundsätzlich akzeptiert, so dass diese Auffassung bereits beim laufenden Gesetzgebungsverfahren Berücksichtigung findet.

Zukünftige Aufgaben

In einem immer komplexer werdenden Verkehrs- und Kommunikationsraum eines geradezu schrankenlosen Zentraleuropas ist sowohl für die regionale als auch für die überregionale Weiterentwicklung der Normierung des Problemfeldes Alkohol/Drogen/Straßenverkehr ein Expertenrat für die Beratung der gesetz- und verordnungsgebenden politischen Entscheidungsträger von zunehmender Bedeutung. Es ist ohne weiteres denkbar, dass in Deutschland schon bald über eine weitere Absenkung der BAK- und AAK-Grenzwerte oder gar über ein grundsätzliches Alkoholverbot im Straßenverkehr debattiert wird. In der Dynamik der aktuellen soziokulturellen Entwicklung, in der es nur noch mit großem Aufwand gelingt, die negativen Einflüsse der vom Menschen am meisten konsumierten Droge weiter zurückzudrängen, kann eine längerfristige Daseinsberechtigung einer Alkohol-Kommission der DGRM als gegeben angesehen werden.

Zusammenfassung

Der Vorstand der DGRM beschloss 1990, eine Alkohol-Kommission zu gründen, um die umfassende Diskussion hinsichtlich der Absenkung der BAK-Grenzwerte im Straf- und Ordnungsrecht kompetent begleiten zu können. Zusätzlich bestand nach der Einheit Deutschlands dringender Harmonisierungsbedarf. Dazu wurden Richtlinien für die forensische Blutalkoholbestimmung erarbeitet und 1996 verabschiedet.

Der nachfolgende wissenschaftspolitische Diskurs hinsichtlich rechtsrelevanter BAK/AAK-Grenzwerte führte im Ordnungsrecht zur Gleichstellung von 0,5 ‰ und 0,25 mg/l, während ein strafrechtsrelevanter AAK-Grenzwert nicht kodifiziert wurde.

Auf Vorschlag der Kommission wurde 2004 festgelegt, dass die Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin eine zweite Blutentnahme bei behauptetem oder möglichem Nachtrunk nicht für erforderlich hält. Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit sind BAK/AAK-Null-Grenzwerte von 0,20 ‰ bzw. 0,10 mg/l vorgeschlagen worden. Unter Federführung der Alkohol-Kommission der DGRM

wurden gemeinsam mit der GTFCh und der DGVM 2006 neue Richtlinien für die forensische Blutalkoholbestimmung verabschiedet und den Vorständen der drei Gesellschaften zur Beschlussfassung zugeleitet.

Schlüsselwörter
Alkohol-Kommission – Blutalkoholbestimmung – Doppelblutentnahme – Alkoholverbot für Fahranfänger

Summary
In 1990 the Board of the Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) adopted the resolution to establish an Alcohol Commission in order to support the discussions about lowering blood alcohol concentration limits under the criminal and police laws in a competent manner. Moreover, there was an urgent need for harmonisation after the reunification of Germany. To this end, guidelines for forensic blood alcohol testing were developed and adopted in 1996.

Subsequent economic and political discussions about blood and breath alcohol concentration limits led to equating 0.5 ‰ with 0.25 mg/L with relevance to police law, whereas a breath alcohol concentration limit of criminal relevance was not coded.

Following a recommendation by the Commission, the Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin decided in 2004 not to consider a second test necessary for alleged or potential post-offence drinking. Within the legislative procedure regarding a zero alcohol limit for beginner drivers during the qualifying period blood alcohol and breath alcohol concentration limits of 0.20 ‰ or 0.10 mg/L were suggested. Under the direction of the Alcohol Commission of the DGRM together with GTFCh and DGVM new guidelines for forensic blood alcohol testing were drafted in 2006 and submitted to the boards of the three associations for adoption.

Keywords
alcohol commision – determination of blood alcohol concentration – double blood taking – zero alcohol limit for beginner drivers

Literatur

[1] Lundt P V, Jahn E (1966) Alkohol bei Verkehrsstraftaten, Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg
[2] Bundesgerichtshof 09. 10. 1952 (3 StR 432/52)
[3] Vidic E (1964) Blutalkoholbestimmung nach dem Vanadinschwefelsäure-Verfahren. BA 1963/64: 436–439
[4] Sicherheitszuschlag bei einer abgesenkten Promillegrenze. BA 1991: 411–413
[5] Bonte W (1997) Richtlinien für die Blutalkoholbestimmung für forensische Zwecke. Empfehlungen zur Anpassung der Richtlinien des Bundesgesundheitsamtes von 1966 an Gesetze, Verordnungen und Rechtsprechung
[6] Symposium des B.A.D.S. „Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten". BA 2002 Suppl 2: 1–39
[7] Jachau K, Römhild J, Bartels H, Krause D, Wittig H (2003) Beweiswert der zweiten Blutalkoholprobe bei sog. Doppelblutentnahmen zur Beurteilung von Nachtrunkangaben. BA 2003: 411–419
[8] Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin zur sog. Doppelblutentnahme bei Verdacht auf Nachtrunk. BA 2004: 447–449
[9] Bundesratdrucksache 678/05 (Beschluss)-Auszug vom 14. 10. 2005. BA 2005: 457–458

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. med. Dieter Krause
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: dieter.krause@medizin.uni-magdeburg.de

TÜV Hessen, Life Service, Medizinisch-Psychologisches Institut Frankfurt am Main[1]),
TÜV SÜD, Life Service, Medizinisch-Psychologisches Institut Ulm[2])

H. HOFFMANN-BORN[1]), J. BRENNER-HARTMANN[2])

50 Jahre Fahreignungsdiagnostik

– Von der Kasuistik zur strukturierten Entscheidung –

Fahreignungsdiagnostik hatte sich immer schon - und hat dies auch heute noch - der Frage zu stellen: „Kann diese Person noch sicher Auto fahren?“ Daran hat sich in 50 Jahren nichts geändert. Sehr wohl geändert hat sich in diesem halben Jahrhundert jedoch die fachliche Sicht auf die Person, die Erkenntnisse darüber, unter welchen Umständen man noch sicher fahren kann sowie die Bedingungen, unter denen die sichere Verkehrsteilnahme stattfindet.

Es wird dargestellt, wie sich die verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Diagnostik im Laufe der zurückliegenden 50 Jahre verändert haben und insbesondere, wie es gelungen ist, sie auf ein gemeinsames Ergebnis hin zum Nutzen der Verkehrssicherheit zusammenzuführen. Dabei werden die wesentlichen Entwicklungslinien im Bereich der Verkehrsmedizin, die Fortschritte der verkehrspsychologischen Diagnostik sowie die Fortschreibung von interdisziplinär angelegten Leitlinien für die Fahreignungsdiagnostik geschildert.

Schlüsselwörter

Fahreignungsdiagnostik – Interdisziplinarität – sichere Verkehrsteilnahme – Begutachtungsleitlinien – Beurteilungskriterien

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Hannelore Hoffmann-Born
TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Life Service
Medizinisch-Psychologisches Institut
Eschborner Landstr. 42-50
60489 Frankfurt am Main
Email: hannelore.hoffmann-born@tuevhessen.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf[1]),
Institut für Rechtsmedizin, Klinikum der J.W.Goethe-Universität Frankfurt am Main[2]),
Akademie für Ärztliche Fort- und Weiterbildung, Ärztekammer Nordrhein, Düsseldorf[3])

H. Graß[1]), P. Schmidt[2]), P. Lösche[3])

Fachkunde „Verkehrsmedizinische Begutachtung" – eine Reflexion

In der Rechtsmedizin sind die unterschiedlichen Aspekte verkehrsmedizinischer Begutachtung sowohl in das Facharztcurriculum als auch die praktische Arbeit integriert. Neben Unfallrekonstruktionen einschließlich Todesursachenklärungen werden Untersuchungen zur Fahrtüchtigkeit und Fahreignung durchgeführt. Hierbei sind spezifische gesundheitliche Störungen im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen der Fahreignung zu beurteilen. In diesem Zusammenhang werden krankheitsspezifische Fragestellungen z. B. aus den Gebieten Innere Medizin, Neurologie oder Psychiatrie regelhaft von ausgewiesenen Fachärzten bearbeitet. Formale und inhaltliche Besonderheiten einer derartigen Begutachtung werden in Fortbildungen der regionalen Ärztekammern vermittelt und mit einem Fachkunde-Zeugnis zertifiziert. Diese Fortbildungen werden i. d. R. als Wochenendseminare mit einem Stundenkontingent von ca. 16 Stunden abgehalten; dabei werden die formalen und krankheitsspezifischen Besonderheiten durch Fachreferenten unter Bezugnahme auf die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung und auf die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) erörtert. Auf der Grundlage der Erfahrungen der Autoren mit der Leitung/Moderation der entsprechenden Fachfortbildungen der Ärztekammer Nordrhein soll das bestehende Curriculum dargestellt und mit den Mitgliedern der Fachgesellschaft für Verkehrsmedizin erörtert werden. Unter anderem sollen einige Anregungen zur Änderung des Fachkunde-Curriculums diskutiert werden (z.B. Lernzielkontrollen, Beispielgutachten, Mentoring-Angebote).

Schlüsselwörter
Verkehrsmedizin – Curriculum – Rechtsmedizin

Anschrift für die Verfasser
PD Dr. med. Hildegard Graß
Moorenstraße 5
40225 Düsseldorf
Email: hildegard.grass@uni-duesseldorf.de

Neurologisches Rehabilitationszentrum Godeshöhe, Bonn

J. KÜST, U. JACOBS, H. KARBE

Fahreignung nach neurologischen Erkrankungen: Eine quantitative Analyse

In den letzten Jahren hat das Thema Fahreignung bei neurologischen Erkrankungen zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die empirische Basis über Unfallhäufigkeiten oder kognitive Voraussetzungen einer aktiven Teilnahme am Straßenverkehr ist sehr gering. Aufgrund der fehlenden Meldepflicht in der BRD ist es nicht möglich, spezifische Informationen über die Auswirkungen verschiedener Erkrankungen auf die Fahreignung zu erhalten. Zur besseren Abschätzung des Interventionsbedarfs in diesem Bereich wurde an einer konsekutiven Stichprobe rentenversicherter (RV), neurologischer Phase D-Patienten das Ausmaß der Fahreignungseinschränkungen sowie deren Auswirkungen auf die berufliche Reintegration erfasst. Ergänzend wurden die Ursachen der mangelnden oder eingeschränkten Fahreignung analysiert. Während der 11-monatigen Datenerhebung wurden insgesamt 889 RV-Patienten erfasst, in die Studie aufgenommen wurden 694 Personen. Einschlusskriterien waren: Besitz eines gültigen Führerscheins, ein Höchstalter von 65 Jahren und die Einverständniserklärung. Gemäß verkehrsmedizinischer Einschätzung (entsprechend Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung - FEV) war bei 45 % dieser Patienten die Fahreignung nicht gegeben. Die neuropsychologische Einschätzung (entsprechend Anlage 5 der FEV) ergab eine fehlende Fahreignung bei 53 % der Patienten. Das häufigste Defizit, welches die Fahreignung einschränkte, war eine Störung der Aufmerksamkeit (62 %) sowie Störungen der visuellen Wahrnehmung (23 %). Bei Fehlen oder Einschränkung der Fahreignung befürchten 49 % aller Befragten den Verlust des Arbeitsplatzes. Die Quantifizierung dieser Problematik bildet zum einen die Grundlage für die Berücksichtigung der Fahreignung bei der sozialmedizinischen Beurteilung, zum anderen für die Entwicklung spezifischer Therapieprogramme. In einem weiterführenden Projekt beschäftigen wir uns mit der Therapie von Fahreignung. Das Vorhaben verfolgt das Ziel der Entwicklung von Rehabilitationsstrategien der Fahreignung.

Schlüsselwörter

Fahreignung – neurologische Rehabilitation – berufliche Reintegration

Anschrift für die Verfasser

Dr. Jutta Küst
Waldstraße 2-10
53177 Bonn
Email: j.kuest@godeshoehe.de

Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke Universität Magdeburg

K. JACHAU, D. KRAUSE

Als Epileptiker 20 Jahre als LKW-Fahrer tätig?! – eine Kasuistik

Die Voraussetzung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse II ist entsprechend der Fahrerlaubnisverordnung nach mehr als zwei epileptischen Anfällen ausgeschlossen. Als Ausnahme gilt eine durch ärztliche Kontrolle nachgewiesene fünfjährige Anfallfreiheit ohne anti-epileptische Behandlung. 1986 wurde bei einem damals 22 Jahre alten LKW-Fahrer eine Epilepsie diagnostiziert. 1998 kam es zu einer Anklage wegen fahrlässiger Tötung einer PKW-Fahrerin durch Nichtbeachtung der Vorfahrt. Das epileptische Leiden wurde in der Verhandlung nicht diskutiert. 2000 und 2001 erfolgten Krankenhausaufenthalte wegen eines Krampfanfalles in der Häuslichkeit bzw. am Steuer des parkenden Lkw. Danach erfolgte die Behandlung des Patienten mit Carbamazepin. In der bildgebenden Diagnostik wurde kein krampfauslösender Focus im Gehirn festgestellt. 2005 steuerte der LKW-Fahrer seinen Lkw mit Anhänger in ein bewohntes Gartengrundstück, da er nach Angaben des Beifahrers während der Fahrt einen Krampfanfall erlitt. Erst zu diesem Zeitpunkt wurde der Führerschein beschlagnahmt und ein Verfahren hinsichtlich der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse II eingeleitet.

Schlüsselwörter
Fahreignung – Epilepsie – rechtliche Sanktionen

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Katja Jachau
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: katja.jachau@medizin.uni-magdeburg.de

Bezirksklinikum Gabersee, Fachkrankenhaus für Psychiatrie, Psychotherapie, Psychosomatische Medizin und Neurologie. Akademisches Lehrkrankenhaus der Ludwig Maximilians-Universität München[1]), Psychiatrische Universitätsklinik Ludwig Maximilians-Universität München[2])

A. BRUNNAUER[1]), G. LAUX[1,2])

Depression, Antidepressiva und Fahrtüchtigkeit

Neuropsychologische Beeinträchtigungen gehören zu den Kernsymptomen depressiver Störungen, die sich auf verschiedene Bereiche des Alltagslebens, wie etwa die Fahrtüchtigkeit, negativ auswirken können. Das Ziel pharmakologischer Behandlungsstrategien ist, eine langanhaltende Remission der Symptomatik zu erreichen, die es dem Patienten ermöglicht an Aktivitäten des täglichen Lebens teilzunehmen. Die meisten der derzeit erhältlichen Antidepressiva sind weitgehend vergleichbar in Bezug auf ihre therapeutische Effektivität, so dass bei der Auswahl der Medikamente in erster Linie das Nebenwirkungsprofil ausschlaggebend ist. Systematische Untersuchungen zur Frage der Auswirkung antidepressiver Medikation auf die Fahrtüchtigkeit depressiver Patienten existieren jedoch kaum. Die meisten Studien wurden an gesunden Probanden nach Einmaldosierung durchgeführt. Eigene Untersuchungen an Patienten belegen, dass die Behandlung mit selektiven Antidepressiva zumeist einen günstigeren Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit hat als die mit Trizyklika. Darüber hinaus belegen die Untersuchungen, dass die Fahrtüchtigkeit eines unter neueren Antidepressiva zum Teil remittierten Patienten als günstiger einzuschätzen ist als die eines unbehandelten depressiven Patienten. Differenzielle Effekte einzelner Antidepressiva werden vorgestellt und mögliche Implikationen für die Einschätzung des Risikopotenzials diskutiert.

Schlüsselwörter
Fahrtüchtigkeit – Antidepressiva – Depression

Anschrift für die Verfasser
Dr. Alexander Brunnauer
Gabersee Haus 13
83512 Wasserburg/Inn
Email: brunnauer.alexander@gabersee.de

Abteilung Forensische Psychiatrie, Universitäre Psychiatrische Kliniken Basel, Schweiz

K. D. Römer, V. Dittmann

Entwicklung der Verkehrspsychiatrie in der Schweiz

Aufgrund der föderalen Struktur der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterliegen die Verkehrsbehörden und die von ihnen verhängten Administrativmassnahmen weitgehend dem kantonalen Recht der 22 Schweizer Kantone. 1998 wurde das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Kompetenzzentrum für Strassen und Strassenverkehr gegründet mit der politischen Zielvorgabe u. a. die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Rahmen einer Untersuchung der Expertengruppe Verkehrssicherheit im Jahre 2000 wurde festgestellt, dass sowohl die Indikationsstellung als auch der Inhalt der Fahreignungsuntersuchung und die Voraussetzungen für die Wiedererteilung des Führerausweises nicht systematisch zusammengestellt waren und zudem kantonal und regional sehr unterschiedlich gehandhabt wurden, was mit einer Rechtsungleichheit einherging. Im Auftrag des Bundes für die Administrativ-, Justiz- und Polizeibehörden der Schweiz wurde im Jahr 2000 der Leitfaden über die Verdachtsgründe fehlender Fahreignung erarbeitet, einem ersten Meilenstein auf dem Weg hin zu einer einheitlichen Vorgehensweise im Bereich der verkehrsmedizinischen Begutachtung in der Schweiz. Ein weiterer wichtiger Schritt war dahingehend die Herausgabe des Handbuchs der verkehrsmedizinischen Begutachtung im Jahr 2005 durch M. Haag und V. Dittmann, in dem erstmals umfassend begründete und transparente Begutachtungsrichtlinien für alle im Strassenverkehr wichtigen Krankheitsgruppen vorgelegt wurden. Zurzeit wird das Strassenverkehrsgesetz (SVG) revidiert. Erste Änderungen traten bereits am 01. 01. 2005 in Kraft: Das Herabsetzen der verkehrsrelevanten Alkoholpromillegrenze von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰, die Nulltoleranz für bestimmte Drogen, die Verschärfung der Administrativmassnahmen und der strafrechtlichen Sanktionen sowie die anlassfreie Atemalkoholkontrolle als generalpräventive Massnahme. Vor diesem Hintergrund möchten wir die Entwicklung der verkehrspsychiatrischen Begutachtung in der Schweiz nachzeichnen.

Schlüsselwörter

Schweiz – verkehrspsychiatrische Begutachtung – Entwicklung

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Konstanze Dorothea Römer
Wilhelm Klein-Straße 27
CH-4025 Basel
Schweiz
Email: konstanze.roemer@upkbs.ch

Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin der Universitätsklinik Heidelberg

P. STROHBECK-KÜHNER, S. KIEF, R. MATTERN

Bewältigungsstrategien und Fahrverhalten

Entsprechend des transaktionalen Stressmodells von Lazarus erlebt ein Autofahrer eine Verkehrssituation dann als belastend, wenn er über keine geeigneten Bewältigungsstrategien verfügt, um mit Belastungen adäquat umzugehen. Ziel der vorliegenden Studie war die Typisierung von Autofahrern nach ihren eingesetzten Bewältigungsstrategien sowie deren Auswirkungen auf das konkrete Fahrverhalten. 60 Versuchspersonen bearbeiteten eine deutsche Fassung des Driver Stress Inventory (DSI) und des Driver Coping Questionnaire (DCQ) von Matthews et al. sowie einen Fragbogen zur subjektiven Häufigkeit angetroffener Verkehrssituationen. Im Anschluss daran erfolgte eine standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung von ca. einer Stunde. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass die Art des Umgangs mit Belastungen im Straßenverkehr abhängig von Geschlecht und Alter ist, wobei insbesondere Frauen über geeignetere Bewältigungsstrategien verfügen. Anhand der Fragebogen konnten mittels Clusteranalyse fünf Coping-Typen (Verantwortungsbewusste, Konfrontative, Vermeintliche Alleskönner, Unsichere, Überbesorgte) identifiziert werden. Im Rahmen der standardisierten Fahrverhaltensbeobachtung konnte gezeigt werden, dass sich die Typen sowohl hinsichtlich ihres Fahrstils als auch hinsichtlich Art und Häufigkeit der Fahrfehler unterscheiden lassen. Als zentrale Problemgruppe erwiesen sich dabei die „Konfrontativen", die einerseits durch ihren Fahrstil Belastungen für andere Verkehrsteilnehmer generieren, sich andererseits aber auch selbst am meisten belastetet fühlen.

Schlüsselwörter

Bewältigungsstrategien – Fahrfehler – Fahrverhaltensbeobachtung – Belastungen

Anschrift für die Verfasser

Dr. Peter Strohbeck-Kühner
Vossstraße 2
69115 Heidelberg
Email: peter.strohbeck@med.uni-heidelberg.de

DEKRA Automobil GmbH, Fachbereich Verkehrspsychologie

W. SCHUBERT

Körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen – „Grenzwerte“ bei der Anwendung verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren

Das Referat beschäftigt sich u. a. mit der Bedeutung von psychologischen Testverfahren einschließlich der psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung im Ensemble der eingesetzten Methoden in der Fahreignungsbegutachtung und der Thematik „Grenzwerte“ bei der Anwendung verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren im Zusammenhang mit der Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Im Referat wird auch auf die damit im Zusammenhang stehenden Themenkomplexe technisch bedingter Messungenauigkeiten bei computerunterstützten psychologischen Testverfahren sowie der Bedeutung von Reaktionszeitmessungen im Rahmen behördlich veranlasster ärztlicher und medizinisch-psychologischer Fahreignungsgutachten eingegangen.

Im Weiteren folgen Ausführungen zu Fragen der Qualitätssicherung, der Anwendung und Durchführung von psychologischen Testverfahren, der Verwendung von geeigneten Normskalen sowie zu verwaltungs- und verfassungsrechtlichen Aspekten von „Grenzwerten“ bei verhaltenswissenschaftlichen Testverfahren.

Weitere Bestandteile des Vortrages werden Fragen des Umgangs mit den Ergebnissen psychologischer Testverfahren unter Berücksichtigung der Gutachtenfairness als auch ein Ausblick auf zukünftige Anforderungen an Testentwickler, -hersteller und -anwender sein.

Schlüsselwörter

Testverfahren – Grenzwerte – Qualitätssicherung

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Wolfgang Schubert
Ferdinand-Schultze-Str. 65
13055 Berlin
Email: w.schubert@verkehrs-psychologie.eu

Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin der Universitätsklinik Heidelberg[1]),
Zentralinstitut für seelische Gesundheit Mannheim[2])

P. STROHBECK-KÜHNER[1]), D. SABLJIC[1]), G. SKOPP[1]), E. SOBANSKI[2]), A. DETTLING[1]), R. MATTERN[1]), B. ALM[2])

ADHS: Medikamentöse Therapie und Fahrtüchtigkeit

Der Aufmerksamkeitsdefizit/Hyperaktivitätsstörung (ADHS) kommt eine zentrale verkehrmedizinische Bedeutung zu, da Personen, die unter ADHS leiden, in verstärktem Maße durch Unfälle und andere Verkehrsdelikte auffällig werden. Ursache hierfür sind die störungsbedingten Aufmerksamkeitsdefizite, der impulsive Verhaltensstil sowie die hohe Komorbidität mit Alkohol- und Drogenmissbrauch. Eine Behandlung mit Stimulanzien hat sich dabei als sehr wirksam zur Symptomreduzierung erwiesen. In einer Studie sollte untersucht werden, welche Auswirkungen diese Medikation auf die verkehrsrelevanten Leistungsfunktionen hat. Im Rahmen eines Kontrollgruppendesigns mit Messwiederholung wurden 27 unbehandelte Patienten der ADHS-Spezialambulanz des Zentralinstituts für Seelische Gesundheit in Mannheim einer Leistungstestung (ART2020; TAP) unterzogen. Für die Wiederholungstestung standen neun Patienten nach Einstellung der Medikation sowie zehn nicht-medizierte Patienten zur Verfügung. Bei den Patienten mit Medikation wurden die Medikamentenspiegel bestimmt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Medikamentengruppe im Vergleich mit den nicht-medizierten Patienten ihre Arbeitsgeschwindigkeit signifikant verbessern konnte, ohne dass dies zu Lasten der Sorgfaltseinstellung ging. Bezogen auf die einzelnen Funktionsbereiche konnte sich die Medikamentengruppe in der Reaktionsleistung, der visuellen Orientierungsfähigkeit und insbesondere der Vigilanz verbessern. Die Unterschiede blieben auch bei Kontrolle der Ausgangsleistung stabil. Eine Leistungsbeeinträchtigung durch die Medikation war nicht festzustellen.

Schlüsselwörter
ADHS – Leistungsfunktionen – Fahrtüchtigkeit – Pharmakotherapie

Anschrift für die Verfasser
Dr. Peter Strohbeck-Kühner
Vossstraße 2
69115 Heidelberg
Email: peter.strohbeck@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Schleswig-Holstein

W. GRELLNER, C. BEHRENS, U. KRUCHTEN, S. LEHMANN, A. RETTIG-STÜRMER, A.-K. ZIMMER

Phänomenologie, Erfassung und Bedeutung von Tagesschläfrigkeit als verkehrsrelevanter Faktor bei Risikopopulationen[*])

In den letzten Jahrzehnten kam es durch verschiedene präventive Maßnahmen, Aufklärungskampagnen und Sanktionen zu einem Wandel des Ursachenspektrums von Verkehrsunfällen. Während technische Ursachen und eine Alkoholisierung eher rückläufig sind, gewinnen Faktoren wie Vigilanzminderungen („Sekundenschlaf am Steuer“) und Medikamentenwirkungen an Bedeutung. Seit einigen Jahren steht mit dem pupillographischen Schläfrigkeitstest (PST) ein objektives Messverfahren zur Ermittlung der Tagesschläfrigkeit zur Verfügung, wobei die Zunahme der spontanen Schwankungen des Pupillendurchmessers unter Müdigkeit registriert wird. Es wurde eingesetzt bei verschiedenen Probandengruppen, die einem potenziell erhöhten Risiko von Vigilanzminderungen ausgesetzt sind: chronische Schmerzpatienten (n = 23) bzw. substituierte Heroinabhängige (n = 52) unter Opioiden, ambulante Patienten unter Psychopharmaka (n = 32), Allergiker unter Antihistaminika (n = 40) und medizinisches Nachtdienst-Pflegepersonal (n = 40). Verglichen wurde u. a. mit zwei Kontrollgruppen (n = 21, n = 10). Bei den Untersuchungen ergaben sich relativ normale Schläfrigkeitswerte bei ambulanten Psychopharmaka-Patienten und Allergikern. Teils exzessiv erhöhte Werte wurden dagegen insbesondere bei substituierten Heroinabhängigen, opiatversorgten Schmerzpatienten und dem Nachtdienstpersonal festgestellt. So wiesen 81 % der substituierten Heroinabhängigen, 70 % des Nachtdienstpersonals und 59 % der Schmerzpatienten kritische Befunde auf. Bei allen Probanden nahm die Müdigkeit nach einer Belastung darüber hinaus noch relevant zu. Das gleichzeitig erfasste subjektive Schläfrigkeitsgefühl korrespondierte nur teilweise zu den objektiven Befunden, was eine zusätzliche Gefährdung bei unkritischer Teilnahme am Straßenverkehr bedingen kann. Insgesamt zeigten die experimentellen Testungen, dass nicht unerhebliche Teilpopulationen in der Bevölkerung einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, den gefährlichen Sekundenschlaf am Steuer erleiden zu können.

Schlüsselwörter

Tagesschläfrigkeit – Fahrsicherheit – Medikamenteneinnahme

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. med. Wolfgang Grellner
Arnold-Heller-Straße 12
24105 Kiel
Email: grellner@rechtsmedizin.uni-kiel.de

[*]) Die Abfassung des Abstracts erfolgte im Vortragsstil.

Institut für Rechtsmedizin der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

K.-U. Breustedt, E. Below, B. Bockholdt

Zur Situation der Mehrfachdelinquenz unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr

Es gilt die These, dass Personen, die viel und häufig Alkohol konsumieren, auch oft alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen (Krüger, H-P. Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen 1998; 20). Schätzwerten zufolge dürften etwa ein Drittel aller alkoholauffälligen Verkehrsteilnehmer Alkoholmissbrauch betreiben und damit deutlich höhere Blutalkoholwerte aufweisen (Haffner, H-T. Methanol – ein verkehrsmedizinisch relevanter Alkoholismusmarker? Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1993; 39: 146-50). Die vorliegende Studie beschäftigt sich mit Straßenverkehrsdelikten im Wiederholungsfall unter Alkoholeinfluss in Vorpommern und dem südlichen Mecklenburg. Das entscheidende Einschlusskriterium für diese Untersuchung war mindestens eine wiederholte rechtswidrige Auffälligkeit unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr. Im Zeitraum 1998 bis 2002 konnten aus ca. 30.000 Polizeiprotokollen 3 215 Wiederholungsdelikte im Straßenverkehr, begangen durch 1 587 Einzeltäter ermittelt werden. Das entspricht fast 70 % aller begangenen Wiederholungstaten unter Alkoholeinfluss. Die Altersstruktur der Täter erstreckt sich über einen Altersbereich von 18 bis 60 Jahren. Jugendliche im Alter von 18–23 Jahren sind auffallend häufig vertreten und auch überproportional an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Die festgestellten Blutalkoholkonzentrationen in Kombination mit einer Straftat im Straßenverkehr bleiben über die einzelnen Jahre des Erhebungszeitraumes hinweg konstant im Bereich der absoluten Fahruntauglichkeit bei einem Mittelwert von 1,85 mg/g. Die Blutalkoholkonzentrationen der Rückfalltäter steigen mit zunehmendem Alter. Mit dem Anstieg der Blutalkoholkonzentration steigt auch die Deliktschwere. Das Hauptproblem im Untersuchungsgebiet ist der junge, wiederholt im Bereich der absoluten Fahruntauglichkeit alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmende Mann, der so für über 30 % der Unfälle unter Alkoholeinfluss verantwortlich ist.

Schlüsselwörter

Alkoholdelikte – Wiederholungstat – Straßenverkehr

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Elke Below
Kuhstraße 30
17489 Greifswald
Email: ebelow@uni-greifswald.de

Institut für Wirtschaftspsychologie, Bildungspsychologie und Evaluation, Wien[1]),
AAP – Angewandte Psychologie und Forschung GmbH[2])

M. LÜFTENEGGER[1]), E. SCHICKHOFER[1]), G.-A. LANGER[2]), F. NECHTELBERGER[2]), M. NECHTELBERGER[2])

Kontinuierliche Evaluation von Nachschulungsprogrammen

Verkehrspsychologische Nachschulungen stellen Maßnahmen zur Rehabilitierung von im Straßenverkehr auffälligen Kraftfahrern dar. Allgemeines Ziel der Nachschulung ist eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr zu fördern, um ein sicheres und rücksichtsvolles Verhalten der TeilnehmerInnen zu gewährleisten. Diese gesetzlich verankerten psychologischen Interventionsprogramme werden mit hohem Aufwand konzipiert und sind bei der täglichen Durchführung mit beträchtlichen Kosten verbunden. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit die Effektivität der Nachschulungsmodelle durch eine wissenschaftliche Evaluation sowohl für die TeilnehmerInnen als auch für die AAP GmbH – eine ermächtigte Institution in Österreich – zu klären. Zwei Diplomarbeiten wurden in Zusammenarbeit mit Univ. Prof. Dr. Spiel in den Jahren 2003 und 2006 durchgeführt – dadurch konnten eindeutig die kontinuierlich wirkenden Effekte der Nachschulung identifiziert werden. Erfolgskriterien stellten die postulierten Ziele Einstellungsänderung, Wissensvermittlung, Verminderung von Risikoverhalten und Stärkung von Selbstwirksamkeitserwartung und interner Attribution dar. Die Ergebnisse zeigen eine deutliche Einstellungsänderung in die gewünschte Richtung, eine Verstärkung der spezifischen Selbstwirksamkeitserwartungen und der internen Attributionen. Auch das Wissen der Verkehrssünder erhöhte sich durch das Training. Die Kursteilnehmer zeigten nach der Maßnahme – auch nach einem längeren Zeitraum – eine positive Einstellung zur Maßnahme selbst wie auch zu den gesetzlichen Vorschriften.

Schlüsselwörter

Nachschulung – Einstellungstraining – Alkohol – Drogen – verkehrsauffällige Kraftfahrer – Rehabilitation

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Ing. Dr. Martin Nechtelberger
Mariahilfergürtel 37/2/4
1150 Wien
Österreich
Email: office@aap.co.at

Institut für Rechtsmedizin, Medizinische Hochschule Hannover[1]),
Abteilung für Psychiatrie und Psychotherapie, Krankenhaus Lübbecke[2])

D. BREITMEIER[1]), I. SEELAND-SCHULZE[2]), U. SCHNEIDER[2])

Verkehrsmedizinisch relevante Störungen neurokognitiver Leistungen unter dem Einfluss niedriger Blutalkoholkonzentrationen – eine doppelblinde, placebokontrollierte Untersuchung

Beeinträchtigungen von Partialfunktionen neurokognitiver Leistungen bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen sind zahlreich in der Literatur erwähnt. Die Untersuchungen sind, wobei häufig nur neurokognitive Teilleistungen und nicht vergleichbare Probandengruppen untersucht werden, oft nicht vergleichbar und liefern zudem widersprüchliche Ergebnisse. Unsere Untersuchungen sollen fundierte Aussagen über das Ausmaß und die Qualität kognitiver Veränderungen bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen (etwa 0,30 ‰) ermöglichen. In einer doppelblinden, placebokontrollierten Studie wurden 16 gesunde männliche Probanden untersucht. Die BAK betrug während der Versuche etwa 0,30 ‰. Es wurden das allgemeine Intelligenzniveau, subjektive Beeinträchtigungen, depressive Symptome, die allgemeine Leistungsfähigkeit, die Vigilanz, die geteilte Aufmerksamkeit, die Reaktionszeit sowie die Gedächtnisleistungen getestet. Hierzu wurden umfangreiche neuropsychologische Tests eingesetzt. Die biostatistische Auswertung erfolgte im 2-Perioden-Crossover-Design. Bei BAK's von 0,30 ‰ wurden die verbale Intelligenz, die allgemeine Leistungsfähigkeit, die Vigilanz (optische Reize) und das Gedächtnis nicht beeinträchtigt. Tendenziell, ohne Signifikanzniveau zu erreichen, waren die geteilte Aufmerksamkeit, die Vigilanz auf akustische Reize sowie die Gesamtreaktionszeit auf akustische und optisch-akustische sequentielle Reize verändert. Statistisch signifikant waren die Gesamtreaktions- und motorische Zeit auf optische Reize sowie die Entscheidungszeit auf optische Reize, die als Sequenz angeboten wurden, bei dieser BAK verändert. Zusammenfassend sind die neurokognitiven Leistungen bei BAK's von etwa 0,30 ‰, die insbesondere auf die Wahrnehmung und die Verarbeitung visueller Informationen angewiesen sind, wie etwa die Beherrschung einer kritischen Situation im Straßenverkehr, relevant beeinträchtigt, woraus sich auch bei niedrigen BAK's eine relative Fahruntüchtigkeit herleiten kann.

Schlüsselwörter
niedrige Blutalkoholkonzentration – neurokognitive Störungen – Beeinflussung der Fahrtüchtigkeit

Anschriften für die Verfasser
Priv.-Doz. Dr. Dirk Breitmeier
Carl-Neuberg-Straße 1
30625 Hannover
Email: breitmeier.dirk@mh-hannover.de

AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V., Köln

J. SEIDL, B. ZAFIROV

DRUGS-Kurs konkret – Praxis der Gruppenarbeit mit drogenauffälligen Kraftfahrern im Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung

Die AFN und das Medizinisch-Psychologische Institut des heutigen TÜV Hessen entwickelten gemeinsam ein Kursmodell zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) für drogenauffällige Kraftfahrer, das auf dem 33. Kongress in Bonn vorgestellt wurde. In der Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer wird der individualpsychologische Ansatz bereits seit mehr als 25 Jahren für verschiedene Zielgruppen angewendet. Jetzt soll über die praktische Kursarbeit mit drogenauffälligen Teilnehmern und die Veränderungsprozesse im Erleben und Handeln am Beispiel eines Teilnehmers berichtet werden. Die Analyse des auffälligen Drogenkonsumverhaltens erfolgt auf dem Hintergrund des gesamten Lebensplanes. In der Basisanalyse werden die individuellen problematischen Beziehungs- und Problembewältigungsmuster herausgearbeitet, welche sich auch im Umgang mit Drogen wiederfinden. Drogenmissbrauch ist in diesem Sinne eine Ausweichhandlung, die aus Angst vor dem Versagen bei der Lösung wichtiger Lebensaufgaben entsteht. Die Strategien der Vermeidung und Entlastung von inneren und äußeren Konflikten durch Drogenkonsum werden sichtbar gemacht. Das Verständnis des Drogenkonsums als Bestandteil des gesamten Lebensstils wird erarbeitet. Das Erkennen des zugrunde liegenden Konfliktgeschehens ermöglicht dessen konkrete Bearbeitung. Auf der Basis der individuellen Analyse, dabei auch dem Kennenlernen der eigenen Stärken, werden realitätsgerechte Verhaltensstrategien zur Lösung der Lebensaufgaben erarbeitet, welche erst dauerhafte Drogenabstinenz ermöglichen. In der Selbstbeobachtungsphase erprobt der Teilnehmer die erarbeiteten Verhaltensstrategien. Die dabei gemachten Erfahrungen werden in der anschließenden Aufbauphase besprochen und optimiert. Der individualpsychologische Zugang berücksichtigt insbesondere die Psychodynamik zwischen Teilnehmer, Gruppe und Kursleiter. Der Umgang damit führt zu einem Gruppenklima, das zur offenen und selbstkritischen Auseinandersetzung mit der Drogenthematik ermutigt und Selbst-Verständnis ermöglicht. Bislang nicht genügend ausgebildete Ressourcen des Teilnehmers werden gefördert und ermöglichen eine realitätsgerechte Bewältigung der anstehenden Lebensaufgaben.

Schlüsselwörter

Rehabilitation – drogenauffällige Kraftfahrer – § 70 FeV – Individualpsychologie – Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung

Anschrift für die Verfasser

Dr. Joachim Seidl
Melanchthonstraße 7
01099 Dresden
Email: seidl@afn.de

Institut für Forensische Toxikologie im Zentrum für Rechtsmedizin,
Klinikum der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main

G. KAUERT

50 Jahre DGVM – 50 Jahre Drogen/Medikamente im Straßenverkehr

– Rückblick und AusSicht der Verkehrstoxikologie –

Am 01. Oktober 1957, im Gründungsjahr der DGVM, wurde das neue Beruhigungs- und Schlafmittel Contergan (Thalidomid) zugelassen, nach dessen Aufnahme die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt wurde. Diese Nebenwirkung erhielt jedoch bekanntermaßen damals eine untergeordnete Bedeutung.

Aber auch zahlreiche andere psychotrope Pharmaka wie z. B. Chlorpromazin (1952) wurden in den 50er Jahren entwickelt und in der Therapie eingesetzt, was dazu führte, dass das Problem Medikamente im Straßenverkehr langsam aber nachhaltig erkannt wurde und 1959 in der DGVM zur Gründung der Sektion „Arzneimittel und Verkehr" führte.

Die ersten wissenschaftlichen Veröffentlichungen, insbesondere um Wagner, waren noch nicht, wie heute obligat, von analytischen Nachweismethoden der verkehrsmedizinisch relevanten Arzneistoffe begleitet.

In den 60er und 70er Jahren wurden zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, die die Epidemiologie und die pharmakologischen Zusammenhänge der negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit zum Inhalt hatten.

Mit der rasanten technologischen Entwicklung auf dem Gebiet der analytischen Toxikologie (Gaschromatographie-Massenspektrometrie, Hochdruckflüssigchromatographie) wurde auch die verkehrsmedizinische Forschung erheblich verbessert und vertieft.

Zu Beginn des Neuen Jahrtausends fand wiederum eine spektakuläre Weiterentwicklung in der Analysetechnik statt, die auch die verkehrstoxikologischen Möglichkeiten quantenartig verbesserte (LC-MS-MS, LC-TOF-MS).

Die Forensische Toxikologie kann heute nahezu jedes verkehrsmedizinisch relevante Medikament sowie auch die illegalen Rauschmittel quantitativ mit höchster Empfindlichkeit, Richtigkeit und Präzision in Körperflüssigkeiten und auch in anderen biologischen Asservaten wie z. B. Haaren nachweisen, mit der Aussicht, dass man über Grenzwerte zur (absoluten) Fahruntüchtigkeit laut nachdenken kann.

Das Referat über Drogen/Medikamente im Straßenverkehr befasst sich im schriftlichen Teil mit dem ausführlichen Rückblick und im mündlichen Teil mit den gegenwärtigen und zukünftigen Aspekten der Verkehrstoxikologie.

Schlüsselwörter

Psychopharmaka - 50er Jahre – Problemerkennung Medikamente im Straßenverkehr – analytische Toxikologie – Grenzwerte absoluter Fahruntüchtigkeit – Epidemiologie – Rückblick und Ausblick

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Gerold Kauert
Institut für Forensische Toxikologie
Zentrum der Rechtsmedizin
Johann Wolfgang Goethe-Universität
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt am Main
Email: kauert@em.uni-frankfurt.de

Richter am Bundesgerichtshof

K. R. MAATZ

Verkehrsmedizin in der Rechtsprechung der vergangenen 50 Jahre

50 Jahre Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin fällt – fast auf den Tag genau – zusammen mit 50 Jahren Rechtsprechung des (4. Strafsenats des) Bundesgerichtshofs (BGHSt 10, 265) zur strafbewehrten alkoholbedingten „absoluten" Fahruntüchtigkeit (§ 316 StGB). Das Referat widmet sich in erster Linie der Entwicklung dieser Rechtsprechung und betont dabei den Einfluß der Rechts- und Verkehrsmedizin auf die Festlegung der sog. „Grenzwerte" von ursprünglich 1,5 ‰ über 1,3 ‰ (BGHSt 21, 157 [= BA 1967, 41]) auf zuletzt 1,1 ‰ (BGHSt 37, 89 [= BA 1990, 370]). Dabei streift das Referat auch die Chancen und Grenzen der – von der Rechts- und Verkehrsmedizin lange Zeit als „Reizthema" wahrgenommenen – Einführung der Atemalkoholprobe als beweissicherem Verfahren im Ordnungswidrigkeitenbereich (§ 24a Abs. 1 StVG) und seiner Anerkennung in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHSt 46, 358 [= BA 2001, 280]). Das Referat wendet sich sodann der zunehmenden Bedeutung „anderer berauschender Mittel" (Drogen und zentralwirkende Medikamente) zu. Es zeigt – ausgehend von den Empfehlungen des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1993 – die rechts- und verkehrspolitischen „Lösungen" auf, die auf Seiten des Gesetzgebers zur Einführung eines bußgeldbewehrten sog. „absoluten" Drogenverbots im Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 2 StVG) geführt haben, und widmet sich schließlich der – ungeachtet der Bemühungen der Rechts- und Verkehrsmedizin sowie der Toxikologie – auch in der Rechtsprechung (BGHSt 44, 219 [= BA 1999, 61]) bislang erfolglosen Suche nach „Grenzwerten" drogenbedingter „absoluter" Fahruntüchtigkeit analog zum Alkoholgrenzwert.

Schlüsselwörter

Fahruntüchtigkeit – Grenzwerte – Rechtsentwicklung – Einfluß der Verkehrsmedizin – Bindung der Rechtsprechung an wissenschaftlich gesicherte Erfahrungssätze

Anschrift des Verfassers

Richter am Bundesgerichtshof
Kurt Rüdiger Maatz
Herrenstraße 45a
76133 Karlsruhe
Email: maatz-kurt-ruediger@bgh.bund.de

Institut für Rechtsmedizin Magdeburg[1]),
Institut für Verkehrs- und Rechtsmedizin Heidelberg[2]),
Institut für Rechtsmedizin Kiel[3]),
Institut für Rechtsmedizin München[4]),
Institut für Rechtsmedizin Münster[5]),
Institut für Rechtsmedizin Köln[6])

D. KRAUSE[1]), R. ADERJAN[2]), N. BILZER[3]), W. EISENMENGER[4]), T. GILG[4]), H. KÖHLER[5]), L. KRÖNER[6]), H. WITTIG[1]), K. JACHAU[1])

Ein Vorschlag zu „Null-Grenzwerten“ für den Nachweis des Alkoholverbotes für FahranfängerInnen

Der Bundesrat hat am 14. 10. 2005 eine Entschließung zu einem Alkoholverbot für FahranfängerInnen während der Probezeit verabschiedet [BA 2005, 457]. Das Gesetzgebungsverfahren ist bereits weit fortgeschritten. Angaben zu Grenzwerten wurden bisher nicht formuliert. Die Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin hat sich intensiv mit möglichen Null-Grenzwerten für Blutalkohol- und Atemalkoholmesswerte auseinandergesetzt. Nach Ansicht der Kommission liegt bei Werten ab 0,2 ‰ mit der notwendigen Sicherheit eine Blutalkoholkonzentration vor, die zweifelsfrei auf exogen zugeführten Ethanol zurückzuführen ist. Diese Konzentrationen können weder durch Messunsicherheiten noch durch endogenen Alkohol erklärt werden und berücksichtigen auch das Postulat einer möglichen Ethanolwirkung bei unerfahrenen FahranfängerInnen. Basierend auf der DIN VDE 0405 gilt für den Atemalkohol, dass AAK-Messwerte < 0,05 mg/l auf dem Messprotokoll mit 0,00 mg/l angegeben werden. Aufgrund der bekannten Unsicherheiten und in Anbetracht einer Null-Promille-Grenze von 0,2 ‰ für den Blutalkohol wird für den Atemalkohol ein Grenzwert von 0,1 mg/l angeregt, wenn mit einem geeichten Atemalkoholtestgerät 7110 Evidential MK III gemessen wurde.

Schlüsselwörter
BAK – AAK – Fahranfänger – Null-Grenzwerte

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Katja Jachau
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: katja.jachau@medizin.uni-magdeburg.de

Arvecon GmbH, Walldorf[1]),
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg[2])

M. HERBOLD[1]), R. ADERJAN[2])

Ringversuche der GTFCh – Forensischer Ringversuch bei einer Blutalkoholkonzentration unter 0,2 Promille

Die Richtlinienkommission zur Blutalkoholbestimmung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM), der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) ist zur Auffassung gelangt, bei Werten ab 0,2 ‰ liegt eine Blutalkoholkonzentration vor, die mit der notwendigen Sicherheit und zweifelsfrei auf exogen zugeführten Ethanol zurückzuführen ist (D. Krause et al.: Ein Vorschlag zu „Null-Grenzwerten" für den Nachweis des Alkoholverbotes für Fahranfänger-Innen, Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Heidelberg, 2007). Sie beinhaltet einen Sicherheitszuschlag von 100 % auf den Wert von 0,1 ‰. Dies ist eine erste Studie zur Prüfung der Frage, ob 0,1 ‰ als Sicherheitszuschlag für die Bestimmung an dieser unteren Grenze ausreicht. Es wurde deshalb im 4 EtOH-Ringversuch 2006 der GTFCh eine mit 0,1 g Ethanol /L Serum dotierte Probe an die Teilnehmer versandt. Die entsprechende BAK beträgt 0,123 ‰. Die Ergebnisse zeigen, ein solcher Sicherheitszuschlag reichte bei den 94 Teilnehmerlabors aus. Obwohl gegenwärtig noch nicht bei 0,2 ‰ kalibriert wird, bestimmten alle Labors die getesteten Alkoholkonzentrationen mit Werten unter 0,2 Promille (Cmax ADH: 0,15 g/L = Cmax GC: 0,15 g/L = BAK von 0,19 ‰).

Schlüsselwörter

GTFCh-Ringversuche – Blutalkohol – Nachweisgrenzwert – Sicherheitszuschlag – Interlabor-vergleich – BAK

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Rolf Aderjan
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: rolf.aderjan@freenet.de

Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg[1]),
Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf[2]),
Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München[3])

D. KRAUSE[1]), T. DALDRUP[2]), W. EISENMENGER[3]), H. BARTELS[1]), H. WITTIG[1]), K. JACHAU[1])

Aus der Arbeit der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin

– Historischer Überblick, gegenwärtige und zukünftige Aufgaben –

Im Jahr 1990 wurde vom Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) beschlossen, eine Alkohol-Kommission zu gründen, um die umfassende Diskussion hinsichtlich der Absenkung der BAK-Grenzwerte im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht kompetent zu begleiten. Zusätzlich bestand nach der Einheit Deutschlands dringender Harmonisierungsbedarf auf dem Problemfeld Alkohol und Straßenverkehr. Dazu war es u.a. erforderlich, Richtlinien zu verabschieden, die dem damaligen Stand von Wissenschaft und Technik entsprachen.

Die nachfolgende Zeit war vornehmlich gekennzeichnet durch einen wissenschaftspolitischen Diskurs hinsichtlich rechtsrelevanter BAK/AAK-Grenzwerte. Während im Ordnungswidrigkeitenrecht schließlich 0,5 ‰ die gleiche Beweiskraft besitzt wie 0,25 mg/l, wenn der Wert mit einem geeichten und von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) zugelassenen Messgerät festgestellt wurde, ist die Vorstellung hinsichtlich eines strafrechtsrelevanten AAK-Grenzwertes vorläufig zu den Akten gelegt worden.

2004 wurde auf Vorschlag der Kommission festgelegt, dass die DGRM eine zweite Blutentnahme bei behauptetem oder möglichem Nachtrunk nicht für erforderlich hält. Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit hat die Kommission BAK/AAK-Null-Grenzwerte von 0,20 ‰ bzw. 0,10 mg/l vorgeschlagen. Unter Federführung der Alkohol-Kommission der DGRM wurden gemeinsam mit der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) neue Richtlinien für die forensische Blutalkoholbestimmung verabschiedet und den Vorständen der drei Gesellschaften zur Beschlussfassung zugeleitet.

Eine längerfristige Daseinsberechtigung einer Alkohol-Kommission der DGRM wird als gegeben angesehen, weil in Deutschland möglicherweise schon bald über eine weitere Absenkung der BAK- und AAK-Grenzwerte debattiert werden könnte. Andere Aufgabenfelder ergeben sich aus der grundsätzlichen Überlegung heraus, dass es immer schwieriger werden wird, die negativen Folgen der vom Menschen am meisten konsumierten Droge weiter zurückzudrängen.

Schlüsselwörter
Alkohol-Grenzwerte – Alkoholkommission – Atemalkohol – Blutalkohol

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. med. Dieter Krause
Leipziger Str. 44
39120 Magdeburg
Email: dieter.krause@medizin.uni-magdeburg.de

Institut für Forensische Medizin des Klinikums der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main[1]), Institut für Rechtsmedizin der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn[2])

P. SCHMIDT[1]), J. PREUSS[2]), A. HANSEN[2]), B. MADEA[2])

Trunkenheitsdelinquenz im Straßenverkehr und Atemalkoholanalytik

Um einen aktuellen Überblick über die Epidemiologie der Trunkenheitsdelikte und die Auswirkungen der Einführung der Atemalkoholanalytik als gerichtsverwertbares Beweismittel im Ordnungswidrigkeitenbereich für das Einzugsgebiet des Bonner Instituts für Rechtsmedizin zu erhalten, wurden die Unterlagen der Blutalkoholuntersuchungsstelle aus den Jahren 1997, 1998 und 2003 einer retrospektiven Analyse unterzogen. Das Untersuchungsgut umfasst 11784 Fälle, darunter 1889 Fälle aus dem Jahr 2003, in denen die Atemalkoholkonzentration (mg/l, Alcotest 7110 Evidential) dokumentiert war. Der Frauenanteil im Untersuchungsgut lag bei 9 %. Bei den Männern dominierte die Altersklasse der 21-30-jährigen, bei den Frauen die der 30-40-jährigen. In gut 7 % der Fälle ergaben sich Anhaltspunkte für Alkoholmissbrauch bzw. eine erhöhte Alkoholtoleranz wie BAK > 1,6 Promille in den Tagesstunden eines Wochentages oder unauffälliger ärztlicher Untersuchungsbefund trotz einer BAK in dieser Höhe. Die Einführung der AAK war mit einem Rückgang des Probenaufkommens, vor allem zu Lasten niedriger Blutalkoholkonzentrationsbereiche verknüpft. Der Quotient BAK (Promille) zu AAK (mg/l) betrug im Mittel 2,13, in 487 Fällen (26 %) lag er zwischen 2 und 2,1. Starke Abweichungen (< 1,6 und > 2,4) fanden sich immerhin in 40 Fällen, entsprechend 2 % des Untersuchungsgutes. Die Implikationen werden diskutiert.

Schlüsselwörter

Trunkenheit im Straßenverkehr – Epidemiologie – Atemalkoholanalytik

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Peter Schmidt
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt am Main
Email: p.schmidt@med.uni-frankfurt.de

Institut für Rechtsmedizin der Uniklinik Köln

H. KÄFERSTEIN, G. BERGHAUS, M. A. ROTHSCHILD

Untersuchungen zum Einsatz von zwei gaschromatographischen Verfahren zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration

An die Bestimmungen der Blutalkoholkonzentration werden zu Recht hohe Ansprüche gestellt, da bei Grenzwertüberschreitungen sowohl im Ordnungswidrigkeiten- als auch im Strafrecht unmittelbare Sanktionen folgen. Nachdem ursprünglich Widmark ein quantitatives Verfahren eingeführt hatte, später die Kombination Widmark- und Alkoholdehydrogenase-(ADH-)Verfahren etabliert war, wurde auch diese dann jedoch von der ADH/Headspace-Gaschromatographie (GC) fast vollständig verdrängt, da die GC sowohl spezifischere als auch präzisere Messungen gestattet. Die Frage stellt sich, ob zwei verschiedene GC-Verfahren weitere Vorteile bieten können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Methoden – wie bei den bisherigen Kombinationen – deutlich voneinander verschieden sein müssen, um auszuschließen, dass etwaige Störungen bei beiden Verfahren in gleichem Maße das Analysenergebnis beeinflussen könnten. Zudem dürfte eine neue Methodenkombination hinsichtlich Präzision und Richtigkeit zumindest nicht schlechter als die etablierte Methodenkombination sein. Wir stellen Analysenergebnisse mit zwei verschiedenen Säulen – eine gepackte Säule und eine Kapillarsäule – unterschiedlicher Trenncharakteristika im Vergleich zur Methodenkombination GC/ADH vor. Einbezogen in die Untersuchung wurden über 300 Routineproben im Konzentrationsbereich 0 bis 3 ‰, die mit den 3 Verfahren jeweils an einem Untersuchungstag untersucht wurden. Verglichen wurden die Mittelwerte aus allen Messungen und dem der Methodenkombination GC/ADH und GC/GC und die jeweiligen Streuungen berechnet. Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse lassen es möglich erscheinen, in Zukunft – auch – zwei gaschromatographische Methoden für die forensische Blutalkoholbestimmung zuzulassen.

Schlüsselwörter

Blutalkoholkonzentration – Nachweisverfahren – Präzision

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Herbert Käferstein
Melatengürtel 60
50823 Köln
Email: herbert.kaeferstein@uk-koeln.de

Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg

H. Wittig, S. Böttcher, W. Römhild, H. Bartels, D. Krause, K. Jachau

Endogener Alkohol als mögliche Schutzbehauptung nach Einführung eines absoluten Alkoholverbotes für FahranfängerInnen in der Probezeit

Das fortgeschrittene Gesetzgebungsverfahren zur Einführung eines absoluten Alkoholverbotes für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen ist verbunden mit der Etablierung einer forensisch relevanten Null-Promille-Grenze. Die Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin hat dafür den Wert von 0,2 Promille angeregt. Ab dieser BEK ist mit Sicherheit exogen zugeführter Alkohol nachweisbar. Experimentelle Untersuchungen mittels moderner Analyseverfahren zur Bestimmung der Höhe des endogenen Ethanolspiegels, einschließlich inter- und intraindividueller Schwankungsbreiten, wurden bislang nicht in ausreichendem Maße publiziert. Die Literaturangaben zum endogenen Alkohol sind zum Teil widersprüchlich. Erste Ergebnisse von Probanden, die am Vorabend Alkohol konsumiert hatten oder eine mehrtägige Alkoholkarenz einhielten, sowie von Vegetariern und Abstinenzlern werden vorgestellt und diskutiert. Bei keinem der Probanden wurden bisher messbare Atemalkoholwerte festgestellt.

Schlüsselwörter
endogener Alkohol – Null-Promille-Grenze

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Holger Wittig
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: holger.wittig@medizin.uni-magdeburg.de

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg

J. Haißer, G. Schmitt, R. Aderjan

Gaschromatographisch-massenspektrometrische Blutalkoholbestimmung mit Dampfraumanalyse und d6-Ethanol als internem Standard

Zu bestehenden Routineverfahren in der Blutalkoholanalyse (ADH- und GC-Verfahren) wurde ein MS-Verfahren mit d6-Ethanol als internem Standard (IS) entwickelt. Die massenspektrometrische Dampfraumanalyse wurde mit einem Ion-Trap GC/MS (Varian Saturn 2000, GC 3800) durchgeführt. Die Proben wurden für 20 min. auf 72 °C erwärmt und mit einem Autosampler (CTC Analytics COMBIPAL) in den GC überführt. Nach Chromatographie (Kapillare: Rtx-VMS 30 m; 0,32 mm ID; 1,8 µm df) bei 50 °C wurden je drei Ionen im MS detektiert (Ethanol: m/z = 31, 45, 47 und d6-Ethanol: m/z = 33, 49, 52). Kalibration: Lineare 7-Punkt Eichung (R > 0,99) vor jeder Mess-Serie im Bereich von 0,1g/l bis 4,0g/l. Validierung (Valistat Software): Nachweisgrenze: 0,05 g/l Bestimmungsgrenze: 0,17 g/l 0,81 g/l: Das Verfahren ist mindestens so spezifisch wie das GC-FID-Verfahren. Naheliegende Störungen wurden überprüft. Von 120 Blut- bzw. Serumproben wurde die BAK untersucht und die Werte mit denen des ADH-Verfahrens bzw. GC-Verfahrens verglichen. Das GC/MS-Verfahren korreliert mit dem GC-FID-Verfahren etwas besser als mit dem ADH-Verfahren. BIAS: GC/MS versus ADH im Mittel – 1,7 %; GC/MS versus GC-FID + 0,6 %. d6-Ethanol bringt als IS Vorteile: Es hat den gleichen Dampfdruck wie der Zielanalyt; Retentionszeit von IS und Analyt sind praktisch gleich. Matrixeffekte wie beim ADH-Verfahren fehlen. Durch ionenselektive Detektion lassen sich Störungen erkennen und ggf. ausschließen. d6-Ethanol erfordert die Miniaturisierung. Nachteil: Der kleinere Dampfraum erfordert höhere Präzision bei Messtechnik bzw. Probenvorbereitung.

Schlüsselwörter

GC/MS – Blutalkoholanalyse – d6-Ethanol

Anschrift für die Verfasser

Jörg Haißer
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: joerg.haisser@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg[1]),
Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg-Eppendorf[2])

D. STILLER[1]), M. KLINTSCHAR[1]), M. KLEIBER[1]), C. AUGUSTIN[2]), A. HEINEMANN[2])

Fruchtsaft und Obstkonsum als Erklärung hoher Methanolspiegel – Grenze der Begleitstoffanalytik in der Nachtrunkbegutachtung

Obwohl die Begleitstoffanalyse eine anerkannte Methode bei der gutachterlichen Beurteilung von Nachtrunkeinlassungen ist, sind Fälle, in denen ein Nachtrunk durch das Begleitalkoholprofil komplett ausgeschlossen werden kann, selten. Oft findet sich ein deutlich erhöhter Methanolspiegel im Blut mit Werten von 10 mg/l und mehr. Damit ist eine über Stunden bestehende verkehrsrechtlich relevante Alkoholbeeinflussung von zumindest 0,5 – 0,7 Promille sehr wahrscheinlich.

Generell wird in der Begleitstoffanalytik ein hoher Methanolspiegel als Alkoholismusmarker angesehen. Noch nicht abschließend geklärt scheint jedoch ein möglicher alimentärer Einfluss auf die Methanolkonzentration. Über zwei Fälle mit solchen Einlassungen, die wir experimentell überprüften, wollen wir berichten:

Fall 1

Erklärung des erhöhten Methanolspiegels durch Konsum von vergorenem Fruchtsaft aus einer im Auto liegenden Pappdose. Messungen verschiedener Orangensäfte und Gärversuche widerlegten eine Methanolbildung im Getränk.

Fall 2

Erklärung des Methanolspiegels (10,29 mg/l) durch eine Diät aus Bananen und Birnen wegen Darmkatarrh. Im Ergebnis einer Literaturrecherche erschien die Einlassung nicht plausibel. Erste Versuche führten jedoch bei Testpersonen zu Methanolspiegeln von 7,0 mg/l bis zu über 10 mg/l.

Unsere Untersuchungen lassen den Schluss zu, dass es rein ernährungsbedingt – auch ohne Konsum von Ethylalkohol – zur Bildung rechtlich relevanter Methanolspiegel kommen kann.

Schlüsselwörter

Nachtrunkeinlassung – Methanolspiegel – Saft- und Fruchtkonsum

Anschrift für die Verfasser

Dr. D. Stiller
Franzosenweg 1
06097 Halle (Saale)
Email: dankwart.stiller@medizin.uni-halle.de

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg

G. SKOPP

Cannabinoide im Haar – eine besondere Herausforderung

Die Möglichkeiten der Analyse von Haaren zum Nachweis eines Konsums illegaler Drogen sind im öffentlichen Bewusstsein vor allem durch spektakuläre Fälle der letzten Jahre präsent. Während es sich in diesen Fällen überwiegend um Cocain handelte, spielt der Nachweis eines Cannabiskonsums in der Begutachtungspraxis eine wesentlich größere Rolle. Nachfolgend soll unter Berücksichtigung von Literaturdaten und eigenen Untersuchungsergebnissen auf spezielle Aspekte des im Vergleich zu Cocain relativ „schwierigen" Analyten Tetrahydrocannabinol (THC) im Haar eingegangen werden. Cannabinoide (THC, Cannabinol (CBN) und Cannabidiol (CBD)) sind photochemisch instabil, und gegenüber haarkosmetischen Behandlungen labil. Eine mögliche Aufnahme von Cannabinoiden aus dem Rauch von Cannabisprodukten erfordert eine Prüfung der Effizienz der Waschprozedur vor der Analyse. Bereits die geringen Konzentrationen an routinemäßig bestimmten Cannabinoiden – THC, CBN und CBD – im Haar stellen eine besondere analytische Herausforderung dar. Der Nachweis der THC-Carbonsäure, deren Gehalt nur etwa 1/1000 des THC-Gehaltes im Haar beträgt, ist speziellen Untersuchungsmethoden vorbehalten. Neben der Feststellung eines Konsums wird von einer Haaranalyse oft auch eine Auskunft über das Konsumausmaß erwartet. Eine eindeutige Beziehung zwischen der Aufnahmemenge und der THC-Konzentration im Haar ergab sich in kontrollierten Studien nicht. Allerdings konnte in einer Untersuchung an chronischen Konsumenten eine Korrelation der Summe der Konzentrationen an THC, CBN und CBD mit der kumulativen Aufnahmemenge aufgezeigt werden.

Schlüsselwörter

Haaranalyse – Cannabinoide – Aussagemöglichkeiten

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Gisela Skopp
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg[1]), Abteilung für Innere Medizin VI, Klinische Pharmakologie und Pharmakoepidemiologie[2]), Pharmazie Universitätsklinikum Heidelberg[3])

L. Dietz[1]), A. Glaz-Sandberg[2]), H. Nguyen[3]), G. Mikus[2]), R. Aderjan[1])

Zur Kinetik des 11-Nor-9-carboxy-delta-9-tetrahydrocannabinol-glucuronids in Serum und Urin im Menschen

Einleitung: Das Glucuronid des 11-Nor-9-carboxy-delta-9-tetrahydrocannabinols (THCCOO-Glu) ist die oft über längere Zeit im Urin ausgeschiedene Cannabis-Markersubstanz. THC-Studien können benötigte Informationen über kinetische Kenngrößen der THCCOOH und deren Glucuronid nicht liefern, denn die THCCOOH-Dosis im Körper bleibt unbekannt. Ein Ziel dieser Studie war es, bisher unbekannte kinetische Parameter des THCCOOH-Glu zu untersuchen.

Methoden: 5 mg der Vorläufersubstanz THCCOOH wurden über 10 Min. in 10 Cannabinoid-freie Probanden intravenös infundiert. Serum und Urin wurden über 96 h entnommen bzw. gesammelt und bei –20 °C bis zur Analyse eingefroren. Die THCCOOH-Konzentration wurde in Serum und Urin vor und nach Hydrolyse mittels GC/MS-SIM (drei Ionen) bestimmt.

Ergebnisse: Die Bildungshalbwertszeit des Glucuronids betrug ca. 15 min. Die Elimination des Glucuronids ist an den Abbau der THCCOOH gekoppelt. Im Serum wie im Urin war sie mit einer Funktion 1. Ordnung zu beschreiben; Halbwertszeit (HWZ) im Serum 15,0 ± 6,4 h; HWZ im Urin: 16 ± 5 h. Insgesamt wurden nur 3 – 11 % der THCCOOH als THCCOO-Glu im Urin ausgeschieden.

Diskussion: In 96 h wurden von 5 mg THCCOOH mehr als 97 % abgebaut (Glaz-Sandberg et al., Eur J Clin. Pharmacol (2005) 61: 706). Die relativ geringe renale Ausscheidung des THCCOO-Glu unterlag trotz minimierter Variablen großen Schwankungen. Zwischen den individuellen Ausscheidungsraten und den Flächen unter der Kurve der Serumkonzentration (AUC) des THCCOO-Glu (als Maß für dessen Bildung) war keine Beziehung festzustellen. Dies weist auf eine bevorzugte fäkale Ausscheidung oder/und weiteren oxidativen Metabolismus hin. Eine Schätzung des Anteils der injizierten Dosis der THCCOOH, die in ihr Glucuronid umgewandelt worden war, führte im Mittel auf ca. 69 %.

Schlüsselwörter

THC-Carbonsäure-Glucuronid – Urin – Toxikokinetik

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Rolf Aderjan
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: rolf.aderjan@freenet.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Bonn

F. Mußhoff, H. Wollersen, B. Madea

Über die Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nach Konsum von Amphetaminen

Hinsichtlich verkehrsmedizinisch relevanter Wirkungsweisen ist bei Stimulantien häufig nicht ohne weiteres zu erkennen, ob eine Person akut unter einer Wirkung steht bzw. erheblich beeinträchtigt ist. Erwartet werden in der Regel eine Überschätzung der Leistungsfähigkeit bei Handlungsdrang mit übersteigertem Selbstwertgefühl und Fehleinschätzungen gegebener Situationen.

Im Gegensatz zu einer kürzlich veröffentlichten schwedischen Studie mit Amphetaminkonzentrationen im Serum von Verkehrsteilnehmern zwischen 40 und 7.100 ng/ml (MW 1.000 ng/ml) [Jones, TIAFT 2006], finden sich im Untersuchungsgut des Institutes für Rechtsmedizin der Universität Bonn bei Fällen aus dem Straßenverkehr deutlich geringere Konzentrationen bei Monointoxikationen (8,4-1.049 ng/ml; MW 167,5 ng/ml). Bei der Auswertung dokumentierter psychophysischer Leistungsdefizite, welche zur Beurteilung der Fahrsicherheit heranzuziehen sind, zeigten sich keine signifikanten Konzentrationsunterschiede bei Fällen, die nach § 24a StVG und §§ 313c/316 StGB abgehandelt wurden. Führt man die Testbatterien zu einer Einschätzung zusammen, ob eher von einer stimulierenden oder sedierenden Komponente auszugehen ist, zeigt sich keine Konzentrations-Wirkungsbeziehung in die eine oder andere Richtung. Der Anteil eher sedierter Personen liegt prinzipiell sogar über dem derjenigen, die als stimuliert einzuschätzen wären.

Diese Befunde belegen, dass gerade in der Phase der abklingenden Amphetaminwirkung bei niedrigeren Amphetaminkonzentrationen mit auffälligen bzw. beeinträchtigten Verkehrsteilnehmern zu rechnen ist, bedingt durch einen drastischen Leistungsabfall nach der akuten Rauschphase. Die verkehrsmedizinische Bedeutung einer solchen „Erschöpfungsreaktion“, auch beschrieben von Schnabel et al. [Rechtsmed (2000) 10:86], wird verdeutlicht.

Schlüsselwörter

Amphetamine – Fahrsicherheit – psychophysische Leistungsdefizite

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. Frank Mußhoff
Stiftsplatz 12
53111 Bonn
Email: f.musshoff@uni-bonn.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Bonn

H. Wollersen, F. Mußhoff, B. Madea

Nachweis von Cocain und Benzoylecgonin (BE) bei verkehrsmedizinischen Fragestellungen

Cocain stellt nach den in § 24a (2) StVG aufgeführten Substanzen eine Ausnahme dar, indem nicht der Nachweis der Wirksubstanz selbst, sondern der des nicht aktiven Stoffwechselproduktes Benzoylecgonin (BE) vorgesehen ist. Durch die Grenzwertkommission ist eine Aufnahme von Cocain in den § 24a StVG angeregt. Dazu bedarf es einer flächendeckenden Einführung fluoridhaltiger Blutentnahmesysteme, um somit einer in vitro Zersetzung der Muttersubstanz entgegen zu wirken, was in Nordrhein-Westfalen schon seit einigen Jahren praktiziert wird. Am Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Bonn wurden in den letzten Jahren 479 Fälle mit einem Nachweis von Cocain/Benzoylecgonin geführt. In 242 (50,5 %) der Fälle wurde neben Benzoylecgonin (Mittelwert der Konzentration: 395 ng/ml; 4,7 – 2528 ng/ml) auch Cocain (Mittelwert der Konzentration: 68 ng/ml; 1,7 – 927,7 ng/ml) detektiert. Bei Betrachtung reiner Monointoxikationen zeigte sich, dass bei Fällen mit zusätzlichem Nachweis von Cocain (58 % der Monointoxikationen) im Vergleich zu den Fällen mit reinem BE-Nachweis bei Auswertung von Polizei- und Arztberichten psychophysische Leistungsdefizite (insbesondere Sprachschwierigkeiten und Beeinträchtigungen der Motorik) zu einem deutlich höheren Anteil festzustellen sind, was wohl auf den vergleichsweise zeitnah erfolgten Drogenkonsum zurückzuführen ist. Die Befunde belegen, dass ein Nachweis von Cocain, der bei fluoridstabilisierten Blutproben zu erbringen ist, auch die weitere Begutachtung bei der Frage nach einer möglichen relativen Fahrunsicherheit erleichtert und die Beweisdichte in foro erhöht.

Schlüsselwörter

Cocain – psychophysische Leistungsdefizite – fluoridstabilisierte Blutproben

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. Frank Mußhoff
Stiftsplatz 12
53111 Bonn
Email: f.musshoff@uni-bonn.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Freiburg

V. AUWÄRTER, S. VOGT, W. WEINMANN

Messunsicherheit und Grenzwerte

Bereits bei der Findung der Grenzwerte für die Blutalkoholkonzentration fanden Betrachtungen zur Messunsicherheit Eingang und führten in den letzten Jahren zur Absenkung der Grenzwerte, da sich aufgrund der zwischenzeitlich verbesserten Methodik eine deutlich geringere mittlere Messunsicherheit ergab. Auch bei der Betrachtung der unter § 24a StVG fallenden Betäubungsmittel erscheint es angebracht, der Frage der Messunsicherheit ein besonderes Augenmerk zu widmen. Es wird kurz dargestellt, aus welchen Bestandteilen sich die Messunsicherheit in der Drogenanalytik allgemein zusammensetzt und wie sie im konkreten Fall für den Cannabiswirkstoff THC nach den Richtlinien der GTFCh bestimmt wird. Außerdem wird in anonymisierter Form ein Überblick über die nach diesem Verfahren ermittelten Messunsicherheiten einiger auf diesem Gebiet arbeitender akkreditierter rechtsmedizinischer Laboratorien gegeben.

Schlüsselwörter

Messunsicherheit – Betäubungsmittelanalytik – Grenzwerte

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Volker Auwärter
Albertstraße 9
79104 Freiburg
Email: volker.auwaerter@uniklinik-freiburg.de

Gesundheitsamt des Landkreises Goslar

R. HENNINGHAUSEN

Fahreignung und Begutachtung des älteren Kraftfahrers im Spiegel der vergangenen 50 Jahre

Angesichts der demographischen Entwicklung mit Zunahme älterer Kraftfahrer, die bis ins hohe Alter mobil und unabhängig bleiben wollen, stellt sich immer dringlicher die Frage nach der Beeinträchtigung des Straßenverkehrs durch diese Altersgruppe. Diese Frage stellt sich umso mehr, da der Gesetzgeber bei nicht amtlich festgestellten Auffälligkeiten und Leistungsmängeln von einer generellen Kraftfahreignung ausgeht. Stellen ältere Kraftfahrer ein Sicherheitsrisiko für den Straßenverkehr dar? Werden morbitäts- und altersbedingte Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit rechtzeitig und richtig durch ältere Kraftfahrer erkannt? Und wie gehen ältere Kraftfahrer mit erkannten Leitungsmängeln um? Viele verkehrsmedizinische und -psychologische Veröffentlichungen aus den vergangenen 50 Jahren zeigen auch bei unterschiedlichem Untersuchungsansatz, dass es eine absolute, generelle Altersgrenze für die Kraftfahreignung nicht gibt, da vereinzelt noch Hochbetagte Leistungsfähigkeit und korrektes Fahrverhalten im Straßenverkehr zeigen. Unbestritten ist aber auch die Aussage, dass in den jeweiligen Alterskollektiven mit steigendem Lebensalter die Perzentile der Kraftfahrtauglichkeit abnimmt. Generell ist zum Verkehrsverhalten des älteren Kraftfahrers zu sagen: Er fährt im Gegensatz zum jugendlichen, aggressiven Fahrer eher verhalten und zögerlich und verursacht dadurch eher Auffahr- als Überholunfälle. Bei den medizinisch körperlichen Befunden sind eine verminderte Sehleistung, eingeschränktes Dämmerungssehen und Blendempfindlichkeit am ehesten mit dem kalendarischen Alter verknüpft, aber auch öfter Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Probleme, Tagesschläfrigkeit oder Altersdiabetes. Psychomotorische Tests zeigen mit zunehmendem Alter häufigere und deutlichere Normabweichungen bei der Reaktionsfähigkeit und Aufmerksamkeit sowie der Auffassungsgabe und der Wahrnehmungsfähigkeit. Auch ist beim älteren Menschen ein selbstkritisches Hinterfragen der eigenen Leistungsfähigkeit und des persönlichen Fahrverhaltens selten. Wie kann bei diesen kollektiven Aussagen, dem berechtigten Wunsch des älteren Kraftfahrers nach Bewahrung der Mobilität, Rechnung getragen werden, ohne die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gefährden? Für ältere Berufskraftfahrer und Fahrgastbeförderer gilt, dass sie den vollen Anforderungen, wie sie auch jüngere erfüllen müssen, ohne Abstriche gerecht werden müssen. Für die nur privat fahrenden älteren Verkehrsteilnehmer gilt eine andere Strategie: Sie müssen analog kranker jüngerer Fahrer das Lenken eines Kraftfahrzeuges in Phasen der Fahruntüchtigkeit meiden und nur in Phasen der optimalen Reaktions- und Leistungsfähigkeit am Straßenverkehr teilnehmen. Zur Erfüllung dieser Voraussetzungen gehört auch eine regelmäßige Überprüfung des Sehvermögens, eine gute Behandlung von bestehenden Erkrankungen und optimale medikamentöse Einstellung. Auf die Gefahr von psychotropen Substanzen wird hingewiesen. Das wichtigste gesellschaftliche Ziel für die Teilnahme am Straßenverkehr ist angesichts der demographischen Entwicklung die Einsichtsfähigkeit in das verminderte Leistungsvermögen und den Veränderungswillen zu Kompensationsmechanismen bei älteren Verkehrsteilnehmern zu schärfen.

Schlüsselwörter
Fahreignung – Fahrtüchtigkeit – ältere Kraftfahrer

Anschrift des Verfassers
Dr. med. Rolf Hennighausen
Heinrich-Pieper-Straße 9
38640 Goslar
Email: rolf.hennighausen@landkreis-goslar.de

Westküstenklinikum Heide, Klinik für Frührehabilitation und Geriatrie

T. STAMM, G. KIENITZ

Ältere Kraftfahrer im Landkreis Dithmarschen

Die Klinik für Frührehabilitation und Geriatrie ist an einem Kooperationsnetzwerk bestehend aus Seniorenbeiräten, des Landkreises Dithmarschen, der Landesverkehrswacht, der Fachdienste Straßenverkehr und Gesundheit, der Polizei-Dienstellen, Ärzten und Psychologen sowie Fahrlehrern angeschlossen. Zielsetzung des Projekts ist der Erhalt der Mobilität und Autonomie älterer Verkehrsteilnehmer entsprechend ihren Möglichkeiten und im Einklang mit der Verkehrssicherheit. Aus der Zusammenarbeit ergeben sich eine breite Datenerfassung und damit die Möglichkeit einer differenzierten Evaluation. 2005 wurden im Kreis Dithmarschen 918 schwere Unfälle unter Beteiligung von über 60-jährigen Autofahrern registriert. Dabei waren 188 Personen als Unfallverursacher und 22 als Mitverursacher verantwortlich (22,87 %). Bei 77 Kraftfahrern waren „Vorfahrts-/Vorrangfehler" die häufigste Ursache. In insgesamt 45 Fällen war „falsches Verhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren" der zweithäufigste Unfallgrund (Daten der Polizeidirektion Itzehoe, 2006). Die Unfallstatistik der hier genannten Altersgruppe muss vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung gesehen werden. Wie in der gesamten Bundesrepublik verändern sich auch in Dithmarschen die Altersstrukturen der Bevölkerung: Die Abnahme der Geburtenzahlen und eine erhöhte Lebenserwartung für die Menschen führen zu einer deutlichen Zunahme der Anzahl von älteren Menschen in der Gesellschaft. Demzufolge wird gerade der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer in Dithmarschen auch immer höher. Vor 20 Jahren waren die über 60-jährigen Pkw-Halter im Fahrzeugregister noch lediglich mit 10,6 % vertreten. Heute hat sich ihr Anteil nahezu verdoppelt (21,1 %). Der Anteil der über 70-jährigen beträgt 7,03 %. Aufgrund der laufend aktualisierten Daten ist eine vorausschauende Darstellung und Prognose des stark wachsenden Anteils der älteren Autofahrer möglich. Das Netzwerk „ältere Kraftfahrer" wirkt mit verschiedenen Aktionen z. B. Workshops, Moderatorentrainings und öffentlichen Vorträgen dieser Entwicklung entgegen. Darüber hinaus wurde ein Fragebogen für ältere Kraftfahrer entwickelt, um charakteristische Problembereiche zu evaluieren.

Schlüsselwörter

demographische Entwicklung – Kooperationsnetzwerk – Unfallstatistik

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Thomas Stamm
Esmarchstraße 50
25746 Heide
Email: tstamm@wkk-hei.de

Westküstenklinikum Heide, Klinik für Frührehabilitation und Geriatrie

T. STAMM, G. KIENITZ

Die Kombination von Diagnosenverteilung und Medikamentenverschreibung als Prädiktoren bei der Fahreignungsbeurteilung von älteren Kraftfahrern

Ältere Menschen sind zwar weniger häufig an Unfällen beteiligt als jüngere Menschen, erleiden aber deutlich schlimmere Unfallfolgen. Im Jahr 2005 verunglückten 41 943 Personen über 65 Jahre im Straßenverkehr und wurden dabei schwerer verletzt als jüngere Kraftfahrer. So waren 8,4 % der Leicht-, 14 % der Schwerverletzten und 22 % der Getöteten im Alter von 65 und älter (Statistisches Bundesamt 2006. Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2005). Ärzte und Psychologen werden angesichts dieser Entwicklung immer häufiger mit der Frage konfrontiert, ob ältere Autofahrer ihr Kraftfahrzeug noch sicher führen können. In einer Stichprobe von 75-jährigen Autofahrern, die in der geriatrischen Tagesklinik der Klinik für Frührehabilitation und Geriatrie nach einem Schlaganfall, nach Stürzen und Frakturen sowie Beeinträchtigungen des Bewegungsapparates rehabilitiert wurden, fanden sich relativ häufig kognitive Beeinträchtigungen, die auf das Vorliegen einer beginnenden Demenz zurückgeführt werden konnten. Darüber hinaus bestanden Störungen des Dämmerungssehens und der Sehschärfe. Multimorbidität der untersuchten Patienten wurde in Begleiterkrankungen wie Diabetes, Hypertonie, chronische Schmerzen, Fehl- und Mangelernährung deutlich. Bei einer großen Gruppe (46 %) dieser Patienten war zu Behandlungsbeginn die Fahreignung nicht gegeben und nur 29 % der Untersuchten konnte eine uneingeschränkte Fahreignung attestiert werden. Der alleinige Einsatz von orientierenden Testverfahren zur Erfassung der psychischen Leistungsfähigkeit musste als unzureichend angesehen werden. So lieferte der Einsatz des Mini-Mental Status Tests noch keine richtungweisenden Beurteilungsergebnisse. Der Mittelwert (MW) lag bei 28,23 Punkten und entsprach damit dem Mittelwert der Normstichprobe (MW = 27,89). In der Gruppe derjenigen, die als ungeeignet bewertet wurden, lag der Mittelwert bei 27,67 und wies damit auch keine Beurteilungsrichtung auf. Gezielte rehabilitative Interventionen trugen dazu bei, dass im Behandlungsverlauf die Fahreignung zumindest eingeschränkt wieder erreicht werden konnte. Eine wichtige Voraussetzung für die Wirksamkeit war, dass die Patienten den Zusammenhang zwischen Verkehrsgefährdung und krankheitsbedingten Einschränkungen kognitiv herstellen konnten.

Schlüsselwörter
Multimorbidität – Rehabilitation – Tagesklinik

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Thomas Stamm
Esmarchstraße 50
25746 Heide
Email: tstamm@wkk-hei.de

DEKRA Automobil GmbH Unfallforschung & Crash Test Center, Stuttgart[1]),
DEKRA Automobil GmbH Niederlassung Zwickau[2])

M. EGELHAAF[1]), K. ZIMMERMANN[2]), A. BERG[1])

Unfallgeschehen älterer Verkehrsteilnehmer

In unserer heutigen Gesellschaft ist die individuelle Mobilität ein hohes Gut. Das eigene Fahrzeug ist mittlerweile ein Standard, auf den auch im Alter nicht verzichtet wird. Gerade alltägliche Erledigungen wie das Einkaufen oder der Arztbesuch werden insbesondere für ältere Personen durch das eigene Auto deutlich erleichtert. Unbestritten ist aber auch der Einfluss des zunehmenden Alters auf das Fahrverhalten. Faktoren wie längere Reaktionszeiten, nachlassende Sehkraft und Hörfähigkeit, Einschränkungen bei der Beweglichkeit und nachlassende Kraft führen zu Limitationen beim sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs und bei der Teilnahme am „modernen" Straßenverkehr. Die wachsende Zahl älterer Autofahrer hat diese Personengruppe zu einer interessanten und finanzstarken Zielgruppe für die Automobil- und Zulieferindustrie gemacht. Insbesondere die Entwicklung neuer Assistenzsysteme aber auch die verstärkte Beachtung ergonomischer Gesichtspunkte bei Gestaltung von z. B. Armaturen und Anzeigeelementen sind hierauf zurückzuführen. Um mehr über Unfälle mit Beteiligung älterer Fahrer herauszufinden und daraus Erkenntnisse zur Erhaltung der Mobilität bis ins hohe Alter zu gewinnen, führte die DEKRA Unfallforschung eine In-depth-Studie auf Basis von 133 Unfällen aus. Inhalt der Präsentation sollen gerontologische Aspekte, Einflüsse der Bevölkerungsentwicklung, die Hauptunfallszenarien älterer Verkehrsteilnehmer und die meist-versprechendsten Verbesserungsansätze in Fahrzeugdesign und -konzeptionen sein, um die individuelle Mobilität möglichst lange zu gewährleisten.

Schlüsselwörter
alte Fahrer – Fahreignung – Fahrzeugdesign

Anschrift für die Verfasser
Markus Egelhaaf
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Email: markus.egelhaaf@dekra.com

Klink für Neuropsychologie, Klinikum Bogenhausen, Städtisches Klinikum München

J. M. HUFNAGL

Der Mensch angesichts der Anforderungen des heutigen Verkehrs

Die Verkehrstechnik hat in den letzten 50 Jahren enorme Fortschritte gemacht. Der Mensch dagegen ist im Verkehr mehr denn je der Schwachpunkt. Während leistungseinschränkende Krankheiten besser diagnostiziert, behandelt und durch Technik ausgeglichen werden können, sind die Anforderungen an die intellektuelle Ausstattung angesichts des heutigen Verkehrs dennoch gestiegen. Die strategische, taktische und operationale Ebene in dem Modell von Michon entspricht von den Hirnleistungsanforderungen jeweils dem Planen, dem aktiven Handeln und dem Reagieren. Beim Umgang mit Risiken korrespondiert die oberste Ebene mit globaler Risikoakzeptanz, die mittlere mit aktivem Eingehen von Risiken und die unterste mit dem Umgang mit plötzlich eintretenden Erfordernissen. Die Wichtigkeit der Entscheidung nimmt von oben nach unten ab, die Dringlichkeit zu. Entsprechend der Hierarchie der Hirnfunktionen nach Stuss u. Benson zählen Wachheit, Aufmerksamkeit, motorische, emotionale u. a. Fähigkeiten zur basalen Ebene. Darüber stehen selbstreferentielle metakognitive Leistungen in Form von Antizipation, Ziele-Auswahl, Vor-Planung, Monitoring und Antrieb. Als höchste geistige Leistung wird die adäquate Selbsteinschätzung charakterisiert. Diese ist wohl am leichtesten störbar. Dies gilt nicht nur beim akuten und chronischen Alkoholkonsum. Bei allen Hirnleistungsdefiziten, aber auch ohne solche hat diese höchste geistige Leistung entscheidende Bedeutung für die Fahrtauglichkeit. Anhand der alters- und geschlechtsabhängigen Statistik der Unfalltoten können die verschiedenen Einflussfaktoren plausibel erklärt werden. Am besten dürfte sich die Fahreignung beurteilen lassen bei Berücksichtigung von Faktoren der körperlich-geistigen Fitness und vor allem der Adäquanz der Selbsteinschätzung. Neuropsychologische Leistungsmessungen vermögen typischerweise nur die unterste Ebene zu erfassen. Die Bedeutung von Erfahrung und Anpassungsfähigkeit lässt sich nur in der praktischen Fahrprobe annähernd beurteilen.

Schlüsselwörter
Fahreignung – Hirnleistung – Risikobereitschaft

Anschrift des Verfassers
Dr. J. Michael Hufnagl
Max-Nadler-Straße 9
81929 München
Email: dr.hufnagl@web.de

Institut für Rechtsmedizin, Universität Ulm[1]),
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg[2])

E. MILTNER[1]), R. MATTERN[2])

Verkehrsmedizinische Traumatomechanik – Wandel in 50 Jahren

Aktueller Stand und Perspektiven

Verkehrsmedizinische Traumatomechanik umfasst die Analyse der Verletzungsmuster, die bei Verkehrsunfällen typischerweise entstehen, um in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit Ingenieuren und Fahrzeugkonstrukteuren Möglichkeiten der Verletzungsprävention zu realisieren und wissenschaftliche Grundlagen für die Begutachtung von Verkehrsunfallverletzungen zu schaffen. Dabei geht es z. B. um die Klärung von Sitzpositionen, Nutzung von Sicherheitseinrichtungen, Abschätzung der Vermeidbarkeit von Verletzungen durch Nutzung der Sicherheitseinrichtungen, aber auch um die Rekonstruktion der Kollisionsgeometrie beim Fußgängerunfall oder um die Analyse der Kausalität zwischen geklagten Verletzungen bzw. der Todesfolge und dem Unfallereignis. In der Begutachtung spielen nicht nur die typischen, häufig auftretenden Verletzungen eine Rolle – oft stehen ungewöhnliche Konstellationen mit Besonderheiten der individuellen traumatomechanische Belastbarkeit im Vordergrund. Der Beitrag analysiert vor dem Hintergrund der Entwicklung der Unfallzahlen die Änderung der Verletzungsmuster als Folge der Fortschritte durch verletzungsvermeidende Fahrzeugkonstruktionen und durch Sicherheitseinrichtungen wie Sicherheitsgurt, Airbag und Kraftfahrerschutzhelm. Der Einfluss verkehrsmedizinisch-traumatomechanischer Forschung auf Verletzungsprävention, Test-Dummies und Testnormen wird dargestellt. Anhand von Beispielen werden die gewachsenen Herausforderungen der traumatomechanischen Begutachtung skizziert, deren Grundlagen mit der technischen Entwicklung fortgeschrieben werden müssen. Mit Blick auf die Einführung von Akkreditierung und Qualitätskontrolle bei der Begutachtung der Kraftfahreignung werden Möglichkeiten der Schulung und der Qualitätskontrolle traumatomechanischer Gutachten erörtert.

Schlüsselwörter
Traumatomechanik – Unfallrekonstruktion – Verletzungsprävention

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. med. Erich Miltner
Prittwitzstr. 6
89075 Ulm
Email: erich.miltner@uni-ulm.de

Leiter Verkehrsmedizin ADAC e.V. Leiter MBU Medizinisch Biomechanische Unfallanalyse, Institut für Rechtsmedizin LMU München[1]), MBU Institut für Rechtsmedizin LMU München[2]), Resortleiter Verkehr ADAC e.V.[3])

W. HELL[1]), S. SCHICK[2]), B. DOSCH[3])

Vergangenheit und Zukunft der medizinischen Unfallforschung in der Fahrzeugsicherheit

Es erfolgt ein Rückblick auf die früheren und späteren Forschungsprojekte des IFM Institut für Fahrzeugsicherheit München der LMU Institut für Rechtsmedizin und des ADAC mit Schwerpunkt Gurt, Verbesserung der Pkw-Fahrgastzellenstruktur, Airbag und dynamische Sitztests mit anschaulichen Beispielen von Realunfällen. Typische Unfall- und Verletzungsmuster von gestern werden mit aktuellen Problemen der Fahrzeugsicherheit verglichen. Die zunehmende Bedeutung der Pkw-Unfallforschung bei Fahrzeugherstellern und in Forschungsprojekten wird diskutiert. Epidemiologische Aspekte für Deutschland werden mit anderen Ländern verglichen und die Frage beantwortet ob wir mit der aktuellen Reduktion von Getöteten zufrieden sein können oder nicht. Insbesondere wird auf die Bedeutung von Schwerverletzten hingewiesen, wo noch nicht alle Präventionsbemühungen ausgeschöpft sind. Moderne Unfallforschung umfasst auch Verletzungskostenbewertung und vergleichbare Skalierung des Behinderungsgrades (standardisiertes Impairment Scaling). Aus der IFM-RESIKO Studie (Analyse von 15 000 Pkw-Pkw-Kollisonen) wird die Verletzungskostenbewertung für Realunfälle im Vergleich zu Standard-Laborcrashs und konventioneller Verletzungsskalierung (AIS) für die Definition neuer Fahrzeug-Entwicklungsschwerpunkte dargestellt und diskutiert. Hier werden für Frontal- und Seitenkollisionen mit Pkw neue Präventionsschwerpunkte gefordert. Verbraucherschutztests (z. B. Euro-RAP) in dem der ADAC beteiligt ist werden vorgestellt. Der Vergleich von Crashtestdaten (Euro-NCAP) mit Realunfalldaten (EU-SARAC) wird dargestellt. Die immer wichtiger werdende europäische Zusammenarbeit in Forschungsprojekten wird am Beispiel des EU-Advanced Passive Safety Network dargestelllt in dem die Schwerpunkte des Bereichs Verkehrsmedizin auch für zukünftige gemeinsame Forschungsprojekte diskutiert werden. Auch Ergebnisse von abgeschlossenen EU-Forschungsprojekten Whiplash 1 und 2 (HWS-Distorsion), Rollover (Pkw-Überschlagunfälle), ECBOS (Busunfälle) sowie aktuelle Projekte werden vorgestellt und diskutiert. Der Aufbau einer repräsentativen Getöteten-Datenbank für Verkehrsunfälle im Zusammenschluss möglichst vieler rechtsmedizinischer Institute wird angeregt. Neue interdisziplinäre Unfallforschungsprojekte werden gefordert.

Schlüsselwörter
Unfallforschung – Fahrzeugsicherheit

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Wolfram Hell
Leonhard Moll Bogen 1-3
81373 München
Email: wolfram.hell@adac.de

DEKRA Automobil GmbH, Unfallforschung & Crash Test Center, Stuttgart[1]), Fachhochschule Karlsruhe[2])

A. BERG[1]), P. RÜCKER[1]), J. KÖNIG[1]), G. SCHWALBE[2])

Falltests zur Untersuchung der Belastungen von Dummys beim Aufprall auf dem Boden

Die mögliche Wirkung eines Airbags zum Schutz des Motorradfahrers bei einem Frontalaufprall gehört seit mehr als 25 Jahren zu den Themen der Unfallforschung und Fahrzeugsicherheit. Mit einer Reihe von Full-Scale Crashtests konnte nachgewiesen werden, dass ein nennenswertes Potenzial im Hinblick auf den Schutz des Motorradfahrers beim Erstanprall am Unfallgegner gegeben ist. Dies gilt insbesondere für die rechtwinklige Kreuzungskollision mit Anprall des Motorradfahrer-Kopfes an der Dachkante eines Personenkraftwagens. Bei entsprechenden Unfallsimulationen mit Dummys kommt es jedoch auch vor, dass im weiteren Bewegungsablauf beim nachfolgenden Sekundäraufprall auf dem Boden relativ hohe Belastungen gemessen werden. Dabei erscheint es als fraglich, ob diese gemessenen Belastungen unter den gegebenen Umständen die Belastungen eines Menschen hinreichend wiedergeben. Dies vor allem deshalb, weil die bei solchen Versuchen üblicherweise verwendeten Dummys (Hybrid III bzw. MATD) für Aufprallsituationen mit frontalen Lasteinwirkungen auf den Körper entwickelt worden sind. Um hierüber weitere Erkenntnisse zu erhalten, wurden im DEKRA Crash Test Center Falltests durchgeführt, bei denen ein Dummy (Hybrid III 50th percentile male) aus zwei unterschiedlichen Höhen in vier unterschiedlichen Aufprallsituationen auf den Boden fiel. Damit wurden Sekundär-Aufprallsituationen von Dummys nachempfunden, die bei entsprechenden Motorrad/Pkw-Full-Scale-Crashtests beobachtet werden können. Bei den Tests war der Dummy mit einem Motorradfahrer-Schutzanzug, Stiefeln und Helm bekleidet. Im Beitrag werden die von DEKRA durchgeführten Falltests mit ihren Ergebnissen beschrieben und diskutiert. Dabei wird auch auf weitere, unter sehr ähnlichen Bedingungen durchgeführte Tests der Firma DRI eingegangen, bei denen ein Dummy MATD (Motorcyclist Anthropometric Test Device) verwendet wurde. Die nach wie vor nicht zufriedenstellend zu beantwortende Frage lautet: Geben die bei den durchgeführten Tests gemessenen Dummy-Belastungen die Belastungen, die ein Mensch als Motorradfahrer in ähnlichen Situationen des realen Unfallgeschehens erleidet, hinreichend wieder?

Schlüsselwörter
passive Sicherheit – Motorradfahrer – Airbag

Anschrift für die Verfasser
Dipl.-Ing. Alexander Berg
Handwerkstraße 15
70565 Rutesheim
Email: alexander.berg@dekra.com

Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin Berlin

E. EHRLICH

Diagnostischer Wert des Merkmals „Reifenprofilabdruck“ bei Rekonstruktion eines tödlichen Verkehrsunfalls

Die innerstädtischen Straßenverkehrsunfälle mit Überrollung des Opfers gehören zu den schwersten, da beinahe immer mit dem Tod des Opfers zu rechnen ist. Die prospektive und retrospektive Untersuchung von 120 Überrollungsunfällen der letzten 23 Jahren aus dem Obduktionsgut der beiden rechtsmedizinischen Institute in Berlin zeigt, dass sich 65 % dieser Unfälle beim Anfahren (38 %), bei einem Abbiegevorgang (23 %) oder beim Geradeausfahren in der 30 km/h-Zone (4 %) ereigneten. Bei Unfällen im niedrigen Kollisionsgeschwindigkeitsbereich stellt sich oft die Frage der Vermeidbarkeit, die auch die Notwendigkeit einer Rekonstruktion des Geschehensablaufes begründet. Das spezifische Merkmal einer stattgefundenen Überrollung ist der Reifenprofilabdruck. Dieser belegt nicht nur den Überrollungsvorgang selbst. Er erlaubt neben der Überrollungsrichtung und -region auch die Identifizierung des in Frage kommenden Reifens. In unserem Untersuchungskollektiv konnte in 42 % der Fälle eine markante Formspur an der Haut, die als Abdruck eines Reifens gedeutet wurde, registriert werden. In 8 % der Fälle wurde eine solche als „fraglicher Reifenprofilabdruck“ vermerkt. In der Hälfte aller Fälle konnte an der Haut keine entsprechend geformte Verletzung festgestellt werden. In der Hälfte der Fälle nach einem Lkw-Unfall wurde ein Reifenprofilabdruck beschrieben. Bei einem Pkw-Unfall war es nur jeder fünfte Fall. Am häufigsten war dieses Merkmal am Rumpf (42), deutlich seltener an den unteren (16) und oberen (7) Extremitäten sowie am Kopf (14) zu sehen. Bei 56 Opfern konnte auch die mitgelieferte Bekleidung untersucht werden. In 20 Fällen (36 %) konnte „sicher“ und in 6 Fällen (11 %) „fraglich“ ein Reifenprofil festgestellt werden. Nur die äußeren Bekleidungsschichten boten einen Reifenabdruck. In keinem Fall konnten wir diesen Befund an den inneren Kleiderlagen entdecken. Immerhin bei 10 Fällen ohne Reifenabdruck an der Haut war ein solcher an der Kleidung zu sehen.

Schlüsselwörter
Unfallrekonstruktion – Überrollung – Reifenprofilabdruck

Anschrift des Verfassers
Dr. med. Edwin Ehrlich
Turmstraße 21, Haus L
10559 Berlin
Email: 8.dogma@gmail.com

Bereichsleiter Verkehr & Mobilität, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Wien

A. KALTENEGGER

Verkehrssicherheitsprogramme in Europa

Entsprechend dem diesjährigen Kongressthema, das sich in einer umfassenden und interdisziplinären Bilanz der letzten Jahre vertiefen möchte, bietet der Autor an, die gemeinsame Basis der angegebenen Themenschwerpunkte, namentlich die Verkehrssicherheit, in Form einer Analyse der Effektivität von Verkehrssicherheitsprogrammen in Europa darzulegen. Programme auf internationaler Ebene (Aktionsprogramm der EU) und auf nationaler Ebene (z. B.: Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2001 – 2010; Comite Interministeriel de Securite Routiere (CISR), Paris, 2000; Vision Zero – Swedish National Road Administration, Borlänge, 1997; Plan National de Seguridad Vial para el ano 2000, Madrid 1999;) zielen auf eine mittel- bis langfristige Senkung der Unfall- und Getötetenzahlen ab und gründen sich in der Regel auf ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept aus allen am Kongress besprochenen Themen. Doch wie sieht die Realbewährung dieser programmatischen Vorhaben aus? Handelt es sich bloß um politische Absichtserklärungen ohne Aussicht auf Realisierung oder bildet sich damit eine neue effektive, vernetzte und koordinierte Arbeitsweise zur numerisch bewertbaren Erhöhung der Verkehrssicherheitsarbeit in Europa? Lohnt sich das Engagement für die Verkehrssicherheit aller in den unterschiedlichsten Disziplinen? Tätigen auch nachhaltig selbst bei Berücksichtigung anderer, ebenfalls auf die Verkehrssicherheit einwirkenden Umstände? Tragen auch – in Relation zu einer nationalen oder internationalen Gesamtbetrachtung – kleine Teilerfolge aus innovativen Projekten, Maßnahmen und Ideen zu einer positiven Entwicklung der Statistik bei? Der Autor analysiert sowohl internationale als auch nationale Programme, zieht (Zwischen)Bilanz und sucht nach Parallelen.

Schlüsselwörter

Verkehrssicherheitsprogramme – Reduktionspotenziale in Europa – Analyse und Überblick

Anschrift des Verfassers

Dr. Armin Kaltenegger
Schleiergasse 18
1100 Wien
Österreich
Email: armin.kaltenegger@kfv.at

Institut für Rechtsmedizin der Universität München[1]),
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg[2])

S. PELDSCHUS[1]), F. SCHUELER[2]), E. SCHULLER[1]), M. GRAW[1])

Entwicklung der Methodik zur Untersuchung von Motorradunfällen am Beispiel des Anpralls an Straßenschutzeinrichtungen

Der Anprall eines zu Sturz gekommenen Zweiradaufsassen an passive Straßenschutzeinrichtungen ist hinsichtlich der Verletzungsentstehung als besonders kritisch zu hinterfragen. Die jüngsten Entwicklungen auf diesem Gebiet zielen auf die Computer-Simulation von Verletzungsmechanismen mit Hilfe von numerischen Finite-Elemente-Modellen des menschlichen Körpers. Dabei wird zur Validierung auf die Ergebnisse früherer Arbeiten zurückgegriffen. So wurden am Heidelberger Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin zu diesem Thema detaillierte Unfallrekonstruktionen sowie Anprall-Untersuchungen mit Leichen durchgeführt. Im vorliegenden Beitrag wird die Simulation eines rekonstruierten Kopf-Anpralls an einen Schutzplankenpfosten vorgestellt. Die Belastungen des Helm-Modells korrelierten dabei mit den dokumentierten Helmschädigungen. Ferner konnte der aufgetretene Verletzungsmechanismus einer Scher-/Biegefraktur des Dens Axis durch Analyse der auftretenden Kräfte nachgewiesen werden.

Schlüsselwörter
Motorradunfall – virtuelle Rekonstruktion – Menschmodelle

Anschrift für die Verfasser
Steffen Peldschus
Frauenlobstraße 7a
80337 München
Email: steffen.peldschus@med.uni-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin, Medizinische Fakultät „Carl Gustav Carus“[1]),
Technische Universität Dresden,
Staatsanwaltschaft Dresden[2]),
Polizeidirektion Dresden[3])

U. SCHMIDT[1]), J. GREGOR[2]), J. KAUBE[3]), J. DREßLER[1])

Straßenbahnunfälle im Stadtverkehr Dresden der Jahre 2001–2005

Im Stadtgebiet von Dresden nimmt der Straßenbahnverkehr eine bedeutende Rolle bei der Bewältigung des öffentlichen Personennahverkehrs ein. In den Jahren 2001 – 2005 kam es zu insgesamt 1104 Verkehrsunfällen, an denen eine Straßenbahn beteiligt war. Hierbei konnte ein Anstieg von 210 Unfällen im Jahre 2001 auf 241 Unfälle im Jahre 2005 verzeichnet werden. Ebenso stieg der Anteil von Unfällen mit Schwerverletzten von 13 auf 27 an (Steigerung um über 100 %). Tödliche Verkehrsunfälle waren dagegen selten (1 – 3 Unfälle pro Jahr). Im Jahre 2005 wurde kein Verkehrsunfall mit einer getöteten Person in der polizeilichen Unfallstatistik registriert. Entgegen dem Anstieg der Gesamtunfallzahl konnte die Zahl der durch Straßenbahnfahrer verursachten Unfälle leicht gesenkt werden. Dies konnte auch durch eine unfallanalytische Auswertung mit Erkennen von Schwerpunkten und entsprechenden Änderungen der Verkehrsregelung erreicht werden. Die enorme wirtschaftliche Bedeutung einer Verringerung der Unfallzahlen wird an Hand der Schadenssumme deutlich. Allein im Jahre 2005 betrug die Summe aller registrierten 241 Unfälle 904 113 Euro, dies entspricht einem mittleren Schadenswert von 3 750 Euro. Am Beispiel obduzierter Unfallopfer werden typische Unfallkonstellationen sowie Verletzungsfolgen demonstriert. Im Rahmen der retrospektiven Betrachtung werden Möglichkeiten der Erhöhung der Verkehrssicherheit dargestellt.

Schlüsselwörter
Straßenbahnunfälle – Personenschäden – Verkehrssicherheit

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Uwe Schmidt
Fetscherstraße 74
01307 Dresden
Email: uwe.schmidt@tu-dresden.de

Institut für Rechtsmedizin Magdeburg[1]),
Ingenieurbüro Wegner, Potsdam[2])

H. WITTIG[1]), S. BÖTTCHER[1]), C. WEGNER[2]), D. KRAUSE[1])

Ungewöhnliche Verletzungsfolge nach Seitenaufprall

Nach einem seitlichen Anprall eines Pkw Ford Mondeo im Bereich der Beifahrertür gegen einen Baum konnte eine 47 Jahre alt gewordene Frau, die sich auf dem Beifahrersitz befand, nur noch tot aus dem Fahrzeug geborgen werden. Die bei diesem Fahrzeugtyp vorhandenen Seitenairbags wurden durch den Aufprall nicht ausgelöst, die Auslösung erfolgte erst, als die Feuerwehr das Fahrzeug mittels einer Brechschere öffnete. Die verstorbene Beifahrerin wies äußerlich nur wenige Verletzungen auf. Es fand sich eine Fettgewebszertrümmerung der Haut im Bereich des rechten Oberarms und an der rechten Hüfte. Der Brustkorb war rechtsseitig abnorm beweglich und auch der Kopf zeigte eine abnorme Beweglichkeit. Eine Platzwunde im Bereich der rechten Schläfe betraf lediglich die Kopfschwarte, das Schädeldach war intakt. Die Obduktion erbrachte hingegen einen unerwarteten Befund. Es fand sich ein Abriss des Kopfgrundgelenkes von der Schädelbasis mit Abscherung des Rückenmarks und entsprechenden Zerreißungen des Bandapparats. Die Halswirbelsäule selbst war jedoch intakt geblieben. Die Besonderheiten der Biomechanik des Unfalles werden dargestellt.

Schlüsselwörter
Seitenaufprall – Airbag – Biomechanik

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Holger Wittig
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: holger.wittig@medizin.uni-magdeburg.de

Institut für Rechtsmedizin des Klinikums der Universität zu Köln[1]),
Institut für Rechtsmedizin Universitätsklinikum Düsseldorf[2])

J. FALK[1]), H. GRAß[2]), M. A. ROTHSCHILD[1])

Tödlicher Unfall in automatischer Flughafen-Drehtür

Es wird immer wieder berichtet, dass es bei automatischen Drehtüren zu Einklemmungen von Gegenständen oder Körperteilen zwischen dem drehenden Innenelement und der starren Außenverkleidung mit zum Teil ausgeprägten Verletzungsbildern kommt. Wir berichten über einen Fall, bei dem zunächst der rechte Arm eines 18 Monate alten Jungen (12 kg KG, 86 cm KL) zwischen der Kante der Außenwand einer zweiflügligen automatischen Drehtür (Baujahr 2000) mit einem Durchmesser von ca. 3,6 m und dem drehenden, inneren Element in einem Flughafengebäude eingeklemmt wurde. Bei dieser Drehtüre beträgt der Spalt zwischen der starren Außenwand und dem drehenden Innenelement ca. 4 cm. Erst durch Betätigung eines „Not-Auf"-Knopfes, welcher die Drehtür auch gegen Widerstände automatisch in Fluchtposition auffährt, wurde das Kind vollständig in den Spalt hinein gezogen. Nur durch die mit hohem Aufwand herbeigeführte Unterbrechung der Stromzufuhr konnte die Drehtür gestoppt werden. Durch die Feuerwehr konnte der Junge mit Zeitverzögerung geborgen werden. Im Krankenhaus ließ sich nur noch der Tod feststellen. Die äußere Leichenschau erbrachte eine ausgeprägte Perthes-Druckstauung im gesamten Gesichts- und Nackenbereich, Schürfungen und Hämatome an beiden Schädelseiten, streifige Schürfungen und Hämatome betont im Bereich des rechten Arms und über prominenten Stellen im Brust- und Hüftbereich. Die innere Leichenschau erbrachte ein ausgeprägtes Schädel-Hirn-Trauma mit der Sprengung von Schädelnähten, ein massives Gehirnödem mit Einblutungen in räumlicher Nähe zum Hirnstamm sowie eine deutliche Aspiration von Blut. Todesursächlich war eine Kombination aus kompressionsbedingtem Schädel-Hirn-Trauma und Thoraxkompression. Es werden Überlegungen zur Körperkompression und deren Biomechanik, insbesondere bezogen auf die vorgestellte Kasuistik, sowie die technischen Gegebenheiten diskutiert.

Schlüsselwörter

Thoraxkompression – Schädelkompression – Perthes-Druckstauung – Einklemmung – automatische Drehtür

Anschrift für die Verfasser

Jens Falk
Melatengürtel 60-62
50823 Köln
Email: jens.falk@uk-koeln.de

Institut für Neuropathologie, Universitätsklinikum Essen[1]),
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Essen[2])

J. VAN DE NES[1]), TH. BAJANOWSKI[2]), K. TRÜBNER[2])

Fibromuskuläre Dysplasie der A. basilaris: Ein ungewöhnlicher Fall mit rechtlichen Konsequenzen

Ein 28jähriger Mann verlor nach Augenzeugenberichten die Kontrolle über seinen Pkw Sierra Kombi, der zunächst auf die Standspur geriet, gegen die Leitplanke stieß und danach gegen die Mittelplanke geschleudert wurde. Auf der Überholspur kam das Auto rechtwinklig zum Fahrverkehr zum Stehen. Ein Audi A6 konnte nicht ausweichen und stieß mit hoher Geschwindigkeit (ca. 160 km/h) gegen den Sierra-Kombi, so dass dieser in eine Rotationsbewegung versetzt und auf die Standspur geschleudert wurde. Der Fahrer wurde tot im Fahrzeug angetroffen. Die Obduktion erbrachte eine massive Subarachnoidalblutung an der Hirnbasis, einen kompletten Abriss der A. basilaris und eine Fraktur des Condylus occipitalis dexter. Erst die neuropathologische und histologische Untersuchung ergab eine fibromuskuläre Dysplasie der A. basilaris mit einem rupturierten Mikroaneurysma im oberen Drittel. Diese Ruptur wurde zugunsten des Unfallverursachers als Ursache für den von den Zeugen beschriebenen Kontrollverlust des Fahrers und der komplette Abriss der A. basilaris als Folge der Hyperextension und Rotation des Kopfes nach der Kollision mit dem Pkw Audi angenommen, so dass sich die weiteren juristischen Ermittlungen nur auf eine fahrlässige Körperverletzung beschränkten.

Schlüsselwörter
fibromuskuläre Dysplasie – Verkehrsunfallursachenforschung – Subarachnoidalblutung

Anschrift für die Verfasser
J. van de Nes
Hufelandstrasse 55
45122 Essen
Email: johannes.van-de.nes@uk-essen.de

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg[1]),
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch-Gladbach[2]),
Schuberth GmbH, Magdeburg[3])

TH. ADOLPH[1]), F. SCHUELER[1]), K. STEINMANN[1]), R. KRAUTSCHEID[2]), G. JANKE[3]), J. ROTHHÄMEL[3]), O. SCHIMPF[3])

Die Bewertung der Aerodynamik und Aeroakustik von Motorradschutzhelmen hinsichtlich physiologischer Belastung und aktiver Helmsicherheit

Der vorliegende Bericht befasst sich mit der Untersuchung der aktiven Sicherheit von Motorradschutzhelmen im Rahmen der Bearbeitung eines Projektes der Bundesanstalt für Straßenwesen. Zur Ermittlung der Eigenschaften hinsichtlich der aktiven Sicherheit wurden an 12 projektdienlich ausgewählten und nach ECE-R 22.05 geprüften Projekthelmen Messungen u. a. in den Untersuchungsfeldern Aerodynamik und Aeroakustik durchgeführt. Zusätzlich wurden psychophysiologische Leistungs- und Befindlichkeitsparameter (EKG, EMG, EDA) ermittelt; die Messungen erfolgten sowohl in einem Windkanal als auch während systematischer Fahrversuche im öffentlichen Straßenverkehr (Messfahrten) und wurden in drei Geschwindigkeitsbereichen 80, 120 und 160 km/h mit einem unverkleideten Motorrad (650 ccm, ABS) absolviert. Die Projekthelme wurden zerlegend, z. T. auch computertomographisch untersucht.

Aerodynamik:

Wesentliche Zielsetzung war eine erste Erarbeitung einer Korrelation von aerodynamischen Widerstandskräften, die einerseits an einem Kraftmessroboter im Windkanal und andererseits an Versuchspersonen durch EMG-Messungen ermittelt wurden. Die Messungen des Kraftmessroboters ergaben trotz unterschiedlicher Helmtypen nur relativ geringe maximale Unterschiede der Widerstandskräfte, die bei hohen Geschwindigkeiten (160 km/h) zwischen 29 und 40 N lagen. Die Hälfte der untersuchten Helme wies lediglich Kraftunterschiede von ca. 3 N auf. Die im Windkanal und bei Messfahrten durchgeführten EMG-Messungen ließen bei steigender Geschwindigkeit eine Zunahme der individuell unterschiedlich ausgeprägten Muskelaktivität erkennen.

Aeroakustik:

Bei Fahrgeschwindigkeiten von 120 km/h lagen die ermittelten Schalldruckpegel aller Einzelmessungen zwischen 86,8 und 105,4 dB(A), was anschaulich dem Geräusch einer Motorkettensäge aus 1 m Entfernung (103 dB(A)) entspricht. Bei Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h wies der „lauteste“ Helm einen Schalldruckpegel von 110,7 dB(A) auf.

Zusammenfassend ließen diese Ergebnisse die Gefahr reversibler und bei entsprechender Expositionszeit zu befürchtender irreversibler Gehörschäden erkennen. Nach den vorliegenden Ergebnissen ist die Benutzung von Gehörschutz beim Motorradfahren dringend zu empfehlen.

Schlüsselwörter

Schutzhelm – aktive Sicherheit – Motorradsicherheit – Aerodynamik – EMG – Aeroakustik – Schallpegel – Psychophysiologie

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Adolph
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin / TBU
Voss-Str. 2
69115 Heidelberg
Email: thorsten.adolph@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg[1]), Advanced Automotive Glazing Manufacturers Association (AAGMA)[2])

F. SCHUELER[1]), TH. ADOLPH[1]), K. STEINMANN[1]), P. BÜTTRICH[2])

Verglasung von Fahrzeugen – von den Anfängen bis heute

Als zu Beginn des letzten Jahrhunderts damit begonnen wurde, an Automobilen systematisch Scheiben, insbesondere Windschutzscheiben zu verbauen, waren diese zunächst aus feuerblankem Planglas gefertigt. Ihre Funktion bestand zunächst bei hohen Anforderungen an die optische Glasqualität vor allem im Schutz der Fahrzeuginsassen vor Fahrtwind, Witterung und Fremdkörpern.

Obwohl das sogenannte Verbund-Sicherheitsglas (VSG) bereits in den 20er Jahren herstellbar war, kam etwa ab 1930 zunächst das robuste Einscheiben-Sicherheitsglas (ESG) zum Einsatz, das sich durch höhere mechanische Widerstandsfähigkeit und – im Fall des Berstens – durch den Zerfall in Glaskrümel auszeichnet.

Einen entscheidenden Entwicklungsfortschritt stellte die ab den 50er Jahren hauptsächlich für Frontscheiben schnell zunehmende Verbreitung des oben bereits genannten Verbund-Sicherheitsglases mit eingelagerter PVB-Folie dar, dessen Eigenschaften zusammengefasst mit „Auffangen statt Preisgeben" charakterisiert werden können.

Durch den Aufbau des VSG konnte im Unfallgeschehen eine nachhaltige Abnahme schwerer Schnittverletzungen im Gesichtsbereich und an den Augen erreicht werden.

Mit Einführung des Airbags (90er Jahre) wurden die Profilgummischeibenrahmen zügig durch die Klebetechnologie der Frontscheiben abgelöst, wodurch eine weitere Erhöhung der passiven Fahrzeugsicherheit (Erhöhung der Strukturfestigkeit, Bestandteil des Rückhaltesystems) bewirkt wurde.

Darüber hinaus wurden Fahrzeugscheiben über ihre zentrale Sicherheits- und Strukturfunktion hinaus zunehmend zum Funktionsträger (Scheibenheizung, Antennenträger, Head-Up Display, Beschichtungen).

Auch das Befinden und der Komfort von Fahrzeuginsassen wurden durch Weiterentwicklungen der Funktionalität von Fahrzeug-Glassystemen (UV- und IR-Filterung, Lichtgestaltung, Geräuschdämmung u. a.) stetig verbessert.

Sowohl bzgl. der passiven und der aktiven Fahrzeugsicherheit wie auch hinsichtlich der Komfortsicherheit bietet die Fahrzeugverglasung auch zukünftig Entwicklungspotential. Erkenntnisse der Unfallforschung, der biomechanischen Forschung sowie psychophysiologischer Untersuchungen können einen Beitrag leisten, die gestalterischen und technologischen Möglichkeiten neuer Glassysteme im Automobil nutzbar umzusetzen.

Schlüsselwörter

Fahrzeugverglasung – Fahrzeugsicherheit – Verletzungsschutz – Komfort

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Ing. Florian Schueler
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin / TBU
Postfach 10 30 69
69020 Heidelberg
Email: florian.schueler@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg[1])
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf[2])
DEKRA Automobil AG, Niederlassung Dessau[3])

D. STILLER[1]), M. JUNGE[2]), F. WIGRIM[3]), M. KLEIBER[1]), ST. HEIDE[1])

Todesfalle Auffahrt auf die Autobahn

LKW-PKW-Heck-Kollisionen mit hoher Geschwindigkeitsdifferenz

Es wird über zwei Verkehrsunfälle berichtet, bei denen es im Bereich von Autobahnauffahrten zu einer LKW-PKW-Heckkollision kam. Bei beiden PKW handelte es sich um Fahrschulfahrzeuge und es verstarb jeweils ein Insasse am Unfallort. Auffällig war ein nahezu identisches todesursächliches Verletzungsmuster (kompletter Abriss der Halswirbelsäule im Kopfgrundgelenk mit Rückenmarkzerreißung – Zerrung des Bandapparates des Kopfgrundgelenkes mit Halsmarkabriss), obwohl in beiden Fahrzeugen aktive Kopfstützen vorhanden und individuell eingestellt waren. Die Insassen auf den Nachbarsitzen überlebten mit geringfügigen Verletzungen. Das Verletzungsmuster und das Beschädigungsbild der PKW schienen in beiden Fällen zunächst nicht kompatibel zu sein. Erst die Zusammenarbeit von Technikern und Medizinern ermöglichte eine Rekonstruktion des Unfallablaufes und damit des Verletzungsmechanismus der eine hinreichende Erklärung aller Befunde bot. Entscheidend für die Verletzungsmuster und die Insassenkinematik ist die dynamische Deformation. Auch vermeintlich rigide Stahlkonstruktionen weisen eine hohe elastische Verformbarkeit auf, die dazu führt, dass sich eine Konstruktion unter großen Belastungen zwar plastisch verformen, aufgrund des elastischen Anteils jedoch fast wieder in ihre Ursprungsform zurückfedern kann. Nicht nur der Masseunterschied zwischen PKW und LKW sondern auch konstruktionsbedingte unterschiedlichen Höhen der Krafteinleitung in den jeweiligen Kollisionsgegner führen neben den auf Intrusion zurückführbaren Verletzungen auch zu erheblichen Beschleunigungsverletzungen der PKW-Insassen.

Schlüsselwörter
LKW-PKW-Heck-Kollision – Autobahnauffahrt – dynamische Deformation/Unfallrekonstruktion

Anschrift für die Verfasser
Dr. D. Stiller
Franzosenweg 1
06097 Halle (Saale)
Email: dankwart.stiller@medizin.uni-halle.de

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch-Gladbach

B. LORENZ, B. SCHNOTTALE

Kinderschutzsysteme in Kraftfahrzeugen – von den Anfängen bis heute

Bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts sind erste Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Fahrzeugen überliefert. Diese dienten jedoch primär dazu, Kinder auf den Fahrzeugen bzw. den Sitzgelegenheiten zu halten und ein Herab- oder Herausfallen zu verhindern. Auch mit Beginn der Massenmotorisierung in den 20er Jahren des 20. Jh. wurden derartige Systeme, als „Kindersitze" bezeichnet, z. B. für das Ford T-Modell angeboten. Erst in den 60er Jahren fand auch die passive Sicherheit ernsthafte Berücksichtigung und entsprechende Systeme wurden entwickelt. So setzte Volvo bereits 1972 rückwärts gerichtete Kinderschutzsysteme (KSS) ein, die ein gutes Schutzpotential für Kinder im Frontalaufprall zur Verfügung stellten. Auch vorwärts gerichtete Sitze mit Fangkörper stellten eine Möglichkeit dar, Kinder im Pkw zu sichern. Diese Systeme fanden jedoch keine weite Verbreitung.

Mit dem traurigen Höhepunkt der Zahl der Verkehrstoten insgesamt und der getöteten Kinder als Pkw-Insassen zu Beginn der 70er Jahre setzte allmählich ein Umdenken ein und auch der Schutz von Kindern fand zunehmend Berücksichtigung. Es dauerte in Deutschland jedoch noch bis zum Jahr 1993, bis die Verwendung von amtlich genehmigten KSS für Kinder unter 12 Jahren und einer Körpergröße unter 150 cm gesetzlich vorgeschrieben wurde. Seit diesem Zeitpunkt ist eine deutliche Verringerung der Zahl der getöteten Kinder in Pkw zu verzeichnen. Dennoch werden immer noch mehr Kinder als Pkw-Insassen schwer verletzt als z.B. beim Spiel auf der Straße.

Verschiedene Organisationen wie z. B. Stiftung Warentest, ADAC und auto motor & sport führten bereits vor der Einführung der Sicherungspflicht von Kindern in Pkw Vergleichstests von Kinderschutzsystemen durch. Dies führte zum einen zu einer deutlichen Verbesserung der KSS aber auch zu teilweise unterschiedlichen Testergebnissen, wodurch dem Verbraucher 2 gegensätzliche und irritierende Informationen zur Verfügung gestellt wurden was zur Verunsicherung führte.

NPACS (New Programme for the Assessment of Child Seats) soll in Zukunft die verschiedenen Testprogramme harmonisieren und auf Basis eines umfangreichen Testprogramms europaweit dem Verbraucher zuverlässige Informationen über die Sicherheit von Kinderschutzsystemen geben. Hierbei wird neben den Ergebnissen auf Basis verschiedener dynamischer Tests auch die Anwendung und Handhabung der KSS beurteilt, um insbesondere die Gefahr der Fehlbedienung (Misuse) zu reduzieren.

Auch Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) hat eine eigene Bewertung der Kindersicherheit im Pkw eingeführt und wird diese in Zukunft den aktuellen Erfordernissen (z.B. Einführung der Dummies der Q-Serie) anpassen.

Schlüsselwörter

Kindersicherheit – Kinderschutzsysteme – NPACS – Euro NCAP – Verbraucherschutztests

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Ing. Bernd Lorenz
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Email: lorenz@bast.de

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
DIREKTOR: PROF. DR. MED. D. KRAUSE

KATJA JACHAU, HOLGER WITTIG, DIETER KRAUSE

Zur Kontrolle des Alkoholverbots für Fahranfänger mittels Blutalkohol- oder Atemalkoholmessung

Control of the alcohol prohibition for beginner drivers by Blood alcohol or breath alcohol measurements

Einleitung und Problemstellung

Der Bundesrat hat am 14. 10. 2005 eine „Entschließung zur Einführung eines Alkoholverbotes für Fahranfänger während der Probezeit bzw. für junge Fahrer" [2] zur Änderung des § 24a StVG verabschiedet. Die Bundesregierung teilt diese Auffassung des Bundesrates [26]. Vom Bundesrat wird zur Begründung aus der Studie von KRÜGER et al. [15] zitiert, wonach … „bereits niedrige Alkoholkonzentrationen ab 0,3 ‰ zu einem deutlichen Anstieg des Unfallrisikos führen." Angaben zur Art der Kontrolle des Alkoholverbotes und möglichen, von Null-Promille verschiedenen Grenzwerten finden sich nicht. Nach grundsätzlichen messtheoretischen Überlegungen und auf Grund messtechnischer Voraussetzungen sind Grenzwerte von 0,00 mg/l und Null-Promille nicht bestimmbar.

Seit 1992 ist nach Änderung des § 24a StVG neben der Bestimmung der Blutethanolkonzentration auch die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration als Beweismittel im Ordnungswidrigkeitsrecht zugelassen, wenn die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration ordnungsgemäß erfolgte und ein PTB-zugelassenes und geeichtes Atemalkoholmessgerät verwendet wurde. Das einzige, gegenwärtig in Deutschland nach derartigen Vorgaben arbeitende Atemalkoholmessgerät ist das Evidential 7110 MK III der Firma Dräger. Das Gerät misst zwei Atemproben mittels zweier Methoden (elektrochemisch und infrarot) und ermittelt aus diesen einen abgerundeten Mittelwert. In der DIN VDE 0405, Teil 2 [4] zum Gerät wird ausgeführt: Messergebnisse kleiner 0,05 mg/l müssen als 0,00 mg/l ausgegeben werden.

Bei der Bestimmung der Blutethanolkonzentration wird eine Serumprobe mittels zweier Methoden (ADH und GC) untersucht. Mittels jeder Methode werden 2 Einzelwerte erhoben und aus diesen 4 Werten wird dann ein nichtgerundeter Mittelwert gebildet. Die Alkohol-Kommission hatte dem Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin einen Beschlussentwurf zugeleitet, nach dem Werte ab 0,2 ‰ jedenfalls über Null-Promille liegen, dem zugestimmt wurde.

Die Anwesenheit von endogenem Alkohol im menschlichen Organismus konnte seit der Einführung empfindlicher Analyseverfahren gesichert werden. Der endogene Alkohol kann synthetisiert werden, indem durch die intestinale Mikroflora Acetaldehyd durch ADH und NADH zu Ethanol reduziert wird [13, 25]. Die humanen ethanolabbauenden Enzymsysteme sind als Redoxsysteme in der Lage, einen geringen Ethanolspiegel aufzubauen. Dieser liegt nach GILG in einer Größenordnung von 0,00075 ‰ [5]. Eine Erhöhung dieser endogenen Ethanolspiegel durch Stoffwechselstörungen, wie vor Jahrzehnten vermutet, konnte widerlegt werden [20, 25]. Aktuelle Untersuchungen

aus den Vereinigten Arabischen Emiraten mittels Headspace Gaschromatographie und Massenspektrometrie belegen einen Mittelwert des endogenen Alkohols von 0,04 mg/dl (0,0003 ‰) [1]. Nach eigenen Untersuchungen sind im Serum Konzentrationen zwischen 0,008 ‰ (Abstinenzler) und 0,01 ‰ (Säuglinge) möglich [22]. Für den endogenen Ethanol bei Atemalkoholmessungen werden Konzentrationen zwischen 0,006 und 0,03 µg/dl, gemessen mittels Gaschromatographie, angegeben (3, 13, 16, 21). Nach dem aktuellen Wissensstand liegen die endogenen Ethanolspiegel in einem so niedrigen Bereich, dass sie nahezu keinen Einfluss auf eine durch Alkoholkonsum aufgebaute Blutethanolkonzentration haben.

Methode

In der in Magdeburg geführten Datenbank zeitgleicher Blut- und Atemalkoholwertepaare mit insgesamt 2 025 Wertepaaren finden sich 130 Wertepaare mit einer Blutethanolkonzentration < 0,3 ‰. Davon stammen 41 Wertepaare aus der späten Eliminationsphase von Trinkversuchen mit einer Trinkbelastung von 0,5 bis 1,0 g Ethanol/kg Körpergewicht. Bei 37 Wertepaaren handelt es sich um die frühe Resorptionsphase ab 20 Minuten nach Trinkende. Diese Probanden konsumierten 0,2 l Sekt (12,5 Vol%) in 20 Minuten. Die Trinkbelastung lag jeweils unter 0,5 g/kg Körpergewicht. 52 Wertepaare stammen aus der frühen Resorptionsphase ab 20 Minuten nach Trinkende von Trinkversuchen mit einer Trinkbelastung zwischen 0,5 und 1,0 g/kg Körpergewicht. Die Probanden konsumierten Primasprit (69,9 Vol%) gemischt mit Fruchtsaft. Einbezogen wurden nur Wertepaare, bei denen die Atemalkoholmessungen ohne Fehlermeldungen erfolgten und die den Trinkversuch nicht auf Grund von Unwohlsein o. Ä. abbrechen mussten. Alle Probanden gaben an, gesund zu sein, sie standen nicht unter dem Einfluss von Medikamenten. Die Nüchternheit wurde stets vor Versuchsbeginn geprüft.

Nach der Mittelwertbildung der jeweils 2 ADH- und 2 GC-Werte wurde auf 3 Stellen nach dem Komma mathematisch gerundet und die so erhaltenen Werte in die Darstellung einbezogen. Gleiches gilt für die beiden Atemalkoholeinzelmesswerte.

Für die verschiedenen durchgeführten Trinkversuche lag jeweils ein Votum der zuständigen Ethikkommission vor.

Ergebnisse

Die Wertepaare für die späte Elimination mit einer Trinkbelastung zwischen 0,5 und 1,0 g/kg Körpergewicht sind in der Abbildung 1 dargestellt.

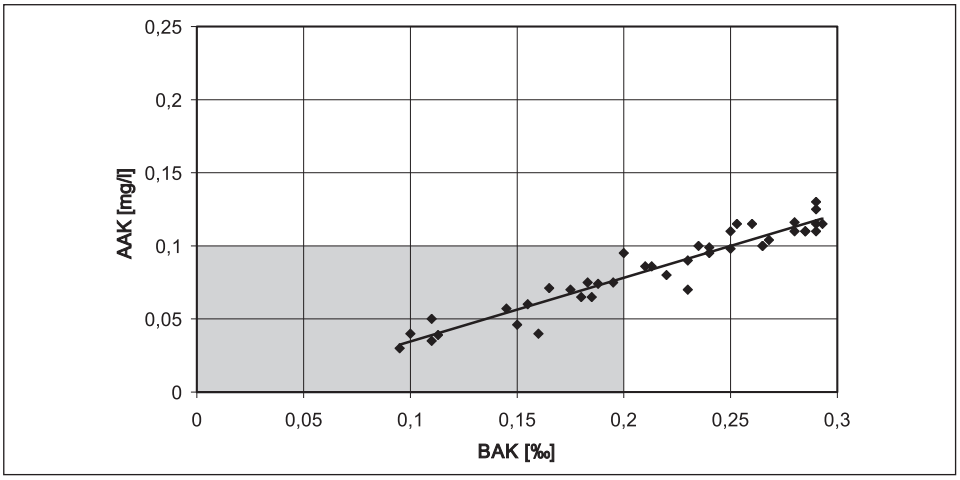


Abb. 1: BAK/AAK-Wertepaare in der späten Elimination bei Ethanolbelastungen von 0,5 bis 1,0 g/kg (n = 41).

Die Regressionsgleichung lautet y = 0,4359x – 0,0091, R^2 = 0,9144. Jeweils bei zwei Versuchspersonen wurden die AAK / BAK-Wertepaare 0,1 mg/l / 0,24 ‰ und 0,11 mg/l / 0,26 ‰ gemessen. Von 41 Wertepaaren wiesen 26 einen Atemalkoholwert < 0,10 mg/l auf, 17 einen Blutethanolwert < 0,2 ‰. 10 Wertepaare zeigten bei einer Atemalkoholkonzentration bis 0,10 mg/l Blutethanolkonzentrationen > 0,2 ‰. Atemalkoholkonzentrationen > 0,10 mg/l bei Blutethanolkonzentrationen < 0,2 ‰ fanden sich nicht.

In der Abbildung 2 finden sich die Wertepaare für die frühe Resorption bei einer Trinkbelastung < 0,5 g/kg Körpergewicht.

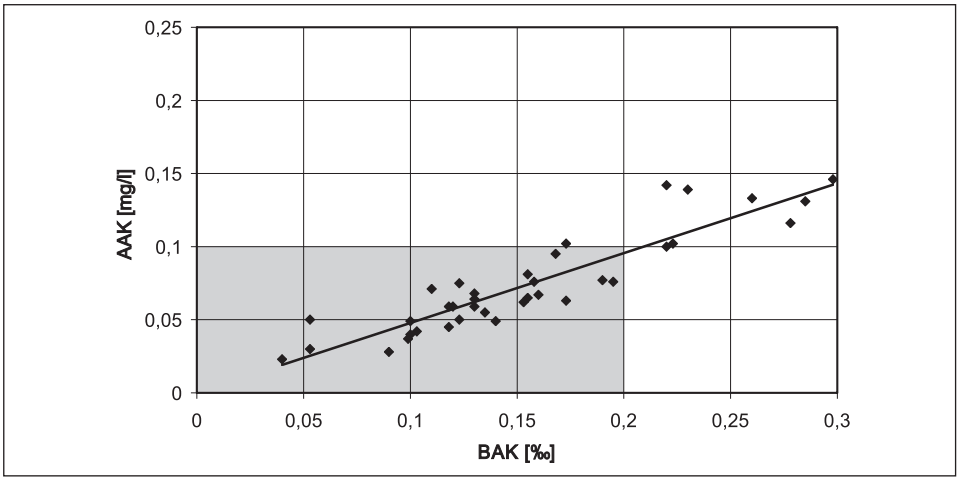


Abb. 2: BAK/AAK-Wertepaare in der Resorption (t < 2 h) bei Ethanolbelastungen von < 0,5 g/kg (n = 37).

Die Regressionsgleichung lautet y = 0,4783x – 0,0003, R^2 = 0,8305. Von 37 Wertepaaren wies 1 Wertepaar bei einer Atemalkoholkonzentration bis 0,10 mg/l Blutethanolkonzentrationen > 0,2 ‰ auf. Eine Atemalkoholkonzentration > 0,10 mg/l bei einer Blutethanolkonzentration < 0,2 ‰ fand sich bei einem Wertepaar.

Die Wertepaare für die frühe Resorption bei einer Trinkbelastung von 0,5 bis 1,0 g/kg Körpergewicht sind in der Abbildung 3 dargestellt.

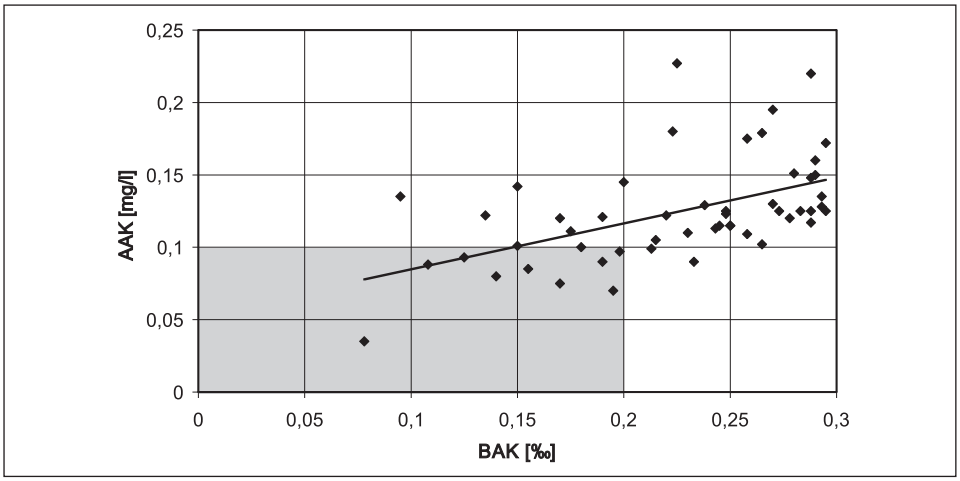


Abb. 3: BAK/AAK-Wertepaare in der Resorption (t < 2 h) bei Ethanolbelastungen von 0,5 bis 1,0 g/kg (n = 52).

Die zugehörige Regressionsgleichung lautet $y = 0{,}3174x - 0{,}053$, $R^2 = 0{,}2698$. Das AAK/BAK-Wertepaar 0,12 mg/l / 0,25 ‰ lag zweimal vor. Es wiesen von 52 Wertepaaren 11 eine Atemalkoholkonzentration < 0,10 mg/l und 17 eine Blutethanolkonzentration < 0,20 ‰ auf. 2 Wertepaare zeigten bei einer Atemalkoholkonzentration bis 0,10 mg/l Blutethanolkonzentrationen > 0,2 ‰. Eine Atemalkoholkonzentration > 0,10 mg/l bei einer Blutethanolkonzentration < 0,2 ‰ fand sich bei 7 Wertepaaren.

Diskussion

Durch ein Alkoholverbot für Fahranfänger eine Senkung des Unfallrisikos anzustreben, erscheint, auch im Kontext zu den Erfahrungen anderer europäischer Länder sowie den USA und Australien [27], begrüßenswert [6]. In diesen Ländern, die restriktive Alkoholgrenzen für Fahranfänger in vielen Fällen schon vor Jahren eingeführt haben, gelten teilweise sowohl die Null-Promille-Grenze als auch Grenzwerte von 0,2 ‰ für die jungen Fahranfänger. Sowohl mit dem Grenzwert von Null-Promille als auch von 0,2 ‰ war teilweise in diesen Ländern ein signifikanter Abfall der Unfallzahlen zu verzeichnen, teilweise änderten sich das Verhalten und die Unfallzahlen jedoch nur geringfügig [19]. Stets waren ausgedehnte Kontrollen nach Einführung dieser Grenzwerte unumgänglich.

Da im Falle der Verabschiedung einer Gesetzesänderung durch den Bundestag im Sinn der Bundesratsinitiative aus sachverständiger Sicht die Frage zu beantworten ist, ob es bei der alternativen Anwendung von BAK- oder AAK-Messwerten zur Benachteiligung kommen könnte, sollten die vorhandenen Daten diesbezüglich ausgewertet werden. Der Deutsche Bundesrat hat in seiner Entschließung zum Alkoholverbot für Fahranfänger gegenwärtig keine Ausführungen zur Überprüfung des Alkoholverbots getroffen. Mit der forensischen Untersuchung einer Blutprobe auf den Blutethanolgehalt und der Untersuchung des Atems auf den Alkoholgehalt mittels des Gerätes Evidential 7110 MK III stehen in Deutschland zwei für das Ordnungswidrigkeitsrecht zugelassene Methoden zur Verfügung. Ob beide Methoden für die Erhebung von Alkoholwerten nahe Null-Promille geeig-

net sind, sollte durch die vorliegende Auswertung geprüft werden. Die Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin hat in ihrer Sitzung am 27. 09. 2006 einmütig dafür votiert, dass Blutethanolwerte < 0,2 ‰ „Null- Promille" entsprechen, auch wenn messtechnisch darunter liegende Konzentrationen noch zweifelsfrei festgestellt werden können [28]. Basierend auf diesem Beschlussentwurf wurden in dieser Arbeit alle Blutethanolwerte bis 0,2 ‰ mit den zeitgleich erhobenen Atemalkoholwerten verglichen. Unter Zugrundelegung des nicht unstrittigen, ordnungsrechtlich aber durch den BGH legalisierten Verhältnisses für BAK : AAK (Q-Wert) von 2 : 1 wurde korrespondierend zu 0,2 ‰ ein Atemalkoholgrenzwert von 0,10 mg/l angenommen. Zusätzlich erfolgte die Beachtung der Phasen der Alkoholkinetik mit später Elimination und Resorption sowie bei hoher und niedriger Trinkbelastung. Für die Elimination ergab sich erwartungsgemäß ein Überwiegen höherer Blutethanolwerte bei vergleichsweise niedrigeren Atemalkoholwerten. Diese Ergebnisse belegen den vielfach diskutierten höheren Q-Wert in der Eliminationsphase [8, 14].

Etwa jede fünfte in der Eliminationsphase einbezogene Person wäre bei Bestimmung des Blutethanolgehaltes im Vergleich zum Atemalkoholgehalt benachteiligt worden. In der Praxis dürften eher umgekehrte Verhältnisse entstehen, da bis zum Eintreffen des Arztes zur Blutentnahme/Verbringung ins Krankenhaus zur Blutentnahme im Regelfall mindestens eine halbe Stunde vergeht. In der Resorption sind die Unterschiede weniger gravierend, am geringsten bei niedrigen Trinkbelastungen. Lediglich in einem Fall würde die Anwendung der Atemalkoholmessung zu einer Benachteiligung im Vergleich zur Messung des Blutethanolwertes führen. Die Variabilität des Q-Wertes in Abhängigkeit von der Trinkbelastung ist bekannt [7]. Deswegen ist es nicht verwunderlich, dass bei den in der Phase der Resorption mit hohen Trinkbelastungen erhobenen Wertepaaren etwa jede siebte Person durch eine Atemalkoholmessung im Vergleich zur Bestimmung der Blutethanolkonzentration benachteiligt würde. Sowohl durch die Bestimmung der Atemalkoholkonzentration als auch durch die Bestimmung der Blutethanolkonzentration wäre somit, Grenzwerte von 0,2 ‰ bzw. 0,10 mg/l vorausgesetzt, je nach Phase der Ethanolkinetik und der Trinkbelastung, eine Benachteiligung nicht sicher zu vermeiden. Für die Kontrolle des Alkoholverbots mittels Bestimmung der Atemalkoholkonzentration spricht die einfache, nicht-invasive Durchführbarkeit, die zeitnah zur Feststellung erfolgen kann. Es bestehen die entsprechenden, bereits vielfach diskutierten Einwände hinsichtlich der Lungenfunktion [12, 23], einer Beeinflussung der Atemalkoholkonzentration durch Hypo- bzw. Hyperventilation [9], der Nichteinbeziehung der Körpergröße und einer notwendigen Mitarbeit des zu Untersuchenden. Hinzuweisen ist auch auf das Problem der nicht immer eingehaltenen Wartezeit von 20 Minuten, einige Autoren forderten sogar eine Ausdehnung dieser Wartezeit [24]. Weiterhin besteht das Problem der Einnahme ethanolhaltiger Medikamente und Substanzen [10]. Dieses ist bei Einhaltung der 20-minütigen Wartezeit nahezu ohne Bedeutung, wird die Wartezeit jedoch verkürzt, wie der Inhalt zahlreicher Gutachten belegt, sind die Werte unter Umständen aus sachverständiger Sicht nicht akzeptabel. Gerade im unteren Bereich noch messbarer Atemalkoholkonzentrationen ist dann eine Verfälschung, möglicherweise eine alleinige Rückführung auf den im Medikament enthaltenen Ethanol nicht mehr sicher auszuschließen. Bei der Bestimmung der Blutethanolkonzentration sind Lungenfunktion und 20-minütige Wartezeit ohne Bedeutung für das Ergebnis. Ein Erzielen von Blutethanolkonzentrationen > 0,2 ‰ allein durch die Einnahme von Medikamenten in therapeutischen Konzentrationen ist weitgehend auszu-

schließen. Nachteilig bei der BAK-Bestimmung ist die Invasivität der Methode und die Zeitverzögerung bis zur Gewinnung der Blutprobe, was insbesondere beim Verstreichen längerer Zeiträume von der Feststellung bis zur Entnahme der Blutprobe problematisch erscheint und die Diskussion einer Rückrechnung von sehr niedrigen Promillewerten aufwirft. Das Problem der Rückrechnung stellt sich gleichermaßen beim Atemalkohol.

Basierend auf der Stellungnahme der Bundesregierung [26] „ … eines Verbotes für Fahranfänger, vor oder bei dem Fahren mit einem Kraftfahrzeug alkoholische Getränke zu sich zu nehmen oder ein Fahrzeug unter der Wirkung solcher Getränke zu führen“ entstünde durch weitere Interpretation niedriger Werte eine zusätzliche Rechtsunsicherheit. Resultierend aus diesen Überlegungen wird angeregt, die von der Alkoholkommission vorgeschlagenen Grenzwerte 0,10 mg/l und 0,2 ‰ mit in den Gesetzestext aufzunehmen, wie das bei dem Wertepaar 0,25 mg/l und 0,5 ‰ geschehen ist.

Die in Literatur als Kasuistiken berichteten, auf endogenen Ethanol zurückgeführten Fälle [11, 18] mit theoretischen Konzentrationen von 0,08 ‰ (Patienten mit Zirrhose nach kohlenhydratreichem Essen) bzw. 0,55 ‰ (Kind mit Kurzdarmsyndrom) sind kritisch zu hinterfragen, was hinsichtlich der 0,55 ‰ durch LOGAN und JONES bereits erfolgte [17].

Zusammenfassung

Die politische Absicht, durch eine Änderung des § 24a StVG hinsichtlich eines prinzipiellen Alkoholverbotes für Fahranfänger eine Herabsetzung des Unfallrisikos zu erzielen, wird nachdrücklich unterstützt. Nach grundsätzlichen messtheoretischen Überlegungen und auf Grund messtechnischer Voraussetzungen sind Grenzwerte von 0,00 mg/l und Null-Promille nicht bestimmbar. Die Grenzwerte von 0,10 mg/l und 0,20 ‰, die von der Alkoholkommission der DGRM vorgeschlagen wurden, können anhand der Auswertung von Trinkversuchen mit niedrigen BEK/AAK-Werten aus sachverständiger Sicht als akzeptabel angesehen werden.

Schlüsselwörter

Fahranfänger – Atemalkohol – Blutalkohol – Null Promille – Grenzwert

Summary

The political intent to reduce the risk of accidents of beginner drivers by amending Section 24 a and introducing a general alcohol prohibition on beginner drivers is expressly supported. For basic theoretical considerations and technical reasons with regard to measurements limit values of 0.00 mg/L and zero tolerance are not detectable. The limit values of 0.10 mg/L and 0.20 permille proposed by the DGRM Alcohol Commission may be deemed acceptable from an expert view point as has been revealed by drink tests with low blood alcohol and breath alcohol concentration values.

Keywords

beginner drivers – breath alcohol – blood alcohol – zero tolerance – limit value

Literatur

[1] Al-Awadhi A, Wasfi I A, Al Reyami F, Al-Hatali Z (2004) Autobrewing revisited: endogenous concentrations of blood ethanol in residents of the United Arab Emirates. Sci Justice 44 (3): 149–152
[2] Bundesratdrucksache 678/05 (Beschluss)-Auszug vom 14. 10. 2005 (2005) Blutalkohol 42: 457–458
[3] Dannecker J R, Shaskan E G, Phillips M (1981) A mew highly sensitive assay for breath acetaldehyde; detection of endogenous levels in humans. Anal Biochem 114: 1–7
[4] DIN VDE 0405, Teil 2 (2005) Anforderungen an beweissichere Atemalkoholmessgeräte, 5.1.1. Ausgabe der Messergebnisse. Beuth Verlag GmbH, Berlin

[5] Gilg T (2006) Alkohol. In: Madea B, Mußhoff F, Berghaus G (Hrsg.) Verkehrsmedizin. 1. Aufl. Deutscher Ärzte-Verlag Köln, S. 445
[6] Grosse E (2005) Stellungnahme des BADS. Blutalkohol 42: 458
[7] Haffner T H, Graw M, Dettling A, Schmitt G, Schuff A (2003) Concentration dependency of the BAC/BrAC conversion faktor during the linear elimination phase. Int J Legal Med 117: 276–281
[8] Jachau K, Schmidt U, Wittig H, Römhild W, Krause D (2000) Zur Frage der Transformation von Atemalkohol- in Blutalkoholkonzentrationen. Rechtsmedizin 10: 96–101
[9] Jachau K, Römhild W, Wittig H, Schmidt U, Krause D (2001) Der Einfluss von Hypo- und Hyperventilation auf die AAK, gemessen mit Alcotest 7110 Evidential MK III. BAST Heft M 133: 60–61, ISBN 3-89701
[10] Jachau K, Krause D (2006) Zum Einfluss ethanolhaltiger Medikamente auf die Atemalkoholkonzentration, gemessen mit dem Alcotest 7110 Evidential MK III. Blutalkohol 43: 169–174
[11] Janson-Nettelbladt E, Meuerling S, Petrini B, Sjolin J (2006) Endogenous ethanol fermentation in a child with short bowel syndrome. Acta Paediatr 95 (4): 502–504
[12] Jeske A, Graw M, Haffner T (2001) Effekt der temperaturabhängigen Messwertkorrektur auf die atemtechnische Beeinflussbarkeit des Dräger Alcotest 7110 Evidential. BAST Heft M 133: 54–56, ISBN 3-89701
[13] Jones A W, Mardh G, Änggard E (1983) Determination of endogenous ethanol in blood and breath by gas chromatography - mass spectrometry. Pharmacol Biochem Behav 18 (Suppl 1): 267–272
[14] Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B (2000) Fehlerhafte Atemalkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem Alcotest 7110 Mk III Evidential. Blutalkohol 37: 286–292
[15] Krüger H, Reiss J, Hilsenbeck T, Kazenwadel J, Vollrath M, Krause W (1995) The German Roadside Survey 1992–1994: Aims, Methods and Results. In: Cloeden CN, McLean AJ (eds) Alcohol, drugs and traffic safety, vol.1. NHMRC Road Accident Research Unit, The University of Adelaide: 172–178
[16] Logan B K, Jones A W (2000) Endogenous Ethanol "Auto-Bremery Syndrome" as a Drunk-Driving Defence Challenge. Med Sci Law 40 (3): 206–215
[17] Logan B K, Jones A W (2006) Comment on: Endogenous ethanol fermentation in a child with short bowel syndrome. J Pediatr Gastroenterol Nutr 36 (3): 419–420
[18] Madrid E, Hurtado C, Gatica S, Chacon I, Toyos A, Defilippi C (2002) Endogenous ethanol production in patients with liver cirrhosis, motor alteration and bacterial overgrowth. Rev Med Chil 130 (2): 1329–1334
[19] Mann R E, Macdonald S, Stoduto L G, Bondy S, Jonah B, Shaikh A (2001) The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review. Accid Anal Prev 33 (5): 569–583
[20] Ostrovsky Y M, Pronko P S, Shishkin S N, Kolesnikov V B, Volynets S I (1989) An attempt to evaluate diagnostic and prognostic significance of blood endogenous ethanol in alcoholics and their relatives. Alcohol 6: 97–102
[21] Phillips M, Greenberg J, Martinez V (1988) Endogenous breath ethanol concentrations in abstinent alcohol abusers and normals. Alcohol 5: 236–265
[22] Römhild W (2006) persönliche Mitteilung
[23] Schoknecht G, Fleck K, Kophamel B (1990) Einfluss des Atemvolumens auf die Atemalkoholanalyse. Blutalkohol 27: 83–94
[24] Schuff A, Riepert T, Erkens M, Weirich V, Graß H, Iffland R (2002) Untersuchungen zum BAK/AAK Quotienten in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung. Blutalkohol 19: 97–103
[25] Sprung R, Frauenrath C, Rüdell E, Bonte W (1981) Zum Problem des endogenen Alkohols. Blutalkohol 18: 311–314
[26] Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Einführung eines Alkoholverbotes für Fahranfänger während der Probezeit bzw. für junge Fahrer. Blutalkohol 43: 469–470
[27] Voas R B, Tippetts A S, Fell J C (2003) Assessing the effectiveness of minimumlegal drinking age and zero tolerance laws in the United States. Accident Analysis and Prevention 35: 579–587
[28] Krause D, Aderjan R, Bilzer N, Eisenmenger W, Gilg Th, Jachau K, Köhler H, Kröner L, Wittig H (2007) Empfehlungen der Alkohol-Kommission zu BAK- und AAK-Grenzwerten für eine beweissichere Kontrolle des Alkoholverbots für FahranfängerInnen in der Probezeit gemäß § 24c StVG, Blutalkohol 44: 169–171 [in diesem Heft]

Anschrift für die Verfasser
Dr. med. Katja Jachau
Institut für Rechtsmedizin
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
Leipziger Straße 44
39120 Magdeburg
Email: Katja.Jachau@medizin.uni-magdeburg.de

Aus dem Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg

MARITTA ZENTGRAF, ANGELIKA SCHILDMEIER, MICHAEL RAPPAT

„Da haben wir Flasche ausgetrunken“
Zum Unterschied osteuropäischer und mitteleuropäischer Trinkkultur unter Bezugnahme auf die erreichte Alkoholisierung anlässlich eines Trinkversuches (Deutsch-Russischer Trinkversuch)

„And then we finished the bottle“
Differences between Eastern European and Central European drinking habits, with regard to the attained intoxication during a drinking test (German-Russian drinking test)

1. Einstimmung

Die ‚russische Seele‘ wird beschrieben als ein ‚explosives Gemisch aus Schmerz, Angst und Stummheit‘. In diesem Konstrukt fungiert der aus westeuropäischer Sicht ‚exzessive‘ Alkoholkonsum angesichts russischer Ess-Trink-Feste als ‚Redewasser‘. Essen und Trinken füllt den Bauch, reduziert die Schranken, verbindet mit den anderen, verleiht eine Sprache, denn Alkohol lindert die Angst [11].

Auch DOSTOJEWSKI beschrieb in *Die Brüder Karamasow* diese fast religiöse Beziehung zum Alkohol: *„Verachten Sie mich nicht Herr: in Russland sind die Trinker die besten Menschen. Die besten Menschen sind bei uns die ärgsten Trinker.“* [6, S. 279].

Offensichtlich ist diese Überzeugung weiterhin Teil zentraler Sozialisationserfahrungen der Aussiedler in unserer Zeit. OPPER fasst den starken Alkoholkonsum *(„Wenn mir trinke, dann trinke mir richtig“)* als Bewältigungsform negativer Migrationserfahrung zusammen: *„Männer trinken, gute Männer trinken gut“* [19, S. 591]. In der verkehrspsychologischen Arbeit fällt in den Selbstaussagen von Trunkenheitsfahrern aus dem osteuropäischen Raum entsprechend häufig die treffende Formulierung: *„Da haben wir Flasche ausgetrunken.“*

Die metaphorische Setzung, die sich auch die Alkoholwerbung zu Nutze macht *(‚Man gönnt sich ja sonst nichts‘),* trifft in auffallender Weise auf eine Ess- und Trinkkultur zu, wie sie im osteuropäisch/russischen Raum vorzufinden ist. Das (Alltags)Leben ist erfüllt von – zumeist schwerer – Arbeit, so ist der Alkoholkonsum/-genuss unmittelbar mit Entspannung, Erholung, der frei bestimmten Zeit schlechthin verknüpft. Wodka ist dann in diesem Bild der *„Inbegriff aller irdischen Güter“* [6, S. 268].

Die zumeist traditionell und/oder familiär geprägten Feiern, die nur hin und wieder im Jahr stattfinden, werden mehr oder weniger gezielt genutzt, um in Grenzen- und Maßlosigkeit zu schwelgen. Wie Therapeuten einer niedersächsischen Suchtklinik ihr überwiegend aus diesem Kulturkreis stammendes Klientel beschreiben, finden sie bei ihren Patienten keine oder kaum eine Freizeit- und Erholungskultur im mittel- bzw. westeuropäischen Sinne vor [5]. Insofern gestalte sich die Suche nach Verhaltensalternativen zu dem vormaligen exzessiven Alkoholkonsum auch als ausgesprochen schwierig. Eine *„zufriedene Abstinenz“* (= entsprechend der Funktion des Alkoholkonsums wurden befriedi-

gende Alternativen aufgebaut), wie sie beispielsweise im Rahmen von Fahreignungsbegutachtungen nach Trunkenheitsfahrten gefordert wird [23, S. 92; 29, S. 49], lässt sich bei diesem Hintergrund nur schwerlich konzeptualisieren.

2. Problemaufriss

In der verkehrspsychologischen Rehabilitation mit alkoholauffälligen Kraftfahrern fallen Klienten aus dem osteuropäisch/russischen Kulturbereich oft durch eine besonders hohe Blutalkoholkonzentration (BAK) anlässlich der aktenkundigen Trunkenheitsfahrten auf. Dies gilt gleichermaßen für gebürtige Osteuropäer und Russen wie auch für deutschstämmige Aussiedler aus den entsprechenden Ländern.

Auffallend ist weiter, dass die Aussagen und Beteuerungen der Betroffenen, nur selten Alkohol getrunken zu haben, nicht nur innerhalb der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung, sondern auch in der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer im steten Widerspruch stehen zu dem mehrfach belegten Zusammenhang einer nachgewiesenen gesteigerten Alkoholtoleranz mit einem gewohnheitsmäßigen Vielkonsum [23].

Nach den für die Fahreignungsbegutachtung maßgeblichen *Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung* ist eine solche Alkoholtoleranz bei nur gelegentlichem Konsum praktisch nicht möglich. *„Werden Werte um 1,5 Promille bei Kraftfahrern im Straßenverkehr angetroffen, so ist die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöhnung und Verlust der kritischen Einschätzung des Verkehrsrisikos anzunehmen.“* [2, S. 42].

Auch unabhängig von dieser Setzung verweist das Erfahrungswissen der meisten Therapeuten auf einen i. d. R. stattgehabten Alkoholüberkonsum in der Vorgeschichte hoch alkoholisierter Trunkenheitsfahrer (z. B. 2,0 Promille und mehr).

2.1. Alkoholgewöhnung

Das Konstrukt „Gewöhnung“ taucht in der maßgeblichen verkehrsmedizinischen bzw. -psychologischen Literatur der vergangenen 30 Jahre immer wieder auf. Besonders Stephan [26, 28, 29] und Kunkel [13, 15] haben wiederholt betont, dass eine hohe Alkoholtoleranz – manifestiert durch das Erreichen hoher Blutalkoholkonzentrationen – sich in erster Linie über Gewöhnung aufbaue: *„Eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr, wenn sie bei einem Alkoholdelikt vorliegt, spricht also dafür, dass der betroffene Fahrer sich durch den häufigen Konsum großer Mengen Alkohols an hohe Alkoholkonzentrationen gewöhnt hat.“* [15, S. 326].

Im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien wird der Zusammenhang zwischen einer festgestellten hohen BAK und der vorausgegangenen Gewöhnung noch enger gefasst: so kann *„aus dem Erreichen hoher BAK-Werte mit anschließender Verkehrsteilnahme nicht nur auf einen starken, aktuellen Wunsch, die berauschende Wirkung des Alkohols zu erleben, geschlossen werden, sondern auf eine vorausgegangene längere Phase, in der dieser Wunsch immer wieder durch übermäßiges Trinken befriedigt wurde“* [23, S. 82]. Für diesen Rückschluss ist das konkrete Verhalten der Probanden im intoxikierten Zustand ohne Belang: *„Dies gilt auch dann, wenn erhebliche Ausfälle im Verhalten auftreten.“* (ebd).

Noch apodiktischer heißt es an einer anderen Stelle, wer 1,6 Promille überschreite und noch in der Lage sei zu fahren, weise eine extreme Giftfestigkeit/Trinkfestigkeit auf, *„die*

auf einen entsprechenden, länger währenden Alkoholmissbrauch zurückgehen muss“ [23, S. 85].

Die Begriffe, mit denen hier gearbeitet wird, sind vielgestaltig und in keiner Weise operationalisiert: *„häufig“, „längere Phase“, „immer wieder“, „länger währende“*.

Eine Ausnahme bildet SPAZIER, der den für eine Toleranzentwicklung seiner Einschätzung nach erforderlichen Zeitraum benennt (und im übrigen vergleichsweise kurz ansetzt): *„Zur Herausbildung einer, zuweilen auch hohen, Alkoholgewöhnung bedarf es einiger Monate, manchmal auch nur Wochen.“* [25, S. 58].

Etwas präzisere Aussagen finden wir zum *intermittierenden* bzw. *„Intervalltraining“*, das – abgesehen von genetischen Unterschieden und körperlicher Fitness – für die Entwicklung einer hohen Gift-/Trinkfestigkeit *„besonders effektiv“* sei [23, S. 83]. Allerdings weichen auch hier die Vorstellungen der verschiedenen Autoren erheblich voneinander ab: Im Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien sind relativ kurze Abstände zwischen *„Trinkexzessen“* gemeint, nämlich *„z. B. am Wochenende“,* bei Alkoholverzicht von Montag bis Donnerstag [22, S. 83]; SPAZIER geht von deutlich längeren Zeitabständen aus, die zu einer Gewöhnung führen können, nämlich von *„zuweilen zwölfmonatigen Intervallen“* [25, S. 58].

Es zeigt sich also, dass *‚Gewöhnung‘* ein sehr vielgestaltig und wissenschaftslogisch „weicher“ Begriff ist, der je nach Autor, Untersuchung und Standpunkt gar nicht oder sehr unterschiedlich definiert/interpretiert und empirisch wenig belegt ist. Von daher stellt sich die Frage, ob der Stellenwert, der diesem Konstrukt z. B. bei der Entscheidung über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Theorie und Praxis der Fahreignungsbegutachtung eingeräumt wird, unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten berechtigt ist.

2.2. Soziale Normen beim Alkoholkonsum

In den Begutachtungs-Leitlinien wird quasi eine apodiktische Festlegung auf BAK-Grenzwerte vorgenommen. Der in der Praxis der Fahreignungsbegutachtung bedeutsamste BAK-Grenzwert liegt bei 1,6 Promille. Ab diesem Wert wird ein gewohnheitsmäßiges bis hin zu einem missbräuchlichen bzw. süchtigen Alkoholkonsumverhalten angenommen, so dass – solange keine grundlegende stabile Verhaltensänderung erfolgt – die Kraftfahreignung i. d. R. ausgeschlossen ist.

Die Festsetzung stützt sich auf wissenschaftliche Untersuchungsergebnisse, insbesondere von MÜLLER [18], KUNKEL [13] und KRÜGER [12].

Im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien wird sich zum Beispiel auf MÜLLER berufen, der in seinen Untersuchungen von so genannten *„gesellschaftsüblichen“* Alkoholkonsumenten konstatiert, dass sie auch bei besonderen Trinkanlässen Spitzenwerte nur zwischen 0,8 und 1 Promille erreichen. Insofern sei ab 1 Promille von einer *„relevant hohen BAK zu sprechen“* [23, S. 81]. Werte von 1,6 Promille und mehr werden *„auch ohne aktive Verkehrsteilnahme als Beleg für einen gesundheitsschädlichen bzw. missbräuchlichen Umgang mit Alkohol“* [23, S. 82] angesehen.

Bei der Diskussion um Festlegungen von BAK-Grenzwerten kommt auch der Arbeit von KRÜGER [12] eine besondere Bedeutung zu. Dieser erarbeitete eine Typisierung in *„Nicht-/Wenigtrinker“* (durchschnittlicher täglicher Alkoholkonsum liegt unter 10 g reinen Alkohols), *„Konsumtrinker“* (tägl. Konsum 10 bis 60 g), *„Vieltrinker/Schwellentrinker/Alkoholiker“* (ab 60 g Alkohol pro Tag). Die größte Gruppe stellen nach dieser Einteilung die *„Konsumtrinker“* mit 60 – 65 %.

Nach KUNKEL [15] erreicht der sog. *„Konsumtrinker“* (dessen Wochenkonsum er bei maximal 5 x 0,3 l Bier oder bis zu 4 x 0,6 – 0,9 l Bier beschreibt), nie Werte von 1,6 Promille und mehr, *„da bei dieser Gruppe eine Konsumsperre bei etwa 1 Promille“* eintrete [15, S. 42].

In der gleichen Richtung führt STEPHAN aus, *„dass die ‚normale‘ Trinkfestigkeit in der Regel bei 1 ‰, spätestens jedoch bei 1,3 ‰ endet“* [28, S. 137]. Er leitet aus dieser Einschätzung ab, dass Autofahrer, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ und mehr gefahren sind, dauerhaft und vollständig auf Alkohol verzichten müssen, da ihnen eine zuverlässige Kontrolle ihrer Trinkmengen praktisch nicht möglich sei [29].

Die wissenschaftliche und gesellschaftliche Diskussion um Grenzwerte unterliegt im Übrigen einem stetigen Wandel. In den letzten Jahren ist eine zunehmende Problematisierung und damit Senkung auszumachen. Galt als BAK-Wert, ab dem eine Fahreignungsprüfung unabdingbar sei, vor 15 Jahren noch 2,2 ‰, so liegt er derzeit bei 1,6 ‰, und seit einiger Zeit wird eine weitere Senkung auf 1,3 ‰ diskutiert.

2.3. Alkoholauffällige Kraftfahrer aus dem osteuropäischen Kulturkreis

Folgt man den Grundannahmen der Begutachtungsleitlinien und deren Kommentar, so haben viele der Probanden aus dem osteuropäisch/russischen Kulturraum angesichts ihrer meist hohen Promillezahlen eine nur geringe Chance, in der Fahreignungsbegutachtung eine positive Verkehrsprognose zu erhalten.

Die individuellen Trinkbiographien weisen trotz hoher BAK-Werte bei ihren aktenkundigen Trunkenheitsfahrten nicht selten Verläufe auf, die durch kurze Trinkepisoden bei längeren Trinkpausen (bis zu mehreren Monaten) gekennzeichnet sind.

Solche Angaben werden in der Begutachtung häufig als Beschönigung interpretiert bzw. als Leugnen oder Abwehr eines zu vermutenden regelmäßigen Überkonsums/Alkoholmissbrauchs. Somit wird aus gutachterlicher Sicht davon ausgegangen, dass der Betreffende auch zukünftig übermäßig Alkohol konsumieren wird. Damit erhöhe sich auch die Wahrscheinlichkeit für erneute Trunkenheitsfahrten, so dass die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ausgeschlossen werden müsse.

Der genannte Personenkreis bleibt aber auch im therapeutischen Setting oftmals bei seiner Darstellung, nur selten Alkohol getrunken zu haben, z. B. bei großen Festen wie Hochzeiten oder Geburtstagen, und dass zwischendurch – meist wochenlang – überhaupt kein Alkohol getrunken worden sei. Ein wochenendliches Trinken oder Trinken ohne besonderen Anlass wird nicht geschildert.

Mit der Migration in die Bundesrepublik fallen jedoch oftmals Änderungen auf, die einer Anpassung an die hiesigen Lebensgewohnheiten entsprechen. So wurde auch einmal ohne besonderen Anlass Alkohol getrunken, dann aber Bier in vergleichsweise geringen Mengen. Häufig wird als Kontext für das aktenkundige Verkehrsdelikt ein Wiedersehen mit Familienmitgliedern oder alten Freunden aus der fernen Heimat angegeben. Hierbei wurde dann in der alten ‚gewohnten‘ Weise dem Alkohol zugesprochen.

3. Entwicklung der Fragestellung zum Trinkversuch

Die Regelmäßigkeit, mit der die beschriebene Darstellung der Betroffenen dem hiesigen allgemein anerkannten Fachwissen über die Entstehungsmechanismen hoher Alkoholverträglichkeiten widersprach, veranlasste uns, nach Erklärungen zu suchen.

Genetisch bedingte Unterschiede durch ethnische Zugehörigkeit schieden als Erklärung aus [21], da das beobachtete Phänomen bei deutschstämmigen Aussiedlern ebenso auftrat wie bei Angehörigen anderer ethnischer Gruppierungen aus osteuropäischen Ländern.

Ein zweiter Erklärungsansatz ging den Fragen nach, ob Klienten aus dem osteuropäisch/russischen Raum aufgrund ihrer Sozialisationserfahrungen in einem autoritären Regime sich besonders misstrauisch gegenüber Autoritäten verhalten oder ob die Fähigkeit zur Reflektion bzw. Verbalisation persönlicher Befindlichkeiten nur eingeschränkt vorhanden sei. Gegen diese Überlegung sprach die Erfahrung aus der therapeutischen Arbeit mit osteuropäischen Migranten, die im therapeutischen Setting auf Basis des notwendigen Vertrauensverhältnisses durchaus auch sehr persönliche Gedanken und Gefühle offen ansprachen und einer gemeinsamen Bearbeitung zuführten. Trotzdem blieben auch diese Klienten bei der Darstellung eines nur seltenen bzw. nur an bestimmte Gelegenheiten gebundenen Alkoholkonsums.

Aus den Deliktanalysen unserer Klienten ergaben sich bestimmte Gemeinsamkeiten, die einen dritten Erklärungsansatz stützten, dass nämlich eine typische Trinkkultur das Entstehen hoher BAK-Werte maßgeblich fördere.

Folgende Gemeinsamkeiten konnten wir extrahieren:

Als alkoholisches Getränk wurde hauptsächlich Wodka konsumiert. Diese Spirituose zeichnet sich durch einen besonders niedrigen Gehalt an Begleitstoffen aus und gilt aufgrund dessen als besonders bekömmlich.

Getrunken wurde aus – für mitteleuropäische Maßstäbe – großen Gläsern (pesjat gram = 50 g (5 cl) oder sto gram = 100 g (10 cl); zum Vergleich: Ein deutsches geeichtes Schnapsglas fasst 20 g (2 cl) oder 40 g (4 cl, „Doppelter“)).

Der Alkoholkonsum stand bei der überwiegenden Mehrheit der Klientengruppe in unmittelbarem Zusammenhang mit einer ausgiebigen, sich über mehrere Stunden erstreckenden Mahlzeit.

Der Trinkanlass spielte sich überwiegend im vertrauten Kreis der Familie oder der Freunde ab, im Rahmen von Familienfeiern oder eines Wiedersehensbesuchs.

Es wurde getrunken, bis die Flasche(n) geleert war(en).

Dagegen weist die mitteleuropäische („deutsche“) Trinkkultur eher folgende Komponenten auf: Hauptgetränke sind hier zumeist Bier oder Wein, gefolgt von sog. Longdrinks (Spirituosen mit alkoholfreien Getränken gemixt) oder „Kurzen“ (Schnaps in kleinen Mengen). Diese Getränke weisen zumeist einen hohen Anteil an Begleitstoffen auf (z. B. Tanine im Wein, natürliche oder synthetische Aromen/Farbstoffe in Likören und Spirituosen, Zucker in Longdrinks und Likören). Pro Trinkanlass werden verschiedene Getränke auf verschiedene Art kombiniert.

Getrunken wird häufig aushäusig, etwa in Gaststätten, Discotheken, auf Oktoberfesten, auf Schützenfesten oder Stadtfesten.

Die Nahrungsaufnahme spielt eine deutlich untergeordnete Rolle.

Gleichwertig neben dem Trinken bei Feiern bzw. in Geselligkeit steht der Alkoholkonsum als Genuss- und Entspannungstrinken. Der Alkoholkonsum bedarf hier weder eines besonderen Anlasses noch der Geselligkeit, sondern ergibt sich aus der alltäglichen Verfügbarkeit alkoholischer Getränke.

Zudem findet sich ein sog. gewohnheitsmäßiges „Wochenendtrinken“ als spezielle Form einer Freizeitkultur, welches mit Rauscherlebnissen als eigentlichem Ziel des Alkoholkonsums einhergeht.

Diese Überlegungen führten zu der Idee, dem dritten Erklärungsansatz zu folgen und die Auswirkungen der unterschiedlichen Trinkstile auf das tatsächliche Verhalten empirisch zu überprüfen.

Es bot sich an, diese Überprüfung anhand eines Trinkversuchs vorzunehmen.

Trinkversuche zur Überprüfung der Wirkungszusammenhänge des Alkohols sind in großer Zahl bereits durchgeführt worden. Neben dem wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn verfolgen sie den pädagogischen Anspruch, bereits erforschte Zusammenhänge einem Fachpublikum durch persönliches Erleben zugänglich zu machen [14, 20].

So waren einzelne Komponenten unseres Trinkversuchs schon Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen gewesen, z. B. der Einfluss unterschiedlicher Getränke [8], der Magenfüllung [22] oder der Erwartungshaltung [16, 20]. Dagegen liegen Ergebnisse über die Auswirkung spezifisch soziokultureller Trinkmuster auf die erreichte Alkoholisierung unseres Wissens bisher nicht vor. Hier setzt unser Trinkversuch an.

4. Untersuchungsdesign

Im Frühjahr und Herbst 2001 führte das Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH in Hamburg und Berlin einen deutsch-russischen Trinkversuch durch.

Zur freiwilligen Teilnahme konnten hierzu Mitarbeiter/innen von Fahrerlaubnisbehörden aus dem norddeutschen Raum sowie Rechtsanwälte und Verkehrspsychologen gewonnen werden.

Insgesamt nahmen 45 Personen im Alter von 20 Jahren bis 59 Jahren an dem Trinkversuch teil. Der Anteil von Frauen und Männern war annähernd gleich.

Die Zuordnung zu den jeweiligen Untersuchungsgruppen (*deutsche* bzw. *russische* Trinkweise) erfolgte terminbezogen per Zufall über die Anmeldung. Es wurden drei Versuchstermine angeboten und durchgeführt. Den Teilnehmern war bei der Anmeldung nicht bekannt, an welchem Termin welche Trinkvariante durchgeführt werden würde, insgesamt firmierte die Untersuchung als *„deutsch-russischer Trinkversuch“*.

Die *„russische“* Trinkweise wurde aus organisatorischen Gründen (größerer Aufwand an Verköstigung) am ersten Termin mit 20 Teilnehmer/innen durchgeführt. Die *„deutsche“* Form fand an den zwei weiteren Terminen mit insgesamt 25 Teilnehmer/innen statt.

Aus Gründen der Praktikabilität beschränkten wir die oben beschriebenen Merkmale des *„typisch russischen“* bzw. des *„typisch deutschen“* Trinkens auf zwei Variablen, nämlich auf die Art der konsumierten Getränke einerseits und die Nahrungsaufnahme andererseits.

4.1. Setting

Zu Beginn jedes Versuchstermins wurde im Rahmen der Begrüßung in den Versuchsablauf eingeführt und das Interesse der Untersuchung erläutert. Ebenso erfolgte eine kurze Erklärung der *‚russischen‘* bzw. *‚deutschen‘* Trinkweise. Erst dann wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mitgeteilt, welche Trinkweise für den betreffenden Abend vorgesehen war, zu welcher Untersuchungsgruppe sie also gehörten.

In zwei Hamburger Untersuchungsgruppen wurde zur Animation jeweils ein Filmausschnitt aus den Spielfilmen *„Die Feuerzangenbowle“* als Karikatur des bürgerlich-deutschen Umgangs mit Alkohol sowie Billy Wilders *„Eins, zwei, drei“* als deutsch-amerikanische Sichtweise einer ‚russischen Trinkorgie‘ gezeigt. In der dritten Gruppe wurden zur Unterhaltung und Animation verschiedene Geschicklichkeits- und Gesellschaftsspiele an-

geboten. Neben dem Herstellen einer ‚gemütlichen Atmosphäre‘ mit Hintergrundmusik und Kerzen sollten speziell diese Filmausschnitte den humorvollen Anteil der Alkoholwirkung betonen und damit den Konsum fördern. In der Berliner Untersuchungsgruppe bestand zudem die Möglichkeit einen Fahrsimulator zu bedienen. Diese Betätigung trug ebenfalls zur allgemeinen Erheiterung bei. Auf eine Auswertung der erzielten Werte wurde verzichtet, sie diente lediglich der eigenen Erfahrungsbildung.

Gegessen und getrunken wurde in allen Gruppen über einen Zeitraum von 4–5 Stunden. Nach dieser Zeit wurden die Teilnehmer aufgefordert, die Abschlusstestung vornehmen zu lassen.

„russische“ Trinkvariante (1. Untersuchungstermin)

Es wurde an alkoholischen Getränken ausschließlich Wodka angeboten, ergänzt durch Softgetränke (Mineralwasser, Säfte, Cola, Fanta), die in extra Gläsern gereicht wurden. Entsprechend „russischer Trinksitten“ wurde aus Wassergläsern getrunken, der Wodka wurde 50g- oder 100g-weise (pesjat=50-gramm und sto=100-gram) eingeschenkt und pur getrunken.

Ein besonderes Augenmerk galt dem original russisch/osteuropäischen Essen. Hierzu wurden zwei Aussiedlerinnen aus Kasachstan gewonnen, die ein authentisches Festmahl ‚zauberten‘, welches über den gesamten Zeitraum serviert wurde. Neben Borschtsch (Eintopf mit Kartoffeln, Rote Beete und Kohl), Krautrouladen, Frikadellen, Reisfleisch, Nudeltaschen, Kartoffelpüree und Salat wurden saure Gurken, Brot, Kuchen und Süßigkeiten gereicht, um so der Stimmung einer russischen Feier möglichst nahe zu kommen.

„deutsche“ Trinkvariante (2. und 3. Untersuchungstermin)

Bei der deutschen Trinkversuchsvariante stand eine Vielzahl alkoholischer Getränke zur Verfügung: Wein, Bier, Spirituosen, dazu wurden auch hier Softgetränke angeboten. Nach Belieben konnten die Getränke – nachdem der Alkoholgehalt schriftlich festgehalten war – auch gemixt werden. Zum Essen stand ein Buffet mit Gulaschsuppe, belegten Broten und Knabbergebäck bereit.

Da an dem zweiten Untersuchungstermin nur 15 Personen teilnahmen, wurde eine weitere Versuchsanordnung nach der deutschen Variante, mit 10 Teilnehmern, hinzugenommen.

4.2. Ablauf, Erhebungsmethoden und -instrumente

Noch vor dem Beginn des eigentlichen Trinkversuches wurde von jedem Versuchsteilnehmer ein Fragebogen A: *„Vor dem Trinkversuch“* ausgefüllt und eingesammelt. Neben demographischen Daten wurde hiermit das Maß *individueller Alkoholgewöhnung* (Alkoholmengen und Trinkhäufigkeiten) erfasst. Außerdem schätzte jede/r Teilnehmer/in den BAK-Wert ein, den er/sie beim Trinkversuch erreichen würde *(erwartete BAK)*. Bevor dieser Fragebogen ausgefüllt wurde, war jeder Teilnehmer informiert, welche Trinkweise („deutsche“ oder „russische“) an diesem Abend erfolgen würde.

Während des Trinkversuchs wurden die genauen Alkoholmengen mit Uhrzeit in einem Trinkprotokoll erfasst.

Parallel zum Versuchsverlauf wurden *freie Verhaltensbeobachtungen* durchgeführt, die nach den Kategorien: *Sitzordnung, Aktivitäten, Gesprächsverhalten, Gesprächsthemen, motorische Auffälligkeiten und besondere Vorkommnisse* differenziert protokolliert wurden.

Für die Abschlusstestung mussten nach dem letzten Alkoholgenuss mindestens 20 Minuten vergangen sein. Vor der Atemalkoholkontrolle war ein Glas Wasser zu trinken und die Mundhöhle auszuspülen. Die Atemalkoholbestimmung erfolgte mit dem *Dräger* Gerät 7410. Dieses Gerät weist auf seinem Display eine BAK-Angabe auf, insofern wird im Folgenden immer von *BAK* die Rede sein, obwohl keine Blutproben entnommen wurden.

Während der Atemalkoholtestung bzw. anschließend wurde ein weiterer Fragebogen B: *„Nach dem Trinkversuch“* ausgefüllt. Der Bogen erfasst den *erreichten/gemessenen BAK-Wert* und die *subjektive Befindlichkeit* mittels vorgegebener Kategorien.

Für die Erfassung der subjektiven Befindlichkeit am folgenden Tag enthielten die Unterlagen einen dritten Fragebogen C: *„Der Tag danach“* mit Freiumschlag. Die Teilnehmer wurden gebeten, diesen Bogen anderntags zu beantworten und ihn an das Institut zurück zu senden.

5. Hypothesen

Aufgrund der Erkenntnisse der Einzelfallanalysen, theoretischer Vorüberlegungen und subjektivem Erfahrungswissen lagen der Untersuchung *deutsch-russischer Trinkversuch* folgende Hypothesen zur Überprüfung zu grunde:

1. *Die Teilnehmer beim russischen Trinkversuch trinken insgesamt mehr als die nach deutscher Variante Trinkenden.*
2. *Die Teilnehmer der russischen Trinkvariante fühlen sich bei durchschnittlich höheren BAK-Werten nicht stärker alkoholisiert.*
3. *Die Toxikationsfolgen (‚Kater‘erscheinungen) am anderen Tag sind bei der russischen Variante geringer als bei der deutschen.*
4. *Auch wenig alkoholgewöhnte Menschen konsumieren bei der russischen Trinkvariante eine größere Alkoholmenge als ihren Gewohnheiten entspricht.*

	deutsche Gruppe	*russische* Gruppe
Geschlecht	10 Männer, 15 Frauen	9 Männer, 11 Frauen
Alter (Mittelwerte)	39,4 Jahre	37,4 Jahre
Gewicht (Mittelwerte)	74,96 kg	74,1 kg

Tab. 1: Geschlecht, Alter, Körpergewicht.

6. Ergebnisse

6.1. Stichprobe

In den Untersuchungspool wurden nur diejenigen Probanden aufgenommen, bei denen alle vier Erhebungselemente (3 Fragebögen und Trinkprotokoll) vorhanden waren. Lediglich 3 Teilnehmer konnten nicht mit in die Auswertung genommen werden, da ihre Unterlagen unvollständig waren.

Die gesamte Untersuchungsgruppe bestand somit aus insgesamt 19 Männern und 26 Frauen.

Geschlecht, Alter, Körpergewicht

Beide Versuchsgruppen – *russische* und *deutsche* – wurden hinsichtlich ihrer Vergleichbarkeit untersucht. Die statistische Prüfung ergab in den relevanten Parametern: *Geschlecht, Alter* und *Körpergewicht* keine signifikanten Unterschiede.

Alkoholgewöhnung

Zur Bestimmung der individuellen *Alkoholgewöhnung* wurde auf Selbstaussagen bezüglich der Alkoholkonsumgewohnheiten (durchschnittliche Häufigkeit des Alkoholkonsums im Monat mit der dabei durchschnittlich konsumierten Trinkmenge und Maximalmenge pro Trinkanlass mit der Häufigkeit im Jahresmittel) zurückgegriffen. Hierbei stand die Vergleichbarkeit beider Untersuchungsgruppen im Vordergrund.

Die durchschnittliche Anzahl von Trinkeinheiten pro Monat lag bei der *russischen* Gruppe bei 50 TE (TE = Trinkeinheit = 0,2 l Bier oder 0,1 l Wein bzw. Sekt oder 0,02 l Spirituose), bei der *deutschen* bei 48 TE. Diese Differenz ist nicht signifikant.

Hinsichtlich des Merkmals *Maximalmenge pro Trinkanlass* ergaben sich bei der *russischen* Gruppe durchschnittlich 12 TE, bei der *deutschen* 11 TE; auch dieser Unterschied ist nicht signifikant. Ebenso verhält es sich bei der *Häufigkeit,* mit der die angegebene maximale Trinkmenge eingenommen wurde (Tabelle 2).

	deutsche Gruppe	*russische* Gruppe
Durchschnittliche Zahl der Trinkeinheiten pro Monat (1TE = 8g Alk.) (Mittelwert)	48 TE	50 TE
Maximalmenge pro Trinkanlass (Mittelwert)	11 TE	12 TE
Häufigkeit der Maximalmenge pro Jahr (Mittelwert)	6 mal	5 mal

Tab. 2: Alkoholgewöhnung (Selbstaussagen).

Insofern können wir davon ausgehen, dass beide Gruppen der gleichen Population entstammen. Es wurde eine Normalverteilungsüberprüfung vorgenommen, die bestätigt werden konnte.

Nimmt man eine Einordnung in die Konsumtypen von KRÜGER [12] in *Wenigtrinker, Konsumtrinker* und *Vieltrinker/Schwellentrinker/Alkoholiker* vor, so liegen die täglichen Alkoholmengen in Gramm bei der *russischen Gruppe* zwischen 0,8 und 29,6 g, die der *deutschen Gruppe* zwischen 0,2 und 37,6 g. Demnach würden sämtliche Teilnehmer beider Gruppen in die Kategorien *„Nicht-/Seltentrinker“* bzw. *„Konsumtrinker“* fallen (vgl. Abschnitt 2.2).

6.2. Beobachtungsprotokolle

Die sowohl in der *russischen* als auch *deutschen* Versuchsgruppe angefertigten rein deskriptiven Beobachtungsprotokolle erbrachten das bekannte Bild einer sich zunehmend auflockernden Stimmung in beiden Gruppen. Auf der Beobachtungsebene finden sich zwischen den Gruppen keine Unterschiede.

6.3. Erwartete und gemessene BAK, Trinkmengen, Befindlichkeiten

In der folgenden Tabelle sind alle Ergebnisse aufgeführt, in denen sich die beiden Untersuchungsgruppen signifikant unterscheiden. Es wurden einfaktorielle Varianzanalysen gerechnet, die Unterschiede sind auf dem 95 %-Niveau signifikant.

	deutsche Gruppe	*russische* Gruppe
erwartete BAK (Mittelwert)	0,96 ‰	1,12 ‰
gemessene BAK (Mittelwert)	0,69 ‰	1,17 ‰
Trinkeinheiten (Mittelwert)	12,9 TE	21,1 TE
Gefühl am Tag danach (Mittelwert)	3,5 (eher gut)	2,6 (eher negativ)
negative Befindlichkeit *am Tag danach* (Mittelwert)	2,3 Nennungen	3,9 Nennungen

Tab. 3: Erwartete und gemessene BAK, Trinkmengen, Befindlichkeiten am Tag danach.

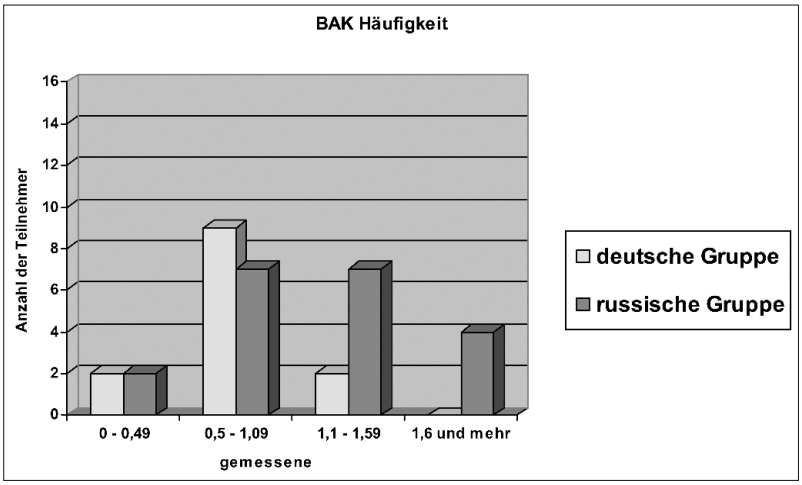


Abb. 1: Erreichte Blutalkoholkonzentration (BAK).

Erwartete BAK

Bei der Erwartungshaltung, wie hoch der erreichte BAK-Wert am Ende des Versuchs sein werde, ergab sich ein signifikanter Unterschied zwischen den beiden Trinkgruppen: Die *russisch* Trinkenden schätzten ihren im Laufe des Abends zu erzielenden Promille-Wert durchschnittlich höher ein als die *deutsch* Trinkenden (1,12 ‰ gegenüber 0,96 ‰ bei den *deutsch* Trinkenden).

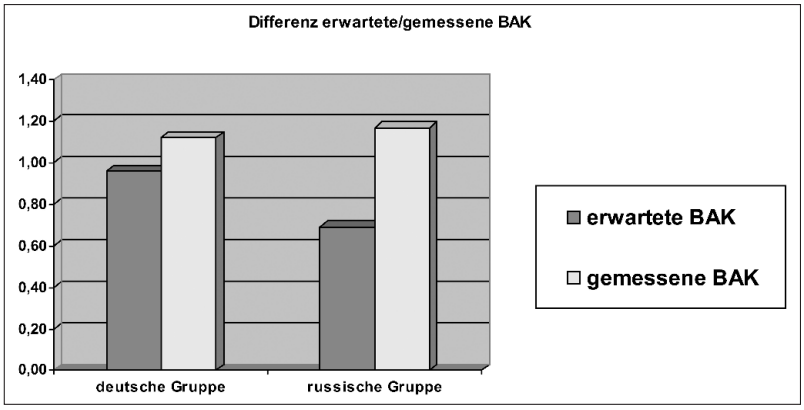


Abb. 2: Differenz erwartete/gemessene BAK.

Trinkmenge und gemessene BAK

Die *durchschnittliche Anzahl der Trinkeinheiten* (8 g reiner Alkohol) betrug bei der *russischen* Versuchsgruppe 21,1 TE. Es wurde durchschnittlich ein BAK-Wert von 1,17 ‰ erreicht, der Range reicht von 0,53 ‰ bis 1,8 ‰. 4 Teilnehmer der *russischen* Gruppe erreichten eine BAK von 1,6 und mehr Promille (s. Abb. 1).

Im Vergleich hierzu lag die durchschnittliche Anzahl der Trinkeinheiten bei der *deutschen* Gruppe nur bei 12,9 TE, bei einem durchschnittlichen BAK-Wert von 0,69 ‰ (Range von 0,23 ‰ bis 1,35 ‰).

Geschlechtsunterschiede

	deutsche Gruppe		*russische* Gruppe	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer
BAK/Trinkeinheiten (Mittelwerte)	0,59 ‰ 9,6 TE	0,85 ‰ 17,6 TE	1,12 ‰ 17,8 TE	1,22 ‰ 25,6 TE

Tab. 4: Gemessene BAK und durchschnittliche Trinkmengen nach Geschlecht.

Zwischen Männern und Frauen gibt es bei den *russisch* Trinkenden keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der erreichten BAK. Auch die Frauen erzielten durchschnittlich eine BAK von 1,12 ‰, allerdings entsprechend ihrem geringeren Körpergewicht (durchschnittlich 68 kg) bei 17,8 TE. Die Männer hatten im Durchschnitt eine Alkoholisierung von 1,22 ‰ erreicht, bei einer Trinkmenge von 25,6 TE und einem Durchschnittskörpergewicht von 81 kg.

Bei der *deutschen* Trinkweise fiel die Differenz zwischen männlichen und weiblichen Teilnehmern in Bezug auf die erreichte BAK größer aus. Während die Frauen durchschnittlich nur einen BAK-Wert von 0,59 ‰ erreichten, bei 9,6 TE, wurde bei den Männern ein durchschnittlicher BAK-Wert von 0,85 ‰ gemessen, bei 17,6 TE. Der Unterschied zwischen den Geschlechtern ist auf dem 99 %-Niveau signifikant. Auch in Bezug auf die Differenz der erwarteten und gemessenen BAK zeigen sich in der deutschen Gruppe deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

Befindlichkeit

Hinsichtlich der *Befindlichkeit am Ende des Trinkversuchs* (Fragebogen) gibt es zwischen den Trinkgruppen keine Unterschiede. Die erlebte Alkoholisierung wird bei beiden Gruppen im Durchschnitt auf einem mittleren Niveau angegeben (nicht skalierter Zahlenstrahl von 0 = nüchtern bis 100 = volltrunken). Mehrheitlich werden die Kategorien ‚total gut drauf‘ und ‚fröhlich beschwingt‘ angekreuzt.

Am Tag danach (Fragebogen) fühlte sich die *russische* Gruppe im Durchschnitt weniger gut (nicht skalierter Zahlenstrahl von 0 = sehr schlecht bis 100 = sehr gut) als die *deutsche.* Entsprechend dieser Wertung gaben sie von 10 vorgegebenen Negativkategorien (Kopfschmerz, Übelkeit, Schwindel, Durst etc.) durchschnittlich 3,9 Nennungen an. Die Teilnehmer der *deutschen* Variante fühlten sich am nächsten Tag besser (Zahlenstrahl) und vermeldeten mit durchschnittlich 2,3 auch weniger negative Folgeerscheinungen. Der gefundene Unterschied ist signifikant (Tabelle 3).

7. Diskussion

Beide Stichproben entstammten in den relevanten Parametern *(Alter, Körpergewicht, Verhältnis Männer/Frauen)* einer Grundgesamtheit. Auch in Bezug auf die Trinkgewohnheiten gab es keine signifikanten Unterschiede. Beide Gruppen waren durchweg den Gruppen der „Konsumtrinker“ und *„Wenig/Seltentrinker“* nach KRÜGER [12] zuzuordnen (vgl. Abschnitt 2.2).

Es liegt nahe, die von uns gefundenen Unterschiede demnach auf die unterschiedlichen soziokulturellen Trinkstile zurückzuführen.

Die besondere Bedeutung der Trinkstile kommt bereits bei der Erwartungshaltung der Versuchsteilnehmer vor dem Trinkversuch zum Ausdruck. Beiden Gruppen ist gemeinsam, dass sie – entsprechend ihrer Einstufung als *„Konsumtrinker“* – Blutalkoholwerte um 1 ‰ schon als recht hoch einstufen. Die der *russischen* Trinkvariante zugeordneten Versuchspersonen schätzten ihre bei Trinkende zu erwartende Blutalkoholkonzentration höher ein als die Vergleichsgruppe. Offenbar führte bereits das Wissen um die Zugehörigkeit zur *russischen* Gruppe zur Erwartung eines individuell gesteigerten Alkoholkonsums. Wir erklären dies damit, dass die *russische Trinkweise* in der Vorstellung vieler Mitteleuropäer mit starker Alkoholisierung assoziiert ist.

Dass die Erwartung vor dem Trinken das Maß der später erreichten Intoxikation beeinflusst, wurde bereits in den 70er Jahren nachgewiesen [17, 31]. In Versuchen mit Placebos (Wodka-Orangensaft oder Tonic bzw. Orangensaft oder Tonic pur) zeigte sich, dass Versuchspersonen, die glaubten Alkohol zu konsumieren, mehr tranken und sich auch alkoholisierter verhielten als solche, die meinten keinen Alkohol getrunken zu haben, obwohl ihr Getränk durchaus Alkohol enthielt. Die Erwartungshaltung hatte einen stärkeren Effekt auf das subjektive und objektive Verhalten als die biochemische Reaktion des Alkohols selbst.

Entsprechend ihrer Erwartung *russisch trinken = viel trinken* tranken bei unserer Versuchsanordnung die *russisch* Trinkenden im Laufe des Abends tatsächlich mehr und erreichten höhere Blutwerte als die *deutsch* Trinkenden. Dieses Phänomen trat bei Männern und Frauen gleichermaßen auf.

Somit konnte die erste unserer Hypothesen bestätigt werden:

Die Teilnehmer der *russischen* Trinkvariante trinken insgesamt mehr als die nach *deutscher* Variante Trinkenden.

Obwohl sie deutlich mehr Alkohol aufnahmen als die Vergleichsgruppe, fühlten sich die Teilnehmer der *russischen* Trinkvariante nicht stärker intoxikiert als die Vergleichsgruppe.

Die *russische* Trinkweise scheint demnach – jedenfalls in der Resorptionsphase – „bekömmlicher” als die *deutsche*. Wir führen dies hauptsächlich auf zwei Komponenten zurück:

– Wodka ist ein besonders begleitstoffarmes Getränk.
– Die reichliche Nahrungsaufnahme vor und während des Trinkens reduzierte die alkoholische Wirkung.

Die unterschiedliche Alkoholverträglichkeit in Abhängigkeit von der Art des alkoholischen Getränks und der zeitnahen Nahrungsaufnahme wurde verschiedentlich untersucht und ausgeführt [8, 4].

Wodka als „klarer“ Schnaps, enthält von allen gängigen Spirituosen den geringsten Anteil an Begleitstoffen (wie z. B. Säuren, Zucker, Farb- und Schwebstoffe oder andere chemische Zusätze wie Geschmacks- oder Aromastoffe). Somit ist Wodka eine besonders „bekömmliche“ Spirituose, denn generell gilt: Je mehr Begleitstoffe ein Getränk enthält, desto stärker ist seine toxische Wirkung [8].

Eine kohlenhydrat- und fettreiche Nahrungsaufnahme verzögert und mildert die toxische Wirkung alkoholischer Getränke. Da der Alkohol erst nach Passage des Magenschließmuskels im Zwölffingerdarm resorbiert wird, verzögert sich die Resorption bei gut gefülltem Magen erheblich, weil zunächst die „Blockade“ des Mageninhalts überwunden werden muss. Hinzukommt, dass der Alkoholgehalt durch Veresterungsprozesse mit dem Mageninhalt zusätzlich minimiert [22] wird.

Entsprechend wird Hypothese 2 bestätigt:

Die Teilnehmer der *russischen* Trinkvariante fühlen sich bei durchschnittlich höherer BAK subjektiv nicht stärker alkoholisiert als die Vergleichsgruppe.

Durch das sehr reichhaltige Essen war die Alkoholresorption zum Zeitpunkt der Testung noch nicht abgeschlossen. Leider wurde verabsäumt nach einer weiteren halben Stunde eine erneute Testung durchzuführen. Vereinzelt wurde dies auf Wunsch der Teilnehmer vorgenommen, und es war festzustellen, dass in zwei Fällen die Werte weiter anstiegen, obwohl das Trinkende bereits 45 Minuten zurücklag.

Während in der Resorptionsphase die größere Trinkmenge der *russischen* Versuchsgruppe durch die größere „Bekömmlichkeit“ des Getränks bzw. der Umstände des Konsums kompensiert werden kann, ist dies während bzw. nach der Eliminationsphase nicht mehr der Fall: Am „Tag danach“ zeigten sich die Teilnehmer der *russischen* Trinkvariante deutlich stärker beeinträchtigt als die Vergleichsgruppe.

Auch dieser Befund könnte ein Hinweis darauf sein, dass die Alkoholresorption bei Trinkende noch nicht abgeschlossen war, dass also das Konzentrationsmaximum erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht wurde.

Eine weitere Erklärung für die stärkeren Beschwerden der russischen Gruppe am Folgetag könnte sein, dass bei gleichzeitiger Aufnahme großer Mengen fetthaltiger Speisen und großer Mengen Alkohols der Verdauungsapparat überfordert ist, so dass das gesamte biophysische System geschwächt wird.

Somit musste die dritte Hypothese verworfen werden:

Die Toxikationsfolgen (Katererscheinungen) am anderen Tag sind bei der *russischen* Trinkvariante <u>nicht</u> geringer als bei der *deutschen*.

Bei der *russischen* Versuchsgruppe fällt die starke Differenz zwischen der angegebenen gewohnten Maximalmenge (12 TE) und der tatsächlichen Trinkmenge (21 TE) ins Auge.

Gehen wir davon aus, dass es sich bei der Population um *„Konsumtrinker“* handelt, so greift die Zuschreibung einer Alkoholgewöhnung im gesellschaftsüblichen Rahmen. Trotzdem konsumierten diese Personen bei einem entsprechenden Setting eine weit größere Alkoholmenge, als sie aufgrund ihrer Erfahrungsbildung erwartet haben.

Insofern kann die vierte Hypothese als zutreffend bewertet werden:

Auch wenig alkoholgewöhnte Menschen konsumieren bei der *russischen* Trinkvariante eine größere Alkoholmenge als ihren Gewohnheiten entspricht.

8. Schlußfolgerungen

Eines der wichtigsten Ergebnisse des *deutsch-russischen* Trinkversuchs ist für uns, dass Menschen mit einem gesellschaftsüblichen Konsum unter bestimmten Bedingungen selbst ihre gewohnten Trinkspitzen überschreiten können, ohne dass große Begleiterscheinungen auftreten. Solche Bedingungen waren in unserem Fall:

- Erwartungshaltung vor dem und während des Trinkversuchs
- ein Getränk mit einem sehr geringen Anteil an Begleitstoffen
- Servieren der Spirituosen in großen Gläsern
- reichliche Aufnahme fett- und kohlehydratreicher Speisen vor und während des Trinkens.

Wie mehrfach ausgeführt, gehörten alle Teilnehmer zur Gruppe der *„Konsumtrinker“* bzw. *„Wenigtrinker“*. Insofern wäre anzunehmen gewesen, dass in unserer Untersuchung die beiden Gruppen im Durchschnitt über einen Wert von 1,0 ‰ nicht hinauskommen, und dass Werte jenseits von 1,6 ‰ nicht vorkommen. Tatsächlich haben aber insgesamt 8 Personen über 1,3 ‰ erreicht, davon 4 sogar mehr als 1,6 ‰ – ohne dass besondere Ausfallerscheinungen subjektiv oder objektiv erkennbar gewesen wären. Von diesen Versuchspersonen gehörten 7 zur *russischen Gruppe,* nur einer (mit 1,35 ‰) gehörte der *deutsch* konsumierenden Versuchsgruppe an.

8.1. Schlussfolgerungen für die Frage der Alkoholgewöhnung in der Fahreignungsbegutachtung

Die Ergebnisse unserer Untersuchung bestärken die Auffassung, dass eine punktuell gemessene hohe BAK nicht automatisch und ausschließlich als Ausdruck einer entsprechenden Alkoholgewöhnung zu interpretieren ist.

Für die im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien konstatierte Feststellung, dass sich hohe BAK-Werte (hier ab 1,6 ‰) ausschließlich mit einem *„starken, aktuellen Wunsch, die berauschende Wirkung des Alkohols zu erleben“* bzw. durch *„eine vorausgegangene längere Phase, in der dieser Wunsch immer wieder durch übermäßiges Trinken befriedigt wurde“* [23, S. 83] erklären ließen, waren bei den Versuchsteilnehmer/innen keine Hinweise auszumachen. Das Erreichen höherer Alkoholwerte erklärte sich bei unseren Versuchspersonen ganz offensichtlich durch die besonderen Umstände des Alkoholkonsums am Trinkabend selbst.

Für die Beurteilung einer vorhandenen oder nicht vorhandenen Alkoholgewöhnung spielen hingegen sehr wohl die Auswirkungen der hohen Alkoholisierung (Tag danach) eine bedeutsame Rolle.

8.2. Schlussfolgerungen für die Fahreignungsbegutachtung

Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtungen muss den Umständen der Alkoholaufnahme viel stärkere Beachtung geschenkt werden. Die Erkenntnis der Untersuchung mündet in der Forderung, die Blutalkoholkonzentration nicht automatisch als Index der Alkoholgewöhnung zu verwenden. Eine einmalige Messung des Blutwertes reicht als alleiniges Indiz für die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Konsumentengruppe (hier *„Vieltrinker“*) bzw. für die Zuschreibung eines alkoholmissbräuchlichen Konsummusters nicht aus.

Die vier Versuchsteilnehmer, die bei unserem Trinkversuch Blutalkoholwerte von 1,6 und mehr Promille erreichten, hätten – müssten sie sich einer Begutachtung für die Fahreignung unterziehen – bei dem derzeitigen gutachterlichen Verständnis kaum eine Chance für eine günstige Verkehrsprognose. Ihre Ausführungen zur Trinkgeschichte, wonach sie im gesellschaftsüblichen Rahmen – also deutlich weniger – getrunken hätten, würden mit großer Wahrscheinlichkeit als Schutzbehauptungen, zumindest als Beschönigungen zurück gewiesen werden. Denn die Kommentierung der Begutachtungs-Leitlinien konstatiert: *„So gesehen, ist das einmalige Erreichen / Überschreiten der 1,6 Promillegrenze auch ohne aktive Verkehrsteilnahme als Beleg für einen gesundheitsschädigenden bzw. missbräuchlichen Umgang mit dem Alkohol anzusehen und der Bereich zwischen 1,3 Promille bis 1,6 Promille – ohne oder in Verbindung mit einer aktiven Verkehrsteilnahme – kann als Übergangsbereich / „Grauzone“ gelten.“* [23, S. 82].

So ist für die Begutachtung zu fordern, dass bei festgestellter hoher BAK stets die Art des konsumierten Getränkes sowie die Umstände des Konsums sorgfältiger exploriert werden müssen.

Außerdem ist die Befindlichkeit der Probanden nicht nur am Tag des Alkoholkonsums selbst, sondern auch am Tag danach bei der Bewertung stärker zu berücksichtigen. Denn wie unsere Untersuchung gezeigt hat, zeigten sich die der hohen BAK entsprechenden extremen negativen Auswirkungen bei unseren Versuchsteilnehmern zum Teil erst am nächsten Tag.

Dies bedeutet, der *„situationistischen Erklärungsperspektive“,* der Besonderheit und Einzigartigkeit der gegebenen Situation am Zustandekommen der Trunkenheitsfahrt mehr Bedeutung beizumessen und die ausschließlich personenorientierte Erklärungsperspektive der MPU zugunsten einer *„interaktionistischen“* aufzugeben [32], in der die Eigenarten der Person mit den gegebenen Besonderheiten der Situation interagieren. *„Beim Handeln reagiert die Person also nicht allein auf der Grundlage ihrer automatisierten Gewohnheiten, sondern es kann gemäß aktueller situationsbezogener Interaktionen und Erwartungen auch zu Handlungsentscheidungen kommen, die ihren bisherigen Reaktionsgewohnheiten nicht entsprechen.“* [32, S. 21].

Die interaktionistische Sichtweise fordert zu einer Einzelfallprüfung auf, die Aktualgenese des Trink-Fahr-Verhaltens in ihrer prozesshaften Entwicklung zu analysieren. Hierbei spielen Situationserwartungen eine Rolle, und die äußeren Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Alkoholkonsum müssen Beachtung finden.

Die individuellen Unterschiede in der Verträglichkeit von Alkohol tragen wesentlich stärker zur Aufklärung unterschiedlicher Promillewerte bei als die jeweils erworbene Alkoholtoleranz, wie WITTKOWSKI und SEITZ feststellen [32].

Auch wenn nach Aktenlage (BAK von 1,6 ‰ und höher) eine bestimmte Hypothese nahe liegt, so besteht die *„Aufgabe der Begutachtung darin, Alternativerklärungen entsprechend den verschiedenen grundsätzlichen Erklärungsansätzen mit einzubeziehen.*

Andernfalls wäre eine über die Vorinformation hinausgehende Begutachtung gar nicht mehr erforderlich“ [32, S. 116].

Insbesondere bei Probanden aus dem osteuropäischen Kulturkreis, d. h. Russen, Polen oder Aussiedlern aus den Staaten der ehemaligen Sowjetunion, halten wir diese Qualitätsanforderung an eine Begutachtung für notwendig. Bei Probanden, die im unmittelbaren Vorfeld der Trunkenheitsfahrt entsprechend dem *„russischen“* Trinkmuster gefeiert haben und angeben, nur selten getrunken zu haben, ist dies nicht per se als Schutzbehauptung oder Beschönigung abzutun. Ein erweiterter Blickwinkel ist hier anzuraten. Es ist immer die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, dass der Proband tatsächlich in der Vergangenheit nur in großen Abständen und zu besonderen Anlässen Alkohol konsumiert hat, dabei jedoch dann durchaus große Mengen Alkohol zu sich genommen hat.

Eine solche erweiterte Grundhaltung innerhalb der Begutachtung würde sich nicht zuletzt auch auf die verkehrstherapeutische Arbeit konstruktiv auswirken. Geht es innerhalb einer seriösen therapeutischen Arbeit doch darum, eine der Realität verhaftete Selbsterkenntnis zu fördern und nicht eine Vita zu instruieren, die auf vorherrschende Erklärungskonzepte ausgerichtet ist.

8.3. Die gutachterliche Forderung einer Abstinenz

Besonders weit reichende Folgen hat die derzeitige Bewertung einer hohen BAK für eine positive Verkehrsprognose innerhalb der Fahreignungsbegutachtung bei der Frage, ob von einem Probanden strikte Alkoholabstinenz zu fordern ist oder ein ‚bewusst-kontrollierter Umgang‘ mit Alkohol als ausreichend anzusehen ist.

Einige namhafte Verkehrswissenschaftler setzen die Grenzen hier sehr eng. Insbesondere STEPHAN hat wiederholt gefordert, dass für Fahrer, die mit einer BAK von 1,6 oder mehr Promille aufgefallen sind, die Abstinenz die einzig mögliche Verhaltensalternative darstelle, um zukünftige Alkoholfahrten sicher zu vermeiden. Er prägte in diesem Zusammenhang das bekannte Wortspiel der *„fahrenden Trinker“* (statt *„trinkende Fahrer“*) [26].

Diese extreme Position wurde inzwischen mehrfach und – wie wir meinen – überzeugend widerlegt, so unter anderem von GOETZE, JENSCH und SPOERER [9], von GILG und EISENMENGER [7] und von IFFLAND und GRELLER [10]. Um so mehr muss es verwundern, dass im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien von 2002 erneut das einmalige Erreichen einer BAK von 1,6 oder mehr Promille als das alles entscheidende Indiz dargestellt wird, um einem Betroffenen die Fähigkeit zur Kontrolle über seinen Alkoholkonsum praktisch abzusprechen, wenn z.B. festgestellt wird: *„Für Personen, die über 1,6 Promille erreicht haben, dürfte die ‚Punktnüchternheit‘*) nur ausnahmsweise möglich sein.“* [23, S. 89].

Wenn man davon ausgeht, dass ein Kommentar, herausgegeben von prominenten Repräsentanten der deutschen Verkehrsmedizin/Verkehrspsychologie, von vielen MPU-Gutachtern als maßgeblich zu Rate gezogen wird, würde für Trunkenheitsfahrer mit entsprechender BAK damit die Abstinenz quasi zu einer conditio sine qua non für die Kraftfahreignung erhoben.

---

*) Unter „Punktnüchternheit“ wird hier die von der Weltgesundheitsorganisation WHO propagierte Verhaltensstrategie des situativen Alkoholverzichts, z. B. als Verkehrsteilnehmer, verstanden.

In den ab dem 01. 01. 2006 für alle anerkannten BfF-Stellen gültigen Beurteilungskriterien für die Fahreignungsbegutachtung wird demgegenüber jedoch ausgeführt: *„Die im Folgenden aufgeführten Merkmale sprechen für eine fehlende Fähigkeit zum kontrollierten Umgang mit Alkohol, so dass die Voraussetzungen zum Führen eines Kraftfahrzeuges zum Untersuchungszeitpunkt nur bei stabilem Alkoholverzicht gegeben sind. Hierbei ist zu fordern, dass nicht nur ein Merkmal bzw. Indikator erfüllt ist, sondern dass sich Indikatoren aus verschiedenen Merkmalsbereichen zu einem einheitlichen Befundbild zusammensetzen.“* [24, S. 78] (Hervorhebung durch Verf.). Ausgangsbasis für die Forderung nach einer stabilen Alkoholabstinenz ist hier nicht ausschließlich ein BAK-Wert über der 1,6 ‰-Grenze, sondern es bedarf durchaus weiterer Befunde, die auf einen vormaligen problematischen Alkoholkonsum verweisen. Aber auch in den Beurteilungskriterien wird den situativen Besonderheiten der Alkoholkonsumtion keine Beachtung geschenkt. Im Sinne einer qualitätsgesicherten Diagnostik ist jedoch eine umfassende Exploration auch der situativen Bedingungen zu fordern (vgl. auch [16]).

Neben dem Umstand, dass die ausschließlich über den BAK-Wert abgeleitete Abstinenzforderung im Sinne der interaktionistischen Erklärungsform der Trunkenheitsfahrt unangemessen weit greift, belastet eine derart pauschale Forderung in vielen Fällen die therapeutische Arbeit mit alkoholauffälligen Fahrerinnen und Fahrern erheblich und unnötig. Im therapeutischen Prozess macht es Sinn, alle Alternativen zu einem evtl. früher gegebenen Alkoholmissbrauch zu prüfen. Ob diese Alternative in der Abstinenz oder in einem kontrollierten, bewussten Umgang mit Alkohol besteht, ist erfahrungsgemäß nicht eine Frage der einmal gemessenen BAK, sondern der individuellen Vorgeschichte bzw. der Ressourcen, die dem oder der Betroffenen zur Verfügung stehen. Oftmals ist der Weg, den sich der Klient aus der Erfahrung mit seiner Verkehrsauffälligkeit erarbeitet hat, zudem in seiner Lebenswirklichkeit bereits über einen längeren Zeitraum erprobt und hat sich bewährt. Hier wäre es aus therapeutischer als auch aus ethischer Sicht höchst problematisch, wenn der erfolgreich Therapierte sich in der Begutachtungssituation um des Prüfungserfolges wegen gedrängt sähe, eine (alkoholabstinente) Pseudo-Vita zu konstruieren, um so einer bereits aus der Aktenlage weitgehend festgelegten gutachterlichen Erwartungshaltung zu genügen.

8.4. Plädoyer für eine differenzierte Diagnostik

Bei unserer Kritik geht es nicht nur darum, dass STEPHAN und alle, die seiner Argumentation folgen, den BAK-Grenzwert, ab dem eine Abstinenz zu fordern sei, mit 1,6 Promille vergleichsweise niedrig ansetzen. Problematisch erscheint uns das Ableiten einer Abstinenznotwendigkeit allein aus der absoluten Höhe der BAK per se.

Jede Diagnose, die auch nur den Eindruck erweckt, pauschal „nach Aktenlage“ entstanden zu sein, schadet zum einen dem Probanden, der sich im Gutachten nicht wiederfindet und dem durch eine oberflächliche falsch negative Prognose unter Umständen erhebliches psychisches und soziales Leid zugefügt wird; zum anderen verstärken derartige Gutachten die bereits bestehenden Vorurteile gegenüber dem „Idiotentest“ und konterkarieren so die Akzeptanz des Rechtsgutes „Fahreignung – Fahreignungsgutachten“ in der Öffentlichkeit.

Eine Verkehrsprognose kann nur so gut sein, wie die ihr zu Grunde liegende Diagnose differenziert und valide ist. Ein Teil der Diagnose beinhaltet die Analyse und Einschätzung der Alkoholvorgeschichte, unter kritischer Berücksichtigung des Konstrukts „Gewöhnung“, ein weiterer Teil ist den situationsimmanenten Besonderheiten zuzuordnen. Zu

letztem Punkt hoffen wir mit der vorliegenden Arbeit einen weiteren Beitrag geleistet zu haben.

Zusammenfassung

Im Rahmen eines „deutsch-russischen“ Trinkversuchs wurde der Einfluss unterschiedlicher kultureller Settings auf den Alkoholkonsum und dessen Auswirkungen bei zwei Gruppen überprüft.

Gemessen wurden: Subjektiv erwartete BAK, erreichte BAK, Befindlichkeit bei Trinkende und am Folgetag in einer „russischen“ Untersuchungsgruppe und einer „deutschen“ Untersuchungsgruppe. Die russische Trinkvariante zeichnete sich durch üppiges Essen und Alkoholika nur in Form von reinem Wodka, getrunken aus Wassergläsern, aus (N = 20). Die deutsche Trinkvariante sah einfache kalte Speisen und diverse alkoholische Getränke zur Auswahl vor (N = 25). Beide Gruppen entstammten nach Alter, Geschlecht, kultureller Herkunft und Alkoholgewöhnung einer Grundgesamtheit.

Ergebnisse: Die Teilnehmer der „russischen“ Gruppe tranken mehr Alkohol und erzielten entsprechend höhere Blutalkoholkonzentrationen (BAK) als die nach „deutscher“ Art Trinkenden. 7 der 8 Personen, die eine BAK von 1,3 und mehr Promille erreichten, entstammten der „russischen“ Gruppe. Die Teilnehmer fühlten sich trotz durchschnittlich höherer BAK subjektiv nicht stärker alkoholisiert als die der „deutschen“ Gruppe. Auch waren die negativen Auswirkungen am Folgetag stärker als bei der „deutschen“ Gruppe, obwohl diese geringere BAK-Werte erreicht hatte.

Schlussfolgerungen: In der Fahreignungsbegutachtung gilt vielfach ein punktuell erreichter BAK-Wert als alleiniger Indikator für die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Konsumentengruppe („Vieltrinker“). Der vorliegende Trinkversuch weist einmal mehr darauf hin, dass es für die Diagnostik unerlässlich ist, die situativen Bedingungen des Alkoholkonsums genau zu explorieren, gerade bei Probanden aus dem osteuropäischen Kulturkreis.

Schlüsselwörter

Trinkversuch – Alkoholkonsummuster – Aussiedler – Fahreignungsgutachten nach Trunkenheitsfahrt – kulturelle Unterschiede beim Alkoholkonsum.

Summary

In a “German-Russian” drinking test, the impact of different cultural settings on the consumption of alcohol, and its intoxicating effects, was measured.

Two groups were tested on: individual expected BAC, attained BAC, state at the end of drinking and state the day after. One group drank in a “Russian” setting (rich food, vodka being the only alcoholic beverage, big glasses) (Russian group, N = 20). The “German” setting included simple snacks and a choice of a variety of alcoholic beverages (German group, N = 25). Both groups were equal in terms of age, gender, cultural background, and drinking habits.

Results: Participants of the “Russian” group drank more alcohol and accordingly, attained higher BAC than the participants of the “German” setting. 7 out of the 8 people, who reached a BAC of 1.3 ‰ or above, belonged to the Russian group. Despite averaging higher BACs, the members of the Russian group did not feel more intoxicated than those of the German group. The negative effects on the day after the test were stronger than those in the German group, even though the latter had attained lower BACs.

Conclusions: Assessment in centres for driving ability (Begutachtungsstellen für die Fahreignung) tends to rely on the BAC, measured at one single occasion, as a sufficient indicator to label the clients drinking habits. The “German-Russian” drinking test emphasises the importance of a careful diagnostic approach, to consider the individual circumstances of alcohol consumption, especially when dealing with clients from Eastern European countries.

Keywords

drinking test – alcohol consumption patterns – migrants, from Eastern Europe – MPU (Assessment after impaired driving) – cultural differences in alcohol consumption.

Literatur

[1] Barlag H, Erkens M, Althoff H (1994) Zur Korrelation zwischen Höhe der BAK und wiederholter Auffälligkeit. Blutalkohol 31 (6): 343–350
[2] Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung (2002) Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M115. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW
[3] Blocher D, Winckler P, Rösler M und Foerster K (2001) Zur derzeitigen Praxis der Fahreignungsbegutachtung alkoholisierter Kraftfahrer. Unveröffentl. Ms. Universität Würzburg
[4] Braun S (1998) Der alltägliche Kick. Von Alkohol und Koffein. Basel: Birkhäuser
[5] Czycholl D (Hrsg., 1998) Sucht und Migration. Hohenroder Studien. Hohenrode: VWB
[6] Dostojewski F (1958) Die Brüder Karamasow. München: Winkler
[7] Gilg T und Eisenmenger W (1995) Alkoholmissbraucher bei Trunkenheitsdelikten im Verkehr und bei der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU). Deutsches Autorecht 11: 438–442
[8] Goedde H W und Agarwal D P (1981) Alkoholmetabolisierende Enzyme. Eigenschaften, genetisch bedingte Heterogenität und Bedeutung für den Alkoholstoffwechsel des Menschen. Zeitschrift für klinische Chemie und klinische Biochemie 19: 179
[9] Goetze U, Jensch M und Spoerer E (1994) Über den richtigen Umgang mit alkoholabhängigen Kraftfahrern. Eine Auseinandersetzung mit neueren Thesen zur Diagnostik und Rehabilitation. Blutalkohol 31 (2): 80–95
[10] Iffland R und Grellner W (1994) Gamma-Glutamyltransferase (GGT) und Blutalkoholspiegel. Kriterien für die Alkoholgefährdung von Kraftfahrern. Blutalkohol 31 (1): 8–23
[11] Jerofejew W (1987) Die Reise nach Petruschki. München: Piper
[12] Krüger H P (1992) Alkohol: Konsum, Wirkungen, Gefahren für die Verkehrssicherheit. Zur Diskussion um neue Grenzwerte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 38 (1): 10–19
[13] Kunkel E (1985) Angaben zum Trinkverhalten, soziales Trinken und Blutalkoholkonzentration. Blutalkohol 22 (5): 341–356
[14] Kunkel E (1990) Bericht zur Durchführung eines Trinkversuchs. In Nickel W-R, Utzelmann H-W, Weigelt (Hrsg.): Bewährtes sichern – Neues entwickeln, Hannover: Verlag VdTÜV, S. 105–119
[15] Kunkel E (1991) Die Eigungsuntersuchung bei den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen. Zeitschrift für Schadensrecht Jahrgang 12, Heft 10: 326
[16] Lewrenz H, Brieler P, Püschel K (2006) Krankheit und Kraftverkehr. Fahreignungsgutachten aus medizinischer, juristischer und psychologischer Sicht. Hamburg: Verlag Kovač
[17] Marlatt A und Rohsenow D J (1981) The think-drink effect. Psychology Today 12: 60–93
[18] Müller A (1976) Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland. Beiträge zur empirischen Kriminologie Bd 3. Frankfurt: Lang
[19] Opper K H (1999) “Wenn mir trinke, dann trinke mir richtig”. Aussiedler im Straßenverkehr. In 37. BDP-Kongreß für Verkehrspsychologie (S. 589–591). Bonn: Deutscher Psychologenverlag
[20] Rappat M (1997) Auswirkungen von Alkohol auf Testleistungen unter Berücksichtigung der Alkoholgewöhnung. Trinkversuch mit computergestützter Testung im Hinblick auf kraftfahrspezifische Leistungen und Überblick über die Alkoholproblematik im Straßenverkehr. Hamburg: Unveröffentl. Diplomarbeit Universität Hamburg: S. 285–288
[21] Schmidt L (1993) Alkoholkrankheit und Alkoholmissbrauch. Stuttgart: Kohlhammer
[22] Schmidt V und Oehmichen M (1985) Alkoholkinetik und Konstitutionstypen unter besonderer Berücksichtigung ihrer Beeinflussung durch Nahrungsaufnahme. Blutalkohol 22 (3): 24–232
[23] Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W und Stephan E (Hrsg.), (2002) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar. Bonn: Kirschbaum
[24] Schubert W, Mattern R (Hrsg.) (2005) Beurteilungskriterien. Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Bonn: Kirschbaum
[25] Spazier D (1995) Gewöhnung – Missbrauch – Abhängigkeit. Zur Eignungsbegutachtung alkoholauffälliger Kraftfahrer. Deutsches Autorecht 2: 54–60.
[26] Stephan E (1988) Trunkenheitsdelikt im Verkehr und Alkoholmissbrauch. Ein Abschied von individuellen und gesellschaftlichen Illusionen ist notwendig. Blutalkohol 25 (4): 201–227
[27] Stephan E (1992) Gutachten für das OVG Schleswig Aktenzeichen 4l 229/91. Blutalkohol 29 (4): 285–288
[28] Stephan E (1993) Alkoholerkrankung und Alkoholabhängigkeit. Unbestimmte naturwissenschaftliche Begriffe. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 4: 129–168
[29] Stephan E (1995) Eignung, 1,6-Promillegrenze und Abstinenzforderung. Deutsches Autorecht 2: 41–49
[30] TÜVIS (1998) Hypothesen, Beurteilungskriterien und Indikatoren bei rechtlich relevanten Verhaltensauffälligkeiten
[31] Wilson G T (1978) Booze, Belief and Behavior. Cognitive processes in alcohol use and abuse. In Nathan P E, Marlatt G A, Loberg T (Hrsg.) Alcoholism: New directions in behavioral research and treatment. N.Y.: Plenum Press (315–339)
[32] Wittkowski J und Seitz W (2004) Praxis der verkehrspsychologischen Eignungsbegutachtung. Eine Bestandsaufnahme unter besonderer Berücksichtigung alkoholauffälliger Kraftfahrer. Stuttgart: Kohlhammer

Danksagung

Unser Dank gilt der Firma Dräger, Lübeck, die uns für den deutsch-russischen Trinkversuch das Atemalkoholmessgerät Dräger 7410 zur Verfügung gestellt hat.

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psychologin Maritta Zentgraf
Institut für Schulungsmaßnahmen
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: IfSGmbH-Hamburg@t-online.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 I

45. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar[*])

Arbeitskreis V: Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention[**])

WALTER FRENZ

Wegfahrsperre: Überflüssige Eigentums- und Freiheitsbeschränkung oder notwendiger Schutz?

I. Grundrechtliche Problematik

Wegfahrsperren, die bei Überschreitung des auf nationaler Ebene zulässigen Blutalkoholspiegels aktiviert werden, greifen einerseits, wenn sie staatlich angeordnet werden, in grundrechtliche Freiheitsrechte ein. Andererseits schützen sie potenzielle Opfer von Alkoholfahrten. Daher stehen sie im Spannungsverhältnis von Freiheit und Schutz als Komponenten der Grundrechte. Zudem kommen bei Sachverhalten mit Auslandsbezug auch die europäischen Grundfreiheiten ins Spiel, so wenn Unternehmen aus anderen EU-Staaten mit Niederlassungen in Deutschland davon betroffen sind, dass ihre Mitarbeiter durch atemalkoholsensitive Zündsperren nach wichtigen Besprechungen nicht mehr fahren und damit ihre Arbeitstätigkeit verrichten können. Das Gemeinschaftsrecht wäre ausschließlich maßgeblich, wenn auf europäischer Ebene eine Richtlinie oder gar Verordnung erginge, welche das Instrument der Wegfahrsperren für die Mitgliedstaaten bzw. deren Bürger verpflichtend machte. Immerhin existiert bereits eine Entschließung des Europäischen Rates vom 26. 06. 2000, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Prüfung von „Möglichkeiten für die Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit einer Wegfahrsperre, die bei Überschreitung des auf nationaler Ebene zulässigen Blutalkoholspiegels aktiviert wird", aufgibt. Bis dieser Ansatz verdichtet wird, zählt indes das nationale Recht, welches freilich den europäischen Vorgaben entsprechen muss. Damit sind insbesondere auch die in Deutschland vorgesehenen verwaltungsrechtlichen Konsequenzen maßgeblich. Die grundrechtlichen Grenzen bestehen entsprechend auf europäischer Ebene, wenn dort eine Regelung erfolgt. Die Berufs- und die Eigentumsfreiheit sind als europäische Grundrechte fest anerkannt.[1]) Der europarechtliche Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit[2]) ist allerdings nunmehr auf der Basis von Art. 6 Europäische Grundrechtecharta wegen dessen Anlehnung an Art. 5 EMRK umstritten.[3])

---

[*]) Im Anschluss an den „Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise" von BENJAMIN in BA 2007, 89.

[**]) Auf die Veröffentlichung des einleitenden Beitrages von LAGOIS über Wirkungsweise, Technik, Einbau und Eigenschaften eines Alkohol-Interlocks wurde an dieser Stelle verzichtet. Vgl. dazu LAGOIS in BA 2005, Sup. I–5.

II. Eigentumsgrundrecht: Art. 14 GG

1. Eigentumsentzug?

Die schwerste Form des Eingriffs in das Grundrecht auf Eigentum ist dessen Entzug. Eine Enteignung ist dadurch gekennzeichnet, dass der Staat final eine private Eigentumsposition konkret und individuell gänzlich erlangen will. Er will also Privateigentum nicht nur belasten, sondern sich in einem spezifischen Fall aneignen.[4]) Fehlt es an diesem gezielten Zugriff, können selbst schwerste Belastungen eine Sozialbindung darstellen.[5]) Durch Wegfahrsperren wird ein Pkw zwar bei Überschreiten von bestimmten Alkoholgrenzen vorübergehend nicht nutzbar, indes nicht dauerhaft blockiert und schon gar nicht staatlichem Vermögen einverleibt. Daher liegt ein Eigentumsentzug nicht vor.

2. Rechtmäßige Sozialbindung

a) Nur vordergründig geringe Belastung

Weil durch eine Wegfahrsperre ein Auto nur vorübergehend nicht nutzbar ist, bleibt seine Privatnützigkeit grundsätzlich erhalten. Die Nutzungsmöglichkeiten werden nur geringfügig beschränkt. Diese Beschränkung hängt zudem davon ab, wie sich der Fahrer verhält. Trinkt er nicht über den vorgeschriebenen Wert hinaus Alkohol, so bleibt die Nutzung des Fahrzeuges gänzlich unberührt. Aus dieser Sicht liegt eine relativ geringfügige Beeinträchtigung der Eigentumsnutzung vor. Daher müssen die Gemeinwohlgründe, die für eine solche Wegfahrsperre streiten, nicht allzu gewichtig sein, um die Abwägung zwischen der Belastung des Eigentümers und den Belangen der Allgemeinheit zugunsten letzterer ausschlagen zu lassen.

Die geringe Eingriffsintensität folgt hier auch daraus, dass sich Verkehrsteilnehmer in den Straßenverkehr einfügen müssen und in diesem ohnehin in hohem Maße das Prinzip der Rücksichtnahme Grundvoraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren ist. Damit ist der Gebrauch des Autos in hohem Umfange sozialgebunden. Aus diesem sozialen Rahmen hat sich der Einzelne verabschiedet, wenn er mit erhöhtem Alkohol fährt.

Allerdings setzt die Wegfahrsperre eine Stufe früher an. Sie will ja gerade Alkoholfahrten verhindern. Damit geht es um den Einbau einer bestimmten Vorrichtung, welcher mit Kosten verbunden ist. Da diese Kosten mit dem Eigentum an einem bestimmten Gut einhergehen, ist gleichwohl das Eigentumsgrundrecht einschlägig. In seiner Entscheidung zum Halbteilungsgrundsatz hat das BVerfG deutlich gemacht, dass auch Geldzahlungspflichten an Art. 14 Abs. 1 GG zu messen sein können. Für Abgaben gilt das dann, wenn sie an das Innehaben von vermögenswerten Rechtspositionen anknüpfen.[6]) Parallel dazu besteht bei der Wegfahrsperre eine konkrete Einbaupflicht, welche an den Besitz eines Eigentumsgegenstandes anknüpft. Die Kosten sind nicht unerheblich.

b) Fehlende Verhältnismäßigkeit

Soweit dieser Einbau allgemein vorgeschrieben wird, stellt sich die Frage, ob eine solche generelle Maßnahme zum Schutz potenzieller Opfer von Fahrten unter Alkoholeinfluss verhältnismäßig ist. Das Privateigentum, das vom GG nach Art. 14 Abs. 1 grundsätzlich anerkannt wird, und das Sozialgebot nach Art. 14 Abs. 2 GG sind einander gegenüber zu stellen und abzuwägen.[7]) Als rechtfertigender Gemeinwohlgrund für Eigentumsbeeinträchtigungen kommt in Betracht, dass mittels einer Wegfahrsperre Fahrten unter erhöhtem Alkoholeinfluss vermieden werden und dadurch Personen nicht zu Scha-

den kommen. Allerdings muss auch eine Inhalts- und Schrankenbestimmung wie andere Grundrechtseingriffe dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. Insbesondere dürfen Einschränkungen des Eigentums bzw. der daraus resultierenden Befugnisse nicht weiter gehen als für den allgemeinwohlbezogenen Schutzzweck erforderlich. Das gilt selbst dann, wenn die Gemeinwohlgründe stark und das Maß der Beeinträchtigung des Eigentums schwach sind.

Eine Eignung besteht, da potenziell jeder Fahrer mit erhöhtem Alkoholgehalt fahren kann. Die Erforderlichkeit ist aber nur dann zu bejahen, wenn kein milderes Mittel besteht, welches genauso effektiv ist. Zudem ist die Angemessenheit in den Blick zu nehmen. Sie wird wesentlich davon bestimmt, in welchem Ausmaße sich Fahrer mit erhöhtem Alkoholgehalt ans Steuer setzen. Ist dies nur ein geringer Prozentsatz, steht die Einschränkung des Eigentumsrechts außer Verhältnis zu dem erreichten Erfolg. Hier ist problematisch, dass lediglich unter 1 % der Fahrer in einer umfassenden Untersuchung als mit einem erhöhten Blutalkoholgehalt von über 0,5 Promille und mehr festgestellt werden konnten.[8]) Zwar mögen sich aus diesen Fahrten gravierende Risiken und vielfach auch schwere Verkehrsunfälle ergeben. Indes werden bei einer präventiven Anordnung von atemalkoholsensitiven Zündsperren zulasten aller Kraftfahrzeuge zahlreiche Fahrer, welche überhaupt nicht mit erhöhtem Blutalkoholspiegel fahren oder gar den Alkohol völlig weglassen, einbezogen und dadurch mit erheblichen Kosten belastet. Ein milderes Mittel ist, lediglich solche Fahrer mit einer Wegfahrsperre zu versehen, welche bereits alkoholauffällig waren oder unter einer Suchtkrankheit leiden. Hier hat dann auch der Einzelne einen personenbedingten Anlass gegeben, was die Beeinträchtigung des Eigentumsrechts in der Intensität weiter herabsetzt.

Darüber hinaus sind atemalkoholsensitive Zündsperren im Hinblick auf das Eigentumsgrundrecht unverhältnismäßig. Dieser Befund kann auch nicht durch die Entscheidungen des BVerfG zur Gurtanlegepflicht für Insassen von Kraftfahrzeugen[9]) und zur Helmpflicht für Motorradfahrer einschließlich deren Bußgeldbewehrung[10]) verglichen werden. Diese Entscheidungen bezogen sich auf die allgemeine Handlungsfreiheit und hatten zum Hintergrund die schweren Verletzungen an der eigenen Person und infolge vermehrter Bewusstlosigkeiten bei Unfällen auch an anderen Personen, wenn diese Pflichten nicht beachtet werden. Daher war insoweit im Hinblick auf die Pflege und Förderung des sozialen Zusammenlebens die Grenze des allgemein Zumutbaren nicht überschritten.[11]) Die allgemeine Handlungsfreiheit kann wesentlich leichter als das Eigentumsgrundrecht eingeschränkt werden. Zudem und vor allem ist die Pflicht zur Anlegung des Sicherheitsgurtes und zum Aufsetzen des Motorradhelms für alle Verkehrsteilnehmer von Relevanz; ein Unterlassen gefährdet jeden. Demgegenüber hat eine Wegfahrsperre lediglich Bedeutung für die wenigen alkoholisierten Verkehrsteilnehmer, hat also eine wesentlich geringere Schutzreichweite.

III. Berufsfreiheit: Art. 12 GG

1. Selbstständige Beeinträchtigung

Die Berufsfreiheit ist dann und insoweit neben dem Eigentumsgrundrecht einschlägig, als Wegfahrsperren Selbstständige betreffen oder Mitarbeiter von Unternehmen, welche mit den betroffenen Fahrzeugen unterwegs sind. Dann wird nämlich nicht nur die Nutzung des Eigentums an einem Kraftfahrzeug beschränkt, sondern auch seine berufliche Nut-

zung. Dadurch wird die Berufsausübung beeinträchtigt. Das gilt etwa dann, wenn ein Selbstständiger oder ein Angestellter eines Unternehmens von einer mittäglichen Besprechung kommt, dabei zwei Viertel Wein getrunken hat und mit dem Auto nicht mehr zum Anschlusstermin bzw. zurück in sein Büro fahren kann. Zudem entstehen durch den beruflichen Gebrauch eines Fahrzeugs bedingte Mehraufwendungen. Das BVerfG prüft Art. 12 GG und Art. 14 GG in Idealkonkurrenz, wenn sowohl der Erwerb als auch das Erworbene in Rede stehen.[12])

2. Fehlende Rechtfertigung

Entsprechend der Dreistufentheorie[13]) können Regelungen der Berufsausübung bereits durch sachgerechte, vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls veranlasst sein, für die der Gesetzgeber einen großen Spielraum hat. Das gilt vor allem dann, wenn der betroffene Beruf nicht unmittelbar geregelt wird, sondern lediglich etwa durch eine berufsunspezifische Kostenlast getroffen wird[14]) wie hier durch den notwendigen Einbau von Wegfahrsperren in beruflich genutzte Fahrzeuge. Aber auch eine solche Regelung der Berufsausübung muss zur Erreichung des angestrebten Zwecks in vollem Umfang geeignet, erforderlich und angemessen sein.[15]) Die Beurteilung im Rahmen der Berufsfreiheit liegt daher parallel zum Eigentumsgrundrecht. Einer generellen Wegfahrsperre bedarf es nicht. Es gibt das mildere Mittel, lediglich bereits auffällige Personen mit einer solchen Pflicht für ihr Auto zu belegen. Zudem fehlt die Angemessenheit angesichts der geringen Anzahl von Trunkenheitsfahrten.

IV. Freizügigkeitsrecht: Art. 11 GG

Nach Art. 11 GG genießen alle Deutschen Freizügigkeit im ganzen Bundesgebiet. Damit wird aber nicht die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels zugesichert. Vielmehr geht es darum, sich im ganzen Bundesgebiet aufhalten und einen Wohnsitz nehmen zu dürfen.[16]) Das zeigen auch die Einschränkungsmöglichkeiten nach Art. 11 Abs. 2 GG etwa aufgrund von besonderen Lasten für die Allgemeinheit oder zur Abwehr einer drohenden Gefahr für den Bestand oder die freiheitliche demokratische Grundordnung sowie zur Bekämpfung von Katastrophen- oder besonders schweren Unglücksfällen sowie zur Vorbeugung von strafbaren Handlungen. Gerade aus dem letzten Punkt erwüchse auch ein Rechtfertigungsansatz.

V. Allgemeine Handlungsfreiheit: Art. 2 Abs. 1 GG

1. Auffanggrundrecht

Wie bereits gezeigt,[17]) hat das BVerfG in zwei Entscheidungen eine Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr für verfassungsgemäß erklärt. Die allgemeine Handlungsfreiheit nach Art. 2 Abs. 1 GG erfasst als Auffanggrundrecht umfassend sämtliche individuellen Handlungen auch ganz banaler Natur wie das Führen eines Kraftrades ohne Schutzhelm[18]) oder eines Kfz ohne Sicherheitsgurt[19]) und damit sicherlich auch das Fahren eines Autos ohne alkoholsensitive Zündsperre. Dieses Grundrecht greift allerdings nur subsidiär ein. Soweit die berufliche Betätigung betroffen ist, ist damit Art. 12 GG speziell. Das Eigentumsgrundrecht nach Art. 14 GG erfasst allerdings nur die Einschränkung des Eigentums einschließlich der damit verbundenen Gebrauchsmöglichkeiten, nicht aber die Einschränkung der Handlungsfreiheit

des (nicht beruflichen) Fahrers, wenn er sich aufgrund der Auslösung der Zündsperre nicht mehr fortbewegen kann.

2. Gegebene Verhältnismäßigkeit

Korrespondierend zu seiner großen Reichweite kann die allgemeine Handlungsfreiheit indes auch leicht eingeschränkt werden, nämlich durch jedes formell und materiell verfassungsgemäße Gesetz auch im materiellen Sinn. Dabei muss aber ebenfalls die Verhältnismäßigkeit gewahrt sein. Eine Maßnahme muss also insbesondere erforderlich und angemessen sein. Zwar wird die allgemeine Handlungsfreiheit lediglich geringfügig angetastet, wenn ein Fortkommen bei Übersteigen des gesetzlich zulässigen Alkoholspiegels aufgrund einer atemalkoholsensitiven Zündsperre blockiert wird. Jedoch betrifft die Beeinträchtigung zumindest potenziell sämtliche Verkehrsteilnehmer, wenn diese Maßnahme allgemein angeordnet wird. Infolge der lediglich geringen Prozentzahl an Trunkenheitsfahrten erscheint auch die Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit unzumutbar. Indes wird die Fortbewegung als Ausdruck der allgemeinen Handlungsfreiheit lediglich dann beeinträchtigt, wenn tatsächlich eine Blockade des Autos infolge überhöhten Alkoholgehaltes erfolgt. Insoweit hat dann der Einzelne auch dazu den Anlass gegeben. Er hat sich außerhalb der im Verkehr notwendigen sozialen Normen gestellt.[20]) Dass die Wegfahrsperre Geld kostet, ist eine Frage des Eigentumsgrundrechts, weil ihr Einbau mit dem Eigentum am Auto verknüpft ist. Die Reichweite der Beeinträchtigung von Art. 2 Abs. 1 GG ist auch geringer als bei einer Gurt- oder Helmpflicht, weil der Einzelne von der Wegfahrsperre beim normalen Fahren gar nichts merkt. Er wird nur beeinträchtigt, wenn er zuviel Alkohol getrunken hat. Dann aber hat er sich außerhalb des hinnehmbaren rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens gestellt. Daher ist eine Einschränkung der Fortbewegung durch Fahren eines Kraftfahrzeuges nicht nur geeignet, sondern in dieser Situation auch erforderlich sowie angemessen.

VI. Europäische Grundfreiheiten und Grundrechte angesichts zunehmender Harmonisierung

1. Perspektive der Einbaupflichtigen

Wegen der Auswirkungen einer Wegfahrsperre auf eine berufliche Tätigkeit können auch die europäischen Grundfreiheiten beeinträchtigt sein. Das gilt für die Niederlassungsfreiheit, wenn dadurch das Arbeiten der Angestellten in Zweigniederlassungen ausländischer Unternehmen beeinträchtigt wird, weil sie mit den Firmenkraftfahrzeugen etwa nach einem Geschäftsessen mit Alkohol ihren Arbeitnehmerpflichten nicht mehr nachkommen können. Entsprechendes gilt für die Dienstleistungsfreiheit, wenn etwa ein Handwerker vom Kunden zu einem Essen eingeladen wurde, bei dem es Alkohol gab, und er deshalb nicht mehr in sein Heimatland zurückfahren kann, während sein inländischer Kollege nur zu Fuß nach hause zu gehen braucht. In beiden Fällen ist aber Voraussetzung, dass die Kraftfahrzeuge von einer Wegfahrsperre in Deutschland erfasst werden. Das ist regelmäßig nur dann der Fall, wenn sie hier zugelassen sind. Daher ist zwar die Niederlassungsfreiheit betroffen, welche eine dauerhafte Eingliederung in den Aufnahmestaat voraussetzt und daher leicht auch mit Pkw-Zulassungen dort verbunden ist, regelmäßig nicht aber die Dienstleistungsfreiheit oder auch die Warenverkehrsfreiheit, welche vom Herkunftsstaat aus erfolgen, sodass in diesem regelmäßig auch die Kraftfahrzeuge zugelassen sind.

Eine Rechtfertigung der Beeinträchtigung von Grundfreiheiten kann aus überwiegenden Gemeinwohlbelangen erfolgen. Dazu zählen sicherlich auch die Sicherheit und die Gesundheit der Straßenverkehrsteilnehmer, die durch Alkoholfahrten gefährdet werden. Darin kann ein Bestandteil der öffentlichen Ordnung nach Art. 45 EG gesehen werden, sodass sogar ein expliziter Rechtfertigungsgrund vorliegt. Die öffentliche Ordnung umfasst Verletzungen von nationalen gemeinschaftskonformen Gesetzen, sofern eine tatsächliche und hinreichend schwere Gefährdung vorliegt, die ein Grundinteresse der Gesellschaft berührt und zudem in unmittelbarem Zusammenhang mit der beeinträchtigten Ausübung der Niederlassungsfreiheit steht.[21]) Damit können vom Ansatz her nur alkoholisierte Geschäftsfahrten einbezogen werden, Privatfahrten allenfalls wegen der schwierigen Trennbarkeit.

Reicht auch das Schutzgut der Gesundheit der Straßenverkehrsteilnehmer aus, stellt sich das Problem der relativ geringen Zahl von Trunkenheitsfahrten. Mögen diese wenigen Fälle auch gravierende Folgen haben, muss doch die Verhältnismäßigkeit gewahrt sein. Das ist nicht der Fall, wenn eine Person mit Zweigniederlassung in einem anderen EU-Staat nicht besonders durch Alkohol aufgefallen ist. Dabei muss eine solche Legitimation in der konkreten Person des Betroffenen begründet liegen.[22]) Es reicht also nicht, auf Verhaltensgewohnheiten vergleichbarer Personen oder von Personengruppen abzustellen.

2. Perspektive der Autohersteller

Für die Autohersteller können sich Absatzschwierigkeiten daraus ergeben, dass sie für einen einzelnen nationalen Markt besondere Anforderungen erfüllen müssen. Was für die einheimischen Produzenten selbstverständlich ist, bedeutet für die aus anderen EU-Staaten eine besondere Belastung. Daher ist es nur konsequent, dass auf europäischer Ebene die Kfz-Ausrüstungsvorschriften weitestgehend harmonisiert wurden.[23]) Wird infolge dieser umfassenden Normierung auch bereits eine atemalkoholsensitive Zündsperre erfasst, darf diese nur auf europäischer Ebene allgemein verbindlich festgelegt werden. Die nationalen Gesetzgeber sind insoweit gehindert. Sie dürfen keine nationalen Regelungen treffen, die in Widerspruch zu den gemeinschaftsrechtlichen treten. Sind Letztere umfassend (Totalharmonisierung), schließen sie schon deshalb mitgliedstaatliche Bestimmungen aus; die Grundfreiheiten sind nicht mehr heranzuziehen.[24]) Allerdings besteht bisher keine Regelung spezifisch zu atemalkoholsensitiven Zündsperren.

Damit greift gleichwohl die Notifizierungspflicht nach Art. 8 Abs. 1 RL 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften.[25]) Dieses Verfahren entfällt nicht etwa gem. Art. 10 Abs. 1 2. Spiegelstrich RL 98/34/EG, weil die UN/ECE[26]) Alkohol-Interlock-Programme nach Ziff. 1.2.2.5. der am 7. bis 10. 11. 2006 in Genf angenommenen Revision der Resolution zum Fahren unter Alkoholeinfluss den Regierungen nur zur Betrachtung empfiehlt, aber nicht verpflichtend vorschreibt. Materiell bedarf es vor dem Hintergrund möglicher Einschränkungen des Handelsverkehrs zwingender Gemeinwohlgründe, welche die Maßnahme garantiert.[27]) Das ist aber bei generell verpflichtenden atemalkoholsensitiven Zündsperren wie gezeigt wegen fehlender Verhältnismäßigkeit nicht der Fall.[28])

3. Offenheit der europäischen Grundrechte?

Bei einer europäischen Normierung unterliegt auch diese grundrechtlichen Grenzen, nämlich den auf europäischer Ebene geltenden. Diese sind allerdings tendenziell schwä-

cher ausgeprägt als die deutschen, so dass eine atemalkoholsensitive Zündsperre eher grundrechtskonform sein könnte. Ein extremes Beispiel hierfür bildete die Bananenentscheidung des EuGH, der selbst die Existenzbedrohung von Bananenimporteuren für einen Grundrechtsverstoß nicht ausreichen ließ, die gesellschaftliche Funktion betonte, allgemein auf überwiegende Gemeinwohlbelange abstellte und nur einen untragbaren Eingriff in den Wesensgehalt untersuchte, mithin eine nähere Abwägung individueller Belange unterließ.[29]) Ein solches Schutzdefizit[30]) ist aber jedenfalls nicht mehr mit dem Gewicht zu vereinbaren, das den europäischen Grundrechten durch ihre seitherige Fortentwicklung sowie bei einer Aufnahme in eine europäische Verfassung zukommt. Sie widerspricht schon der Bezogenheit der Grundrechte auf den Einzelnen. Daher kann nicht die Gestaltungsfreiheit des Gemeinschaftsgesetzgebers die Abwägung einseitig dominieren.[31]) Deshalb sind die vorstehend zu den nationalen Grundrechten entwickelten Grenzen aus der Verhältnismäßigkeit entsprechend heranzuziehen. Sie stehen auch einer europaweiten Einführung der atemalkoholsensitiven Zündsperre entgegen.

VII. Schutzpflichten

Kann damit eine Wegfahrsperre jedenfalls nicht generell angeordnet werden, stellt sich die Frage, ob der Staat damit nicht den Schutz von Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer vernachlässigt, zu dem er nach Art. 2 Abs. 2 GG verpflichtet ist. Indes besteht ein weiter Spielraum des Gesetzgebers, wie er seine Schutzpflichten erfüllt. Zwar ist es ihm möglich, schon präventiv gegen Gefährdungen von Leben und Gesundheit vorzugehen. Dafür kann er aber auch Strafdrohungen wählen, welche im Hinblick auf Trunkenheitsfahrten bestehen. Regelmäßig ist ihm keine bestimmte Maßnahme vorgegeben.[32]) Eine solche hat bisher das BVerfG nur im Hinblick auf den Schutz des ungeborenen Lebens bejaht.[33]) Daher liegt ein Verstoß gegen grundrechtliche Schutzpflichten nicht vor.

VIII. Verwaltungsrechtliche Konsequenzen

Sind somit Wegfahrsperren höchstens bei alkoholauffälligen Fahrern verhältnismäßig, kommt für diesen Personenkreis eine verwaltungsrechtliche Verknüpfung mit dem Fahrerlaubnisrecht in Betracht. § 2 Abs. 4 S. 2 StVG sieht eigens die Erteilung einer Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, die das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleisten, für den Fall vor, dass der Bewerber aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Indes ist zweifelhaft, ob Alkoholprobleme einen körperlichen oder geistigen Mangel darstellen. Dies könnte unter dem Aspekt bejaht werden, dass unkontrollierter Alkoholkonsum eine Sucht darstellt und daher vom Betroffenen körperlich bzw. geistig nicht voll beherrscht werden kann. Jedenfalls handelt es sich um einen Mangel, welcher die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen einschränkt, sodass eine Einbeziehung in diese Vorschrift geboten ist.[34]) So ist denn auch die Fahrerlaubnis-Verordnung (FEV) offener formuliert. In ihr wird in §§ 23 Abs. 2 und 46 Abs. 2 die bedingte Eignung ohne die einschränkende Verbindung mit körperlich und geistig genannt.[35]) Diese Vorschriften betreffen genau die hier untersuchte Problematik. Sie sehen nämlich entweder bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener straf- oder verwaltungsrechtlicher Entziehung (s. § 20 Abs. 1 FEV) oder später im Zusammenhang mit der verwaltungsrechtlichen Entziehung der

Fahrerlaubnis eine solche unter Auflagen oder Beschränkungen vor, sofern der Bewerber nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist.

§ 23 Abs. 2 FEV ermöglicht, die Fahrerlaubnis auf ein bestimmtes Fahrzeug mit besonderen Einrichtungen zu beschränken. Damit ist eine Beschränkung der Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Wegfahrsperren möglich.[36]) Als milderes Mittel gegenüber einer gänzlichen Verweigerung oder Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine solche Maßnahme auch verhältnismäßig. Einer eigenen zusätzlichen Kontrollauflage, die aufgezeichneten Daten alle zwei Monate bei einer technischen Prüfstelle kontrollieren und das Gerät zudem alle sechs Monate überprüfen und kalibrieren zu lassen,[37]) bedarf es demgegenüber nicht, weil die entsprechende Beschränkung der Fahrerlaubnis bei Führerschein- und Fahrzeugkontrollen bei einem entsprechenden Vermerk jederzeit feststellbar ist.[38]) Eine solche ist daher auch unverhältnismäßig, es sei denn jemand braucht Hilfe, um das Gerät sachgerecht bedienen zu können. Ansonsten funktioniert die Sperre und sie ist in der Fahrerlaubnis vermerkt.

IX. Datenschutzrechtliche Implikationen

Wird die Fahrerlaubnis ausdrücklich auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit einer atemalkoholsensitiven Zündsperre beschränkt, besteht eine entsprechende Kennzeichnung, die jedermann sehen kann. Ist ein beruflich genutztes Kraftfahrzeug mit einer Wegfahrsperre ausgerüstet, so werden dabei Daten gespeichert, wann das Fahrzeug gestartet wurde und wie die Kontrollen zum Blutalkohol ausgefallen sind. Diese Daten werden möglicherweise von Kollegen im Betrieb bearbeitet und überprüft. Damit werden persönliche Verhaltensweisen offenbart. Damit stellt sich die Frage einer Vereinbarkeit mit dem Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung, welches nach Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG geschützt ist. Danach kann jeder selbst über die Preisgabe und Verwendung der eigenen Daten entscheiden.[39]) Indes ist bei einer beruflichen Verwendung des Fahrzeuges die Aufzeichnung von Verhaltensweisen ohnehin mit beruflichem Bezug und daher nicht Gegenstand rein privaten Verhaltens; ein solches ist vielmehr im beruflichen Alltag regelmäßig untersagt. Daher können die dabei aufgenommenen Daten auch im beruflichen Ablauf verwendet werden. Soweit eine Kennzeichnung im Führerschein vorliegt, muss dieses Dokument lediglich bei Ausweiskontrollen etc. vorgelegt werden. Bei dieser Gelegenheit ist es indes unabdingbar, dass eine solche Kennzeichnung besteht. Insoweit handelt es sich immer noch um eine mildere Maßnahme gegenüber dem völligen Entzug oder der gänzlichen Verweigerung des Führerscheins. Mögliche datenschutzrechtliche Implikationen, die aber nicht gravierend sind, müssen daher hingenommen werden und sind verhältnismäßig.

X. Ergebnis

Eine generelle atemalkoholsensitive Zündsperre ist unverhältnismäßig. Sie verstößt jedenfalls gegen die Eigentums- und die Berufsfreiheit sowie auch gegen die Niederlassungsfreiheit, soweit dadurch unternehmerische Aktivitäten von Staatsangehörigen aus anderen EU-Staaten beeinträchtigt werden. Die vorgenannten grundrechtlichen Grenzen bestehen auch im Hinblick auf eine europäische Festlegung. Mit der allgemeinen Handlungsfreiheit ist hingegen eine solche Maßnahme vereinbar, soweit lediglich das Fahren unter übermäßigem Alkoholeinfluss verhindert wird und man die finanziellen Aufwen-

dungen für den Einbau einer solchen Wegfahrsperre unter Art. 14 Abs. 1 GG fasst. Ein Einsatz im Hinblick auf bereits alkoholauffällige Fahrer ist hingegen verfassungsrechtlich möglich, zumal wenn die Teilnehmer einverstanden sind. Es handelt sich um eine mildere Maßnahme gegenüber der gänzlichen Verweigerung oder dem völligen Entzug der Fahrerlaubnis. In den dafür einschlägigen Vorschriften der §§ 23 Abs. 2 (i. V. m. § 20 Abs. 1) und 46 Abs. 2 FEV ist ein solches Vorgehen angelegt. Dadurch wird auch die ausdrückliche Beschränkung auf körperliche oder geistige Mängel in § 2 Abs. 4 S. 2 StVG überspielt. Damit ist eine Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Beschränkung auf ein Fahrzeug, welches mit einer atemalkoholsensitiven Zündsperre ausgestattet ist, verwaltungsrechtlich zulässig. Insoweit handelt es sich auch um ein sinnvolles Instrument. Wegfahrsperren können aber nur einen ergänzenden Charakter zum vorhandenen Sanktionssystem haben und dabei vor allem die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis erleichtern.[40]) Datenschutzrechtliche Bedenken bestehen nicht.

Fußnoten

[1]) Bereits EuGH, Rs. 4/73, Slg. 1974, 491 (507 f., Rn. 14) – Nold; s. nunmehr Art. 15, 17 Europäische Grundrechtecharta.
[2]) S. bereits EuGH, Rs. 133-136/85, Slg. 1987, 2289 (2338 f., Rn. 15 ff.) – Rau; Rs. 46/87 u. 227/88, Slg. 1989, 2859 (2924, Rn. 19) – Hoechst.
[3]) Bejahend z. B. *Streinz,* in: ders. (Hrsg.), EUV/EGV, 2003, GR-Charta, Art. 6 Rn. 5; verneinend *Tettinger,* in: ders./Stern (Hrsg.), EGRC, 2006, Art. 6 Rn. 18 f.
[4]) S. BVerfGE 79, 174 (191); 72, 66 (76).
[5]) BVerfGE 100, 226 – Baudenkmal.
[6]) BVerfG, NJW 2006, 1191 (1193) – Halbteilungsgrundsatz; anders allerdings *Wernsmann,* NJW 2006, 1169 (1171).
[7]) BVerfGE 81, 208 (220); 87, 114 (138).
[8]) *Krüger/Vollrath,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1998, S. 33 (39) zum deutschen Roadside Survey in Würzburg; wiedergegeben bei *Schöch,* Blutalkohol 2005, 20 (21), der deshalb die Verhältnismäßigkeit ablehnt.
[9]) BVerfG, NJW 1987, 180.
[10]) BVerfGE 59, 275.
[11]) BVerfGE 59, 275 (279).
[12]) BVerfGE 50, 290 (361 ff.); aus der Lit. *Scholz,* in: Maunz/Dürig, GG, Stand: 11/2006, Art. 12 Rn. 138 ff.; *Breuer,* in: Isensee/Kirchhof, Handbuch des Staatsrechts, Bd. VI, 1989, § 147 Rn. 100.
[13]) BVerfGE 7, 377 (405 ff.) – Apothekenzulassung.
[14]) BVerfGE 109, 664 – Arbeitgeberzuschuss.
[15]) Verneint nach BVerfGE 103, 1 – Singularzulassung von Anwälten.
[16]) BVerfGE 80, 137 (150); 43, 203 (211); 2, 266 (273).
[17]) 0. II. 2. b).
[18]) BVerfGE 49, 275 (278).
[19]) BVerfG, NJW 1987, 180.
[20]) S. o. II.2. a).
[21]) EuGH, Rs. C-476/98, Slg. 2002, I-9855 (9913 f., Rn. 157 ff.) – Open Skies; näher m. w. N. *Frenz,* Hdb. Europarecht 1: Europäische Grundfreiheiten, 2004, Rn. 2237 ff.
[22]) EuGH, Rs. 67/74, Slg. 1975, 297 (307, Rn. 6) – Bonsignore; Rs. 115 u. 116/81, Slg. 1982, 1665 (1708 f., Rn. 11) – Adoui.
[23]) S. *Albrecht,* SVR 2007, S. I (Editorial) und die vielfach ergänzte RL 70/156/EWG vom 6.2.1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und -anhänger, ABl. L 42, S. 1.
[24]) S. EuGH, Rs. 324/99, Slg. 2001, I-9897 (9930, Rn. 32 f.) – DaimlerChrysler; näher zum Ganzen *Furrer,* Die Sperrwirkung des sekundären Gemeinschaftsrechts auf die nationalen Rechtsordnungen, 1994, S. 105 ff.
[25]) ABl. 1998 L 204, S. 37.
[26]) UN Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee.
[27]) Erwägungsgrund 4 der RL 98/34/EG.
[28]) S. o. II.2.b).

[29]) EuGH, Rs. 280/93, Slg. 1994, I-4933 (5065 f., Rn. 78 ff.) – Deutschland/Rat; dazu *Nettesheim,* EuZW 1995, 106 (106 f.).
[30]) Krit. bereits *Kokott,* AöR 121 (1996), 599 (608 f.).
[31]) *Frenz,* EuR 2002, 603 (612); s. schon *Berrisch,* EuR 1994, 461 (467).
[32]) S. BVerfG, NJW 1996, 651 zur Festlegung von Ozonwerten; BVerfG, NJW 1998, 3264 zur Vermeidung von Waldschäden; krit. *Steinberg,* NJW 1996, 1985 (1989).
[33]) BVerfGE 88, 203 (257 f., 273 f.) – Schwangerschaftsabbruch II; krit. auch insoweit Sondervoten *Mahrenholz/Sommer,* BVerfGE 88, 383 (346 f., 355); *Hermes/Walther,* NJW 1993, 2337 (2339 f.).
[34]) Für eine weite Auslegung bereits *Schöch,* in: Festschrift Rolinski, 2002, S. 147 (154); für eine normative Klarstellung *ders.,* Blutalkohol 2005, 20 (23).
[35]) *Lohkamp,* Blutalkohol 2003, 208 (215).
[36]) *Lohkamp,* Blutalkohol 2003, 208 (214 f.); *Schöch,* Blutalkohol 2005, 20 (22).
[37]) So der Vorschlag von *Lohkamp,* Blutalkohol 2003, 208 (215) auch mit Hinweis auf die regelmäßige Teilnahme an einem geeigneten Aufbauseminar oder einer ähnlich wirksamen Rehabilitationsmaßnahme.
[38]) S. *Schöch,* Blutalkohol 2005, 20 (22) unter Verweis auf § 23 Abs. 2 FEV.
[39]) BVerfGE 65, 1 (42) – Volkszählung; 84, 192 (194).
[40]) Näher *Evers,* Blutalkohol 2003, 20 (28, 32).

Anschrift des Verfassers
Prof. Dr. Walter Frenz
Lehr- und Forschungsgebiet
Berg- und Umweltrecht
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
Wüllnerstraße 2
52056 Aachen
Email: frenz@bur.rwth-aachen.de

Claudia Evers

Anwendungsbereiche und praktische Einsatzmöglichkeiten von Alkohol-Interlocks

1. Anwendungsbereiche und Wirksamkeit von Alkohol-Interlocks

Atemalkoholsensitive Zündsperren, kurz auch Alkohol-Interlocks oder Alcolocks genannt, werden in erster Linie als sekundärpräventives Instrument für alkoholauffällige Kraftfahrer eingesetzt. Zielsetzung dieser Maßnahme ist einerseits, erneute Fahrten unter Alkoholeinfluss zu verhindern und gleichzeitig die Mobilität des Kraftfahrers zu erhalten bzw. frühzeitig wieder herzustellen. Verbreitet sind sekundärpräventive Interlock-Anwendungen vor allem in Nordamerika (USA, Kanada), in Australien und in Skandinavien, insbesondere in Schweden.

Die Befunde aus der Literatur zu sekundärpräventiven Interlock-Anwendungen zeigen im Hinblick auf die Wirksamkeit ein recht einheitliches Bild: Alkohol-Interlocks senken die Wiederauffälligkeit und verhindern Alkoholfahrten – zumindest so lange sich das Gerät im Fahrzeug befindet. Nach dem Ausbau der Geräte steigt der Anteil an Trunkenheitsfahrten jedoch wieder deutlich an [1, 2, 4, 7]. Somit kann festgehalten werden, dass die Technologie „Alkohol-Interlock" funktioniert und Alkoholfahrten wirksam verhindern kann, für nachhaltige Verhaltensänderungen alleine jedoch offenbar nicht ausreicht. Um die Rückfallquoten zu senken und langfristige Verhaltensänderungen zu fördern, werden Interlock-Geräte zunehmend kombiniert mit unterstützenden psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Maßnahmen eingesetzt.

In diesem Zusammenhang spricht man in der Regel von Interlock-Programmen, um zu verdeutlichen, dass die technische Maßnahme, das Interlock-Gerät, Teil eines Maßnahmenpakets ist, das aus mehr oder weniger intensiven Begleitmaßnahmen besteht. Dies können beispielsweise regelmäßige medizinische Untersuchungen, Einzel-Beratungsgespräche oder Gruppensitzungen sein. Ziel ist dabei, die Bewährung des alkoholauffälligen Fahrers zu begleiten und regelmäßig zu überprüfen, und so zu einer langfristigen Verhaltensstabilisierung beizutragen.

Schaut man sich die weltweiten Interlock-Programme an, so gibt es eine Vielzahl von Varianten: Je nach Gesetzgebung ist die Teilnahme an einem Interlock-Programm für den Betroffenen verpflichtend oder erfolgt auf freiwilliger Basis als Alternative zu anderen Sanktionsmaßnahmen. Die Teilnahme an einem Interlock-Programm wird vom Gericht oder der zuständigen Behörde angeordnet bzw. empfohlen und dient entweder als Bewährungsauflage oder als Bedingung für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Weiterhin gibt es Interlock-Programme mit fester Teilnahmedauer und Programme, bei denen sich die Dauer der Teilnahme am individuellen Bewährungserfolg des alkoholauffälligen Kraftfahrers bemisst. Zielgruppe der Programme sind erstmals oder wiederholt alkoholauffällige, jedoch in der Regel keine alkoholabhängigen Fahrer.

Ein zweiter, derzeit noch wenig verbreiteter Anwendungsbereich von Interlocks ist der primärpräventive Einsatz für bestimmte Kraftfahrergruppen, insbesondere für Berufskraftfahrer (z. B. Lkw- oder Busfahrer). Hier liegt kein individuelles, änderungsbedürftiges Problemverhalten vor, sondern Unternehmen setzen Alkohol-Interlocks als allgemeine, vorbeugende Verkehrssicherheits- und Qualitätssicherungsmaßnahme ein. Primärpräven-

tive Interlock-Anwendungen sind außerhalb Europas kaum üblich und lediglich in Skandinavien, vor allem in Schweden, verbreitet.

Die Verwendung von Alkohol-Interlocks als reine Vorbeugungsmaßnahme erfolgt stets auf freiwilliger Basis und obliegt somit den Transportunternehmen selbst. Bisherige Erfahrungen mit primärpräventiven Interlock-Anwendungen in Schweden sowie in europäischen Pilotversuchen sind positiv: Das Interlock kann auch hier zuverlässig Fahrten unter Alkoholeinfluss verhindern und stößt bei allen beteiligten Akteuren auf hohe Akzeptanz [3, 5, 8]. Insgesamt erscheint der primärpräventive Einsatz von Alkohol-Interlocks nach bisherigen Erfahrungen unproblematisch. Grundsätzlich stellt sich allerdings die Frage, ob ein primärpräventiver Einsatz von Interlocks bei Berufskraftfahrern die allgemeine Verkehrssicherheit maßgeblich verbessern kann, da die Zahl der durch Berufskraftfahrer verursachten Alkoholunfälle vergleichsweise gering ist. Zum anderen ist bei einer freiwilligen Installation zu vermuten, dass in erster Linie solche Unternehmen Interlocks einführen, die bereits ein sehr hohes Sicherheits- und Qualitätsbewusstsein haben.

2. Europäischer Pilotversuch „Alcolock Field Trial“

Um das Bild aus der Forschungsliteratur abzurunden, sei an dieser Stelle ein aktuelles Forschungsprojekt der EU vorgestellt, in dem Alkohol-Interlocks bei verschiedenen Fahrergruppen erprobt wurden. Das Forschungsprojekt lief über 2,5 Jahre und wurde im letzten Jahr abgeschlossen.

Das EU-Forschungsprojekt „Alcohol interlock implementation in the European Union – An In-depth Qualitative Field Trial“ hatte die Zielsetzung, die praktische Anwendbarkeit von Alkohol-Interlocks bei unterschiedlichen Kraftfahrergruppen mittels qualitativer Pilotversuche zu erproben. Dabei wurden sowohl primär- als auch sekundärpräventive Einsatzmöglichkeiten geprüft. Die Pilotversuche wurden in vier Ländern mit drei Kraftfahrergruppen durchgeführt: (a) alkoholauffällige oder alkoholabhängige Kraftfahrer (Belgien), (b) Lkw-Fahrer (Deutschland) und (c) Busfahrer im ÖPNV (Norwegen, Spanien). In jedem Versuch erprobten mindestens 30 Fahrer die Geräte für einen Zeitraum von 12 Monaten, wobei insbesondere folgende Aspekte ermittelt werden sollten: (a) Praktikabilität von Alkohol-Interlocks unter Alltagsbedingungen; (b) Akzeptanz bei den jeweiligen Fahrergruppen sowie in ihrem unmittelbaren sozialen Umfeld (z. B. Familienangehörige, Kunden, Arbeitgeber) und (c) Auswirkungen der Interlock-Benutzung auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen. Die teilnehmenden Fahrer wurden regelmäßig zu ihren Erfahrungen mit den Geräten befragt und die Gerätedaten wurden ebenfalls regelmäßig ausgewertet.

Sowohl im sekundär- als auch in den primärpräventiven Pilotversuchen wurde die Handhabung der Geräte und die Zuverlässigkeit der Alkohol-Messungen von den Fahrern positiv beurteilt. Die überwiegende Mehrheit der Fahrer fühlte sich durch das Interlock in der Ausübung ihrer Fahrtätigkeit nicht behindert. Die Akzeptanz war sowohl bei den Fahrern als auch in deren sozialem Umfeld hoch. Die alkoholauffälligen Fahrer sahen den größten Nutzen des Interlocks darin, dass sie weiterhin mobil sein konnten und erlebten die Geräte als hilfreiche Unterstützung, um nicht mehr alkoholisiert zu fahren. Die Berufskraftfahrer sahen Alkohol-Interlocks als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an und glaubten, dass Interlocks das Image der Transportbranche verbessern könnten.

Im sekundärpräventiven Pilotversuch wurden über die gesamte Testphase insgesamt 900

positive Atemtests (1,5 % aller Tests) mit einer BAK von mehr als 0,2 g/l registriert. Nur fünf der 40 Fahrer hatten während der gesamten Testdauer keinen positiven Alkoholtest, zwei Fahrer hatten einen positiven Test, 15 Fahrer zwischen zwei und acht und 18 Fahrer zehn oder mehr positive Tests. Dies zeigt einerseits, dass das Alkohol-Interlock in der beabsichtigten Weise wirkt und Alkoholfahrten verhindern kann, da sich das Fahrzeug in diesen Fällen nicht starten ließ. Gleichzeitig zeigt diese doch recht hohe Zahl positiver Tests, dass bei den Fahrern offenbar zumindest die Bereitschaft bestand, alkoholisiert zu fahren. Wäre der Fahrzeugstart nicht verhindert worden, hätten die Fahrer also trotz Alkoholkonsum fahren können bzw. wollen. Insofern dürfte zweifelhaft sein, dass sich die Verhaltensbereitschaft, alkoholisiert zu fahren, grundlegend verändert hat. Dabei ist jedoch zu betonen, dass in diesem Versuch kaum begleitende psychologische Maßnahmen eingesetzt wurden, die grundlegende, überdauernde Einstellungs- und Verhaltensänderungen hätten begünstigen können.

Der spezialpräventive Pilotversuch sah zufallsgesteuerte Wiederholungstests während der Fahrt vor. Obwohl die Fahrer dazu aufgefordert wurden, für diese Tests kurz anzuhalten, haben alle die Wiederholungstests während des Fahrens durchgeführt. Dies verdeutlicht einerseits die einfache Handhabbarkeit der Geräte, aber auch die Notwendigkeit, potenzielle Verkehrssicherheitsgefährdungen durch diese „Nebentätigkeiten“ weiter zu untersuchen und auszuschließen.

In den primärpräventiven Pilotversuchen zeigten sich im Verlauf der Testphase erwartungsgemäß keine maßgeblichen Veränderungen hinsichtlich der Einstellungen und Verhaltensweisen der Fahrer zum Thema „Trinken und Fahren“, da diese Aspekte von Beginn an unproblematisch waren und primärpräventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen bestimmungsgemäß nicht vorrangig auf eine individuelle Verhaltensänderung ausgerichtet sind. Viele der teilnehmenden Berufskraftfahrer waren der Ansicht, das Interlock sei leicht umgehbar. Dies mag daran liegen, dass die technischen Einstellungen der Interlock-Geräte in den primärpräventiven Versuchen recht nachgiebig gewählt wurden, um mögliche Störungen im Betriebsablauf zu vermeiden und den Fahrern ein breites Spektrum des „Ausprobierens“ zu ermöglichen. So gab es beispielsweise keine Wiederholungstests während der Fahrt und das Gerät konnte in Notfällen manuell deaktiviert werden. Diese relativ „weichen“ Anforderungen begünstigen einen störungsfreien Ablauf, gehen aber zulasten der Präventionswirkung. In künftigen Realanwendungen wären jedoch strengere Anforderungen und bessere Überwachungsmöglichkeiten notwendig, um das Präventionspotenzial von Alkohol-Interlocks besser auszuschöpfen (für eine ausführliche Ergebnisdarstellung der Pilotversuche vgl. [5, 8]).

3. Schlussfolgerungen

a) Sekundärpräventiver Einsatz

Alkohol-Interlocks können Fahrten unter Alkoholeinfluss wirksam verhindern, solange sie im Fahrzeug installiert sind. Der Erfolg und die Wirksamkeit von Interlock-Programmen hängt jedoch stark von der Ausgestaltung dieser Programme ab. Wie die wissenschaftliche Befundlage zeigt, dürften Alkohol-Interlocks als alleiniges, rein technisches Instrument nicht ausreichen, um langfristige Einstellungs- und Verhaltensänderungen bei alkoholauffälligen Kraftfahrern zu bewirken. In einer Weise angewandt, die den Fahrer zu einer strikten Befolgung der Programmauflagen verpflichtet, können Alkohol-Interlocks

jedoch als ergänzendes Element zu psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Interventionsmaßnahmen eine Monitoring- und Bewährungsfunktion erfüllen und somit nachhaltige Verhaltensänderungen unterstützen.

Klärungsbedürftig ist in diesem Zusammenhang insbesondere, wie sich Interlock-Programme in das bestehende Maßnahmensystem integrieren und auf dieses abstimmen lassen. Eng damit verbunden ist die Frage, durch welche psychologisch-pädagogischen und/oder medizinischen Maßnahmen Interlock-Programme zu flankieren sind oder umgekehrt, bei welchen vorhandenen Maßnahmen Alkohol-Interlocks als zusätzliches Instrument eingesetzt werden können. Dies geht einher mit erforderlichen Überlegungen zu Einschlusskriterien und Zuweisungspraxis geeigneter Teilnehmer, der Gestaltung des Überwachungs- und Monitoringprozesses, der Regelung, wie mit Verstößen gegen die Auflagen des Interlock-Programms umzugehen sei und schließlich der Frage nach Kriterien einer „erfolgreichen" Programmabsolvierung.

b) Primärpräventiver Einsatz

Per definitionem haben allgemeine, vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen indirektere Effekte als individuelle Interventionsmaßnahmen. Insofern können Alkohol-Interlocks als primärpräventives Instrument zu einer Sensibilisierung der Fahrer beitragen und einem Unternehmen helfen, Problemfälle zu entdecken und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. In diesem Kontext sind Alkohol-Interlocks als Verkehrssicherheits- und Qualitätssicherungsmaßnahme für Transportunternehmen zu verstehen.

Eine nachgiebige Einstellung der Geräteparameter wirkt sich günstig auf einen störungsfreien Betrieb aus, geht jedoch zulasten der Präventionswirkung, da das System sich relativ leicht umgehen lässt. Insofern muss für künftige primärpräventive Interlock-Anwendungen bei Berufskraftfahrern sorgfältig abgewogen werden, wie sich eine maximale Präventionswirkung bei möglichst hoher Störungsfreiheit sicherstellen lässt.

Da der Kostenaspekt für Transportunternehmen von wesentlicher Bedeutung ist, dürfte die freiwillige Einführung von Alkohol-Interlocks in diesem Bereich stark von dem Nutzen dieser Maßnahme für die Unternehmen abhängen (z. B. Senkung der Unfallkosten). Insofern ist die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis künftig verstärkt zu diskutieren.

Schließlich besteht ein erheblicher rechtlicher Klärungsbedarf für den Einsatz von Alkohol-Interlocks in Transportunternehmen. Für den freiwilligen Einsatz wären dabei in erster Linie arbeits-, datenschutz- und haftungsrechtliche Belange zu klären. Bei der Diskussion um einen verpflichtenden primärpräventiven Einsatz müssten zudem die von FRENZ [6] in seinem Vortrag thematisierten Rechtsbereiche sowie die verkehrsrechtliche Machbarkeit diskutiert werden.

Literatur

[1] Bax C, Kärki O, Evers C, Bernhoft I M & Mathijssen R (2001). Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. Report No. D-2001-20. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research

[2] Beirness D J (2004). Alcohol interlocks: their use, effectiveness and future. In: Behavioural Research in Road safety 2004: 14th Seminar (S. 73–86). London: Department for Transport

[3] Bjerre B (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences. Accident Analysis and Prevention, 37, 1145–1152

[4] Evers C (2003). Zur Realisierbarkeit einer Einführung atemalkoholsensitiver Zündsperren für alkoholauffällige Fahrer in Europa – Ergebnisse des EU-Projekts ALCOLOCKS. Blutalkohol, 40, 20–36
[5] Evers C (2007). Ergebnisse eines europäischen Pilotversuchs zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperren bei verschiedenen Kraftfahrergruppen. Blutalkohol, 44, 14–26
[6] Frenz W (2007). Wegfahrsperre: Überflüssige Eigentums- und Freiheitsbeschränkung oder notwendiger Schutz. Vortrag auf dem 45. Deutschen Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis V, Goslar, 25. 01. 2007 [in diesem Heft].
[7] ICADTS (2001). Alcohol Ignition interlock Devices 1: Position Paper. Working Group on Alcohol Ignition Interlocks, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety
[8] Silverans P, Alvarez J, Assum T, Drevet M, Evers C, Hagman R & Mathijssen R (2006). Alcolock implementation in the European Union. Description, results and discussion of the alcolock field trial. Brüssel: IBSR Belgian Institute for Road Safety

Anschrift der Verfasserin
Dipl.-Psych. Claudia Evers
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
51427 Bergisch-Gladbach
Email: evers@bast.de

WOLFGANG EISENMENGER

Wegfahrsperren in Deutschland unter strafrechtlichen Aspekten

Nachdem im Beitrag von HERRN PROF. FRENZ bereits die verfassungsrechtlichen Aspekte eines generellen obligatorischen Einsatzes atemalkoholsensitiver Zündsperren geprüft und ein solcher Einsatz verneint wurde, muss das besondere juristische Augenmerk auf die Fälle gerichtete werden, bei denen Kraftfahrer im Straßenverkehr wegen einer bestehenden Alkoholisierung sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben. Nachdem die Europäische Kommission 2001 ihren Mitgliedstaaten empfohlen hat, bei der „Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der technologischen Möglichkeiten, angetrunkene Kraftfahrer und Kraftfahrzeugführer, die wegen Alkoholproblemen behandelt wurden, am Fahren zu hindern", eng zusammenzuarbeiten, und nachdem der europäische Pilotversuch zur Erprobung von Alcolocks, der auch alkoholauffällige oder alkoholabhängige Kraftfahrer einschloss, abgeschlossen ist, stellt sich die Frage, ob eine praktische Verwirklichung des Einbaus solcher Zündsperren unter den Vorgaben des deutschen Strafrechtes als Ersatz oder zur Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung möglich ist.

Mit diesem Problem haben sich zwei Arbeiten bereits umfänglich auseinandergesetzt, nämlich die von LOHKAMP 2003 und die von SCHÖCH 2005, beide jeweils in der Zeitschrift Blutalkohol erschienen [1,2]. Beide Autoren kamen zu der Schlussfolgerung, dass in Deutschland de lege lata der Einbau eines Alcolock-Gerätes als Ersatz oder zur Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung gem. §§ 69 ff StGB bei der Verurteilung eines alkoholauffälligen Kraftfahrers nicht in Betracht komme. Auch die nach § 69a Abs. II, Satz 1 StGB bestehende Möglichkeit, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis auszunehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigten, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet werde, greife hier nicht, ebenso wenig der Abs. VII, der eine vorzeitige Aufhebung der Sperre erlaube, wenn Grund zu der Annahme bestehe, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet sei.

Die wesentliche Begründung dafür, dass der Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 II StGB durch den Einbau eines Alcolock-Gerätes nicht tangiert wird, ergibt sich aus der Tatsache, dass sich diese gesetzliche Bestimmung mit Bezug auf die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen natürlich nur auf die Person des Straftäters und nicht auf sein Fahrzeug beziehen kann. Die charakterlichen Mängel lassen sich eben nicht durch eine technische Zwangsmaßnahme beseitigen. Dies belegen geradezu nachdrücklich die Ergebnisse des von FRAU EVERS vorgetragenen Pilotversuches in Belgien, wonach 5 der 40 Teilnehmer am Versuch nach dem Test zugegeben hatten, dass vereinzelt eine andere Person den Atemtest an ihrer Stelle absolviert hatte und 9 Teilnehmer mitteilten, sie hätten ein anderes, nicht mit einem Alcolock ausgestattetes Fahrzeug benutzt. Ebenso erhellend ist das Ergebnis, dass nur 5 der 40 Fahrer während der gesamten Testdauer keinen positiven Alcotest hatten und 18 Fahrer 10 oder mehr positive Tests. Dies zeigt eben, ebenso wie die Beobachtung in allen bisher durchgeführten nationalen Interlock-Programmen, dass die Rückfallquoten nach der Beendigung des Programms erneut erheblich ansteigen, dass das Ziel der Besserung, wie es nun einmal § 69 StGB beinhaltet, durch eine technische Maßnahme im Fahrzeug nicht verwirklicht wird. Zwar hat GEPPERT ausgeführt, dass die Bes-

serung niemals als Endziel der Verhängung dieser Maßregel anzusehen sei, sondern nur als Mittel, um die Sicherung der Allgemeinheit vor weiteren Gesetzesverletzungen durch den Täter zu gewährleisten und insofern sei der Täter immer schon dann gebessert, wenn sein Zustand eine Sicherung der Allgemeinheit nicht mehr erfordere. Aber er spricht eben vom „Zustand des Täters" und nicht vom Zustand des Kraftfahrzeugs.

Zwar haben LOHKAMP und SCHÖCH in ihren Übersichten auch ventiliert, ob nicht die Schaffung eines Straftatbestandes für das Umgehen der Wegfahrsperre ein Weg wäre, diese Konfliktsituation zu lösen. Beide halten aber ein solches Vorgehen aus grundsätzlichen Erwägungen nicht für gerechtfertigt, weil zum einen damit die Sicherung der anderen Verkehrsteilnehmer nicht gewährleistet sei, zum anderen verfassungsrechtliche Aspekte der Gleichbehandlung unberücksichtigt blieben.

Auch eine Verkürzung der Sperrfrist erscheint beiden Autoren unzulässig. In diesem Zusammenhang muss natürlich erörtert werden, ob der Einbau eines Alcolock-Gerätes vergleichbar ist den freiwilligen Nachschulungskursen für alkoholauffällige Kraftfahrer, die bekanntermaßen von den Gerichten mit einer Verkürzung der Sperrfrist berücksichtigt werden. Mit Recht hat SCHÖCH hierzu ausgeführt, dass der Einbau einer Zündsperre nur eine technische Erschwerung von Alkoholfahrten und nicht die in § 69 Abs. VII StGB vorausgesetzte Persönlichkeitsveränderung im Hinblick auf das Gefahrenbewusstsein bei Alkoholfahrten bewirke. Eine unterstützende Wirkung auf die Änderung der inneren Einstellung eines Täters mag vom Einbau eines Interlock-Gerätes durchaus ausgehen, aber eben doch wohl nur in Verbindung mit medizinisch-psychologischen Maßnahmen der Besserung.

Überprüft wurde von den Autoren in der Folge die Frage, ob durch Einbau einer Zündsperre die Anwendung des § 69a, Abs. II StGB in Betracht komme, wonach ein Gericht von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen kann, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. Hier ist LOHKAMP und SCHÖCH beizutreten, dass der Einbau eines Interlock-Gerätes allein noch keine andere Kraftfahrzeugart bewirke, da § 6 Abs. I, Satz 1 FeV die Kraftfahrzeugarten in Verbindung mit den Fahrerlaubniskategorien abschließend regele. Grundlage dieser Kategorisierung sei die Einteilung nach dem Verwendungszweck, basierend auf bauartlichen Unterschieden. Ein Interlock-Gerät beeinflusse aber weder den Verwendungszweck noch die Bauart.

Eine spezielle Fragestellung wirft die Gruppe der Täter auf, die als Rückfalltäter eine Freiheitsstrafe mit Bewährung erhalten. SCHÖCH hat deren Zahl mit ca. 7 600 jährlich umrissen. Solchen Tätern könnte nach § 56c StGB für die Dauer der Bewährungszeit eine Weisung auferlegt werden, wenn die Weisung als Hilfe geeignet ist, um keine Straftaten mehr zu begehen. LOHKAMP hält eine solche Anordnung de lege lata schon deswegen für unvertretbar, weil eine gesetzliche Bestimmung fehle, die es gestatte, einen entsprechenden Vermerk im Führerschein vorzunehmen, während SCHÖCH argumentiert, dass eine solche Weisung weitgehend ins Leere gehe, weil sie erst sinnvoll sei, wenn der betreffende Fahrer wieder im Besitz einer Fahrerlaubnis sei, was bei Rückfalltätern in der Regel nach weit mehr als 1 Jahr überhaupt erst zur Debatte stehe. Wenn es aber um die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis gehe, handele es sich um Entscheidungen im Rahmen des Fahrerlaubnisrechts und nicht des Strafrechts.

LOHKAMP hat sich schließlich noch ergänzend mit der Frage beschäftigt, ob der Einbau einer Zündsperre als Weisung im Jugendstrafverfahren in Betracht komme. Er kommt zu

der Auffassung, dass so etwas zwar grundsätzlich zulässig sei, die Anordnung jedoch aufgrund fehlender Kontrollmöglichkeiten nicht vertretbar sei.

Somit kann als Fazit festgehalten werden, dass der Einbau einer alkoholsensitiven Zündsperre jedenfalls de lege lata in Deutschland keine Auswirkungen auf die Anordnung der Maßregeln nach den §§ 69 ff StGB und keine vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist wie auch keine Ausnahmeregelung für ein mit Zündsperre versehenes Kraftfahrzeug von der Sperre bewirken kann. Es bleibt somit nur eine Lösungsmöglichkeit im Bereich des Fahrerlaubnisrechts, was von FRENZ bereits behandelt wurde.

Literatur

[1] Blutalkohol VOL. 40/2003 Seite 20 ff
[2] Blutalkohol VOL. 42/2005 Supplement I Seite 20 ff

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger
Institut für Rechtsmedizin der
Ludwig-Maximilians-Universität München
Frauenlobstraße 7a
80046 München
Email: rechtsmedizin@med.uni-muenchen.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2006, Vol. 1–43), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 43/2006
und ebenso Vol. 1–42 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

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

Dokumentation II

Alkoholverbot für Fahranfänger

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen*)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

1. Nach § 24b wird folgender § 24c eingefügt:

„§ 24c Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen

(1) Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit nach § 2a als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden."

2. In § 26 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 24a" durch die Angabe „den §§ 24a und 24c" ersetzt.

3. In § 26a Abs. 1 Nr. 2 und in § 28a Satz 1 wird jeweils die Angabe „§§ 24 und 24a" durch die Angabe „§§ 24, 24a und 24c" ersetzt.

4. In § 28 Abs. 3 Nr. 3, § 36 Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 1a sowie in § 40 Abs. 2 Nr. 2 wird jeweils die Angabe „§ 24 oder § 24a" durch die Angabe „§§ 24, 24a oder 24c" ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

1. Dem § 13 wird folgender Satz angefügt:

„Im Fall des Satz 1 Nr. 2 Buchstabe b sind Zuwiderhandlungen, die ausschließlich gegen § 24c des Straßenverkehrsgesetzes begangen worden sind, nicht zu berücksichtigen."

2. In § 36 Abs. 1 und 2 sowie in § 43 wird jeweils die Angabe „§ 24a" durch die Angabe „den §§ 24a, 24c" ersetzt.

3. In § 59 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 2 wird die Angabe „den §§ 24 oder 24a" durch die Angabe „den §§ 24, 24a oder 24c" ersetzt.

4. Abschnitt A der Anlage 12 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird die Angabe „§§ 24 und 24a" durch die Angabe „§§ 24, 24a und 24c" ersetzt.

b) In Nummer 2.3 wird die Angabe „§ 24a" durch die Angabe „§§ 24a oder 24c" ersetzt.

5. In Anlage 13 wird nach Nummer 6 folgende Nummer 6.1 eingefügt:

„6.1 in der Probezeit nach § 2a als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt angetreten, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks stand."

*) Auszug aus dem Gesetzentwurf der Bundesregierung, BR-Drucksache 124/07 vom 16. Februar 2007.

Artikel 3
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

1. In § 1 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 24 und 24a“ durch die Angabe „§§ 24, 24a und 24c“ ersetzt.

2. In der Anlage werden nach Nummer 242.2 folgende Überschrift und Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVG	Regelsatz in Euro(€), Fahrverbot in Monaten
	„Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen		
243	in der Probezeit nach § 2a StVG als Führer eines Kraftfahrzeugs alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt unter der Wirkung eines solchen Getränks angetreten	§ 24c Abs. 1 und 2	125 €.“

Artikel 4
Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

…

Artikel 5
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 01. August 2007 in Kraft.

Begründung
Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1 (Einfügung von § 24c StVG)

Durch die Einfügung des § 24c Abs. 1 StVG wird ein besonderes Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, die sich noch in der Probezeit nach § 2a StVG befinden, eingeführt. Ziel ist es, dass sie ein Kraftfahrzeug nur in nicht alkoholisiertem Zustand führen.

§ 24c StVG untersagt den Alkoholgenuss während des Führens eines Kraftfahrzeugs absolut.

Auch wer vor der Fahrt Alkohol getrunken hat, darf die Fahrt nicht antreten, wenn er noch unter der Wirkung von alkoholischen Getränken steht. Auf die Frage, ob im Einzelfall die Fahrsicherheit des Betroffenen beeinträchtigt war, kommt es dabei nicht an.

Die Regelung umfasst zwei Handlungsalternativen:

1. Das Zusichnehmen alkoholischer Getränke beim Führen eines Kraftfahrzeuges und
2. das Antreten der Fahrt unter der Wirkung solcher Getränke.

Unter Nummer 2 ist auch der Fall erfasst, dass eine Person vor oder während der Fahrt als Begleiter alkoholische Getränke zu sich nimmt und das Fahrzeug anschließend selbst führt, mithin die Fahrt antritt, obwohl sie noch unter der Wirkung dieser Getränke steht.

Durch die Neuregelung wird bei Fahranfängern bewusst von der Konzeption abgerückt, das bußgeldbewehrte Verbot auf einen bestimmten Gefahrengrenzwert abzustellen (wie bei der 0,5 Promille-Grenze gem. § 24a Abs. 1 StVG). Hierfür sind folgende Erwägungen maßgeblich: Die Normierung eines wie auch immer bestimmten Gefahrengrenzwerts ist mit der Gefahr verbunden, dass sich Normadressaten an diese Promillegrenze „herantrinken“ und sie möglicherweise auch überschreiten. Dies gilt insbesondere, weil die Einführung einer absoluten „Null-Promille-Grenze“ vor allem aus messtechnischen und medizinischen Gründen problematisch ist und eine Grenzwertbestimmung einschließlich des erforderlichen Sicherheitszuschlages für die Alkoholmessung im Bereich von 0,1 bis 0,3 Promille liegen müsste. Soll daher ein möglichst umfassendes Verbot normiert werden, unter

Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug zu führen, muss die Regelung auf den Konsum von Alkohol unmittelbar vor und während der Fahrt abstellen. Dies hat zugleich zur Folge, dass Zuwiderhandlungen **regelmäßig** nicht nur durch Blutprobe oder Atemalkoholanalyse sondern auch durch andere Beweismittel, wie z. B. Aussagen von Polizeibeamten oder sonstigen Zeugen nachgewiesen werden können, die den Betroffenen vor Fahrtantritt oder während der Fahrt beim Konsum von Alkohol beobachtet haben.

Die Vorschrift stellt auf den Konsum „alkoholischer Getränke" ab und nimmt die Einnahme alkoholhaltiger Medikamente oder Lebensmittel von dem Verbot aus.

„Unter der Wirkung" solcher Getränke steht ein Betroffener, wenn der aufgenommene Alkohol zu einer Veränderung physischer oder psychischer Funktionen führen kann und in einer nicht nur völlig unerheblichen Konzentration (im Spurenbereich) im Körper vorhanden ist. Auf die Feststellung einer konkreten alkoholbedingten Beeinträchtigung der für das Führen von Kraftfahrzeugen relevanten Leistungsfähigkeit des Betroffenen kommt es dabei nicht an.

Der Führer eines Kraftfahrzeuges trägt die Verantwortung, ob bei Antritt der Fahrt dieser Wirkzustand (noch) gegeben ist.

Wird eine Atem- oder Blutprobe vom Betroffenen genommen, ist von einer „Wirkung" im Sinne dieser Vorschrift nach derzeitigem wissenschaftlichem Erkenntnisstand erst ab einem Wert von 0,2 Promille Alkohol im Blut oder 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft auszugehen, um Messwertunsicherheiten und endogenen Alkohol auszuschließen. In den genannten Werten sind die erforderlichen Sicherheitszuschläge enthalten. Diese Werte entsprechen einer Empfehlung der „Alkohol-Kommission" der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin [in diesem Heft] sowie einer Empfehlung der Grenzwertkommission, die sich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Nachweisfragen im Bereich „Drogen im Straßenverkehr" beschäftigt.

Die Regelung ist verhältnismäßig. Mildere Mittel zur Bewältigung dieses Verkehrsicherheitsproblems stehen nicht zur Verfügung. Normadressaten sind nur Fahranfänger und Fahranfängerinnen während der in der Regel zweijährigen Probezeit. Diesem Personenkreis wird für einen begrenzten Zeitraum – vor Fahrtantritt und während der Fahrt – der Konsum von Alkohol untersagt. Dies ist angesichts der geschützten Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen, insbesondere deren Gesundheit und Leben, angemessen. Zuwiderhandlungen werden mit Geldbuße bis zu 1 000 Euro sanktioniert, wobei im Regelfall eine Geldbuße in Höhe von 125 Euro verhängt werden soll (Artikel 3). Ein Fahrverbot ist danach nicht vorgesehen. Damit bleibt die Sanktion im untersten sanktionsrechtlichen Bereich.

Nach Absatz 2 handelt auch ordnungswidrig, wer die Tat fahrlässig begeht.

Der Bußgeldrahmen (Absatz 3) bestimmt sich nach § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) und trägt der Bedeutung des Verstoßes und den wirtschaftlichen Verhältnissen der Personengruppe junger Fahrer und Fahrerinnen Rechnung. Mit dieser Rechtsfolge ist ein Verstoß lediglich mit einer Geldbuße verbunden, während ein Fahrverbot weiterhin erst bei Eingreifen der 0,5 Promille-Regelung vorgesehen ist (§ 19 Abs. 2 OWiG).

Zu Nr. 2 (Änderung des § 26 StVG)

Mit der Ergänzung von § 26 StVG wird die zuständige Verwaltungsbehörde zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG bestimmt. Zuständig ist danach diejenige Behörde, die auch für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wegen Verstoßes gegen die Promille-Regelung des § 24a Abs. 1 StVG zuständig ist.

Zu Nr. 3 (Änderung von §§ 26a StVG und 28a StVG)

Durch die Änderung von § 26a StVG wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates in der Bußgeldkatalog-Verordnung Regelsätze für die Geldbußen bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit festzulegen.

Die Ergänzung von § 28a StVG stellt sicher, dass die Eintragung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24c StVG (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) in das Verkehrszentralregister unabhängig von den wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters oder der Täterin erfolgt. Dies entspricht der Regelung bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 StVG (Verstoß gegen die 0,5 Promille-Regelung).

Zu Nr. 4 (Änderung von §§ 28, 36 und 40 StVG)

Die Änderung von § 28 StVG ermöglicht es, rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit gemäß dem neu eingefügten § 24c StVG (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) im Verkehrszentralregister einzutragen.

Durch die Änderung von § 36 StVG können Fahrzeug- und Halterdaten zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) durch Abruf im automatisierten Verfahren an die für die Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeiten zuständigen Verwaltungsbehörden übermittelt werden, wie dies schon jetzt zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 StVG (Verstoß gegen die Promille-Regelung) möglich ist.

Durch Ergänzung des § 40 Abs. 2 StVG dürfen die nach § 33 Abs. 3 StVG gespeicherten Daten über Fahrtenbuchauflagen auch zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG (Verstoß gegen das Alkoholver-

bot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) an die hierfür zuständigen Behörden oder Gerichte übermittelt werden. Dies erleichtert die Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeiten und entspricht im Übrigen der Regelung bezüglich Ordnungswidrigkeiten wegen Verstoßes gegen die 0,5 Promille-Regelung nach § 24a Abs. 1 StVG.

Zu Artikel 2

Zu Nr. 1 (Änderung des § 13 FeV)

Durch die Änderung des § 13 FeV wird ausgeschlossen, dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 0,5-Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von weniger als 0,25 mg/l die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zur Überprüfung der Fahreignung rechtfertigt.

Zu Nr. 2 (Änderung des § 36 und des § 43 FeV)

Für Inhaber einer Fahrerlaubnis, die unter dem Einfluss von Alkohol am Straßenverkehr teilgenommen haben, gibt es besondere Aufbauseminare. Durch die Änderung der §§ 36 und 43 FeV wird klargestellt, dass diese besonderen Aufbauseminare auch bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit einem allgemeinen Aufbauseminar vorgehen. Dafür spricht schon der thematische Zusammenhang.

Zu Nr. 3 (Änderung des § 59 FeV)

Die Änderung von § 59 FeV bewirkt, dass Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG, die sowohl registerpflichtige als auch nicht registerpflichtige Teile enthalten, registermäßig genauso behandelt werden wie entsprechende Ordnungswidrigkeiten nach § 24 oder § 24a StVG.

Zu Nr. 4 (Änderung der Anlage 12 FeV)

Durch die Änderung der Anlage 12 FeV werden Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit als schwerwiegende Zuwiderhandlungen eingestuft. Sie führen damit zur Anordnung eines Aufbauseminars nach § 2a Abs. 2 StVG. Dies ist gerechtfertigt, da der Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit auf besondere Defizite in der Einstellung und im Verkehrsverhalten des Fahranfängers beziehungsweise der Fahranfängerin schließen lässt. Das Aufbauseminar soll eine frühzeitige und nachhaltige Verhaltensänderung bewirken.

Zu Nr. 5 (Änderung der Anlage 13 FeV)

Mit der Änderung der Anlage 13 FeV wird klargestellt, dass Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit mit 2 Punkten und erst bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr oder einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, mit 4 Punkten bewertet werden. Hierdurch wird dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung getragen.

Zu Artikel 3

Zu Nr. 1 (Änderung des § 1 BKatV)

Mit der Änderung des § 1 BKatV wird festgelegt, dass bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) eine Geldbuße nach den in der Anlage zur BKatV bestimmten Beträgen festzusetzen ist. Dabei wird von der neu eingefügten Ermächtigung in § 26a StVG Gebrauch gemacht. Die Regelung erleichtert die Vollstreckung und stellt zudem eine einheitliche Ahndung von Verstößen gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit sicher.

Zu Nr. 2 (Änderung der Anlage zu § 1 Abs. 1 der BKatV)

Durch die Änderung der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung wird festgelegt, dass bei einem Verstoß gegen das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit im Regelfall eine Geldbuße in Höhe von 125 Euro verhängt wird. Hiermit wird dem im Vergleich zu § 24a Abs. 4 StVG geringeren Bußgeldrahmen und dem Umstand Rechnung getragen, dass die weit überwiegende Zahl der Fahranfänger und Fahranfängerinnen der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen angehört, für die eine Geldbuße in Höhe von 125 Euro in der Regel bereits eine empfindliche Sanktion darstellt. Nur 11,7 % der Fahranfänger und Fahranfängerinnen sind älter als 24 Jahre.

Sofern eine Alkoholisierung vorliegt, bei der die Blutalkoholkonzentration 0,5 Promille oder mehr oder die Atemalkoholkonzentration 0,25 mg/l oder mehr beträgt, gelten auch bei Fahrern und Fahrerinnen, die sich noch in der Probezeit befinden, weiterhin die allgemeinen Regelsätze für Verstöße gegen die 0,5-Promille-Grenze (§ 19 Abs. 2 OWiG).

Stellungnahme des Bundesrates*)

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 24c Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 1 sind in § 24c Abs. 1 nach den Wörtern „Probezeit nach § 2a“ die Wörter „oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres“ einzufügen.

Folgeänderungen:

a) In Artikel 2 Nr. 5 sind in der Anlage 13 Nr. 6.1 nach den Wörtern „in der Probezeit nach § 2a“ die Wörter „oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres“ einzufügen.

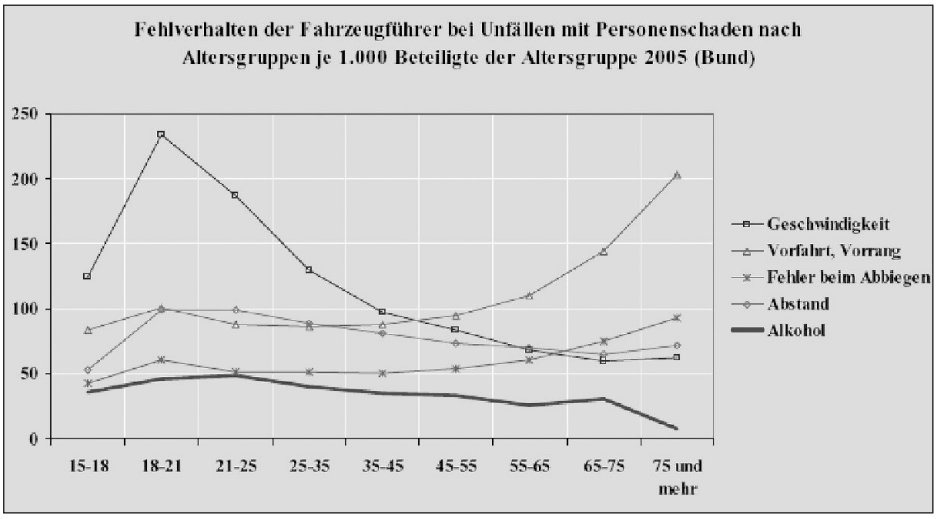
b) In Artikel 3 Nr. 2 sind in der lfd. Nr. 243 Spalte 2 zu § 1 Abs. 1 BkatV nach den Wörtern „in der Probezeit nach § 2a StVG“ die Wörter „oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres“ einzufügen.

Begründung:

Die Bundesregierung lässt bei ihrer Betrachtungsweise außer Acht, dass im Fall des Erwerbs der Fahrerlaubnis für Krafträder (A1) im Alter von 16 Jahren die Probezeit und damit das Alkoholverbot im Zeitpunkt des Erwerbs der Pkw-Fahrerlaubnis (B) bereits beendet sind. Die Koppelung des Alkoholverbotes an die Probezeit wird daher möglicherweise dazu führen, dass vermehrt 16jährige eine Fahrerlaubnis erwerben, um im Alter von 18 Jahren dem Alkoholverbot nicht mehr unterworfen zu sein. Ab diesem Zeitpunkt steigt jedoch erst das Risiko mit einem Pkw, dessen Fahrer unter Alkoholeinfluss steht, einen Unfall zu erleiden, da mit dem Pkw mehr Personen befördert werden. Auch bei den Teilnehmern des nunmehr in fast allen Bundesländern durchgeführten Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17“, der sehr gut angenommen wird, beginnt die Probezeit mit Aushändigung der Prüfungsbescheinigung, also vielfach bereits im Alter von 17 Jahren.

Darüber hinaus weist die Altersgruppe der jungen Fahrer auch aus anderen Gründen ein erhöhtes Risiko auf, unter Alkoholeinfluss Unfälle mit Personenschäden zu verursachen. Sie unterliegt entwicklungsbedingt und wegen der alterstypischen Freizeitgestaltung zum Beispiel im Rahmen von Diskothekenbesuchen in besonderem Maße den Verlockungen des Alkoholkonsums und ist oftmals nicht in der Lage, sich gesetzeskonform zu verhalten, weil der Gruppendruck groß ist und die Gefahren des Alkoholkonsums verharmlost werden.

Wie sich aus dem nachstehenden Schaubild erkennen lässt, ist eine überdurchschnittliche Belastung der Altersgruppe der jungen Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden mit der Unfallursache Alkohol zu verzeichnen (Altersgruppe 15 bis 18 Jahre: 36 je 1 000 Beteiligte der Altersgruppe; Altersgruppe 18 bis 21 Jahre: 46; Altersgruppe 21 bis 25 Jahre: 49). Bei den über 25jährigen ist eine Belastung von durchschnittlich 28,3 Beteiligten unter Alkoholeinfluss je 1 000 Beteiligte der Altersgruppe zu verzeichnen. (Quelle: Statistisches Bundesamt).



Die höchste Auffälligkeit ist zwar bei der Altersgruppe der 23jährigen zu verzeichnen. Eine Koppelung an diese Altersgrenze wäre jedoch ungewöhnlich, da die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit an andere Altersgrenzen gebunden ist. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer mindestens dreijährigen Übung des Fahrens ohne Alkohol ein gewisser Erziehungs- oder Gewohnheitseffekt eintritt, der sich auf die Zielgruppe auch dann noch positiv auswirkt, wenn sie das 21. Lebensjahr vollendet hat. Daher wird eine Koppelung an die Altersgrenze von 21 Jahren als ausreichend angesehen.

*) BR-Drucksache 124/07 (Beschluss) vom 30. März 2007.

Eine Koppelung an eine nur zweijährige Probezeit, die bei Erwerbern der Fahrerlaubnisklasse A1 bereits mit 18 Jahren und bei Teilnehmern am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ bereits mit 19 Jahren beendet wäre, würde dem Zweck des Alkoholverbotes unzureichend Rechnung tragen. Der Gesetzentwurf hat zum Ziel, den Fahranfängerinnen und Fahranfängern das klare und verständliche Signal zu geben, dass „Fahren und Trinken“ nicht zu vereinbaren sind.

Aus diesem Grund soll das Alkoholverbot neben der Probezeit auch an eine Altersgrenze gebunden werden.

Eine solche Regelung würde darüber hinaus bessere Voraussetzungen für die Kontrollpraxis des Polizeivollzugsdienstes schaffen. Momentan besteht für die Verfolgungsbehörden kein Onlinezugriff auf Fahrerlaubnisdatenbanken, aus welchen hervor geht, ob eine Verlängerung oder ggf. eine Verkürzung der Probezeit des kontrollierten Fahrzeugführers angeordnet wurde. Da sich aus dem Fahrerlaubnisdokument lediglich der Beginn der Probezeit ergibt, ist die Registerauskunft für die Kontrollorgane eine zwingende Voraussetzung, um die Geltung des Alkoholverbots für den jeweils kontrollierten Fahrzeugführer beurteilen zu können.

Zwar hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Änderung der maßgeblichen Vorschrift des § 58 FeV dahingehend in Aussicht gestellt, dass nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung eine Abfrage zum Beginn und Ende der Probezeit durch Verkehrs- und Grenzbehörden im Wege eines automatisierten Verfahrens möglich ist. Dieser Vorschlag stellt für die Verfolgungsbehörden keine befriedigende Lösung dar. Zum einen ist die Aktualität eines solchen Registers in Zweifel zu ziehen, zum anderen würde die Änderung dieser Verordnung frühestens nach dem vorliegenden Gesetzentwurf in Kraft treten. Die Eindeutigkeit einer Koppelung des Alkoholverbotes an die Altersgrenzen hätte für die Kontrollbehörden den erheblichen Vorteil, dass zumindest für die Kontrolle derjenigen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, der Aufwand reduziert und damit insbesondere Großkontrollen, zum Beispiel im Umfeld von Diskotheken, erleichtert werden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 24c Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 1 sind in § 24c Abs. 1 die Wörter „als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks“ durch die Wörter „im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung von Alkohol“ zu ersetzen.

Folgeänderungen:

a) In Artikel 2 Nr. 5 sind in der Nummer 6.1 der Anlage 13 zu § 40 FeV die Wörter „als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt angetreten, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks“ durch die Wörter „im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug geführt, obwohl er unter der Wirkung von Alkohol“ zu ersetzen.

b) In Artikel 3 Nr. 2 sind in der lfd. Nr. 243 Spalte 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV die Wörter „als Führer eines Kraftfahrzeugs alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt unter der Wirkung eines solchen Getränks angetreten“ durch die Wörter „im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung von Alkohol steht“ zu ersetzen.

Begründung:

a) Die beiden im Gesetzentwurf vorgesehenen Tatalternativen sollten zu Gunsten der Fassung des § 24a StVG aufgegeben werden.

Gegen die Bußgeldbewehrung der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt bestehen verfassungsrechtliche Bedenken. Eine solche Sanktionsnorm dürfte nur dann unter dem Aspekt des Artikels 2 Abs. 1 Grundgesetz verfassungskonform sein, wenn der Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit abstrakt gefährlich ist. Es muss zumindest die Möglichkeit leistungsbeeinträchtigender Wirkung auf Grund der Drogenaufnahme bestehen. Die vorgeschlagene Tatvariante dürfte indessen ein breites Spektrum von Handlungen erfassen, bei denen es an der abstrakten Gefährlichkeit fehlt. Einbezogen ist beispielsweise der einzige Schluck eines alkoholischen Getränks während der Fahrt, der nach naturwissenschaftlich-medizinischen Erkenntnissen keinesfalls geeignet ist, eine „Wirkung“ im Sinne verkehrsrelevanter Leistungsbeeinträchtigungen herbeizuführen. Hinzu kommt der deutliche Wertungswiderspruch, dass die Aufnahme illegaler Drogen während der Fahrt in § 24a Abs. 2 StVG nicht unter eine eigenständige Sanktionsdrohung gestellt und, sofern während der Fahrt keine nennenswerte Blutwirkstoffkonzentration herbeigeführt werden kann, auch nicht ahndbar ist. Ein Verzicht auf die erste Tatvariante erscheint im Übrigen umso mehr vertretbar, als einschlägige Fälle nicht häufig auftreten und – sofern eine „Wirkung“ festgestellt werden kann – geahndet werden können.

Der Ansatz, im Rahmen der zweiten Tatvariante auf die Wirkung des alkoholischen Getränks bei Antritt (Beginn) der Fahrt abzustellen, erscheint ebenfalls nicht überzeugend. Denn bei Alkoholaufnahme unmittelbar vor der Fahrt muss im Zeitpunkt des Fahrtantritts noch keine Wirkung eingetreten sein. Baut sich die für die „Wirkung“ erforderliche Alkoholkonzentration erst während der Fahrt auf, so kann dementsprechend keine Ahndung erfolgen. Auch ist mit diesbezüglichen Schutzbehauptungen zu rechnen, die in der Praxis nicht leicht zu widerlegen sein werden, jedenfalls aber schwierige Rückrechnungen erfordern.

b) Auch die Einnahme alkoholhaltiger Medikamente oder Lebensmittel muss vom Verbot erfasst sein. Die Gefährdungslage ist hier keineswegs reduziert. Deshalb sieht auch § 8 Abs. 3 BOKraft diese Ausnahme nicht vor. Durch die in § 8 Abs. 3 BOKraft aufgestellte Verhaltenspflicht soll sichergestellt sein, dass das im Fahr-

dienst eingesetzte Betriebspersonal die Fahrgäste oder andere Verkehrsteilnehmer nicht dadurch gefährdet, dass es unter dem Einfluss von Getränken oder Mitteln, worunter auch Medikamente fallen, steht, die die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigten. Der Gesetzentwurf hingegen stellt auf alkoholische Getränke ab und will alkoholhaltige Arzneimittel sowie namentlich Süßwaren (Pralinen) ausgrenzen. Betont man mit dem Gesetzentwurf die Gefährlichkeit auch geringer Alkoholkonzentrationen, so erscheint dies nicht schlüssig. Vom Ahndungsgrund aus betrachtet spielt es nämlich keine Rolle, warum der Fahrzeugführer unter der Wirkung von Alkohol steht. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Einschränkung verursacht im Übrigen Beweisschwierigkeiten. Denn der Fahrzeugführer kann sich darauf berufen, dass seine Alkoholisierung (mit) auf den Konsum von in der Regel hochprozentigen homöopathischen Arzneimitteln, Tinkturen (Baldriantinktur, Alkoholgehalt von 50 %) oder auch Klosterfrau Melissengeist (der wohl nicht als „alkoholisches Getränk" anzusehen ist) zurückzuführen sei. Zur Dokumentation seines Vortrags könnte er (ständig) ein Fläschchen eines solchen Mittels mit sich führen. Denkbar wäre auch, dass sich der Fahrzeugführer ergänzend auf Medikamenteneinnahme beruft (ein paar Schlucke Bier oder Wein, außerdem wegen Magenverstimmung Klosterfrau Melissengeist). Dann müsste die gerade durch die Medikamenteneinnahme aufgebaute Blutalkoholkonzentration herausgerechnet werden. In der Praxis der Strafverfolgung hat Derartiges in der Vergangenheit bereits eine Rolle gespielt.

3. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 36 Abs. 1 und 2 FeV)

In Artikel 2 Nr. 2 ist die Angabe „und 2" zu streichen.

Begründung:

§ 36 Abs. 2 FeV regelt für den Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis innerhalb der Probezeit die Voraussetzungen für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Da ein Verstoß ausschließlich gegen § 24c StVG nicht zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt, ist eine Bezugnahme auf diese Vorschrift in § 36 Abs. 2 FeV entbehrlich.

4. Zu Artikel 2 Nr. 2a und b – neu – (§ 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 sowie § 58 Abs. 4 FeV)

In Artikel 2 sind nach Nummer 2 folgende Nummern einzufügen:

‚2a. In § 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 wird jeweils die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 10 und 13 bis 15" durch die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 10 und 13 bis 15" ersetzt.

2b. In § 58 Abs. 4 wird die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 5, 6 bis 10 und 12" durch die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 4 bis 10 und 12" ersetzt.'

Begründung:

Das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger soll u. a. auch an der regelmäßigen zweijährigen Probezeit festgemacht werden. Für die Polizeibeamtinnen und -beamten besteht derzeit das Problem, bei Kontrollen festzustellen, ob der Betroffene sich tatsächlich noch in der Probezeit befindet. Es existiert keine Möglichkeit, mittels eines Onlinezugriffes oder einer entsprechenden Abfragemöglichkeit vor Ort festzustellen, ob die Betroffenen eventuell eine Verkürzung (z. B. Teilnahme an der „2. Phase Fahrausbildung") oder eine Verlängerung der Probezeit erfahren haben. Eine Kontrolle kann somit nur auf Grund des mitgeführten Führerscheins und den dort enthaltenen Angaben erfolgen.

Damit eine tatsächliche Überwachbarkeit des Alkoholverbots erreicht werden kann, müssen im Wege des automatisierten Verfahrens für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten und für Verkehrskontrollen künftig auch die im Zentralen Fahrerlaubnisregister und den örtlichen Fahrerlaubnisregistern bereits gespeicherten Angaben über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG abgerufen werden können.

Dies wird mit dem Vorschlag zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung ermöglicht.

Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin[*])

Empfehlungen zu BAK- und AAK-Grenzwerten für eine beweissichere Kontrolle des Alkoholverbots für FahranfängerInnen in der Probezeit gemäß § 24c StVG

Nach Publikation der Bundesratsinitiative für ein Alkoholverbot für FahranfängerInnen [1] hat sich die Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) unter dem Vorsitz von PROF. DR. DIETER KRAUSE intensiv mit der Problematik aus rechtsmedizinischer Sicht auseinandergesetzt und schließlich in Übereinstimmung mit dem Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) und im Einvernehmen mit der Grenzwertkommission der DGRM, der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) folgende Empfehlungen einmütig beschlossen:

1. Messtheoretische Voraussetzungen

Die Blutalkoholbestimmung muss gemäß den neuen Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration im Blut (BAK) für forensische Zwecke (BAK-Richtlinien) [2] durchgeführt werden.

Die Atemalkoholkonzentration (AAK) ist mit dem Alkotest 7110 Evidential MK III der Fa. Dräger unter Einhaltung der jeweils geltenden Vorschriften zu messen.

2. Berücksichtigung des endogenen Alkohols

Die Konzentration des endogenen, durch Enzyme im Körper synthetisierten Ethanols erreicht im Blut eine Größenordnung von etwa einem Tausendstel Promille [3].

Auch bei der Bestimmung der *Atemalkoholkonzentration* kann sich im Messmedium Luft (quasi endogen) Ethanol aus anderen Quellen befinden. Ab einer bestimmten, in den diesbezüglichen Unterlagen nicht ausgewiesenen Konzentrationen wird „Alkohol in der Umgebungsluft“ angezeigt und die Messung abgebrochen.

3. Verkehrsmedizinische Betrachtungen

Im Strafrecht kann relative Fahruntüchtigkeit ab einer BAK von 0,3 ‰ festgestellt werden [4]. Erste verkehrsrelevante Ausfälle lassen sich durch psycho-physiologischen Testbatterien auch schon bei Werten unter 0,3 ‰ feststellen. Im Bundesratsbeschluss wurde die Studie von KRÜGER et al. als Beleg dafür angeführt, dass auch im realen Straßenverkehr bei BAK unter 0,3 ‰ Fehlleistungen evident sind.

Nach dem Postulat des Gesetzentwurfes, dass eine Alkohol-*Wirkung* prinzipiell gegeben sein muss, kann bei FahranfängerInnen durchaus ab einer BAK 0,2 ‰ davon grundsätzlich ausgegangen werden.

[*]) Prof. Dr. Dieter Krause (Vorsitzender), Dr. Holger Wittig, Dr. Katja Jachau (Institut für Rechtsmedizin (IRM) Magdeburg); Prof. Dr. Rolf Aderjan (IRM Heidelberg); Dipl.-Ing. Norbert Bilzer (IRM Schleswig-Holstein); Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger, Prof. Dr. Thomas Gilg (IRM München); Dr. Helga Köhler (IRM Münster); Dr. Lars Kröner (IRM Köln).

4. Experimentelle Untersuchungen zur Korrelation von zeitgleichen BAK und AAK bei niedrigen Konzentrationen

Bei BAK von 0,20 ‰ fanden sich in 10 % der zeitgleichen AAK-Werte über 0,10 mg/l und bei AAK von 0,10 mg/l lagen 6 % der zeitgleichen BAK-Werte über 0,20 ‰ [5].

5. Messunsicherheit und Sicherheitszuschlag

Es ist davon auszugehen, dass BAK-Werte ab 0,10 ‰ von allen nach geltenden Richtlinien arbeitenden Laboratorien messbar sind. Ein Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰ wird für erforderlich gehalten.

Da bei AAK-Messwerten unter 0,05 mg/l als Messergebnis 0,00 mg/l ausgedruckt wird, ist hier ein Sicherheitszuschlag von 0,05 mg/l erforderlich.

6. Empfehlung

Die Alkoholkommission der DGRM empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand der DGRM und im Einvernehmen mit der Grenzwertkommission der DGRM, der GTFCh und der DGVM folgende

Grenzwerte für Verfahren gemäß § 24 c StVG:
BAK 0,2 ‰ und AAK 0,1 mg/l,

wenn vorgenannte Bedingungen eingehalten wurden.

Recommendations for blood and breath alcohol concentration limit values to facilitate evidential control of the zero alcohol limit for beginner drivers during the probation period as provided under s. 24c of the German Road Traffic Act

Following the announcement of an initiative of the German Federal Council for a zero alcohol limit for beginner drivers [1] the Alcohol Commission of the *Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM)* under the chairmanship of Prof. Dr. Dieter Krause intensively dealt with and discussed this issue from the forensic point of view, and finally agreed unanimously on the following recommendations by the consent of the DGRM Board and the DGRM Limit Value Commission, the *Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh)* and the *Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM):*

1. Theoretical basis of measurements

The determination of the blood alcohol concentration is governed by the new guidelines for determining the blood alcohol concentration (BAC) in the blood for forensic purposes (BAC Guidelines) [2].

The breath alcohol concentration (BrAC) is to be measured by using the Alkotest 7110 Evidential MK III of Dräger in compliance with the applicable regulations.

2. Consideration of endogenous alcohol

The concentration of the endogenous ethanol synthesised by enzymes in the body reaches an order of magnitude in the body of about one thousandth per mille [3].

Also when determining the *breath alcohol concentration* (quasi-endogenous) the measuring medium, i. e. air, may contain ethanol from other sources. At concentrations of a specific value not indicated in the relevant documents the device displays an “alcohol in ambient air” message and measurement is discontinued.

3. Traffic medical considerations

Under the criminal law a relative inability to drive can be established at a BAC of 0.3 ‰ and higher [4]. First slips are noticeable in psycho-psychological test batteries even at a value below 0.3 ‰. The decision of the

Federal Council was based on the study of KRÜGER et al. to prove that even under real road traffic conditions slips become evident at BACs below 0.3 ‰.

The draft act requires the principal occurrence of an *effect* of alcohol, which must be basically assumed for beginner drivers with a BAC of 0.2 ‰ and higher.

4. Experimental examination of the correlation between concurrent BAC and BrAC at low concentrations

For a BAC of 0.20 ‰ more than 0.10 mg/L were found in 10 % of the concurrent BrAC values and for a BrAC of 0.10 mg/L 6 % of the concurrent BAC values exceeded 0.20 ‰ [5].

5. Uncertainty in measurement and safety allowance

It must be assumed that all labs working according to the applicable guidelines are able to measure BAC values of 0.10 ‰ and higher. A safety allowance of 0.1 ‰ is deemed necessary.

As for BrAC values below 0.05 mg/L 0.00 mg/g are indicated as the measuring result on the print-out, a safety allowance of 0.05 mg/L is required here.

6. Recommendation

The DGRM Alcohol Commission by consent of the DGRB Board, the DGRM Limit Value Commission, the GTFCh and the DGVM recommend the following

limit values for proceedings under s. 24 c of the Road Traffic Act:
0.2 ‰ BAC and 0.1 mg/L BrAC,

subject to compliance with the above conditions.

Literatur

[1] Bundesratsdrucksache Nr. 678 vom 14. 10. 2005 (2005) Blutalkohol 42: 457–458.
[2] Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration im Blut (BAK) für forensische Zwecke – BAK-Richtlinien – (2007), Blutalkohol im Druck.
[3] Wittig H, Römhild W, Krause D, Jachau K (2007) Endogener Alkohol als mögliche Schutzbehauptung nach Einführung eines absoluten Alkoholverbots für FahranfängerInnen in der Probezeit. Blutalkohol 44: 46.
[4] BGH NJW 74, 2056; VRS 47,178; 49, 429; OLG Köln NZV95, 454; KG VRS48, 204; OLG Hamm VRS, 270; BA 78, 377; OLG Koblenz VRS 63, 359; Nehm AG-VerkRecht-F S 361; Mayer BA 65/66, 277; Rocke k + v 69,64; Rüth DAR 74,57 (59).
[5] Jachau K, Wittig H, Krause D (2007) Zur Kontrolle des Alkoholverbots für Fahranfänger mittels Blutalkohol- oder Atemalkoholmessung [in diesem Heft].

Kontaktadresse

Prof. Dr. Dieter Krause
Institut für Rechtsmedizin
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
Leipziger Str. 44
39120 Magdeburg
Email: dieter.krause@medizin.uni-magdeburg.de

Zur Information

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu der geplanten Bußgelderhöhung für „Verkehrsrowdys“*)

– Auszug –

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, hat in einer Pressemitteilung vom 22. November 2006 („Tiefensee: Bußgelder für Verkehrsrowdys werden erhöht“) angekündigt, „die Bußgelder für Verstöße wie Alkohol- oder Drogenfahrten deutlich (zu) erhöhen.“ „Wer als Rowdy vorsätzlich rast oder drängelt, soll künftig bis zu 2 000 Euro zahlen. Wer nach maßlosem Alkohol- oder Drogenkonsum am Steuer erwischt wird, muss sich auf bis zu 3 000 Euro einstellen.“

3. Welche … Planungen zur Änderung des Bußgeldkatalogs (Tatbestände, Höhe der Buß- und Verwarngelder sowie Eintragungen im Verkehrszentralregister), insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Bußgelder für so genannte Raser, Drängler und alkoholisierte Fahrer hat die Bundesregierung, und zu welchem Zeitpunkt will sie diese umsetzen?

Es ist beabsichtigt, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten (allgemeiner Bußgeldrahmen, Bußgeldrahmen für Drogen- und Alkoholverstöße, Verwarnungsgeldobergrenze, Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister) zu überarbeiten und eine differenzierte Anhebung der Geldbußen bei bestimmten Verkehrsordnungswidrigkeiten vorzunehmen. Zum weiteren Verlauf der Arbeiten wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

4. Sind die entsprechenden Planungen der Bundesregierung bereits mit den Bundesländern abgestimmt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Das Thema ist in den Verkehrsministerkonferenzen am 16./17. Mai 2006 und am 22./23. November 2006 erörtert worden. Die Verkehrsministerkonferenz hat mit ihrem Beschluss zu TOP 2.1 der Sitzung am 22./23. November 2006 die Absichten der Bundesregierung grundsätzlich unterstützt und sie gebeten, die Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung der für die Änderung der Bußgeldvorschriften erforderlichen Rahmenbedingungen in eine konkrete Gesetzesinitiative zu überführen [siehe hierzu den Infobeitrag in BA 2007, 31]. Einzelheiten, insbesondere zur Höhe der Bußgeldregelsätze bei den einzelnen Verkehrsordnungswidrigkeiten, sind auf der Fachebene mit den Ländern diskutiert, aber noch nicht abschließend abgestimmt worden. Hierzu wird auf der Grundlage des genannten Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz die Erörterung mit den Ländern fortgesetzt.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkungen der Höhe von Buß- und Verwarngeldern auf die Verkehrssicherheit?

Die Bundesregierung verfolgt bei ihren Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einen multidisziplinären Ansatz. Einerseits erfolgen technische und straßenbau-

*) Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 16/3681 vom 29. November 2006) erfolgte durch die Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weitere Abgeordnete und die Fraktion der FDP.
Die Antwort (BT-Drucksache 16/3928 vom 18. Dezember 2006) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Dezember 2006 übermittelt. Sie enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

liche Maßnahmen, um Unfallrisiken abzubauen. Andererseits werden das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussende Maßnahmen verfolgt. Neben Aufklärung, Ausbildung und Verkehrserziehung zählt dazu die Ahndung rechtswidrigen Verhaltens. Hierfür ist eine wirksame Überwachung und eine differenzierte Sanktionierung von Zuwiderhandlungen, die dem Vorwurf, der den Betroffenen trifft, und der Bedeutung des jeweiligen Verstoßes, insbesondere für die Verkehrssicherheit, Rechnung trägt, eine wesentliche Voraussetzung. Die Bundesregierung widmet daher einer ausgewogenen Bemessung von Geldbußen und Verwarnungen bei Verkehrsverstößen, vor allem im Bereich des Bußgeldkataloges, besondere Aufmerksamkeit.

6. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, dass es in den Bundesländern Plan-Vorgaben für Polizeidienststellen zum Eintreiben von Buß- und Verwarngeldern gibt?

Planvorgaben an die Polizeidienststellen im Sinne der Frage sind der Bundesregierung nicht bekannt. Gegenüber den Ländern wurde im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss wiederholt deutlich gemacht, dass eine etwaige fiskalische Ausrichtung der Verkehrsüberwachung oder der Bußgeldverfahren – wie sie in der öffentlichen Diskussion mitunter befürchtet wird – missbräuchlich wäre. Die Vertreter der Länder haben diese Auffassung geteilt und auf die entsprechende Klarstellung in den Verkehrsüberwachungserlassen der Länder hingewiesen.

8. Welche Bedeutung (Anteil an der Gesamtzahl) der Ordnungswidrigkeiten hatten schwere Verstöße durch Drängeln und Rasen sowie Fahren unter Drogen- oder Alkoholeinfluss in den einzelnen Jahren 2001 bis 2005?

Die als Anlage 2 beigefügte Tabelle enthält die Gesamtzahl der Ordnungswidrigkeiten und die Gesamtzahl der Geschwindigkeits-, Abstands-, Alkohol- und Drogenverstöße, die in den Jahren 2001 bis 2005 im Verkehrszentralregister eingetragen worden sind.

Anlage 2 (Auszug)

Art des Verkehrsverstoßes	**Tatkennziffer alte Systematik**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005[1])**
		Anzahl in 1.000, hochgerechnet				
		1	**2**	**3**	**4**	**5**
Ordnungswidrigkeiten insgesamt		3.408	3.127	3.630	4.078	4.279
Drogenverstöße Kfz unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten berauschenden Mittels geführt	B 3	5	6	12	19	24
Promillegrenze Führen eines Kfz mit einer Alkoholkonzentration im Atem oder im Blut oder eine Alkoholmenge, die zu einer Atem- oder Blutalkoholkonzentration geführt hat – von 0,25 mg/l oder mehr bzw. 0,5 Promille oder mehr	B 1, B 2	72	62	65	73	72
Alkoholstraftaten	A 2, A 12, A 14	175	123	131	136	142

Mitteilungen an das Verkehrszentralregister nach Zugangsjahr und ausgewählten Deliktarten.

[1]) Das Jahr 2005 basiert auf dem sogenannten Schnellbericht, der aus den nahezu zu 100 % im automatisierten Verfahren eingehenden VZR-Mitteilungen gespeist wird. Im Gegensatz dazu wurden für die Jahre 2001 bis 2004 die Zahlen der Veröffentlichungen zur amtlichen VZR-Stichprobe verwendet.

Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr 2006

Deutschland

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2006 auf Deutschlands Straßen 5 094 Personen getötet und 421 700 verletzt. Das waren 5 % weniger Getötete und 2,7 % weniger Verletzte als 2005. Damit hat sich die günstige Entwicklung der letzten Jahre bei den Verkehrstoten auch 2006 fortgesetzt. Die Zahl der Todesopfer ist so niedrig wie nie zuvor seit Wiedereinführung der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953. Der Rückgang bei den Jugendlichen (15 bis 17 Jahre) wird mit zirka 20 % ebenfalls sehr deutlich ausfallen. Bei den jungen Verkehrsteilnehmern im Alter von 18 bis 24 Jahren (2005: 1 076 Getötete) ist mit einem deutlichen Rückgang um mehr als zehn Prozent auf weniger als 1 000 Getötete im Jahr 2006 zu rechnen.

Der rückläufige Trend bei den Alkoholunfällen hält auch im Jahr 2006 an. Gegenüber dem Vorjahr sinkt die Zahl der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden um mehr als 10 % auf weniger als 20 000 (2005: 22 004 Unfälle).

(Aus der Pressemitteilung Nr. 1/2007 der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 02. Januar 2007 und einer Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 23. Februar 2007)

Österreich

Das Bundesministerium für Inneres gibt für das Jahr 2006 bekannt, dass im österreichischen Straßenverkehr insgesamt 727 Personen getötet wurden. Dieses vorläufige Ergebnis bedeutet einen Rückgang von 5,3 % gegenüber dem Vorjahr (bis Ende August betrug der Rückgang allerdings noch 14,6 %). Langfristig betrachtet ist es die bisher absolut niedrigste Anzahl von Verkehrstoten seit Beginn der Aufzeichnungen im BM.I vor 56 Jahren (1950).

Unfallkausale Alkoholisierung bei tödlichen Unfällen ist, trotz eines generellen Rückganges aller Alkoholunfälle, von 5,3 % auf 6,4 % ansteigend.

(Aus einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Inneres der Republik Österreich vom 03. Januar 2007)

Schweiz*)

Die Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist erfreut, für das Jahr 2006 einen erneuten Rückgang der Verkehrstoten bekannt geben zu können. Die Zahl der Verkehrsopfer nimmt weiter ab: Im Jahr 2006 starben auf Schweizer Strassen 371 Menschen (2005: 409). Das sind 9 % weniger Getötete als im Vorjahr. Besonders auffällig ist die Abnahme der Verkehrsopfer bei den beiden Hauptunfallursachen Alkohol (minus 19 %) und Geschwindigkeit (minus 29 %). Dieser deutliche Rückgang der Anzahl Getöteter war aus Sicht der bfu nur dank der Umsetzung wirksamer Verkehrssicherheitsmassnahmen möglich.

(Aus einer Pressemitteilung der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung vom 20. Februar 2007)

*) Diese Zahlen beruhen auf einer Umfrage bei den kantonalen Polizeistellen. Die definitiven gesamtschweizerischen Unfallzahlen werden voraussichtlich im Juli 2007 vorliegen.

Rechtsprechung

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

33. Die Rechtskraft eines Bußgeldbescheids wegen verbotener Benutzung eines Mobiltelefons (§ 23 Abs. 1a StVO) steht der Ahndung eines auf derselben Fahrt begangenen Verstoßes gegen die 0,5 Promille-Grenze (§ 24a Abs. 1 StVG) entgegen.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 24. März 2006
– Ss (B) 2/2006 (3/06), Ss (B) 2/06 (3/06) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den – einschlägig wegen Trunkenheit im Verkehr vorbestraften – Betroffenen wegen fahrlässiger Teilnahme am Straßenverkehr unter einer alkoholischen Beeinträchtigung von 0,47 mg/l AAK zu einer Geldbuße von 500,– Euro verurteilt und ein Fahrverbot von 3 Monaten verhängt. Den Einwand des Betroffenen, dem hiesigen Verfahren stehe das Doppelverfolgungsverbot entgegen, weil er wegen Benutzen eines Mobiltelefons auf derselben Fahrt bereits rechtskräftig mit einer Geldbuße belegt worden sei, hat das Gericht zurückgewiesen mit der Erwägung, es möge zwar insoweit Tateinheit im Sinne des § 52 StGB gegeben sein. In prozessualer Hinsicht sei die dazukommende vorsätzliche Tat – das Telefonieren – nicht geeignet, von derselben Tat im prozessualen Sinne zu sprechen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Einstellung des Verfahrens wegen Verstoßes gegen das Doppelverfolgungsverbot (§ 84 OWiG, Art. 103 Abs. 3 GG).

Die Generalstaatsanwaltschaft hat hierzu in ihrer Stellungnahme zu der Rechtsbeschwerde vom 09. Januar 2006 Folgendes ausgeführt:

„Aus den Urteilsgründen erschließt sich, dass

- der Alkoholgenuss des Betroffenen den bei ihm die Atemalkoholkontrolle durchführenden Polizeibeamten aufgefallen war, weil er während der seinem Anhalten vorangegangenen Fahrt ein Mobiltelefongerät <unter Verstoß gegen § 23 Ia StVO> benutzt hatte,
- wegen dieser Ordnungswidrigkeit gegen ihn ein gesondertes Bußgeldverfahren durchgeführt worden war, er darin mit einer Geldbuße von 40,– EUR belegt wurde,
- der entsprechende Bußgeldbescheid vor dem Urteilsspruch bereits rechtskräftig geworden ist.

Aufgrund des im dortigen Verfahren rechtskräftig gewordenen Bußgeldbescheides steht das ‚Doppelbestrafungsverbot' der hier verfolgten und zur Aburteilung gelangten Ordnungswidrigkeit entgegen.

Nach § 84 I OWiG kann, wenn über die Tat als Ordnungswidrigkeit rechtskräftig entschieden worden ist, dieselbe Tat nicht mehr als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden.

Der Begriff der ‚Tat' richtet sich dabei nach dem prozessualen Tatbegriff des § 264 StPO, welcher auch im Ordnungswidrigkeitsverfahren Geltung hat (Steindorf in Karlsruher Kommentar, OWiG, 2. Auflage, § 84 Rn. 3; Göhler, OWiG, 13. Auflage, § 84 Rn. 5 und vor § 59 Rn. 50 ff.). ‚Tat' in diesem Sinne ist ein bestimmter Lebensvorgang, ein bestimmtes ‚geschichtliches' Ereignis, innerhalb dessen der Betroffene – zumindest – einen Bußgeldtatbestand verwirklicht hat. Ein solcher einheitlicher geschichtlicher Vorgang liegt vor, wenn einzelne Lebenssachverhalte und Verhaltensweisen inhaltlich so miteinander verknüpft sind, dass sie nach der Lebensauffassung eine Einheit bilden dergestalt, dass ihre Behandlung in getrennten Verfahren als unnatürliche Aufspaltung eines zusammengehörenden Geschehens erscheinen würde (u. a. BGHSt 23, 141 ff. <144 ff.>; NStZ-RR 2003, 82; Meyer-Goßner, StPO, 48. Auflage, § 264 Rn. 2, 3; Leipziger Kommentar-Gollwitzer, StPO, 10. Auflage, § 264 Rn. 5; Göhler, a. a. O., vor § 59 Rn. 50 a – jeweils mit weiteren Nachweisen).

Macht eine Verwaltungsbehörde eine Tat im verfahrensrechtlichen Sinne zum Gegenstand ihrer bußgeldrechtlichen Untersuchung, so trifft sie auch eine umfassende ‚Kognitionspflicht'. Der geschichtliche Vorgang ist deshalb erschöpfend im Hinblick auf verwirklichte Bußgeldtatbestände zu untersuchen. Ergeht schließlich ein Bußgeldbescheid über die Tat im verfahrensrechtlichen Sinne und wird dieser rechtskräftig, so tritt damit eine Sperrwirkung hinsichtlich der Verfolgung aller Bußgeldtatbestände ein, die in der Tat im verfahrensrechtlichen Sinne liegen, unabhängig davon, ob sie seinerzeit erkannt oder übersehen worden sind (Steindorf in Karlsruher Kommentar, a. a. O., § 84 Rn. 3). Verfolgbar bleiben mithin lediglich Vorgänge, die mit der Tat im verfahrensrechtlichen Sinne, die Verfahrensgegenstand des rechtskräftig abgeschlossenen Bußgeldverfahrens gewesen sind, weder in einem äußeren noch in einem inneren Zusammenhang stehen und deshalb selbständige Taten im verfahrensrechtlichen Sinne darstellen (Steindorf in Karlsruher Kommentar, a. a. O., § 84 Rn. 49).

Vorliegend ist der zuvor rechtskräftig sanktionierte Verkehrsordnungsverstoß gemäß § 23 Abs. 1a StVO während der hier zur Aburteilung gestellten Fahrt unter Alkoholeinfluss begangen worden. An

der äußeren und inneren Verknüpfung beider Verhaltensverstöße im Rahmen eines einheitlichen äußeren Lebenssachverhaltes bestehen keine Zweifel:

Das Führen des Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss i. S. d. § 24a I StVG und das teils zeitgleiche Verwenden des Mobiltelefons i. S. d. § 23 Ia StVO beruhen auf sich überlagernden Willensbetätigungen des Betroffenen, und sie stellen sich als zeitgleich-einheitliches Handeln der Außenwelt dar, welches in materiellrechtlicher Sicht beide Verkehrsverstöße als tateinheitlich begangen qualifiziert.

Zudem kam es für den Betroffenen zu einer zweifachen Sanktionierungssituation, weil sachwidrig und den Regelungsbereich des Art. 103 III GG ebenfalls berührend zwei Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen ihn angelegt wurden. Auch dadurch ist er in seinen Rechten verletzt: Art. 103 III GG verbürgt den Grundsatz der Einmaligkeit der (Straf-)Verfolgung. Diese Garantie erstreckt sich nicht nur auf den Schutz vor mehrmaliger Sanktionierung, sondern soll ihrem Sinngehalt her auch die Belastungen des einzelnen durch mehrere gegen ihn geführte Verfahren wegen desselben geschichtlichen Vorgangs verhindern (vgl. BGH NStZ 1991, 548 f. m. w. N.)."

Dem schließt sich der Senat an.

Im Hinblick auf die Urteilsausführungen bedarf noch Folgendes der ergänzenden Erörterung:

Zwar ist der prozessuale Tatbegriff, von dem das Gericht zunächst richtigerweise ausgeht, im Verhältnis zum materiellen Recht grundsätzlich selbständig.

Was jedoch eine einheitliche Handlung i. S. des § 52 StGB ist, stellt stets auch eine einheitliche prozessuale Tat dar (vgl. BGHSt 8, 92, 94; 13, 21, 23; 26, 284, 285; 29, 288, 292; 38, 37; 41, 385, 389; Meyer-Goßner, a. a. O., § 264 Rn. 6 m. w. N.). Umgekehrt sind i. S. des § 53 StGB sachlich-rechtlich selbständige Taten grundsätzlich auch prozessual selbständig. Solche tatmehrheitlich begangenen Taten können aber – ausnahmsweise - zu einer prozessualen Tat i. S. des § 264 StPO verknüpft werden, wenn zwischen ihnen eine unlösbare innere Verknüpfung besteht. Auf die Voraussetzungen für eine solche Verknüpfung kam es indes vorliegend nicht an, da bereits von Tateinheit i. S. des § 52 StGB auszugehen war.

Eine andere Beurteilung ist auch nicht im Hinblick auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 27. April 2004 – 1 StR 466/03 – (StV 2005, 256 [= BA 2005, 242]) geboten. Der Bundesgerichtshof hatte dort darüber zu entscheiden, ob zwischen dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und der gleichzeitig begangenen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von berauschenden Mitteln Tatidentität i. S. des § 264 StPO besteht, wenn das Mitsichführen der Betäubungsmittel im Kraftfahrzeug in keinem inneren bzw. Bedingungszusammenhang mit dem Fahrvorgang steht. Er hat diese Frage unter Hinweis darauf, dass die beiden Tatbestände in ihrer Struktur nicht ineinander greifen, die Verkehrsordnungswidrigkeit nicht den Zweck verfolge, die Betäubungsmittel zu transportieren oder sonst den Besitz aufrechtzuerhalten und die Mitnahme der Betäubungsmittel sich andererseits auch nicht auf die Fahrtätigkeit als solche beziehe, verneint.

Gerade die in jener Entscheidung genannten Voraussetzungen sind vorliegend aber erfüllt:

Beide Ordnungswidrigkeiten knüpfen an den Fahrvorgang an. Das Telefonieren ist nur während, nicht aber außerhalb des Fahrvorgangs verboten. Die Fahrtätigkeit schafft erst die Voraussetzung für die Begehung der Ordnungswidrigkeit nach § 23 Abs. 1a StVO und kann nicht hinweggedacht werden, ohne dass die Ordnungswidrigkeit der Benutzung eines Mobiltelefons während der Fahrt entfiele. Die beiden Tatbestände greifen auch in ihrer Struktur ineinander.

Nach Rechtskraft des Bußgeldbescheids wegen des Verstoßes gegen § 23 Abs. 1a StVO durfte daher eine Verurteilung im vorliegenden Verfahren nicht mehr erfolgen (§ 84 Abs. 1 OWiG). Das Urteil war daher aufzuheben und das Verfahren gemäß § 46 OWiG i. V. m. § 206a StPO, welcher in jeder Lage des Verfahrens zu beachten ist (vgl. Meyer-Goßner, a. a. O., § 206a Rn. 6), einzustellen.

Die Entscheidung über die Kosten und notwendigen Auslagen beruht auf §§ 46 Abs. 1 OWiG, 467 Abs. 1 StPO. Von der Auferlegung der notwendigen Auslagen des Betroffenen auf die Landeskasse konnte nicht gemäß § 467 Abs. 3 S. 2 Nr. 2 StPO abgesehen werden, denn das Verfahrenshindernis ist bereits vor der Übersendung der Bußgeldakte an das Gericht eingetreten und es ist dem Betroffenen (straf)prozessual nicht vorzuwerfen, dass er dadurch, dass er den Bußgeldbescheid wegen Benutzung des Mobiltelefons hat rechtskräftig werden lassen und nur gegen den anderen Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt hat, zur Entstehung des Verfahrenshindernisses beigetragen hat. Denn die Bußgeldbehörde hätte die Doppelverfolgung durch Erlass eines beide Ordnungswidrigkeiten zusammenfassenden Bußgeldbescheides verhindern können (zu den Voraussetzungen der Ermessensvorschrift vgl. Meyer-Goßner, a. a. O., § 467 Rn. 18 m. w. N.).

34. 1. Die Bestellung eines Pflichtverteidigers durch die Bußgeldbehörde gilt nur für das Verwaltungsverfahren. Die Bestellung für das gerichtliche Bußgeldverfahren, die dem Tatrichter obliegt, wirkt demgegenüber bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens; sie erstreckt sich auch auf Einlegung und Begründung der Rechtsbeschwerde.

2. Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels. Wird im Blut des Betroffenen eine Wirkstoffkonzentration von 1 ng/ml THC gemessen, ist der sichere Nachweis erbracht, dass der Betroffene noch unter der Wirkung zuvor genossenen Cannabis steht. Vorsatz oder Fahrlässigkeit müssen sich dabei nicht lediglich auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt

beziehen. Aus einem THC-Carbonsäurewert von 6 ng/ml lässt sich nicht auf einen aktuell regelmäßigen Konsum schließen.

Saarländisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 29. November 2006
– Ss (B) 44/06 (57/06) –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Amtsgericht gegen den Betroffenen wegen des Führens eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis eine Geldbuße von 300,00 Euro festgesetzt und ein Fahrverbot von 3 Monaten verhängt. Nach den tatrichterlichen Feststellungen hat der Betroffene im öffentlichen Straßenverkehr einen PKW geführt, obwohl er noch unter der Wirkung zuvor genossenen Cannabis stand. Die Analyse der ihm nach der Fahrt entnommenen Blutprobe hatte nach der gaschromatographisch-massenspektrometrischen Methode einen THC-Wert im Blutserum von 1 ng/ml und einen THC-Carbonsäurewert von 6 ng/ml ergeben. Nachdem der Betroffene sich nicht zur Sache eingelassen hatte, ist in den Urteilsgründen nicht festgestellt, wann, bei welcher Gelegenheit und in welcher Form das Rauschmittel von dem Betroffenen konsumiert wurde. Ob und gegebenenfalls welche nach außen hin erkennbaren Auswirkungen der vorangegangene Cannabiskonsum hatte, ist ebenfalls nicht dargelegt.

In objektiver Hinsicht geht das Gericht unter Bezug auf das schriftliche Gutachten der Universitätsklinik davon aus, dass der für § 24a Abs. 2 StVG erforderliche Nachweis geführt sei. Diesen gutachterlichen Feststellungen sei weder der Betroffene noch der Verteidiger, trotz ausdrücklicher Befragung, entgegengetreten. Die Einholung eines weiteren Gutachtens sei dem Betroffenen und dem Verteidiger nahe gelegt, von diesen ausdrücklich aber nicht gewünscht worden.

Zum subjektiven Tatbestand führt das Gericht Folgendes aus:

> „Diese Tat hat der Betroffene fahrlässig verwirklicht. Insbesondere der festgestellte Wert an Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure könnte zwar den Verdacht nahe legen, dass der Betroffene regelmäßig Cannabis konsumiert und deshalb wusste, dass er unter der Wirkung dieses Mittels stand. Zugunsten des Betroffenen war aber davon auszugehen, dass er sich über die Dauer der Nachwirkung keine konkrete Vorstellung gemacht hat und deshalb fahrlässig im Sinne des § 24a Abs. 3 StVG handelte."

Mit seiner zulässigen Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Unter Hinweis darauf, dass er sich bereits länger als drei Monate im offenen Vollzug der Justizvollzugsanstalt – Außenstelle – befinde, beantragt er, ihm seinen bisherigen Wahlverteidiger für die Rechtsmittelinstanz als Pflichtverteidiger beizuordnen.

Aus den Gründen:

Während es einer (erneuten) Bescheidung des Antrags auf Bestellung eines Pflichtverteidigers infolge prozessualer Fortgeltung der bereits durch das Amtsgericht erfolgten Beiordnung nicht bedarf, was der Senat klärend festgestellt hat (zu 1.), führt die Rechtsbeschwerde zwar nicht bereits mit der Verfahrensrüge (zu 2.), wohl aber mit der (ausgeführten) Sachrüge zu einem vorläufigen Erfolg (zu 3.).

1. Zwar gilt die dem Betroffenen durch die Entscheidung der Verwaltungsbehörde zuteil gewordene Pflichtverteidigerbestellung vom 01. Februar 2006 nur für das Vorverfahren, nicht aber für das sich daran anschließende gerichtliche Bußgeldverfahren (vgl. Karlsruher Kommentar-Kurz, OWiG, 2. Aufl., § 60 Rn. 47; Göhler, OWiG, 14. Aufl., § 60 Rn. 35) und ist eine danach grundsätzlich erforderliche, auf Antrag des Betroffenen oder von Amts wegen zu treffende ausdrückliche Entscheidung des Tatrichters, dem Betroffenen auch für das gerichtliche Verfahren einen Pflichtverteidiger beizuordnen (vgl. Karlsruher Kommentar-Kurz, a. a. O., § 71 Rn. 21), nicht aktenkundig.

a) Der Senat geht jedoch davon aus, dass der von der Verwaltungsbehörde bestellte Pflichtverteidiger auch im gerichtlichen Verfahren stillschweigend zum Pflichtverteidiger bestellt wurde, weil ein Fall notwendiger Verteidigung gegeben war (§ 140 Abs. 1 Nr. 5 StPO), der Verteidiger seine Bestellung vorterminlich ausdrücklich beantragt hatte und er von dem Vorsitzenden für die Hauptverhandlung in Anspruch genommen worden war (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 49. Aufl., § 141 Rn. 7 m. w. N.). Für eine erfolgte Bestellung spricht auch, dass das Amtsgericht die gesetzlichen Pflichtverteidigergebühren für das Verwaltungs- und das gerichtliche Verfahren in Höhe von insgesamt 604,53 Euro bereits antragsgemäß festgesetzt hat.

Die danach auch für das gerichtliche Verfahren erfolgte Bestellung eines Pflichtverteidigers, für die ohnedies allein der Tatrichter zuständig ist, gilt aber grundsätzlich bis zur Rechtskraft des Urteils; sie erstreckt sich daher auch auf Einlegung und Begründung der Revision oder Rechtsbeschwerde (vgl. BGH NStZ 197, 48 f.; Meyer-Goßner, a. a. O., § 49 Rn. 5 ff.). Dem Rechtsmittelgericht vorbehalten ist nach §§ 79 Abs. 3 OWiG, 350 Abs. 3 StPO lediglich die Entscheidung über die Bestellung eines Verteidigers für eine Hauptverhandlung vor dem Revisions- oder Rechtsbeschwerdegericht, die vorliegend nicht in Rede steht. Der mit Rechtsbeschwerdebegründung verbundene Antrag auf Bestellung eines Pflichtverteidigers „für die Rechtsmittelinstanz" geht daher ins Leere und bedarf infolge der Fortgeltung der bereits erfolgten Bestellung keiner (erneuten) Bescheidung.

b) Umstände, deretwegen die Bestellung aufzuheben wäre, sind nicht vorhanden. Dabei kann dahinstehen, ob sich der Betroffene noch immer zur Verbüßung einer Freiheitsstrafe im offenen Vollzug befindet (§§ 46 Abs. 1 OWiG, 140 Abs. 1 Nr. 5 StPO) und ob dieser Beiordnungsgrund in der Rechtsmittelinstanz, in der in der Regel keine Hauptverhandlung stattfindet, überhaupt Geltung beanspruchen kann (vgl. BGHSt 19, 258 f:; OLG Oldenburg NStZ 1984, 523), denn die Verteidigung erweist sich vorliegend – wenn schon nicht wegen der Schwere der Tat – so doch wegen der

Schwierigkeit der Rechtslage als notwendig (§§ 46 Abs. 1 OWiG, 140 Abs. 2 StPO).

Die Schwere der Tat beurteilt sich maßgeblich nach den zu erwartenden Rechtsfolgen. Im Hinblick darauf, dass im Strafverfahren ein Fall notwendiger Verteidigung erst bei der Erwartung einer Freiheitsstrafe ab einem Jahr gegeben (vgl. Meyer-Goßner, a. a. O.; § 140 Rn. 23) und im Bußgeldverfahren solche gravierenden Rechtsfolgen nicht vorgesehen sind, wird die Auffassung vertreten, dass dieser Beiordnungsgrund im Bußgeldverfahren nicht zum Tragen kommen könne (vgl. Karlsruher Kommentar-Senge, § 71 Rn. 17; a. A. für den hier gegenständlichen Bußgeldtatbestand Molketin NZV 1989, 97).

Der Senat lässt offen, ob vorliegend mit Blick auf die erheblichen Voreintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister und die zu erwartenden verwaltungsrechtlichen Folgen einer erneuten Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG etwas anderes gelten könnte. Denn die Mitwirkung eines Verteidigers erscheint bereits wegen der Schwierigkeit der Rechtslage im Rechtsbeschwerdeverfahren geboten. Maßgeblich für diese Annahme ist allerdings nicht der Umfang der gewechselten Schriftsätze – die Rechtsbeschwerdebegründung umfasste 5, der Verwerfungsantrag der Generalstaatsanwaltschaft 7 Seiten –, sondern deren Gegenstand, die Frage nämlich, ob der durch die sog. „Grenzwertkommission“ festgelegte Nachweiswert von 1,0 ng/ml THC für die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes der Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG ohne weiteres ausreicht und welche Feststellungen in subjektiver Hinsicht bei einer solchen Fallkonstellation erforderlich sind.

2. Soweit der Betroffene Verfahrensrügen dahin erhebt, das Gericht sei aufgrund richterlicher Aufklärungspflicht gehalten gewesen, ein Gutachten zu der Frage einzuholen, ob der Grenzwert von 1,0 ng/ml im zu entscheidenden Fall sicher erreicht war, weil der durch die Grenzwertkommission festgelegte Grenzwert von 1,0 ng/ml genau erreicht, nicht aber überschritten wurde, und Messtoleranzen bei Erreichen des Grenzwertes besonders kritisch zu überprüfen seien, und inwiefern sich dem Betroffenen bei diesen Werten noch eine fortdauernde Wirkung aufdrängen musste, erweisen sich die Rügen schon nicht als zulässig:

Nach § 344 Abs. 2 S. 2 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 S. 1 OWiG ist eine Verfahrensrüge nur dann in zulässiger Weise erhoben, wenn die den Mangel enthaltenden Tatsachen angegeben sind. Diese Angaben haben mit Bestimmtheit und so genau und vollständig zu geschehen, dass das Revisionsgericht allein aufgrund der Rechtfertigungsschrift prüfen kann, ob ein Verfahrensfehler vorliegt, wenn die behaupteten Tatsachen, ihre Erweisbarkeit vorausgesetzt, zutreffen (vgl. Gribbohm NStZ 1983, 97 (101) m. w. N.; OWiG-Kuckein, StPO, 5. Aufl., § 344 Rn. 39 m. w. N.).

Bereits daran fehlt es vorliegend, wie schon durch Verwendung der – Fragen und nicht Behauptungen formulierenden – Wörter „ob“ und „inwiefern“ deutlich wird.

3. Die zur Begründung der Verfahrensrügen herangezogenen Ausführungen im angefochtenen Urteil offenbaren jedoch zugleich sachlich-rechtliche Fehler der Beweiswürdigung, denn der Tatrichter gibt zu erkennen, dass er selbst Zweifel an der Verwirklichung des objektiven Tatbestandes der Ordnungswidrigkeit hatte. Anstatt den erklärtermaßen vorhandenen Zweifeln durch Einholung „eines weiteren Gutachtens“ – vorrangig allerdings durch mündliche Erstattung des Gutachtens in der Hauptverhandlung – von Amts wegen nachzugehen, verweist er auf ein dem Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht fremdes, initiatives Antragsrecht des Betroffenen und stützt zudem den allein seiner Überzeugungsbildung vorbehaltenen Tatnachweis auf die Nichtausübung dieses Antragsrechts.

a) Bereits dieser sachliche Fehler nötigt zur Aufhebung des Schuldspruchs auch in objektiver Hinsicht. Es ist dem Rechtsmittelgericht versagt, eine ihm eventuell mögliche, aus den mitgeteilten und gerichtsbekannten Tatsachen zu gewinnende Überzeugung an die Stelle einer bei dem Tatrichter nicht vorhandenen oder rechtsfehlerhaft begründeten Überzeugung zu setzen. Für die neuerliche Hauptverhandlung bleibt daher nur auf Folgendes hinzuweisen:

Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels, hier von Cannabis. Nach der Legaldefinition des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG liegt eine solche Wirkung vor, wenn eine der in der Anlage genannten Substanzen – hier THC – im Blut nachgewiesen wird. Nach seinem Wortlaut geht das Gesetz von einer „Null-Toleranz-Schwelle“ aus, indem das Führen eines Kraftfahrzeuges selbst bei dem Nachweis geringster Spuren der genannten Substanzen den Ordnungswidrigkeitstatbestand erfüllt.

Der verfassungsgerichtlichen Überprüfung hat nur nicht standgehalten, dass nach dem Wortlaut auch geringste Konzentrationen, die nunmehr aufgrund verbesserter Messmethoden gegenüber den Nachweismöglichkeiten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes festgestellt werden können, den Schluss zuließen, sie übten noch eine Wirkung bei dem betroffenen Kraftfahrer aus. Vom blutanalytischen Wirkstoffnachweis sollen nur solche Konzentrationen erfasst werden, die deutlich oberhalb des Nullwertes liegen (BVerfG NZV 2005, 270 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; BayObLG NZV 2003, 252; OLG Hamm NJW 2005, 3298 [= BA 2006, 232]; OLG Zweibrücken BA 2006, 235; OLG Köln BA 2006, 236; OLG München BA 2006, 239; Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., § 24a Rn. 5 a; Hentschel NJW 2005, 641 <646>).

Diese Voraussetzung erfüllen die analytischen Grenzwerte, die von der beim Bundesministerium für Verkehr angesiedelten „Grenzwertkommission“ festgelegt wurden (veröffentlicht u. a. in BA 2005, 160 und bestätigt durch den Beschluss der Kommission vom 24. 10. 2005 vor dem Hintergrund der vorgenannten Verfassungsgerichtsentscheidung – vgl. Eisenmenger

NZV 2006, 25). Es handelt sich hierbei nicht um Gefahrengrenzwerte oder feststehende Werte, ab denen die Leistungsfähigkeit gemindert ist, sondern um vom wissenschaftlichen Fortschritt abhängige, pharmakodynamische und rein analytische Grenzwerte (vgl. OLG Zweibrücken BA 2006, 235 <236>; Maatz BA 2004 Supplement 1, S. 9 ff.). Damit ist die dort festgelegte 1 ng/ml – Grenze für den Wirkstoff THC im Blut eines Betroffenen in Beachtung verfassungsgerichtlicher Rechtssprechung lediglich als Entscheidungsgrenze („cut-off") anzusehen, die den sicheren Nachweis belegt, der Betreffende stehe noch unter der Einwirkung zuvor genossenen Cannabis. Ein Zuschlag für „Messunsicherheiten" ist dabei nicht erforderlich (vgl. hierzu Eisenmenger NZV 2006, 24 ff <25>). Die Blutserumanalyse ist vorliegend mit dem standardisierten und auch hinsichtlich seiner Messgenauigkeit allgemein anerkannten Verfahren der Gaschromatographie-Massenspektrometrie durchgeführt worden durch das Institut für Rechtsmedizin der Universität, welches regelmäßig und mit Erfolg an toxikologischen Ringversuchen der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Medizin (GTFCH) teilnimmt.

b) Unabhängig davon sind auch die Ausführungen, mit denen der Tatrichter die Annahme unterlegt, der Betroffene habe den Tatbestand fahrlässig (§§ 24a Abs. 3 StVG, 10 OWiG) verwirklicht, nicht geeignet, den Schuldspruch in subjektiver Hinsicht zu tragen.

Fahrlässiges Handeln i. S. d. § 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 und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt bzw. nicht voraussieht – unbewusste Fahrlässigkeit – oder die Möglichkeit einer Tatbestandsverwirklichung zwar erkennt, aber mit ihr nicht einverstanden ist und ernsthaft darauf vertraut, diese werde nicht eintreten – bewusste Fahrlässigkeit (vgl. Göhler, a. a. O., § 10 Rn. 6).

Bezogen auf den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass dem Betroffenen nachzuweisen ist, dass er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Haschischkonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Denn der Vorwurf schuldhafter Tatbegehung, sei dies vorsätzlich oder fahrlässig, bezieht sich nicht allein auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt (vgl. OLG Hamm NJW 2005, 3298). Fahrlässig handelt danach, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer seines Fahrzeuges setzt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert („Ahndungsvoraussetzung" – vgl. Stein NZV 2003, 251) abgebaut ist. Nicht erforderlich ist, dass sich der Betroffene einen „spürbaren" oder „messbaren" Wirkstoffeffekt vorgestellt hat oder zu einer entsprechenden exakten physiologischen und biochemischen Einordnung in der Lage war, zumal ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen in Rechnung zu stellen hat (vgl. OLG Zweibrücken VRS 102, 300 [= BA 2002, 129]; Leipziger Kommentar-König, StGB, 11. Aufl., § 316 Rn. 225; Janiszewski/Jagow/Burmann, a. a. O., § 24a Rn. 7a).

Fehlerhaft ist in diesem Zusammenhang schon die Annahme des Tatrichters, der festgestellte Wert an THC-Carbonsäure könne den Verdacht nahe legen, dass der Betroffene regelmäßig Cannabis konsumiere und deshalb habe wissen müssen, dass er unter der Wirkung des Mittels stand. Denn ein THC-Carbonsäurewert von 6 ng/ml lässt gerade nicht auf einen aktuell regelmäßigen, sondern nur auf einen gelegentlichen Haschischkonsum rückschließen. Bei dem Nachweis dieses sich nur langsam abbauenden wirkungsfreien Metaboliten indiziert erst ein Konzentrationswert im Bereich von 75 ng/ml einen dauernden oder gewohnheitsmäßigen, also regelmäßigen Konsum (vgl. Himmelreich DAR 2002, 26, 28 f.). Die Klärung der Frage, ob der festgestellte THC-Wert von 1 ng/ml andererseits bei gleichzeitigem Vorliegen eines niedrigen THC-Carbonsäurewertes auf einen zeitlich kurz zurückliegenden, sich nach Stunden, jedenfalls nicht nach Tagen messenden Konsumzeitpunkt schließen lässt (vgl. Eisenmenger, a. a. O., S. 24), muss der neuerlichen Hauptverhandlung vorbehalten bleiben.

35.*) 1. Das objektive Tatbestandsmerkmal des § 24a Abs. 2 StVG „unter der Wirkung" erfordert keine sichere Feststellung einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit des Betroffenen.

2. Wenn ein Betroffener wissentlich Cannabis zu sich nimmt und danach ein Fahrzeug führt, ist die Annahme, die Droge sei zwischenzeitlich abgebaut und deshalb nicht mehr nachweisbar bzw. nicht mehr wirksam, als Fehlvorstellung über die Dauer der Wirkung grundsätzlich unerheblich.

3. Die zwischenzeitliche verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis des Betroffenen durch die Straßenverkehrsbehörde hindert die Verhängung eines Fahrverbotes durch den Strafrichter nicht. Sie hat nur für die Frage Bedeutung, wann das verhängte Fahrverbot wirksam wird.

Oberlandesgericht Bremen,
Beschluss vom 17. Februar 2006 – Ss (B) 51/05 –

Aus den Gründen:

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme vom 16. 01. 2006 zur Rechtsbeschwerde ausgeführt:

„In sachlich-rechtlicher Hinsicht lässt das angefochtene Urteil keine den Betroffenen beschwerenden Rechtsfehler erkennen. Die Feststellungen tragen sowohl den Schuldspruch wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG als auch den Rechtsfolgenausspruch.

Das Amtsgericht hat festgestellt, dass der Betroffene am 03. 04. 2005 mit einem PKW die W.-Straße in B. befuhr, obwohl er am Vorabend so viel Cannabiskraut geraucht hatte, dass sein Blut an Cannabisinhaltsstoffen noch 0,0447 µg/ml Tetrahydrocannabi-

nol (THC), 0,037 µg/ml THC-OH und 0,1236 µg/ml THC-Carbonsäure enthielt.

Eine verfassungskonforme Anwendung erfordert, dass eine Wirkung im Sinne des § 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, was dann der Fall ist, wenn im Blut des Betroffenen eine THC-Konzentration von 1 ng/ml nachgewiesen wird (BVerfG StV 2005, 383, 385 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]). Dieser Grenzwert war beim Betroffenen weit überschritten. Da 1.000 ng (Nanogramm) 1 µg (Mikrogramm) ergeben, sind 0,0447 µg = 44,7 ng. Der Betroffene wendet sich zwar gegen die Richtigkeit der Rechnung des Amtsgerichts, der vom Bundesverfassungsgericht für die Anwendbarkeit des § 24a Abs. 2 StVG aufgestellte Grenzwert von 1 Nanogramm THC pro Milliliter Blut sei um etwa das 44-fache überschritten; allerdings ohne den behaupteten mathematischen Fehler zu konkretisieren. Die Rechnung des Amtsgerichts ist richtig.

Bei einer 44-fachen Überschreitung der vom Bundesverfassungsgericht für eine THC-Beeinflussung festgesetzten Erheblichkeitsschwelle war der Betroffene ungeachtet dessen, dass er zwischen Cannabiskonsum und Führen des PKWs eine Nacht geschlafen hatte, nicht ausschließbar in seiner Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen beeinträchtigt. Eine sichere Feststellung einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit erfordert das objektive Tatbestandsmerkmal des § 24a Abs. 2 StVG „unter der Wirkung" nicht (OLG Zweibrücken NJW 2005, 2168 [= BA 2006, 235]). Nach der Vorstellung des Gesetzgebers soll der Nachweis der in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Substanzen, zu denen THC gehört, die Annahme indizieren, dass das Rauschmittel auf den Kfz-Führer so einwirkt, dass die der Ordnungswidrigkeitenvorschrift zugrunde liegende Annahme einer abstrakten Verkehrsgefährdung eingetroffen und eine Sanktionierung nach dieser Vorschrift gerechtfertigt ist (BVerfG StV 2005, 383, 385). Diese gesetzgeberische Intention hat das Bundesverfassungsgericht (a. a. O.) gebilligt und allein wegen der immer besseren technischen Möglichkeiten des Nachweises von kleinsten Rückständen eines längere Zeit zurückliegenden Rauschmittelkonsums im Lichte des aus Art. 2 Abs. 1 GG abgeleiteten Grundrechts auf allgemeine Handlungsfreiheit die Festsetzung eines Grenzwertes für geboten erachtet.

Der Betroffene wurde wegen eines Fahrlässigkeitsdelikts nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG verurteilt. Fahrlässiges Handeln i. S. 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 – (OLG Hamm NJW 2005, 3298, 3299 [= BA 2006, 232]; Göhler, OWiG, 13. Aufl., § 10 Rn. 6). An einer Erkennbarkeit der Wirkung eines genossenen Rauschmittels kann es zum Zeitpunkt der Tat ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen Einnahme des Rauschmittels und Begehung der Tat längere Zeit vergeht (OLG Hamm a. a. O.). Ein solcher Ausnahmefall kann bei einem mehrere Tage zurückliegenden Konsum vorliegen (OLG Hamm a. a. O.). Hier lag zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeugs nicht einmal ein Tag. Hinzu kommt, dass der im Blut des Betroffenen festgestellte THC-Gehalt nicht nur geringfügig, sondern ganz erheblich über dem Grenzwert von 1 ng/ml lag, ab dem in der Wissenschaft von einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit ausgegangen wird (vgl. BVerfG a. a. O.). Unter diesen Umständen kann sogar davon ausgegangen werden, dass der Betroffene die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung erkannt, also bewusst fahrlässig gehandelt hat. Der Schuldspruch ist deshalb nicht zu beanstanden.

Wird gegen den Betroffenen – wie hier – wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen (§ 25 Abs. 1 Satz 2 StVG). Ein Absehen vom Fahrverbot kommt nur in Betracht, wenn die Tatumstände so aus dem Rahmen üblicher Begehungsweisen fallen, dass die Vorschrift über das Regelfahrverbot offensichtlich nicht darauf zugeschnitten ist oder die Anordnung eine Härte ganz außergewöhnlicher Art bedeuten würde (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 25 Rn. 18). Beides ist nicht der Fall. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass das Amtsgericht angesichts der 44-fachen Überschreitung des THC-Grenzwertes sich mit der Feststellung begnügt hat, dass Gründe für ein Absehen vom Regelfall nicht ersichtlich sind. Ohnehin wäre ein Absehen vom Fahrverbot nur bei angemessener Erhöhung der Geldbuße möglich gewesen (§ 4 Abs. 4 BKatV), was den Betroffenen nach seinem eigenen Rechtsbeschwerdevorbringen viel härter als ein Fahrverbot getroffen hätte. Letzteres trifft ihn nämlich überhaupt nicht, weil ihm nach seinem Vortrag vom Landkreis O.-S. als zuständiger Verwaltungsbehörde zwischenzeitlich die Fahrerlaubnis entzogen und sein Führerschein eingezogen wurde. So beginnt das Fahrverbot mit Rechtskraft des Urteils vom 29. 09. 2005 zu laufen, da das Amtsgericht B. eine Anordnung nach § 25 Abs. 2a StVG nicht getroffen hat. Ob eine solche Anordnung hätte getroffen werden müssen, ergibt sich aus den Urteilsfeststellungen nicht, ohne dass der Betroffene dadurch beschwert wäre. Denn wenn er ohnehin nicht (mehr) im Besitz einer Fahrerlaubnis ist und sich sein Führerschein bereits in amtlicher Verwahrung befindet, kann ihm nicht die Möglichkeit gegeben werden, über den Beginn des Fahrverbots innerhalb eines

Zeitraums von vier Monaten selbst zu disponieren, indem er seinen Führerschein zu einem selbst gewählten Zeitpunkt in amtliche Verwahrung gibt."

Diesen Ausführungen schließt sich der Senat nach eigener Prüfung an. Ergänzend weist der Senat auf Folgendes hin:

Wenn ein Betroffener wissentlich Cannabis zu sich nimmt und danach ein Fahrzeug führt, ist die Annahme, die Droge sei zwischenzeitlich abgebaut und deshalb nicht mehr nachweisbar bzw. nicht mehr wirksam, als Fehlvorstellung über die Dauer der Wirkung grundsätzlich unerheblich. Denn ein Kraftfahrer muss die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen ebenso wie atypische Rauschverläufe in Rechnung stellen. Ohne konkrete Anknüpfungspunkte darf ein Betroffener nicht davon ausgehen, dass die Wirkung des Cannabis am Nachmittag des auf den Konsum folgenden Tages gänzlich abgeklungen ist (OLG Zweibrücken, NStZ 2002, 95 [= BA 2002, 129]).

Allenfalls bei Konsum in ganz geringem Umfang hätte der Betroffene im vorliegenden Fall möglicherweise annehmen dürfen, dass die Wirkung des aufgenommenen THC zur Tatzeit nicht mehr anhielt. Angesichts der hohen THC-Konzentration im Blut des Betroffenen ist jedoch auf einen vorherigen Rauschmittelgenuss in erheblichem Umfang zu schließen.

Die zwischenzeitliche Entziehung der Fahrerlaubnis des Betroffenen durch die Straßenverkehrsbehörde hindert die Verhängung eines Fahrverbotes nicht. Sie hat nur für die Frage Bedeutung, wann das verhängte Fahrverbot wirksam wird (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage, StVG § 25, Rn. 31).

36. Bei einer festgestellten THC-Konzentration von über 1 ng/ml im Blut liegt die vom Bundesverfassungsgericht für eine Ahndung nach § 24a Abs. 2 StVG vorausgesetzte Möglichkeit der eingeschränkten Fahrtüchtigkeit ungeachtet einer gewissen Schwankungsbreite (auch) nach unten vor.

Oberlandesgericht Schleswig,
Beschluss vom 18. September 2006 – 1 Ss OWi 119/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen durch Beschluss vom 21. Juli 2006 wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG zu einer Geldbuße von 250,– € verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet. Nach den Feststellungen führte der Betroffene am 28. Juli 2005 gegen 19.15 Uhr einen Pkw, nachdem er zu einem nicht feststellbaren Zeitpunkt vorher Cannabis geraucht hatte. Eine ihm um 19.50 Uhr desselben Tages entnommene Blutprobe ergab eine THC-Konzentration von 1,03 ng/ml. Aufgrund entsprechender gutachterlicher Beratung hat das Amtsgericht eine Messtoleranz von ± 0,38 ng/ml angenommen und mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % einen THC-Gehalt der Blutprobe von 0,65–1,41 ng/ml zugrunde gelegt. Auf dieser Grundlage hat es unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit als möglich angenommen.

Dies greift die Rechtsbeschwerde an. Sie meint, das Amtsgericht habe Feststellungen dazu treffen müssen, ob auch die untere Grenze der von dem Gutachter festgestellten THC-Konzentration noch die Annahme rechtfertige, dass die Leistungsfähigkeit des Betroffenen beeinträchtigt gewesen sei. Es beschränke sich fehlerhaft auf die Annahme, eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit sei zumindest möglich gewesen. Dazu hätte es positive Feststellungen treffen müssen. Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts bedürfe es einer Abgrenzung zwischen der Nachweiszeit und der Wirkungszeit des Rauschmittels. Wenn zugunsten des Betroffenen von der unteren Grenze in der Schwankungsbreite der festgestellten THC-Konzentration ausgegangen werde, hier also von 0,65 ng/ml, hätte die „Wirkung" im Sinne des § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG positiv festgestellt werden müssen. Daran fehle es.

Aus den Gründen:

Die Übertragung der Sache auf den Bußgeldsenat war gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG sowohl zur Fortbildung des Rechts als auch zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung geboten.

Die Rechtsbeschwerde ist zulässig, in der Sache bleibt sie indes ohne Erfolg.

Gemäß § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG handelt ordnungswidrig, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Nach Satz 2 liegt eine solche Wirkung vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird.

Zutreffend weist die Rechtsbeschwerde allerdings darauf hin, dass entgegen früherer Rechtsprechung (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 24a StVG, Rn. 21) nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers eine Verurteilung rechtfertigt. Die früheren technischen Möglichkeiten erlaubten den Nachweis der in der Anlage genannten Substanzen nur wenige Stunden nach deren Einnahme. Deshalb ging der Gesetzgeber davon aus, dass die Wirkungs- und Nachweisdauer bei den einzelnen Mitteln übereinstimmten. Weil sich dies inzwischen infolge des technischen Fortschritts derart geändert hat, dass sich die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC wesentlich erhöht hat, kann die Übereinstimmung von Wirkungs- und Nachweisdauer nicht mehr zugrunde gelegt werden. Daher muss nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BVR 2652/03 – NJW 2005, 349, 351 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) eine Konzentration festgestellt werden, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (vgl. auch BayObLG NJW 2003, 1681).

Diesen Anforderungen hat das Amtsgericht genügt. Dem steht nicht entgegen, dass es sachverständig

beraten mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % eine Schwankungsbreite von 0,65 ng/ml bis 1,41 ng/ml angenommen und keine weiteren Feststellungen zur Einwirkung auf den Betroffenen getroffen hat. Denn die vom Bundesverfassungsgericht in der zitierten Entscheidung aufgestellten Grundsätze sind auf den hier in Rede stehenden Fall übertragen nicht dahin zu interpretieren, dass zugunsten des Betroffenen der günstigste Wert der Schwankungsbreite mit der Folge zugrunde zu legen ist, dass dann der vorausgesetzte Grenzwert von mindestens 1 ng/ml nicht erreicht ist und damit eine mögliche Einwirkung nicht mehr angenommen werden kann. Abzustellen ist vielmehr auf den Messwert der im Blutwert festgestellten Wirkstoffkonzentration. Diese allein begründet die vorausgesetzte bloße Möglichkeit, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Dies schließt schon dem Wortlaut nach ein, dass aufgrund einer Schwankungsbreite eine etwas höhere oder auch niedrigere Konzentration vorgelegen haben kann. Deshalb verlangt das Bundesverfassungsgericht unter Zugrundelegung der in der Wissenschaft vertretenen Auffassung gerade nicht die positive Feststellung der Einschränkung der Fahrtüchtigkeit, sondern hält eine solche jedenfalls ab einem Messwert von 1 ng/ml unter Berücksichtigung aller sonstigen Unwägbarkeiten für geeignet, eine Einschränkung der Fahrtüchtigkeit für möglich erscheinen zu lassen. Dementsprechend hat es in der zitierten Entscheidung auch den nachgewiesenen Messwert von „kleiner als 0,5 ng/ml“ zugrunde gelegt, ohne Berücksichtigung einer weiteren Toleranz zugunsten des Betroffenen.

37. 1. Beschließt das Erstgericht die Bestätigung der Beschlagnahme eines Führerscheins, ist dies als Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu behandeln, wenn eine solche Maßnahme nach § 111a Abs. 4 StPO zu treffen war.

2. Fehlen nach dem festgestellten Sachverhalt des mit der Berufung angefochtenen erstinstanzlichen Urteils offensichtlich die Voraussetzungen für die Anordnung einer Maßregel nach § 69 StGB, ist eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis im Beschwerdeverfahren aufzuheben (hier: Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteils tragen keinen dringenden Tatverdacht nach § 316 StGB).

***) 3. Wird als einziges Beweisanzeichen für eine Fahruntüchtigkeit des Betroffenen i. S. d. § 316 StGB eine drogenbedingte Pupillenerweiterung festgestellt, so ist die Annahme einer „relativen“ Fahruntüchtigkeit auch im Fall einer sog. Multiintoxikation nicht gerechtfertigt, selbst wenn die festgestellte BAK des Betroffenen knapp unter dem Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit liegt (hier: 1,05 ‰).**

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 22. Februar 2006 – 1 Ws 54/06 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts Jena vom 06. 12. 2005 wurde der Angeklagte wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr unter Einbeziehung des Urteils des Amtsgerichts – Jugendschöffengericht – Jena vom 05. 10. 2004 unter Auflösung der dort verhängten Rechtsfolge zu einer Einheitsjugendstrafe von 1 Jahr und 8 Monaten verurteilt. Die Entscheidung, ob die erkannte Jugendstrafe zur Bewährung ausgesetzt werden kann, wurde vorbehalten. Weiterhin wurde dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, der Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von weiteren 4 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Der Angeklagte legte gegen dieses Urteil Berufung ein und beantragte außerdem im Wege der richterlichen Entscheidung gem. § 98 Abs. 2 Satz 2 StPO die Herausgabe des am 14. 05. 2005 sichergestellten Führerscheins an den Angeklagten.

Mit dem angefochtenen Beschluss vom 27. 01. 2006 bestätigte die 2. Strafkammer des Landgerichts Gera, welcher die Akten zwischenzeitlich zur Entscheidung über die Berufung des Angeklagten vorgelegt worden waren, „die durch Urteil des Amtsgerichts Jena vom 06. 12. 2006 … erfolgte Beschlagnahme des Führerscheins des Angeklagten“, da dieser nach derzeitiger Einschätzung der Berufungskammer eines Vergehens der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 Abs. 1 und 2 StGB verdächtig sei. Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde des Angeklagten vom 01. 02. 2006. Die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft hat die Aufhebung des Beschlusses des Landgerichts Gera vom 27. 01. 2006 beantragt.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist begründet.

Die mit dem angefochtenen Beschluss ausgesprochene Bestätigung der Beschlagnahme des zunächst sichergestellten Führerscheins des Angeklagten stellt sich als Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis dar, denn eine solche war nach § 111a Abs. 4 StPO zu treffen (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 48. Aufl., § 111a Rn. 15).

Durch den Senat war auf die Beschwerde deshalb zu prüfen, ob die Voraussetzungen des § 111a StPO vorliegen: Vorhandensein dringender Gründe, dass die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen werden wird.

Entgegen der Auffassung im angefochtenen Beschluss sind vorliegend keine dringenden Gründe gegeben, die eine Maßregel nach § 69 StGB rechtfertigen. Zwar kommt es regelmäßig nicht in Betracht, vor dem Berufungsurteil den erstinstanzlich festgestellten Sachverhalt in anderer Weise zu würdigen als das Erstgericht. Dies gilt, es sei denn, es liegen neue Tatsachen und Beweismittel vor, zunächst für den Fall, dass das Erstgericht vom vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis abgesehen hat (vgl. BVerfG, NJW 1995, 124; Beschluss des Senats vom 23. 01. 2006 – 1 Ws 25/06 – m. w. N.). Bei einer Fallgestaltung wie der vorliegenden besteht eine Bindung des Berufungsgerichts, das über die Maßnahmen nach § 111a StPO zu entscheiden hat, an die Beurteilung durch das Erstgericht – und in

der Folge für das Beschwerdegericht – dann nicht, wenn die Voraussetzungen für die Maßregelanordnung gem. § 69 StGB offensichtlich fehlen. Davon ist hier auszugehen: Die Feststellungen des Urteils des Amtsgerichts Jena vom 06. 12. 2005 tragen eine Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1 und 2 StGB nicht.

Der beim Angeklagten festgestellte Blutalkoholwert von 1,05 ‰ liegt unterhalb des Grenzwertes von 1,1 ‰ für die Annahme einer alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit. Der neben dem festgestellten Blutalkoholwert erfolgte Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut des Angeklagten (hier: des rauschwirksamen Cannabisinhaltsstoffes Tetrahydrocannabinol sowie der rauschwirksamen Stoffwechselprodukte des THC 11 Hydroxy Tetrahydrocannabinol und Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure) hat nach der Rechtsprechung des BGH und der Rechtsprechung der Obergerichte (vgl. BGHSt 44, 219 ff. [= BA 1999, 61]; OLG Düsseldorf StV 1994, 376 [= BA 1994, 333]; OLG Zweibrücken NZV 2005, 164 [= BA 2005, 257]) als solches keinen Aussagewert für das Vorliegen einer absoluten Fahruntüchtigkeit. Eine absolute Fahruntüchtigkeit nach Genuss von Drogen aufgrund eines positiven Wirkstoffspiegels im Blut ist nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft (noch) nicht zu begründen. Dass beim Angeklagten eine Multiintoxikation vorgelegen hat, ist unerheblich. Auch wenn die alkoholische Beeinflussung des Angeklagten nur knapp unter dem Grenzwert für absolute alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit lag, führt die zusätzlich vorliegende Drogenbeeinflussung nicht zur Annahme einer absoluten Fahruntüchtigkeit. Vielmehr könnte eine Tatbestandsmäßigkeit nach § 316 StGB nur auf eine nachgewiesene relative Fahruntüchtigkeit gestützt werden. Dafür müssen jedoch neben dem festgestellten Blut-Wirkstoffbefund (hier: Alkohol- und Drogenbeeinflussung) regelmäßig auch weitere aussagekräftige Beweisanzeichen vorliegen. Es ist dabei nicht erforderlich, dass sich die durch Rauschmittel bedingten Ausfallerscheinungen in Fahrfehlern auswirken. Unter Umständen können auch Auffälligkeiten im Verhalten genügen, die konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben (vgl. BGH, a. a. O.).

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts Jena im Urteil vom 06. 12. 2005 konnten die Zeugen S., Sch. und P. aber keine Ausfallerscheinungen beim Angeklagten feststellen. Ausweislich des ärztlichen Untersuchungsberichtes, welcher anlässlich der Blutentnahme durch den Assistenzarzt W. der Asklepios Fachklinik S. erhoben wurde, waren bei dem Angeklagten, abgesehen von einem Drehnystagmus von 12 Sekunden ebenfalls keine Ausfallerscheinungen bei dem Gangbild des Angeklagten erkennbar. Die Ausführungen der Sachverständigen Frau Dr. A. im Rahmen der Beweisaufnahme, dass bei dem ermittelten THC-Gehalt und der festgestellten Pupillenerweiterung eine stark herabgesetzte Blendtoleranz bei dem Angeklagten vorgelegen haben muss, ließ sich im Ergebnis der Beweisaufnahme nicht verifizieren. Vielmehr hat das Amtsgericht – in unzulässiger Weise – mit der Sachverständigen allein von der erheblichen Weitung der Pupillen beim Angeklagten auf das Vorliegen einer stark herabgesetzten Blendtoleranz geschlossen. Dies trägt jedoch nicht die Annahme einer – auch relativen – Fahruntüchtigkeit (vgl. BGH, a. a. O.; OLG Düsseldorf, a. a. O.). Hinzu kommt, dass dem Angeklagten im Bericht über polizeiliche Feststellungen zur Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit i. V. m. den Angaben der Pupillengröße gerade eine „prompte Lichtreaktion“ bescheinigt worden ist.

Damit liegt jedenfalls nach den bisherigen Feststellungen des Tatgerichts ein dringender Tatverdacht gem. § 316 StGB nicht vor, sondern es kommt vielmehr lediglich eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 StVG in Betracht.

Damit fehlen die Voraussetzungen für den vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis gem. § 111a Abs. 1 StPO, so dass der angefochtene Beschluss auf die Beschwerde des Angeklagten aufzuheben war. Als Folge der Aufhebung des Beschlusses des Landgerichts ist der beschlagnahmte Führerschein nach § 111a Abs. 5 Satz 1 StPO durch den Senat sofort an den Angeklagten zurückzugeben (vgl. KK-Nack, 5. Aufl., § 111a Rn. 18).

38. Wer unter Missachtung der im Beipackzettel enthaltenen Warnhinweise hoch dosiert ein Medikament zur Gewichtsabnahme (so genannter Appetitzügler) einnimmt und zeitgleich große Mengen koffeinhaltiger Getränke wie Kaffee und/oder Cola konsumiert, macht sich wegen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB strafbar, wenn er trotz Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit durch das Eintreten der beschriebenen Nebenwirkungen wie Konzentrationsstörungen und Veränderung des Reaktionsvermögens als Führer eines Kraftfahrzeugs am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Dieses Verhalten rechtfertigt in aller Regel die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB .

Landgericht Freiburg (Breisgau),
Urteil vom 02. August 2006
– 7 Ns 550 Js 179/05-AK 38/06 –

Zum Sachverhalt:

Im Dezember 2004 war die Angeklagte wegen des Weihnachtsgeschäfts beruflich stark eingespannt und arbeitete als Promoterin täglich 10 bis 12 Stunden. Am Donnerstag, den 30. 12. 2004, war die 1,74 m große und damals 68 kg schwere Angeklagte durch eine Erkältung und eine Darmgrippe gesundheitlich angeschlagen. Gleichwohl ging sie ihrer Arbeit nach und fuhr morgens mit ihrem Pkw über die Autobahn A 5 von ihrem damaligen Wohnort E. in das rund 30 km entfernte F. Dort baute sie gleich nach ihrer Ankunft in einem Einkaufsmarkt ihren Stand auf und führte den ganzen Tag über Kundengespräche. Um trotz ihrer angeschlagenen Gesundheit den Arbeitstag durchhalten zu können, trank sie immer wieder Kaffee und „Cola

light“ über den Tag verteilt, insgesamt mindestens 1,5 Liter Kaffee und rund 2 Liter „Cola light“. Zusätzlich nahm sie ein Vielfaches der therapeutisch empfohlenen Dosis des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“ ein. Dieses Medikament, ein Appetitzügler, kannte die Angeklagte seit einigen Jahren und hatte es früher über einen gewissen Zeitraum eingenommen, um dadurch ihr Gewicht zu reduzieren. Damals hatte sie die Erfahrung gemacht, dass der in diesem Medikament enthaltene Wirkstoff Norpseudoephedrin bei hoher Dosis eine aufputschende Wirkung entfaltete. Etwa seit Anfang Dezember 2004 nahm die Angeklagte wieder regelmäßig „Antiadipositum X 112 T“ zu sich, um ihr – subjektiv so empfundenes – Gewichtsproblem in den Griff zu bekommen. Obwohl die Angeklagte den Beipackzettel des Medikaments gelesen hatte und wusste, dass bei gleichzeitiger Einnahme von Koffein die Wirkung von Norpseudoephedrin verstärkt und die Fähigkeit zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr dadurch beeinträchtigt werden konnte, nahm sie bewusst etwa die 23-fache Menge der empfohlenen Tagesdosis (12 Tropfen Lösung = 30 mg Norpseudoephedrin) bzw. die 18-fache Menge der empfohlenen Dosis bei zweimaliger Zufuhr pro Tag (insgesamt 16 Tropfen Lösung = 40 mg Norpseudoephedrin) zu sich. Die Angeklagte wusste dabei auch, dass sie durch den Genuss von 1,5 Litern Kaffee und 2 Litern „Cola light“ eine erhebliche Menge Koffein aufnahm. Bei der Einnahme all dieser Substanzen kam es der Angeklagten gerade darauf an, die Krankheitssymptome von Erkältung und Darmgrippe zu überspielen und sich so weit aufzuputschen, dass sie den anstrengenden Arbeitstag überstehen konnte.

Die Gebrauchsinformation (so genannter Beipackzettel) des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“ enthält u. a. folgende Hinweise:

„Wechselwirkungen mit anderen Mitteln: Welche Arzneimittel beeinflussen sich in der Wirkung?

Die Wirkungen mancher Arzneimittel können durch gleichzeitige Anwendung anderer Mittel beeinflusst werden. … Eine Wirkungsverstärkung und Erhöhung des Suchtpotentials kann bei gleichzeitiger Einnahme von hohen Dosen von Koffein (Kaffee, Coca Cola) nicht ausgeschlossen werden.

…

Nebenwirkungen: Arzneimittel können neben den erwünschten Hauptwirkungen auch unerwünschte Wirkungen, so genannte Nebenwirkungen haben. Nebenwirkungen, die im zeitlichen Zusammenhang mit der Anwendung von D-Norpseudoephedrin beobachtet wurden, jedoch nicht bei jedem Patienten auftreten müssen, werden im Folgenden genannt: Häufig kommt es zu innerer Unruhe und gesteigerter Erregung, Nervosität, Spannungsgefühl und Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen treten ebenfalls häufig auf. Gelegentlich kommt es zu Blutdrucksteigerungen, Steigerungen der Herzfrequenz, Herzrhythmusstörungen oder Herzschmerzen. Selten kommt es zu Persönlichkeitsveränderungen.

…

Hinweise: … Antiadipositum X 112 T kann auch bei bestimmungsgemäßem Gebrauch das Reaktionsvermögen so weit verändern, dass die Fähigkeit zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr oder zum Bedienen von Maschinen beeinträchtigt wird. Dies gilt im verstärkten Maß im Zusammenwirken mit Alkohol.“

Obwohl der Angeklagten bewusst war, dass sie an diesem Tag neben einer erheblichen Überdosis des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“ auch Koffein in größerer Menge zu sich genommen hatte und auf Grund der ihr bekannten Warnhinweise des Beipackzettels wusste, dass als Folge des Zusammenwirkens dieser Substanzen eine erhebliche Einschränkung der Fahrtüchtigkeit und sogar eine Fahruntüchtigkeit eintreten konnte, entschloss sie sich gleichwohl etwa gegen 18.45 Uhr, mit ihrem Pkw wieder über die Autobahn A 5 die Heimfahrt nach E. anzutreten.

Zu Beginn dieser Fahrt am 30. 12. 2004 gegen 18.45 Uhr war die Angeklagte nach dem anstrengenden Arbeitstag auf Grund des eingenommenen Medikaments „Antiadipositum X 112 T“ und der koffeinhaltigen Getränke absolut fahruntüchtig, was ihr angesichts der ihr nicht verborgen gebliebenen gesundheitlichen Auswirkungen (dazu weiter unten) bewusst war bzw. womit sie rechnete und diese Folge gleichwohl billigend in Kauf nahm. Bereits wenige Minuten nach Fahrtantritt verpasste die Angeklagte wegen ihrer Fahruntüchtigkeit (Konzentrations- und Wahrnehmungsstörungen) auf der Bundesstraße 3 (B 3) in F.-Nord die ihr im Übrigen bestens bekannte Abfahrt zum Autobahnzubringer und fuhr stattdessen weiter geradeaus auf der B 3 in Richtung Norden. Als sie kurz darauf bemerkte, dass sie die Abfahrt zur Autobahn verpasst hatte, und obwohl ihr spätestens dadurch bewusst geworden war, dass sie nicht mehr in der Lage war, am Straßenverkehr teilzunehmen, entschloss sie sich gleichwohl, ihre Heimfahrt fortzusetzen, nunmehr auf der B 3 zu bleiben und – parallel zur Autobahn – durch die Ortschaften E., K. und H. nach E. zu fahren. Obwohl auf der gut ausgebauten und teilweise 4-spurig verlaufenden B 3 bis nach E. überwiegend eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig ist – in einigen Kreuzungsbereichen wird die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert –, fuhr die Angeklagte, die an ihren Konzentrations- und Wahrnehmungsstörungen sowie ihrem starken Zittern ihre Fahruntüchtigkeit erkannt hatte, mit einer deutlich langsameren Geschwindigkeit von höchstens 50–60 km/h. Sie stellte nämlich fest, dass sie bei einer höheren Geschwindigkeit ihren Pkw überhaupt nicht mehr beherrscht hätte. Während der Weiterfahrt schwankte sie mit ihrem Pkw innerhalb ihres Fahrstreifens von rechts nach links und zurück (so genannte Schlangenlinien), machte ständig abrupte Lenk- und Gegenlenkbewegungen und bremste in kurzen Abständen immer wieder abrupt ihren Pkw grundlos ab, so dass diese ungewöhnlich langsame, schwankende und ruckartige Fahrweise den nachfolgenden Autofahrern auffiel. Verkehrsbedingt bestand kein Anlass, langsam zu fahren; insbesondere war trotz der niedrigen Temperaturen von wenigen

Graden über Null die Fahrbahn nicht glatt. Wegen der langsamen Fahrweise der Angeklagten bildete sich hinter ihrem Fahrzeug eine Schlange von mehreren Fahrzeugen, doch wagte wegen ihrer Fahrweise in Schlangenlinien keiner der nachfolgenden Autofahrer, den Pkw der Angeklagten zu überholen, selbst wenn es mangels Gegenverkehrs ansonsten durchaus möglich gewesen wäre. Vielmehr verständigte der unmittelbar hinter der Angeklagten fahrende Zeuge K., der in dem Pkw der Angeklagten einen betrunkenen Fahrer vermutete, per Mobiltelefon das Polizeirevier in E. und wies die Beamten auf das auffällig fahrende Fahrzeug der Angeklagten hin. Auf Grund dieser telefonischen Meldung warteten PHM B. und POMin S. in ihrem Streifenwagen an der E.-Brücke am Ortsanfang von E. auf das Eintreffen des Fahrzeugs der Angeklagten. Als die Beamten kurz nach 19.00 Uhr das Fahrzeug erkannten, setzten sie sich mit ihrem Streifenwagen unmittelbar hinter den Pkw und folgten der Angeklagten über eine Strecke von rund 600 Metern, wobei die Angeklagte die gleiche Fahrweise zeigte wie zuvor. Daraufhin entschlossen sich die Beamten, das Fahrzeug der Angeklagten anzuhalten und sie einer Kontrolle zu unterziehen. Die Angeklagte reagierte jedoch infolge ihrer Wahrnehmungsstörungen weder auf die Anhalteaufforderung mittels Leuchtdisplay am Streifenwagen noch auf das dann dazu geschaltete Blaulicht, sondern fuhr weiter. Erst beim Halten an der nächsten roten Ampel konnte POMin S. die Angeklagte persönlich ansprechen und forderte sie auf, nach rechts auf den Festplatz abzubiegen und dort anzuhalten, was die Angeklagte sodann auch tat und aus dem Fahrzeug ausstieg. Während der Kontrolle durch die Beamten war die Angeklagte nervös und unruhig, zitterte stark und fiel beim Gehen durch leichte Gleichgewichtsstörungen und einen schleppenden Gang auf. Der um 19.12 Uhr durchgeführte Alcomat-Test ergab einen Wert von 0,00 Promille. Um 20.08 Uhr wurde der Angeklagten im Polizeirevier E. eine Blutprobe entnommen und diese auf Betäubungsmittel untersucht. Diese Blutprobe enthielt 1.987 Nanogramm/Milliliter Koffein und 2.381 Nanogramm/Milliliter Norpseudoephedrin. Noch am 30. 12. 2004 wurde der Führerschein der Angeklagten, der am 15. 09. 2000 ausgestellt worden war, einbehalten; am 17. 01. 2005 wurde durch Beschluss die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet. Durch Urteil des Amtsgerichts Emmendingen vom 09. 01. 2006 wurde die Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 10,-- Euro verurteilt. Zugleich wurde ihr die Fahrerlaubnis entzogen, der Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist von noch 3 Monaten gegen sie verhängt. Gegen dieses Urteil legten sowohl die Angeklagte als auch die Staatsanwaltschaft jeweils form- und fristgerecht Berufung ein, wobei die Staatsanwaltschaft ihr Rechtsmittel auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte. Die Berufung der Angeklagten, die einen Freispruch erstrebte, hatte keinen Erfolg. Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft wurde die Geldstrafe erhöht und eine insgesamt längere Sperrfrist verhängt.

Aus den Gründen:

Die Angeklagte hat zu Beginn der Berufungshauptverhandlung keine Angaben zur Sache gemacht, sondern sich durch eine Erklärung ihres Verteidigers auf ihre Angaben vor dem Amtsgericht bezogen, die daraufhin gemäß § 254 StPO verlesen wurden. Im Rahmen des § 257 Abs. 1 StPO gab sie jedoch im Verlauf der Berufungshauptverhandlung weitere Erklärungen zur Sache ab und machte auch ergänzende Angaben zur Sache im Rahmen ihres letzten Wortes. Auch der Zeuge, Richter am Amtsgericht U., berichtete in der Berufungshauptverhandlung über die frühere Einlassung der Angeklagten im Rahmen der von ihm geleiteten erstinstanzlichen Hauptverhandlung.

Danach hatte die Angeklagte eingeräumt, nach einem anstrengenden Arbeitstag die Fahrt vom 30. 12. 2004 von F. bis nach E. durchgeführt zu haben. Dabei habe sie sich allerdings noch fahrtüchtig gefühlt, obwohl sie Medikamente gegen ihre Erkältung sowie größere Mengen Kaffee und „Cola light" zu sich genommen habe. Von dem Medikament „Antiadipositum X 112 T" habe sie jedoch keine Überdosis, sondern einmal am Vormittag und einmal gegen 17.30 Uhr jeweils maximal 20 Tropfen eingenommen. Ein auffälliges Fahrverhalten könne auf die damalige Straßenglätte zurückzuführen sein. Im Übrigen sei fraglich, ob das untersuchte Blut überhaupt von ihr stamme oder ob von einer Verwechslung der Blutprobe ausgegangen werden müsse. Selbst wenn die Blutprobe nicht verwechselt worden sei, müsse man davon ausgehen, dass bei der Herstellung des Medikaments „Antiadipositum X 112 T" ein Mischungsfehler aufgetreten sei, indem irrtümlich die 20-fache Menge des Wirkstoffs Norpseudoephedrin abgefüllt worden sei. Den entsprechenden Beipackzettel habe sie gelesen und sich immer an die Warnhinweise gehalten.

Die Kammer sah sich nicht in der Lage, dieser Einlassung der Angeklagten zu folgen. Sie ist vielmehr davon überzeugt, dass sich das Tatgeschehen so ereignet hat, wie es oben dargestellt ist. Die Zeugen K., PHM B. und POMin S. schilderten übereinstimmend die auffällige Fahrweise der Angeklagten, insbesondere auch ihr häufiges unmotiviertes Abbremsen, obwohl sich vor ihrem Pkw kein anderes Fahrzeug befunden und auch sonst kein Grund zum Abbremsen bestanden habe. Die Fahrbahn sei keineswegs glatt gewesen, was durch das verlesene Wettergutachten bestätigt wurde. PHM B. schilderte überdies den Zustand der Angeklagten, die in ihren Reaktionen extrem langsam gewesen sei, gezittert habe, einen verwirrten und aufgeregten Eindruck gemacht habe, an Gleichgewichtsstörungen gelitten und sich schwankend bewegt habe. Da sie auch gerötete Bindehäute gehabt habe, sei ihm sofort der Verdacht auf Drogen- oder Medikamentenmissbrauch gekommen. Auch der Blut entnehmende Arzt Dr. H. hatte in seinem Protokoll auf Grund der durchgeführten Untersuchungen und der Reaktionen der Angeklagten auf einen leichten bis deutlichen Drogen- bzw. Medikamenteneinfluss geschlossen.

Aus dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität F. ergab sich, dass auf Grund einer

DNA-Analyse die Blutprobe eindeutig von der Angeklagten stammte. Aus dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. ergab sich, dass die von der Angeklagten zur Verfügung gestellte angebrochene Flasche des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“, aus der sie am Tattag ihre Tropfen genommen habe, die gleiche Konzentration des Wirkstoffs Norpseudoephedrin enthielt wie eine zum Vergleich beigezogene Originalflasche des Herstellers, so dass die behauptete Überkonzentration in Wirklichkeit nicht vorlag.

Der Sachverständige Dr. L., forensischer Toxikologe, Chemiker und langjähriger Laborleiter im Institut für Rechtsmedizin der Universität F., erstattete in der Berufungshauptverhandlung ein Gutachten zur Frage der Wirkungsweise des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“, das in sich klar und ohne Widersprüche war und dem die Kammer sich nach eigener Überprüfung vollinhaltlich angeschlossen hat. Danach beträgt die Halbwertzeit von Norpseudoephedrin ca. 3 Stunden, was bedeutet, dass infolge des Abbaus im menschlichen Körper nach ca. 3 Stunden nur noch die Hälfte der ursprünglich aufgenommenen Wirkstoffkonzentration nachweisbar ist. Der Arzneistoff Norpseudoephedrin ist identisch mit Cathin, dem natürlichen Inhaltsstoff der Khat-Pflanze (vgl. dazu BGH NJW 2005, 163 = NStZ 2005, 229 [= BA 2005, 377]; 452 mit Anm. Weber). Dieser Stoff hemmt das Hungergefühl, senkt das Schlafbedürfnis und wirkt aufputschend und stimulierend. Die Gefahr der Einnahme liegt darin, dass bereits nach kurzer Zeit eine Gewöhnung des Körpers eintritt und die Wirkung des Medikaments nachlässt, was rasch zu einer Steigerung der Dosis führt. Wegen dieser Gefahr einer Suchterzeugung darf Norpseudoephedrin nur für eine kurze Zeit genommen werden – maximal 4–6 Wochen. Bei hohen Dosen über einen längeren Zeitraum treten Entzugserscheinungen auf, wenn das Medikament abrupt abgesetzt wird. Im Übrigen führen hohe Dosen von Norpseudoephedrin häufig zu Wahrnehmungsstörungen, Verwirrtheitszuständen, Euphorie, Halluzinationen, aber auch zu Depressionen und Albträumen. Wegen seiner psychoaktiven Wirkungen und des hohen Suchtpotentials ist Norpseudoephedrin als berauschendes Mittel im Sinne des § 316 StGB anzusehen.

Der Sachverständige Dr. R., Arzt für Rechtsmedizin am gleichnamigen Institut der Universität F., erstattete ein Gutachten zur Frage der Auswirkungen des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“ auf die Fahrtüchtigkeit der Angeklagten. Auch diesem überzeugenden und widerspruchsfreien Gutachten hat sich die Kammer nach eigener Überprüfung angeschlossen. Danach hätte selbst die Einnahme der gerade noch zu vertretenden täglichen Maximaldosis von zweimal je 12 Tropfen „Antiadipositum X 112 T“, die als Grenzwert zur toxischen Dosis anzusehen ist, zu einer Zufuhr von 60 mg des Wirkstoffs Norpseudoephedrin geführt, was im Blutserum zu einer Konzentration von maximal 200 Nanogramm/Milliliter Norpseudoephedrin geführt hätte. Der dagegen nachgewiesene Wert von 2.381 Nanogramm/Milliliter ist die fast 12-fache Menge dieser als toxischer Grenzwert anzusehenden Menge und bedeutet eine außergewöhnliche und hochtoxische Überdosierung. Da die im Beipackzettel aufgeführten möglichen Nebenwirkungen bereits bei üblicher und empfohlener Dosierung auftreten können, muss bei hoher mehrfacher Überdosierung mit verstärktem Auftreten unerwünschter Nebenwirkungen gerechnet werden. Auch wenn dieses Medikament als Abmagerungsmittel eingesetzt wird, ist es als Psychopharmakon zu bezeichnen, da die erwünschte Unterdrückung des Hungergefühls über zentralnervöse Mechanismen gesteuert wird. In Verbindung mit hoher Dosierung von Koffein wird Norpseudoephedrin seit längerem missbräuchlich als Aufputschmittel benutzt. Der festgestellte hohe Wert von 1.987 Nanogramm/Milliliter Koffein führte in Verbindung mit der extremen Überdosierung des Medikaments „Antiadipositum X 112 T“ zum Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit, der sich in der von den Zeugen beschriebenen Fahrweise der Angeklagten zeigte.

Die Angeklagte ist somit der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB schuldig, denn wer unter Missachtung der im Beipackzettel enthaltenen Warnhinweise hoch dosiert ein Medikament zur Gewichtsabnahme (so genannter Appetitzügler) einnimmt und zeitgleich große Mengen koffeinhaltiger Getränke wie Kaffee und/oder Cola konsumiert, macht sich wegen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB strafbar, wenn er trotz Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit durch das Eintreten der beschriebenen Nebenwirkungen wie Konzentrationsstörungen und Veränderung des Reaktionsvermögens als Führer eines Kraftfahrzeugs am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

Gemäß §§ 69, 69a StGB waren der Angeklagten die Fahrerlaubnis zu entziehen, ihr Führerschein einzuziehen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis festzusetzen. Vorliegend handelte es sich um einen Regelfall im Sinne dieser Vorschriften. Auch wenn die Tat zwischenzeitlich mehr als $1\,^1/_2$ Jahre zurückliegt und die Angeklagte seit dieser Zeit auf ihre Fahrerlaubnis verzichten musste, war die Kammer auf Grund einer Gesamtwürdigung der Tatumstände, die auf eine erhebliche Charakterschwäche der Angeklagten hindeuten, und der Persönlichkeit der Angeklagten zum Zeitpunkt der Urteilsfindung davon überzeugt, dass die Angeklagte immer noch charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Es bedarf nach Einschätzung der Kammer einer weiteren Sperrfrist von 3 Monaten, ehe es verantwortet werden kann, der Angeklagten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

39.*) 1. Eine alkoholbedingte „relative“ Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB ist nur dann gegeben, wenn eine Blutalkoholkonzentration unter den absoluten Grenzwerten – wie hier mit 0,7 ‰ – festgestellt wird und die konkreten Umstände der Tat erweisen, dass die Rauschmittelwirkung zur Fahruntüchtigkeit geführt hat.

2. Ein sog. „Rotlichtverstoß“ wird häufig auch von nüchternen Fahrern begangen, weshalb sein Vorliegen allein neben der festgestellten BAK von 0,7 ‰ die Annahme einer „relativen“ Fahruntüchtigkeit des Betroffenen nicht rechtfertigt.

Landgericht Berlin,
Beschluss vom 10. August 2005 – 536 Qs 166/05 –

Zum Sachverhalt:

Nach dem bisherigen Ermittlungsergebnis hat der Beschuldigte am 26. April 2005 gegen 2:20 Uhr in B. mit dem Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen. Eine Blutentnahme um 3:40 Uhr ergab eine Blutalkoholkonzentration von 0,70 ‰. Die Fahrbahn war trocken und es herrschte nur vereinzelter Fahrzeugverkehr. Die Straßen waren allesamt hell erleuchtet und die Sichtverhältnisse optimal. Als die beiden Lichtzeichenanlagen, sowohl für geradeaus als auch für Linksabbieger, „Rot“ abstrahlten und der Querverkehr, 2 Fahrzeuge von rechts aus der M.-Straße, gerade anfing, sich in Bewegung zu setzen, fuhr der Beschuldigte auf der Linksabbiegerspur in schnellem Tempo vorbei, passierte die Kreuzung trotz „Rot“ abstrahlender Lichtzeichenanlage für seine Richtung und bog dann in die W.-Straße ein. Der zunächst beschlagnahmte Führerschein des Beschuldigten wurde am 04. Mai 2005 freigegeben. Unter dem 06. Juni beantragte die Amtanwaltschaft die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, die mit dem angefochtenen Beschluss des Amtsgerichts angeordnet wurde.

Aus den Gründen:

Die hiergegen gerichtete Beschwerde ist begründet.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist nicht gerechtfertigt, denn es liegen keine dringenden Gründe für die Annahme vor, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 316 StGB entzogen werden wird.

Eine sog. „relative“ Fahruntüchtigkeit ist nur dann gegeben, wenn eine Blutalkoholkonzentration unter den absoluten Grenzwerten – wie hier mit 0,7 ‰ – festgestellt wird und die konkreten Umstände der Tat erweisen, dass die Rauschmittelwirkung zur Fahruntüchtigkeit geführt hat. Ein solcher Umstand kann auch in einem Fahrfehler gesehen werden, wenn dieser Fehler alkoholbedingt war. Dabei ist zu berücksichtigen, ob auch zahlreiche nicht alkoholisierte Fahrer solche Verstöße begehen, auch wenn dies die Indizwirkung des Verkehrsverstoßes für eine alkoholbedingte Fahruntauglichkeit nicht gänzlich ausschließt (BVerfG VRS 90, 1). Bei einer Missachtung des Rotlichts, wie sie hier dem Beschuldigten vorgeworfen wird, ist somit in Rechnung zu stellen, dass Rotlichtverstöße von nüchternen Fahrern ebenfalls häufig begangen werden (vgl. BVerfG a. a. O). Weitere Indizien zur Begründung des dringenden Verdachts, dass der Verkehrsverstoß alkoholbedingt war, sind jedoch nicht feststellbar. Nach dem Ergebnis der Ermittlungen sind alkoholtypische Auffälligkeiten bei dem Beschuldigten nicht erkennbar gewesen. Zwar setzte der Beschuldigte 3x das Atemalkoholmessgerät zu früh ab, so dass erst „nach eindringlicher Belehrung“ die 4. Messung erfolgreich war und verhielt sich in der Folgezeit unfreundlich und unkooperativ. Diese Verhaltensweisen lassen sich jedoch nicht mit dem hinreichenden Verdachtsgrad als Folgen des Alkoholgenusses qualifizieren. Der Beschluss war daher aufzuheben.

40.*) Nach Auffassung der Kammer ist der von der höchstrichterlichen Rechtsprechung für den Kraftfahrzeugverkehr an Land für die absolute Fahruntüchtigkeit festgelegte Grenzwert von 1,1 ‰ auf den Schiffsverkehr zu übertragen.

Landgericht Hamburg,
Beschluss vom 11. Mai 2006 – 603 Qs 195/06 –

Aus den Gründen:

Die nach §§ 210 Abs. 2, 311 StPO zulässige sofortige Beschwerde der Staatsanwaltschaft gegen den angefochtenen Beschluss, mit dem das Amtsgericht die Eröffnung des Hauptverfahrens aus rechtlichen Gründen abgelehnt hat, ist begründet.

Die Kammer ist mit der Staatsanwaltschaft der Auffassung, dass der Angeschuldigte nach den bisherigen Ermittlungen hinreichend verdächtig ist, sich der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB schuldig gemacht zu haben, indem er am 18. 06. 2005 gegen 19.10 Uhr im K. Hafen während der sog. „K. Woche“ einen unmotorisierten Jugendkutter in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand (Mittelwert des Blutalkoholgehalts zur Entnahmezeit um 19.32 Uhr: 1,20 ‰; daraus folgt unter Berücksichtigung des vom Angeschuldigten angegebenen Trinkendes von 18.00 Uhr derselbe Blutalkoholgehalt zur Tatzeit um 19.10 Uhr, da keine Rückrechnung erfolgt) geführt (= gesegelt) hat, obwohl er bei Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen können, aufgrund seines am Vortag und im Tagesverlauf des 18. 06. 2005 erfolgten Alkoholgenusses (Bier und Rum) möglicherweise nicht mehr fahrtüchtig zu sein.

Zwar ist nach Aktenlage nicht ersichtlich, dass dem Angeschuldigten beim Segeln des Kutters, an dessen Bord sich noch drei weitere Personen befanden, ein Fahrfehler unterlaufen ist, der als Beweisanzeichen für die (relative) Fahruntüchtigkeit des Angeschuldigten gewertet werden könnte. Die Kammer schließt indes allein aus der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,20 ‰ auf die (absolute) Fahruntüchtigkeit des Angeschuldigten. Im Einzelnen:

Der von der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGHSt 37, 89 [= BA 1990, 370]) für den Kraftfahrzeugverkehr an Land für die absolute Fahruntüchtigkeit festgelegte Grenzwert von 1,1 ‰ ist nach Auffassung der Kammer auf den Schiffsverkehr zu übertragen. Zwar ist bislang für den Bereich des Schiffsverkehrs ein solcher allgemeiner Grenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit in der obergerichtlichen Rechtsprechung nicht festgelegt. Vielmehr wurde absolute Fahruntüch-

tigkeit jedenfalls, aber eben auch erst im jeweiligen Einzelfall angenommen, wenn ein Schiffsführer zur Tatzeit einen Blutalkoholgehalt von mindestens 1,3 ‰ (OLG Karlsruhe, VRS 100, 348; so auch schon in der Tendenz OLG Schleswig SchlHA 1987, 107), 1,7 ‰ (OLG Köln NJW 1990, 847) oder 2,5 ‰ (KG VRS 72, 111) hatte.

Demgegenüber hält die Kammer in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des AG Rostock (NZV 1996, 124) sowie der mittlerweile gefestigten Spruchpraxis der mit der Untersuchung von Seeunfällen betrauten Seeämter und des Bundesoberseeamtes, die schon jetzt von einem Grenzwert absoluter Fahruntüchtigkeit im Schiffsverkehr von 1,1 ‰ ausgehen (vgl. nur die Nachweise bei Reichart, NZV 1996, 126 sowie Seifert, NZV 1997, 148, Fn. 25), und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Hamburg (vgl. VG Hamburg, Urteil vom 04.12.1989, Az: VG See 1/89, und Urteil vom 11.04.2000, Az: 1 VG See 2/2000 zur absoluten Fahruntüchtigkeit des Führers einer Segelyacht) die Anwendung der für den Straßenverkehr entwickelten Grenzwerte auch im Schiffsverkehr für sachgerecht und zum Schutze der Allgemeinheit für erforderlich.

Die psychischen Leistungsanforderungen an einen Schiffsführer im Schiffsverkehr sind ohne weiteres denjenigen vergleichbar, die an einen Fahrzeugführer im Straßenverkehr gestellt werden. So hat bereits das OLG Schleswig in seiner oben zitierten Entscheidung (SchlHA 1987, 107) zu Recht zu den Schwierigkeiten der Navigation im Schiffsverkehr ausgeführt: „Das Schiff reagiert u. a. verzögert auf Impulse zur Bewegungsänderung und es kann ohne Verlust seiner Steuerungsfähigkeit nicht beliebig langsam fahren. Winde und Strömungsverhältnisse müssen beim Manövrieren berücksichtigt werden. Zahlreiche und komplizierte Fahrregeln (…) sind zu beachten. Auf Schifffahrtszeichen, Sichtzeichen und Schallsignale ist Rücksicht zu nehmen. Diese Gesamtumstände muss ein Schiffsführer jederzeit unbeeinträchtigt erkennen und auswerten können. Er muss zwar in der Regel nicht wie im Straßenverkehr in Sekundenbruchteilen reagieren. Er muss jedoch wegen der langsameren Reaktion des Schiffes auf eingeleitete Manöver erheblich weiter vorausdenken, sich unter größeren Schwierigkeiten Informationen zur Entscheidungshilfe beschaffen und umfangreiches Regelwissen verarbeiten. Nur so ist er in der Lage, den Punkt, jenseits dessen ein Unfall nicht mehr zu verhindern ist, zu vermeiden. Dieser Punkt liegt im Schiffsverkehr zeitlich deutlich erheblich weiter voraus als im Straßenverkehr. (…) Nach allem liegt es nahe, die Grenze der alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit eines Schiffsführers im Bereich von 1,3 ‰ zu sehen."

Da die Gründe, die im Jahre 1990 zu einer Herabsetzung des Grenzwertes auf 1,1 ‰ geführt haben (BGH, NZV 1990, 357), nichts mit der Vergleichbarkeit von Straßen- und Schiffsverkehr zu tun haben, dürfte auch dieser neue herabgesetzte Grenzwert von der Argumentation des OLG Schleswig, der sich die Kammer anschließt, gedeckt sein. Zu Recht hat darüber hinaus das AG Rostock (a. a. O.) ausgeführt, dass die Anforderungen, die an die Navigations- und Reaktionsfähigkeit eines Schiffsführers gestellt werden müssen, gestiegen sind. Die Verkehrsdichte im Binnen- und Seeschifffahrtsverkehr ist keineswegs mehr gering. Dabei kommt erschwerend hinzu, dass im Schiffsverkehr die Variationsbreite der auf dem Wasser verkehrenden Schiffe, was ihre Größe, Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit angeht, wesentlich größer ist als im Straßenverkehr. Dies stellt eine zusätzliche Herausforderung für jeden Schiffsführer in viel befahrenen Gewässern dar. Er muss nämlich bei etwaigen Ausweichmanövern nicht nur seine eigene Manövrierfähigkeit richtig einschätzen können, sondern auch und gerade die u. U. äußerst beschränkte Manövrierfähigkeit eines herannahenden anderen Fahrzeugs, das ggf. wegen seiner Masse und der damit verbundenen Trägheit eine erhebliche Zeit braucht, um wie auch immer reagieren zu können, beurteilen können und danach sein eigenes Fahrverhalten richten.

Dies gilt gleichermaßen für den Schiffsführer eines Sportmotorbootes wie für den – wie im hiesigen Fall – eines unmotorisierten Segelbootes oder auch den Schiffsführer eines Tankers oder eines großen Passagierschiffes. Eine unterschiedliche Behandlung von motorisierten oder unmotorisierten Schiffen oder auch von Binnen- und Seeschiffen im Hinblick auf die Frage des Grenzwertes für die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit, wie ihn manche Gerichte annehmen wollen, kommt schon aus diesem Grund nicht in Betracht. Auch im Straßenverkehr werden in Bezug auf die Frage der Fahruntüchtigkeit keine Unterschiede zwischen schnellen Pkws, langsamen Mofas oder trägen Lkws gemacht. Soweit das OLG Köln in der zitierten Entscheidung aus dem Jahre 1989 einen Schiffsführer mit einem Radfahrer im Straßenverkehr vergleicht und dementsprechend einen Grenzwert von 1,7 ‰ annimmt, so hält dieser Vergleich bereits aus den oben genannten Anforderungen, die an einen Schiffsführer gestellt werden und die weit über die Anforderungen an einen Fahrradfahrer hinausgehen, was sich schon darin dokumentiert, dass grundsätzlich das Führen eines See- oder Binnenschiffs (auch eines unmotorisierten Segelschiffs oder eines kleineren Motorbootes) eine „Fahrerlaubnis", also einen Sportbootführerschein, einen Segelschein oder auch ein Schiffspatent voraussetzt, während ein Fahrradfahrer nichts dergleichen braucht, nicht stand. Denn die Gefahren, die von alkoholisierten Schiffsführern für Mensch und – wie zahlreiche Schiffsunfälle in der jüngsten Vergangenheit gezeigt haben – insbesondere auch für die Umwelt ausgehen, sind ungleich größer als diejenigen, die von einem alkoholisierten Fahrradfahrer ausgehen, der in erster Linie sich selbst gefährdet. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich auf einem Schiff in aller Regel nicht nur der Schiffsführer, sondern auch weitere Personen befinden, die bei einem etwaigen Schiffsunfall ebenfalls unmittelbar gefährdet sind. Schließlich stellt das Fahren auf dem Wasser bereits per se eine besondere Gefahrenquelle dar, da – anders als auf dem Land – bei Kollisionen stets die Gefahr des Ertrinkens der sich auf einem Schiff befindlichen Personen besteht.

Da es nach gesicherten Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft bereits bei Blutalkoholkonzentrationen von 0,5 bis 1,0 ‰ zu deutlichen Minderungen der Aufmerksamkeit, des Konzentrationsvermögens und der Reaktionsfähigkeit, zu einer signifikanten Verschlechterung der Sehschärfe und des räumlichen Sehens und außerdem zu einer erheblich gesteigerten Risikobereitschaft, was die tatsächlichen Leistungsminderungen noch zusätzlich verschlechtert (vgl. Geppert, BA 1987, 262 <268>), kommt, kann nach Ansicht der Kammer kein Zweifel daran bestehen, dass sich diese alkoholbedingten „Ausfälle" auch erheblich leistungsmindernd auf die psychophysischen Fähigkeiten eines Schiffsführers und mithin auch negativ auf dessen Fahrtüchtigkeit auswirken (so auch OLG Karlsruhe, a. a. O., S. 350).

All dies zugrunde gelegt, ist nach Auffassung der Kammer eine Gleichbehandlung von Schiffs- und Fahrzeugführern im Schiffs- und Straßenverkehr hinsichtlich des Grenzwertes für eine alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit nicht nur konsequent (so auch Tröndle/Fischer, StGB, 53. Auflage, § 316 Rd. 28) und „gerecht", sondern auch kriminalpolitisch zum Schutze der Allgemeinheit erforderlich. So kommt Alkohol am Ruder keineswegs selten vor, wenn auch, da bislang ein dem Straßenverkehr vergleichbares Instrumentarium nicht vorhanden ist, naturgemäß eine genaue Statistik über Alkoholtaten auf dem Wasser fehlt. Aber immerhin – darauf hat Seifert in NZV 1997, 148 hingewiesen – beruht die Entziehung von Fahrerlaubnissen für Sportboote und die Erteilung von Fahrverboten von Fahrerlaubnissen durch die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen mittlerweile zu einem überwiegenden Teil auf alkoholbedingtem Fehlverhalten. Und – siehe auch insoweit Seifert a. a. O. – in immerhin 10,5 % der vor den Seeämtern verhandelten Seeunfälle waren beteiligte Schiffsführer bzw. Rudergänger alkoholisiert.

Dass im Übrigen inzwischen auch gesetzgeberisch die von der Kammer angenommene Gleichbehandlung gewollt ist, dokumentiert die im August 2005 in Kraft getretene Änderung der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung. Nach deren § 3 Abs. 4 darf ein Schiff nicht mehr führen, wer 0,25 mg/l oder mehr in der Atemluft oder 0,5 ‰ oder mehr Alkohol im Blut (…) hat. Dies entspricht der Promillegrenze des § 24a Abs. 1 StVG und zeigt, dass der Gesetzgeber jedenfalls bezogen auf die Ordnungswidrigkeiten von einer Vergleichbarkeit der Verkehrsarten ausgeht. Warum Gleiches nicht auch für das Strafrecht gelten sollte, leuchtet nicht ein. Im Übrigen sehen auch die Führerscheinverordnungen für das Führen etwa von Sportbooten auf den See- und Binnenschifffahrtsstraßen diese Promillegrenze vor (vgl. nur § 8 Abs. 2 Sportbootführerscheinverordnung-See), so dass es auch vor diesem Hintergrund nahe liegt, im Hinblick auf die Frage der absoluten Fahruntüchtigkeit ebenfalls den für den Straßenverkehr geltenden Grenzwert auf den Schiffsverkehr zu übertragen. Jedenfalls kann dies einen Schiffsführer – wie auch vorliegend den Angeklagten, der über einen Sportbootführerschein See verfügt und dem also die Promillegrenzen bekannt sein müssen – nicht überraschen. Wenn er gleichwohl so viel Alkohol vor Fahrtantritt bzw. während der Fahrt konsumiert, dass er die noch zulässige Promillegrenze von 0,5 ‰ überschreitet, handelt er auch bezogen auf § 316 StGB sorgfaltswidrig und damit fahrlässig gemäß § 316 Abs. 2 StGB.

41.*) Der Begriff des Kraftfahrzeugs i. S. d. § 69 StGB erfasst auch Motorboote, weshalb der dringende Verdacht einer Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB mittels eines Motorbootes die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO zu rechtfertigen vermag.

Landgericht Kiel,
Beschluss vom 23. August 2006 – 37 Qs 62/06 –

Aus den Gründen:

Es sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Beschuldigten die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 69 StGB entzogen werden wird (§ 111a StPO). Entgegen teilweise vertretener Auffassung (etwa BayOLG, Beschluss vom 06. April 1993 – 1 St RR 59/93 –, MDR 1993, 1100 f. m. w. N.) erfasst der Begriff des Kraftfahrzeugs i. S. d. Vorschrift auch Motorboote. Das folgt schon aus dem Wortlaut, der keine Beschränkung auf Landfahrzeuge erkennen lässt. Gegen eine solche Beschränkung sprechen auch Sinn und Zweck der Vorschrift und die Gesetzessystematik. Die Norm soll die Verkehrssicherheit schützen, die in gleicher Weise durch eine Person gefährdet wird, die ihre Ungeeignetheit zum Umgang mit motorisierten Fahrzeugen im Straßenverkehr oder wie hier mit einem Motorboot gezeigt hat. Im Übrigen nimmt § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ausdrücklich auf § 316 StGB Bezug, der ebenfalls nicht auf den Straßenverkehr bzw. Landfahrzeuge beschränkt ist. Historische Argumente (BayOLG a. a. O.) vermögen demgegenüber nicht durchzugreifen. Dass sich die Definitionen in § 1 Abs. 2 StVG und § 248b Abs. 4 StGB nicht heranziehen lassen, folgt schon aus deren ausdrücklicher Beschränkung auf „dieses Gesetz" bzw. „diese Vorschrift", beim StVG außerdem aus dessen Sinn und Zweck, weil es ausschließlich den Straßenverkehr regelt und sich deshalb auch nur mit Landfahrzeugen befassen muss (wie hier LG München II, Beschluss vom 27. Oktober 1992, Az. 9 Qs 9/92, NZV 1993, 83 f; Tröndle/Fischer, StGB, 52. Aufl., München 2004, § 69 Rn. 3). Vorliegend bestehen dringende Gründe für die Annahme, dass sich der Beschuldigte nach § 316 StGB schuldig gemacht hat, so dass das Regelbeispiel des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB erfüllt ist oder dass ihm die Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB entzogen werden wird. Dass er sich bei ca. 2,5 ‰, Vorsatz und Verursachung eines Verkehrsunfalls – so diese Feststellungen auch in der Hauptverhandlung getroffen werden –, als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, bedarf keiner weiteren Erörterung.

42. 1. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG untersagt der Fahrerlaubnisbehörde nur, eine Entziehungsverfügung auf einen Sachverhalt zu stützen, der auch Gegenstand eines Strafverfahrens ist. Die Norm hindert die Behörde aber nicht daran, dem Inhaber während eines Strafverfahrens die Fahrerlaubnis wegen eines anderen Sachverhalts zu entziehen, für den die Sperre des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG nicht gilt.

***) 2. Bereits der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels als Cannabis gemäß § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung führt unmittelbar zur Entziehung der Fahrerlaubnis.**

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 19. Februar 2007 – 10 S 3032/06 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragsgegnerin ist zulässig und begründet.

Am 15.12.2005 und am 05.03.2006 wurde der Antragsteller einer Verkehrskontrolle unterzogen. In beiden anlässlich der Verkehrskontrollen entnommenen Blutproben wurde der Kokain-Metabolit Benzoylecgonin festgestellt (73 und 343 ng/ml). Wie sich aus den ärztlichen Gutachten vom 03.02. und vom 12.03.2006 ergibt, ist hierdurch jeweils belegt, dass der Antragsteller Kokain konsumiert hat. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats führt bereits der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels als Cannabis gemäß § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung unmittelbar zur Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. z. B. Senatsbeschl. v. 07.03.2006 – 10 S 293/06 –). Dies entspricht auch der ganz überwiegenden Praxis der anderen Obergerichte (vgl. z. B. BayVGH, Beschl. v. 14.02.2006 – 11 ZB 05.1406 – juris m. w. Nachw.).

Entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts steht auch § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung nicht entgegen. Nach dieser Vorschrift darf die Fahrerlaubnisbehörde, solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt, den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Entziehungsverfügung ist die Bekanntgabe der letzten Behördenentscheidung (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2005 – 3 C 25.04 –, NJW 2005, 3081 = DAR 2005, 581 [= BA 2006, 49]). Da vorliegend bereits der Widerspruchsbescheid am 26.01.2007 erlassen worden ist, ist auf diesen Zeitpunkt abzustellen. Zu diesem Zeitpunkt waren die beiden Strafverfahren wegen der Vorfälle vom 15.12.2005 und vom 05.03.2006 aber bereits eingestellt (Einstellungsverfügungen der Staatsanwaltschaft S. vom 07.03. und vom 10.04.2006). Selbst wenn auf den früheren Zeitpunkt der Bekanntgabe der angefochtenen Anordnung der Antragsgegnerin abgestellt wird, erweist sich diese mit der Folge als rechtmäßig, dass das öffentliche Vollzugsinteresse überwiegt. Denn zum Zeitpunkt der Zustellung der Anordnung am 24.03.2006 war das Strafverfahren wegen des Vorfalls vom 15.12.2005 von der Staatsanwaltschaft S. bereits eingestellt. Gegenstand eines Strafverfahrens im Sinne des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG ist nicht nur die Tat im Sinne des sachlichen Strafrechts, sondern der gesamte Vorgang, auf den sich die Untersuchung erstreckt (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 3 StVG, Rn. 17). Sinn des durch § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG zum Ausdruck gebrachten Vorrangs der Strafgerichte vor der Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde ist es, überflüssige und aufwändige Doppelprüfungen zu vermeiden und die Gefahr sich widersprechender Entscheidungen hinsichtlich der Frage der Fahreignung auszuschließen.

Dieser Vorrang gilt jedoch nur für das jeweilige Strafverfahren. Ist eines von mehreren Strafverfahren – wie hier durch eine Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft nach § 170 Abs. 2 StPO – beendet, besteht nach Wortlaut und Zweck des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG keine Veranlassung mehr, der Fahrerlaubnisbehörde eine Beurteilung der Fahreignung des Betroffenen im Hinblick auf diesen Sachverhalt zu untersagen. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG schließt lediglich die Berücksichtigung eines bestimmten Sachverhalts aus – hier den Vorfall vom 05.03.2006 –, untersagt der Fahrerlaubnisbehörde aber nicht, den Betroffenen im Hinblick auf andere Umstände, die berücksichtigt werden dürfen, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Danach durfte der Sachverhalt vom 15.12.2005 nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG von der Antragsgegnerin berücksichtigt werden. Allein wegen des durch die am 15.12.2005 entnommene Blutprobe nachgewiesenen Konsums von Kokain war dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu entziehen. Dass in der Begründung der Entziehungsverfügung auch der zweite Vorfall vom 05.03.2006 erwähnt wird, führt im Hinblick auf § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG nicht zur Rechtswidrigkeit der Anordnung und zum Erfolg der Anfechtungsklage (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Denn die Regelung der Anordnung der Antragsgegnerin vom 22.03.2006 lässt sich ausschließlich auf den von der Antragsgegnerin zu berücksichtigenden Sachverhalt vom 15.12.2005 stützen; ein etwaiger Begründungsmangel ist im Hinblick auf den Charakter der Maßnahme als gebundene Entscheidung beachtlich.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg)

43. 1. Nimmt ein Kraftfahrzeugführer unter der Einwirkung von Cannabis am Straßenverkehr teil, ist zur Verneinung seiner Fahreignung eine weitere Aufklärung durch Ermittlungen zur Häufigkeit seines Konsums nur dann geboten, wenn er ausdrücklich behauptet und substantiiert darlegt, er habe erstmals Cannabis eingenommen und sei somit weder ein gelegentlicher noch ein regelmäßiger Konsument.

2. Erst wenn hierzu substantiierte Darlegungen erfolgen, ist ihre Glaubhaftigkeit unter Würdigung sämtlicher Fallumstände zu überprüfen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Urteil vom 21. Februar 2007 – 10 S 2302/06 –
– 1 K 1272/05 (VG Freiburg) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis. Die Fahrerlaubnis der Klassen B, C 1, E, L und M wurde dem Kläger am 19. 05. 1999 erteilt. Am 30. 09. 2004 wurde er bei einer Personen- und Verkehrskontrolle der Autobahnpolizei wegen des Verdachts des Drogenkonsums einer Blutprobe zugeführt, die kurz nach der Kontrolle entnommen wurde und laut Laboruntersuchungsergebnis der Universität T. vom 17. 10. 2004 das Vorhandensein von Cannabinoiden und Opiaten im Blut ergab (Cannabinoide: THC 24,9 ng/ml, OH-THC 3,6 ng/ml und THC-COOH 58,8 ng/ml; Opiate: Codein 10 ng/ml und Morphin 19 ng/ml). Das Landratsamt S.- B. -Kreis wies ihn darauf hin, er sei wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln und wegen akuten Cannabiskonsums sowie der fehlenden Fähigkeit, diesen Konsum vom Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen, als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Der Kläger legte daraufhin ein ärztliches Attest vom 05. 11. 2004 vor, wonach ihm am 19. 10. 2004 u. a. codeinhaltige Tabletten verordnet worden seien; nachdem sich das Landratsamt durch Rücksprache mit der Arztpraxis vergewissert hatte, dass der Kläger tatsächlich erst am 19. 10. 2004 diese Medikamente verordnet bekommen hatte, wies es den Kläger darauf hin, dass die festgestellte Fahrt unter Drogeneinfluss bereits vor der entsprechenden Medikamentenverordnung erfolgt sei. Der Kläger berief sich daraufhin – wie schon zuvor – darauf, dass er wegen einer Erkrankung seines Magen-Darm-Traktes auch die Einnahme von Imodium verordnet bekommen habe; außerdem habe er wegen einer Erkältungskrankheit codeinhaltigen Hustensaft verabreicht bekommen. Einen entsprechenden Nachweis werde er vorlegen. Er legte dann ein weiteres ärztliches Attest vom 05. 11. 2004 vor, in dem bestätigt wird, dass der Kläger auch schon am 26. 09. 2004 die gleichen Medikamente wie am 19. 10. 2004 verordnet bekommen habe. Nach weiteren Abklärungen des Landratsamts hinsichtlich der Frage des Opiatbefundes entzog es mit Bescheid vom 02. 02. 2005 dem Kläger die Fahrerlaubnis unter Anordnung der sofortigen Vollziehung im Hinblick auf Opiatkonsum einerseits und auf Fahren unter Einfluss von Cannabis bei gelegentlichem Cannabiskonsum andererseits. Den hiergegen eingelegten Widerspruch wies das Regierungspräsidium F. mit Widerspruchsbescheid zurück. Der Kläger hat beim Verwaltungsgericht Freiburg Anfechtungsklage erhoben und sich gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis gewandt. Das Verwaltungsgericht hat der Klage stattgegeben. Die Fahrerlaubnisbehörde sei nicht ermächtigt gewesen, ohne nähere Untersuchung der Eignung die Fahrerlaubnis zu entziehen. Zwar habe der Kläger unter Einfluss von Cannabis ein Fahrzeug geführt, doch fehle es an verlässlichen Feststellungen dazu, dass der Kläger gelegentlich Cannabis konsumiere. Auch aus dem bei der Blutprobe festgestellten THC-COOH-Wert von 58,8 ng/ml könne kein zwingender Schluss auf gelegentlichen Cannabiskonsum gezogen werden.

Der Beklagte hat seine nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zugelassene Berufung gegen das Urteil wie folgt begründet: Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts bestünden keine Zweifel an einem gelegentlichen Cannabiskonsum des Klägers. Dies ergebe sich einmal daraus, dass der festgestellte extrem hohe Wert von 58,8 ng/ml THC-COOH nur erreicht werden könne, wenn Cannabis über einen längeren Zeitraum konsumiert werde. Darüber hinaus sei aber auch aus sonstigen Gründen ein gelegentlicher Konsum erwiesen. Dies ergebe sich aus der vom Verwaltungsgericht nicht hinreichend gewürdigten Vorgeschichte des Klägers, der insbesondere 1993 angegeben habe, bis zu diesem Zeitpunkt – u. a. – Haschisch konsumiert zu haben. So sei 1993 auch gutachtlich festgestellt worden, dass bei ihm ein Cannabinoidwert von 81,8 ng/g vorgelegen habe.

Aus den Gründen:

Die zugelassene und auch ansonsten zulässige Berufung ist begründet.

Die Fahrerlaubnisentziehungsverfügung ist schon deshalb gerechtfertigt, weil der Kläger nach § 3 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung im Hinblick auf die fehlende Trennung zwischen Cannabiskonsum und Verkehrsteilnahme sich als fahrungeeignet erwiesen hat. Auch das Verwaltungsgericht geht zutreffend von einer solchen fehlenden Trennfähigkeit bei Verkehrsteilnahme unter Cannabiskonsum aus. Soweit das Verwaltungsgericht dagegen einen gelegentlichen Cannabiskonsum nicht für ausreichend belegt hält, folgt der Senat dem nicht. Vielmehr fehlt es nach Auffassung des Senats schon an hinreichenden Darlegungen des Klägers zu einem erstmaligen Konsum, die erst Anlass für weitere Aufklärungen hinsichtlich der Konsumhäufigkeit geben würden. Denn im Hinblick darauf, dass die Kombination von erstmaligem Cannabiskonsum, anschließender Verkehrsteilnahme unter Einwirkung des erstmalig konsumierten Stoffes und schließlich der Feststellung dieses Umstandes bei einer polizeilichen Verkehrskontrolle eher selten auftreten dürfte, bedarf es einer ausdrücklichen Behauptung mit substantiierten Darlegungen dazu, dass es sich bei der festgestellten Einnahme von Drogen um einen erstmaligen Konsum gehandelt hat. Der Kläger hat aber weder im Widerspruchs- noch im Klage- oder Berufungsverfahren jemals behauptet, erstmalig vor der Fahrt am 30. 09. 2004 Cannabis konsumiert zu haben. Im Übrigen müssten – selbst wenn es entsprechende Behauptungen gäbe – diese auch glaubhaft sein. Auch daran bestünden im vorliegenden Fall erhebliche Zweifel. Dabei kann offen bleiben, ob sich ein Nachweis für einen mehr als einmaligen Konsum von Can-

nabis schon aus den objektiv gemessenen Werten (insbesondere 58,8 ng/ml THC-COOH) herleiten lässt. Denn bereits aus den Akten ist ein früherer gelegentlicher Konsum des Klägers belegt. So ergibt sich hieraus, dass der Kläger jedenfalls in früherer Zeit Cannabis – mindestens – gelegentlich eingenommen hat, wie der Beklagte überzeugend deutlich gemacht hat. Hierfür kann insbesondere auf das chemisch-toxikologische Gutachten der Universität T. vom 03. 08. 1993 verwiesen werden, in dessen Rahmen beim Kläger Cannabinoide in Höhe von 81,8 ng/g festgestellt wurden; auch in der Begutachtung des TÜV F. aus dem Jahre 1998 hat der Kläger eingeräumt, früher – bis 1993 – Cannabis konsumiert zu haben.

Vor dem Hintergrund dieses – früheren – Konsumverhaltens ist die Annahme einer langjährigen vollständigen Abstinenz, die eine Zäsur begründen und damit überhaupt die Möglichkeit eines – erneuten – erstmaligen Konsums eröffnen könnte, jedenfalls wenig wahrscheinlich.

Unter den vorliegenden Umständen fehlen auch Anhaltspunkte für Abweichungen vom Regelfall, die entsprechend Nr. 3 der Vorbemerkung von Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung für eine ausnahmsweise doch vorhandene Fahreignung sprechen könnten.

Die weitere – zwischen Beklagtem und Verwaltungsgericht kontrovers beurteilte – Frage, ob der Kläger darüber hinaus auch schon aufgrund der festgestellten Opiatwerte fahrungeeignet war, bedarf daher keiner Entscheidung.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

44. Ein einmaliger Konsum von Drogen im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) rechtfertigt im Regelfall die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 06. März 2007 – 16 B 332/07 –

Zum Sachverhalt:

Der 1969 geborene Antragsteller, der bereits seit 1993 nicht mehr im Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis ist, geriet am 30. 07. 2006 als Fahrer eines Kraftfahrzeugs in eine Polizeikontrolle. Weil der Antragsteller, der eine tschechische, im Februar 2006 ausgestellte Fahrerlaubnis vorwies, offensichtlich unter der Wirkung eines berauschenden Mittels stand, wurde eine Blutprobe entnommen, deren rechtsmedizinische Untersuchung 90 ng/ml Kokain und mehr als 1000 ng/ml Cocainmetabolit ergab. Mit Bescheid vom 14. 12. 2006 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller mit sofortiger Wirkung die Fahrerlaubnis mit der Folge, dass er nicht mehr berechtigt sei, die tschechische Fahrerlaubnis in Deutschland zu gebrauchen, und forderte ihn auf, innerhalb von drei Tagen den tschechischen Führerschein für eine entsprechende Eintragung vorzulegen. Dagegen erhob der Antragsteller Widerspruch und beantragte beim VG die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs. Diesen Antrag lehnte das VG ab, die Beschwerde hatte ebenfalls keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Interessenabwägung geht zu Lasten des Antragstellers aus. Der angefochtene Bescheid des Antragsgegners erweist sich bei summarischer Prüfung als offensichtlich rechtmäßig.

Der Senat hat bislang die Frage, ob bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) im Regelfall gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung – FeV – die Kraftfahreignung ausschließt, offen gelassen (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 11. 11. 2005 – 16 B 198/05 –).

Nach nochmaliger Überprüfung schließt sich der Senat der vom VG in Übereinstimmung mit der deutlichen Mehrzahl der anderen Obergerichte (vgl. etwa BayVGH, Beschlüsse vom 20. 09. 2006 – 11 CS 05.2143 –, juris, und vom 14. 02. 2006 – 11 ZB 05.1406 –, juris, letzterer mit umfangreichen Rechtsprechungsnachweisen) vertretenen Auffassung an, dass bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) im Regelfall gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung die Kraftfahreignung ausschließt. Hierfür sprechen sowohl der Wortlaut der Nr. 9.1 der Anlage 4 („Einnahme“) als auch die gesamte Systematik der Nummer 9 (vgl. hierzu OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 21. 11. 2000 – 7 B 11967/00, 7 B 11798/00 –, DAR 2001, 183 [= BA 2003, 71]).

Anhaltspunkte für einen wie auch immer gearteten Ausnahmefall sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Es bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller die Kraftfahreignung zwischenzeitlich wiedererlangt haben könnte. Insoweit ist eine (nachgewiesen) mindestens einjährige Abstinenz (Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV) sowie die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (§§ 20 Abs. 1, 14 Abs. 3 FeV) erforderlich.

Schließlich rechtfertigen auch die übrigen Angaben des Antragstellers keine ihm günstige Entscheidung im Rahmen einer Interessenabwägung. Dies gilt zunächst für die im Beschwerdeverfahren vorgelegten Ergebnisse durchgeführter Drogenscreenings. Generell gilt, dass es den auf Eigeninitiative des Betreffenden durchgeführten Drogenscreenings in der Regel an der erforderlichen Aussagekraft deshalb mangelt, weil der Konsum von Drogen in den Körperflüssigkeiten Blut oder Urin oder durch eine Haaranalyse nicht unbegrenzte Zeit nachweisbar ist und der Betreffende sich (bei ggf. fortbestehendem Drogenkonsum) einen ihm günstig erscheinenden Untersuchungstermin ausgesucht haben könnte. Eine aussagekräftige Untersuchung setzt deshalb voraus, dass sie zu einem für den Betreffenden nicht vorhersehbaren Zeitpunkt erfolgt, er also z. B.

kurzfristig und unvorhersehbar von der Behörde zur Untersuchung aufgefordert wird (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 25. 03. 2003 – 19 B 186/03 –).

Es mag dahingestellt bleiben, ob den von dem Antragsteller vorgelegten Drogenscreenings eine hinreichende Aussagekraft deshalb zukommt, weil es dort heißt, dass der Antragsteller „zu unregelmäßigen Zeiten spontan einbestellt worden" sei. Bedenken ergeben sich insoweit aus dem Umstand, dass diese Angaben wenig konkret und daher auch kaum nachvollziehbar sind, sowie daraus, dass sie offenbar formularmäßig erfolgten und deshalb ein Bezug zum Fall des Antragstellers nicht ohne weiteres verlässlich erkennbar ist. Zu Lasten des Antragstellers fällt aber insoweit ins Gewicht, dass er eigenen Angaben zufolge drogensüchtig gewesen, seit mehreren Jahren aber „clean" sei und der neuerliche, einmalige Konsum im Zusammenhang mit der Trennung von seiner Lebensgefährtin stehe. Obgleich somit der Antragsteller nach eigenen Angaben jahrelang dem Drogenkonsum entsagt hatte, ist es in einer ihn persönlich belastenden Situation zu einem Rückfall gekommen. Zwar hat der Antragsteller sogleich (durchaus anerkennenswerte) Schritte unternommen, einem Abgleiten in weiteren Drogenkonsum entgegenzuwirken, indem er etwa eine Woche nach dem fraglichen Vorfall seinen Arzt aufsuchte, mit ihm zweiwöchentliche Gesprächstermine vereinbarte und einhielt sowie fünf Drogenscreenings durchführen ließ. Dies alles und namentlich auch die Ergebnisse der Drogenscreenings können aber keine Auskunft darüber geben, ob der Antragsteller nicht bei einer neuerlichen, von ihm als belastend empfundenen Situation wiederum rückfällig wird und Drogen konsumiert.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Interessenabwägung zu Ungunsten des Antragstellers zu berücksichtigen, dass er am 30. 07. 2006 als Führer eines Kraftfahrzeugs am motorisierten Straßenverkehr teilnahm, obgleich er nach den Ergebnissen des rechtsmedizinischen Gutachtens vom 05. 09. 2006 deutlich unter dem Einfluss der Wirkungen von Kokain stand. Bei dem Antragsteller ist daher auch ganz konkret zu befürchten, dass er bei einem erneuten Rückfall in Drogenkonsum wiederum ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führen könnte. Vor diesem Hintergrund rechtfertigen auch die geltend gemachten beruflichen und sonstigen persönlichen Nachteile es im übergeordneten Interesse der Verkehrssicherheit nicht, den Antragsteller vorläufig am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu lassen, zumal es (auch) im Beschwerdeverfahren nur bei der durch keinerlei konkrete Tatsachen untermauerten Behauptung geblieben ist, es drohe die Zerstörung seiner beruflichen Existenz.

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

45.*) 1. Einem Fahrerlaubnisinhaber kann es im Einzelfall verwehrt sein, sich auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse zu berufen, wenn Anhaltspunkte für eine rechtsmissbräuchliche Umgehung der inländischen Vorschriften vorliegen, insbesondere nicht ersichtlich ist, dass der Erwerb der EU-Fahrerlaubnis im Zusammenhang mit der Ausübung der Grundfreiheiten durch den Betroffenen, namentlich der Niederlassungs- oder Dienstfreiheit steht.

2. Ein nicht schutzwürdiger Missbrauch des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse ist anzunehmen, wenn eine Gesamtwürdigung der objektiven Umstände ergibt, dass trotz formaler Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Bedingungen das Ziel der Regelung nicht erreicht wurde, und ein subjektives Element in Gestalt der Absicht, sich einen gemeinschaftsrechtlich vorgesehenen Vorteil dadurch zu verschaffen, dass die entsprechenden Voraussetzungen willkürlich geschaffen werden, vorliegt.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 08. September 2006 – 1 S 122.05 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich im Wege des vorläufigen Rechtsschutzes gegen den für sofort vollziehbar erklärten Bescheid des Antragsgegners vom 19. August 2005, mit dem ihm die polnische Fahrerlaubnis, die er am 30. Oktober 2004 erworben hatte, mit der Wirkung der Aberkennung des Rechts entzogen wurde, von ihr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, nachdem er der Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht nachgekommen war. Den Antrag, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruches gegen diesen Bescheid wiederherzustellen, hat das Verwaltungsgericht durch Beschluss vom 12. Oktober 2005 abgelehnt. Der Antragsgegner habe aus der unterbliebenen Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens auf die Nichteignung des Antragstellers schließen dürfen, da die Gutachtenanordnung wegen der im Jahre 1994 mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,20 Promille begangenen und wegen Nichtverstreichens der Tilgungsfrist auch noch verwertbaren Trunkenheitsfahrt rechtmäßig ergangen sei. Der angefochtene Bescheid verstoße auch nicht gegen europäisches Gemeinschaftsrecht. Im Interesse der Verkehrssicherheit könne eine nach vorheriger Entziehung von einem anderen Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis nicht ohne weiteres Geltung in dem Heimatstaat beanspruchen. Würde man dem Heimatstaat als Anerkennungsstaat keine Überprüfungsbefugnis der in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Fahrerlaubnis zuerkennen, würde man auch vor der rechtstatsächlichen Entwicklung des „Führerscheintourismus" und den damit einhergehenden Gefahren für die Verkehrssicherheit die Augen verschließen. Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet. Das Beschwerdevorbringen des Antragstellers, das das Oberverwaltungsgericht gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO allein zu prüfen hat, rechtfertigt keine Änderung des angefochtenen Beschlusses. Die Erfolgsaussichten des Widerspruchs gegen die Entziehungsverfügung stellen sich als offen dar (dazu unter 1.). Im Rahmen der Interessenabwägung überwiegt das öffentliche Interesse am Vollzug der angefochtenen Verfügung das Interesse des Antragstellers, von deren Vollzug einstweilen verschont zu bleiben (dazu unter 2.).

1. Die mit dem angegriffenen Bescheid verfügte Aberkennung des Rechts, von der polnischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, stellt sich nach der im Verfahren auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Prüfung weder als offensichtlich rechtmäßig noch als offensichtlich rechtswidrig dar. Die von der Republik Polen ausgestellte Fahrerlaubnis ist grundsätzlich auch von den deutschen Behörden anzuerkennen. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse kann jedoch durchbrochen werden, wenn es dem Fahrerlaubnisinhaber im Einzelfall verwehrt ist, sich auf die im EU-Ausland erworbene Fahrerlaubnis zu berufen. Die hierzu erforderliche Aufklärung der tatsächlichen Umstände, die beim Antragsteller zum Erwerb der polnischen Fahrerlaubnis geführt haben, muss dem Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben. Ob und unter welchen Voraussetzungen der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen Einschränkungen unterliegt, ist vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zu entscheiden, ohne dass für den Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes indes eine dahingehende Vorlagepflicht besteht.

a) Die Anwendung der innerstaatlichen Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis – hier: § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 und § 11 Abs. 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) – unterliegt den gemeinschaftsrechtlichen Bindungen der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABlEG Nr. L 237 vom 24. August 1991, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 (ABlEG Nr. L 150 vom 07. Juni 1997) – im Folgenden: Führerschein-RL. Art. 1 Abs. 2 Führerschein-RL sieht vor, dass die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt werden. Nach Art. 8 Abs. 2 derselben Richtlinie 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; nach Art. 8 Abs. 4 kann ein Mitgliedstaat 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. Der für die Auslegung des Gemeinschaftsrechts zuständige Gerichtshof hat sich mit diesen Richtlinienbestimmungen unlängst (Beschluss vom 06. April 2006 – Rs. C-227/05 <Halbritter> – NJW 2006, 2173 [= BA 2006, 307] und bereits zuvor Beschluss vom 29. April 2004 – Rs. C-476/01 <Kapper> – NJW 2004, 1725 [= BA 2004, 450]) näher befasst. Danach sehe Art. 1 Abs. 2 Führerschein-RL nach gefestigter Rechtsprechung die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor und erlege den Mitgliedstaaten eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die zu erlassenden Maßnahmen einräume, um dieser Verpflichtung nachzukommen. Art. 8 Abs. 4 Führerschein-RL stelle sich als Ausnahme dieses allgemeinen Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung dar und sei demnach eng auszulegen. Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 Führerschein-RL verbiete es einem Mitgliedstaat, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins dann abzulehnen, wenn dieser Führerschein nach Ablauf einer zusätzlich zu der Maßnahme des Entzugs angeordneten Sperrfrist ausgestellt worden sei. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung würde negiert, wenn ein Mitgliedstaat berechtigt wäre, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf die eigenen nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern. Die Mitgliedstaaten könnten sich nicht auf die ihnen mit Art. 8 Abs. 2 Führerschein-RL eingeräumte Befugnis berufen, um die Gültigkeit eines in einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf der Sperrfrist erworbenen Führerscheins nicht anzuerkennen. Sie könnten vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht verlangen, dass er die Bedingungen erfülle, die ihr nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach ihrem Entzug aufstelle. Hätten die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Art. 1 Abs. 1 der Führerschein-RL ausgestellt, seien die anderen Mitgliedstaaten nicht mehr befugt, die Beachtung der Ausstellungsbedingungen erneut zu prüfen (EuGH, Beschluss vom 06. April 2006, a. a. O., Rdn. 25–29 und 34).

Gemessen an diesen gemeinschaftsrechtlichen Maßstäben wäre der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine auch auf den Führerschein anzuwenden, den die polnische Behörde dem Antragsteller am 30. Oktober 2004 ausgestellt hat. Die in dem Strafbefehl des Amtsgerichts Tiergarten vom 03. August 1994 festgesetzte achtmonatige Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis war zu dieser Zeit längst verstrichen. Weil auch Eignungszweifel begründende Umstände im Anschluss an die Erteilung der polnischen Fahrerlaubnis nicht bekannt geworden sind (zu nachträglichen Eignungszweifeln vgl. Beschluss des erkennenden Senats vom 27. Juni 2006 – OVG 1 S 112.05–), wäre der Antragsgegner bei uneingeschränkter Geltung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der EU-Fahrerlaubnisse gehindert, gestützt auf § 13 Abs. 2 Buchstabe c) und d) FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutach-

tens zur Prüfung der Fahrerlaubnisentziehung bei alkoholbedingten Eignungszweifeln zu verlangen und im Falle seiner nicht fristgerechten Vorlage gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers zu schließen.

b) Auch der jüngste Beschluss des Gerichtshofes vom 06. April 2006 lässt jedoch noch Fragen offen, ob der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse tatsächlich stets uneingeschränkte Geltung beanspruchen kann. Mithilfe der den mitgliedstaatlichen Gerichten auferlegten Pflicht zur gemeinschaftsrechtskonformen Auslegung des nationalen Rechts, um die volle Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts zu gewährleisten, lassen sich die verbleibenden Zweifel nicht ausräumen, da sie aus dem Gemeinschaftsrecht selbst und seiner Auslegung durch den Gerichtshof erwachsen. Der Judikatur des Gerichtshofes lassen sich immerhin Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass es dem Fahrerlaubnisinhaber im Einzelfall verwehrt sein kann, sich auf die in einem anderen Mitgliedstaat erworbene Fahrerlaubnis zu berufen. Generell gestattet der Gerichtshof die missbräuchliche oder betrügerische Berufung auf Gemeinschaftsrecht nicht (EuGH, Urteil vom 09. März 1999 – Rs. C-212/97 <Centros> – NJW 1999, 2027 <2028; Rdn. 24 f.>). Ein nicht schutzwürdiger Missbrauch ist anzunehmen, wenn eine Gesamtwürdigung der objektiven Umstände ergibt, dass trotz formaler Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Bedingungen das Ziel der Regelung nicht erreicht wurde, und ein subjektives Element in Gestalt der Absicht, sich einen gemeinschaftsrechtlich vorgesehenen Vorteil dadurch zu verschaffen, dass die entsprechenden Voraussetzungen willkürlich geschaffen werden, vorliegt (vgl. EuGH, Urteile vom 21. Juli 2005 – Rs. C-515/03 <Eichsfelder Schlachtbetrieb> – Rdn. 39, http://eur-lex.europa.eu; vom 14. Dezember 2000 – Rs. C-110/99 <Emsland-Stärke> –, Slg. 2000, I-11569, Rdn. 50 ff.).

Bei summarischer Würdigung der bisher aktenkundigen Tatsachen anhand dieser Maßstäbe erscheint es nicht von vornherein ausgeschlossen, dass dem Antragsteller die Berufung auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerlaubnisse wegen rechtsmissbräuchlicher Umgehung der inländischen Vorschriften im Ergebnis versagt sein kann. Selbst wenn man nicht schon darin eine missbräuchliche Inanspruchnahme der sich aus dem Gemeinschaftsrecht ergebenden Rechte erkennen kann, dass ein Fahrerlaubnisbewerber sich mangels vollständiger Harmonisierung des Rechts der Mitgliedstaaten die für ihn günstigeren Vorschriften zunutze macht, kommen hier doch besondere Umstände hinzu, die in objektiver und subjektiver Hinsicht als Anzeichen für einen Rechtsmissbrauch bewertet werden können.

Das gilt zunächst für die auf objektiver Ebene angesiedelten Sachverhaltsmomente, die es zweifelhaft erscheinen lassen, den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen ohne weiteres anzuwenden. Es ist insbesondere nichts dafür ersichtlich, dass der Erwerb der polnischen Fahrerlaubnis im Zusammenhang mit der Ausübung der Grundfreiheiten durch den Antragsteller, namentlich der Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit steht. Die gleichlautende Stellungnahme, die der Antragsteller unter dem 19. Februar 2005 gegenüber dem Landeseinwohneramt und dem Kraftfahrtbundesamt abgegeben hat, bietet keinen tragfähigen Anhaltspunkt für eine solche Annahme. Nach seiner Einlassung hat ihn allein die Kenntnis vom Urteil des Gerichtshofes vom 29. April 2004 (Rechtssache Kapper) bewogen, sich in Polen um die Ausstellung eines Führerscheins zu bemühen. Dieses Vorhaben ist demnach nicht von dem in dem ersten Erwägungsgrund der Führerschein-RL niedergelegten Ziel getragen gewesen, die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben. Durch das Fehlen eines solchen gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorganges unterscheidet sich die vorliegende Fallgestaltung auch von derjenigen, die Gegenstand des Beschlusses des Gerichtshofes vom 06. April 2006 (Rechtssache Halbritter) war. Dort hatte der Betroffene seinen Wohnsitz aus beruflichen Gründen nach Österreich verlegt. Diesen Gesichtspunkt hat der Gerichtshof in seiner Entscheidung dahingehend gewürdigt, dass nach Art. 7 Abs. 1 Buchstabe b) und Abs. 5 Führerschein-RL ausschließlich Österreich eine Fahrerlaubnis erteilen und dem Betroffenen demnach nicht zum Vorwurf gemacht werden konnte, 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 (EuGH, a. a. O., Rdn. 30). Die Entscheidung des Gerichtshofes lässt sich daher durchaus in dem Sinne verstehen, dass es für die Frage der Geltung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine im Einzelfall eine Rolle spielen kann, ob der Erwerb der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat einen von diesem Vorgang unabhängigen gemeinschaftsrechtlichen Bezug aufweist.

Hinzu kommt der weitere Umstand, dass der Antragsteller nach seiner eigenen Einlassung in seiner bereits erwähnten Stellungnahme vom 19. Februar 2005 vor Ausstellung des polnischen Führerscheins zwar eine theoretische und praktische Fahrprüfung abgelegt hat, aber nichts dafür vorgetragen oder sonst ersichtlich ist, dass die polnischen Behörden gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchstabe a) Führerschein-RL die Erfüllung der gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe des Anhangs III geprüft haben. Ziffer 14 des die Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeuges regelnden Anhangs III befasst sich mit alkoholbedingten Eignungszweifeln. Auch die unterbliebene Überprüfung der an die physische Fahreignung gestellten Mindestanforderungen stellt einen Unterschied zu dem Sachverhalt dar, über den der Gerichtshof mit Beschluss vom 06. April 2006 befunden hat. Der Gerichtshof hat die Tatsache, dass die österreichischen

Behörden seinerzeit die Mindestanforderungen an die physische und psychische Fahreignung geprüft hatten, ausdrücklich bei seiner Entscheidung gewürdigt, es dem Anerkennungsstaat zu verwehren, den im Ausstellerstaat erteilten Führerschein nicht anzuerkennen (EuGH, a. a. O., Rdn. 31). Es liegt folglich nahe, diesem Umstand bei der Frage der gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen Relevanz beizumessen, zumal die Führerschein-RL ausweislich ihrer Erwägungsgründe auch das Ziel verfolgt, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und zu diesem Zweck Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheines festlegt.

Auch auf subjektiver Ebene lassen sich gewisse Anhaltspunkte für die Absicht des Antragstellers erkennen, sich einen gemeinschaftsrechtlich vorgesehenen Vorteil durch Umgehung der innerstaatlichen Vorschriften zu verschaffen. Wesentlicher Beweggrund für den Antragsteller, einen Führerschein in Polen zu erwerben, waren seine mehrfach erfolglos gebliebenen Anträge auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Im Einzelnen: In den Jahren 1995 und 1996 lehnte der Antragsgegner die Wiedererteilung nach negativen Begutachtungen der Kraftfahreignung des Antragstellers ab; ein dritter Neuerteilungsantrag blieb im Jahre 1999 ohne Erfolg, nachdem der Antragsteller einer Gutachtenanordnung nicht nachgekommen war; einen weiteren Neuerteilungsantrag ließ der Antragsteller im Jahre 2004 nach einer neuerlichen Gutachtenaufforderung fallen. Vor dem Hintergrund der im Jahre 1994 begangenen Trunkenheitsfahrt und der in den Folgejahren gutachterlich bestätigten alkoholbedingt fehlenden Kraftfahreignung erschien dem Antragsteller der Erwerb eines polnischen Führerscheins als Ausweg aus dieser von ihm als ungerecht empfundenen Situation.

c) Die erforderliche Aufklärung der tatsächlichen Umstände, die beim Antragsteller zum Erwerb der polnischen Fahrerlaubnis geführt haben, muss dem Hauptsacheverfahren ebenso vorbehalten bleiben wie die Würdigung, ob die Tatbestandsvoraussetzungen eines rechtsmissbräuchlichen Verhaltens erfüllt sind (vgl. EuGH, Urteile vom 21. Juli 2005, a. a. O., Rdn. 40; vom 14. Dezember 2000, a. a. O., Rdn. 54). Ob und unter welchen Voraussetzungen der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von EU-Führerscheinen Einschränkungen unterliegt, ist als Frage der Auslegung des Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf dessen einheitliche Anwendung vom Gerichtshof zu entscheiden, ohne dass für den Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes indes eine dahingehende Vorlagepflicht besteht. Die gemäß Art. 234 Abs. 3 EG-Vertrag statuierte Vorlagepflicht besteht auch für letztinstanzliche Gerichte grundsätzlich nicht im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes. Selbst wenn in einem solchen Verfahren – wie hier – ein Rechtsmittel nicht mehr zur Verfügung steht, bleibt den Beteiligten die Möglichkeit, das Hauptsacheverfahren zu betreiben, in dessen Rahmen unter Umständen ein Vorabentscheidungsersuchen erfolgen kann (vgl. Dörr in Sodan/Ziekow, Verwaltungsgerichtsordnung, 2. Auflage 2006, Europäischer Vertragsrechtsschutz Rdn. 127; Wegener in Calliess/Ruffert, EUV/EGV, 1999, Art. 234 Rdn. 22; jeweils m. w. N.).

2. Die losgelöst von den Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs im Hauptsacheverfahren vorzunehmende Interessenabwägung geht zu Lasten des Antragstellers. Das öffentliche Interesse an der Wahrung der Verkehrssicherheit genießt Vorrang gegenüber dem persönlichen Interesse des Antragstellers. Dabei verkennt der Senat nicht, dass der sofortige Vollzug der Aberkennung des Rechts, von der polnischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, in die persönliche Lebensführung des Antragstellers und auch in die Wahrnehmung seiner grundrechtlichen Freiheiten eingreift. Diese durchaus als schwerwiegend zu bewertenden Folgen müssen jedoch im überragenden Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hingenommen werden, wenn – wie hier – alkoholbedingte Zweifel an der Kraftfahreignung nicht ausgeräumt sind. Die Vermeidung von Gefahren, die durch die Teilnahme von ungeeigneten Personen am motorisierten Straßenverkehr entstehen, ist ein vorrangiges öffentliches Anliegen, hinter dem die privaten Interessen eines Betroffenen in aller Regel zurückzustehen haben.

46. Auch unter Berücksichtigung der Auslegung der Richtlinie 91/439/EWG durch den Europäischen Gerichtshof in den Rechtssachen Kapper (C-476/01 [BA 2004, 450]) und Halbritter (C-227/05 [BA 2006, 307]) sind die deutschen Behörden in Fällen des rechtsmissbräuchlichen Erwerbs der Fahrerlaubnis eines anderen Mitgliedstaates befugt, aufgrund vor der Erteilung der Fahrerlaubnis liegender Umstände dem Inhaber das Recht abzuerkennen, von ihr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen.

Verwaltungsgericht Gießen,
Urteil vom 07. November 2006 – 6 E 1359/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger erhielt im Jahr 1999 von dem Landrat des Beklagten die Fahrerlaubnis der Klasse B. Diese entzog ihm das Amtsgericht Biedenkopf mit Strafbefehl vom 24. 04. 2003 und setzte eine Sperrfrist für die Wiedererteilung von 9 Monaten fest. Zugrunde lag eine Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB, weil der Kläger am 17. 02. 2003 ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von zur Tatzeit circa 2,26 Promille geführt hatte.

Am 03. 05. 2004 beantragte der Kläger bei dem Landrat des Beklagten die Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis und erklärte sein Einverständnis, sich auf seine Kosten einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zur Feststellung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu unterziehen. Der Kläger legte

jedoch kein Gutachten der von ihm für die Untersuchung benannten Begutachtungsstelle zur Fahreignung des MPI K. vor. Mit Schreiben vom 29. 09. 2004 nahm er seinen Antrag auf Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis zurück.

Am 18. 11. 2004 beantragte der Kläger bei dem Landrat des Beklagten erneut die Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis und erklärte seine Bereitschaft, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zur Feststellung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu unterziehen. Mit Schreiben vom 07. 03. 2005 forderte der Landrat des Beklagten den Kläger unter Fristsetzung bis zum 04. 04. 2005 zur Vorlage des Gutachtens auf und wies dabei darauf hin, dass er bei seiner Entscheidung über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen die Nichteignung als gegeben ansehen könne, falls der Kläger das Gutachten nicht oder nicht fristgerecht vorlege. Mit Schreiben seiner früheren Bevollmächtigten vom 04. 04. 2005 bat der Kläger um Fristverlängerung bis 18. 04. 2005. Eine weitere Stellungnahme erfolgte jedoch nicht.

Am 22. 06. 2005 erwarb der Kläger in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis der Klasse B. Nachdem der Landrat des Beklagten hiervon Kenntnis erlangt hatte, gab er dem Kläger Gelegenheit zur Stellungnahme zu der Absicht, ihm zu versagen, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen. Mit Schreiben vom 15. 12. 2005 wies der Landrat dabei den Kläger darauf hin, dass er sich vor der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen müsse und dass nach § 11 Abs. 8 FeV die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen könne, wenn sich dieser weigere, sich untersuchen zu lassen oder der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringe. Dies erläuterte er nochmals mit Schreiben vom 29. 12. 2005 und führte unter anderem aus, dass auch im Falle einer Fahrberechtigung im Inland von der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde eignungsüberprüfende Maßnahmen nach den §§ 11 bis 14 FeV ergriffen werden müssten.

Der Kläger wandte ein, eignungsüberprüfende Maßnahmen seien unzulässig, da es seit dem rechtmäßigen Erwerb der Fahrerlaubnis in Tschechien keine neuen Anhaltspunkte für eine fehlende Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr gebe. Ferner verwies er auf einen Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 15. 08. 2005.

Mit Bescheid vom 18. 01. 2006 versagte der Landrat des Beklagten unter Anordnung der sofortigen Vollziehung dem Kläger vom Tage der Zustellung der Verfügung an, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen. Der Kläger erhob hiergegen mit Schreiben seiner Bevollmächtigten vom 14. 02. 2006 Widerspruch. Mit am 11. 04. 2006 zugestelltem Widerspruchsbescheid vom 06. 04. 2006 wies der Landrat des Beklagten den Widerspruch zurück und formulierte dabei den Tenor des Bescheides dahingehend, dass das Recht des Klägers, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, aberkannt werde. Dagegen hat der Kläger bei Gericht Klage erhoben.

Aus den Gründen:

Die Klage ist als Anfechtungsklage gemäß § 42 Abs. 1 VwGO zulässig.

Insbesondere hat der Kläger ein Rechtsschutzbedürfnis für die Klage. Ohne die streitige Verfügung wäre er berechtigt, von seiner am 22. 06. 2005 erworbenen tschechischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Zwar bestimmt § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV, dass die Berechtigung der Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen zu dürfen, nicht für diejenigen gilt, denen die Fahrerlaubnis im Inland entzogen oder denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist. Diesen Personen wird das Recht, von der EU-Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, nach § 28 Abs. 5 FeV auf Antrag erteilt, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen. Auch ist dem Kläger vor dem Erwerb seiner tschechischen Fahrerlaubnis seine deutsche Fahrerlaubnis mit Strafbefehl des Amtsgerichts Biedenkopf vom 24. 04. 2003 entzogen worden und er hat nach deren Erwerb keinen Antrag auf Anerkennung nach § 28 Abs. 5 FeV gestellt. Die vorgenannten Bestimmungen verstoßen jedoch für die vorliegende Fallkonstellation gegen die vorrangig anzuwendende Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. 07. 1991 in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. 06. 1997 und sind deshalb hier unanwendbar (siehe Hessischer VGH, Beschluss vom 24. 08. 2006 – 2 TG 62/06 –; Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 11. 10. 2005, NJW 2006, 1158 [= BA 2006, 329]; OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 15. 08. 2005, NJW 2005, 3228 [= BA 2006, 326] sowie aus der strafgerichtlichen Praxis etwa OLG Köln, Beschluss vom 04. 11. 2004, NZV 2005, 110; OLG Saarbrücken, Beschluss vom 04. 11. 2004, NStZ-RR 2005, 50 [= BA 2006, 318] und OLG Karlsruhe, Beschluss vom 26. 08. 2004, DAR 2004, 714 [= BA 2007, 111]; diese Frage ausdrücklich offen lassend BVerwG, Urteil vom 17. 11. 2005, NJW 2006, 1151 [= BA 2006, 323]).

Die Klage ist jedoch unbegründet.

Der Bescheid des Landrates des Beklagten vom 18. 01. 2006 ist in der Fassung des Widerspruchsbescheides derselben Behörde vom 06. 04. 2006 rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Darin ist dem Kläger zu Recht gemäß den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnisverordnung das Recht aberkannt worden, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen. Wegen des rechtsmissbräuchlichen Erwerbs dieser Fahrerlaubnis durch den Kläger steht dem auch nicht die Pflicht der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zur gegenseitigen Anerkennung der ausgestellten Führerscheine nach Maßgabe der Richtlinie 91/439/EWG entgegen.

Dem Kläger ist zutreffend auf der Grundlage des § 3 Abs. 1 und 2 StVG und der §§ 46 Abs. 1, 3 und 5, 11 Abs. 1 und 8 und 13 Nr. 2 Buchstabe c und d FeV das Recht aberkannt worden, von seiner zunächst in der Bundesrepublik Deutschland wirksamen tschechischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies hat gemäß §§ 3 Abs. 2 Satz 2 StVG, 46 Abs. 5 Satz 2 FeV bei ausländischen Fahrerlaubnissen zur Folge, dass das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland erlischt. Bei ihrer Entscheidung kann die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn er ein von ihr angeordnetes Gutachten nicht fristgerecht beibringt.

Diese Voraussetzungen sind hier gegeben. Zwar hat der Beklagte nach dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis durch den Kläger diesem gegenüber keine ausdrückliche – mit einer Kostenregelung verbundene – Anordnung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erlassen. Der Kläger hatte aber alle für die Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV wesentlichen Informationen (vgl. dazu Hamburgisches OVG, Beschluss vom 15. 12. 2005, BA 2006, 427). (wird ausgeführt)

Die Voraussetzungen des § 13 Nr. 2 Buchstabe c und d FeV, wonach zur Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde oder die Fahrerlaubnis aus diesem Grund entzogen war, liegen vor. Dem Kläger ist mit Strafbefehl des Amtsgerichts Biedenkopf vom 24. 03. 2003 seine Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheit im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von zur Tatzeit ca. 2,26 Promille entzogen worden. Etwas anderes ergibt sich insoweit auch nicht daraus, dass die Tat und die Verurteilung zeitlich vor der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis liegen. Es entspricht gefestigter obergerichtlicher Rechtsprechung, dass eine Fahrerlaubnis auch dann nach § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV zu entziehen ist, wenn sich ein Kraftfahrer auf Grund von Umständen als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die vor Erteilung der Fahrerlaubnis eingetreten sind (siehe etwa Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 11. 10. 2005, a. a. O.; Hamburgisches OVG, Beschluss vom 30. 01. 2002, NJW 2002, 2123 [= BA 2003, 257]; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 17. 12. 1991, NZV 1992, 254 und Hessischer VGH, Urteil vom 04. 06. 1985, NJW 1985, 2909 – letztere jeweils zu § 4 Abs. 1 StVG und § 15b Abs. 1 StVZO a. F.)

In der Aberkennung des Rechts des Klägers, von der tschechischen Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, liegt auch kein Verstoß gegen den Anerkennungsgrundsatz des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG. Die deutschen Behörden sind insoweit nicht darauf beschränkt, dem ausstellenden Mitgliedstaat nach Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 91/439/EWG ihre Bedenken an der Ordnungsgemäßheit der Fahrerlaubniserteilung mitzuteilen, damit dieser geeignete Maßnahmen ergreift. Auch bedarf es hier keiner Vorlage an den Europäischen Gerichtshof (vgl. aber die jüngst ergangenen Vorlagebeschlüsse des VG Chemnitz vom 11. 07. 2006 und 03. 08. 2006 und des VG Sigmaringen vom 27. 06. 2006, jeweils Juris, sowie die die Notwendigkeit einer Vorlage im Hauptsacheverfahren bejahenden Eilbeschlüsse des VGH Baden-Württemberg vom 21. 07. 2006, NZV 2006, 557 [= BA 2006, 432] und des Thüringer OVG vom 29. 06. 2006, Juris).

Zwar hat der Europäische Gerichtshof in seinem Beschluss vom 06. 04. 2006 (– Halbritter –) ausdrücklich entschieden, dass die Bundesrepublik Deutschland ihre Befugnis nach Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG, 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 kann. Gleichwohl erscheint nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine in der Bundesrepublik Deutschland anzuerkennende tschechische Fahrerlaubnis wegen solcher Eignungsbedenken zu entziehen, die auf Vorfällen aus der Zeit vor ihrer Erteilung gründen. Denn der der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zugrunde liegende Sachverhalt bezog sich auf die Umschreibung eines ausländischen Führerscheins, d.h. auf eine zunächst vorgeschriebene Anerkennung der Fahrerlaubnis, und nicht auf deren Entzug nach einer erfolgten Umschreibung (vgl. dazu etwa OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 13. 09. 2006, Juris). Darüber hinaus könnte auch eine nicht dauerhaft bewältigte Alkohol- oder Drogenproblematik als Mangel anzusehen sein, der von seiner Natur her geeignet ist, in die Gegenwart fortzuwirken und der sich deshalb ständig neu aktualisiert (vgl. dazu Hessischer VGH, Beschluss vom 09. 08. 2006, Az.: 2 TG 1400/06, unter Bezugnahme auf seinen Beschluss vom 16. 12. 2005, DAR 2006, 345 [= BA 2006, 336] und Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 11. 10. 2005, a. a. O.). Demgegenüber könnte aber der formalen Argumentation, dass eine Aberkennungsentscheidung eine vorherige Anerkennung voraussetze, entgegenzuhalten sein, dass mit dem Verlangen eines Eignungsnachweises der Sache nach nichts anderes als die Verweigerung der uneingeschränkten Anerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis erfolge (siehe OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. 08. 2006, juris [= BA 2006, 501]; Thüringer OVG, Beschluss vom 29. 06. 2006, a. a. O.; OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 20. 06. 2006, BA 2006, 430 und OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 15. 08. 2005, a. a. O.). Ferner hat der Europäische Gerichtshof in den Entscheidungen Kapper und Halbritter den Alkohol- oder Drogenmissbrauch nicht als Dauerumstand qualifiziert, der auf Grund seiner jederzeitigen Aktualisierung eine

Verweigerung der Anerkennung einer Fahrerlaubnis rechtfertige, obwohl den entschiedenen Fällen solche Eignungsbedenken zugrunde lagen (siehe OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. 08. 2006, a. a. O.).

Es kann hier aber offen bleiben, ob aufgrund der genannten Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs bei Inhabern von EU-Führerscheinen mit Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland ein Rückgriff der zuständigen Behörden auf innerstaatliches Fahrerlaubnisentziehungsrecht im Rahmen des Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG grundsätzlich auf die Fälle beschränkt ist, in denen die Eignungsbedenken auf einem Verhalten des Betroffenen nach dem Erwerb der EU-Fahrerlaubnis beruhen oder in denen dem Inhaber der Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, bevor die von einem deutschen Strafrichter festgesetzte Sperrfrist abgelaufen war. Denn dem Kläger ist nach den Umständen des vorliegenden Falles eine Berufung auf den Anerkennungsgrundsatz der Richtlinie 91/439/EWG wegen Rechtsmissbrauchs verwehrt (vgl. dazu auch OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. 08. 2006, a. a. O.; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 13. 09. 2006, a. a. O.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 08. 09. 2006, Juris [in diesem Heft]; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 21. 07. 2006, a. a. O. und Thüringer OVG, Beschluss vom 29. 06. 2006, a. a. O. sowie den ursprünglichen Vortrag der Europäischen Kommission in der Rechtssache Kapper, Rdnr. 67 des Urteils des EuGH vom 29. 04. 2004).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist ein Mitgliedstaat berechtigt, Maßnahmen zu treffen, die verhindern sollen, dass sich einige seiner Staatsangehörigen unter Missbrauch der durch den EG-Vertrag geschaffenen Möglichkeiten der Anwendung des nationalen Rechts entziehen; die missbräuchliche oder betrügerische Berufung auf Gemeinschaftsrecht ist nicht gestattet (siehe etwa EuGH, Urteile vom 21. 02. 2006 – Halifax –, Juris; 23. 03. 2000 – Diamantis –, Juris; 09. 03. 1999 – Centros –, NJW 1999, 2027; 12. 05. 1998 – Kefalas –, Juris und 02. 05. 1996 – Paletta II –, NJW 1996, 1881). Unter solchen Umständen können die nationalen Gerichte im Einzelfall das missbräuchliche oder betrügerische Verhalten des Betroffenen auf der Grundlage objektiver Kriterien feststellen und ihm die Berufung auf das einschlägige Gemeinschaftsrecht verwehren (siehe EuGH, Urteile vom 21. 02. 2006, 23. 03. 2000, 09. 03. 1999 und 02. 05. 1996, jeweils a. a. O.; siehe zur Prüfungsbefugnis der nationalen Gerichte auch OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. 08. 2006, a. a. O.). Dabei sind aber die Ziele der fraglichen Bestimmung des Gemeinschaftsrechts zu beachten, d. h. es dürfen nicht deren Tragweite verändert oder die mit ihr verfolgten Zwecke vereitelt werden (EuGH, Urteile vom 23. 03. 2000, 09. 03. 1999, 12. 05. 1998 und 02. 05. 1996, jeweils a. a. O.). Die Wirksamkeit und die einheitliche Anwendung des Gemeinschaftsrechts in den Mitgliedstaaten darf nicht beeinträchtigt werden (EuGH, Urteile vom 23. 03. 2000 und 12. 05. 1998). Auch kann ein Rechtsmissbrauch nicht allein darin gesehen werden, dass ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates seine Tätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat ausübt, der ihm insoweit die größte Freiheit lässt (EuGH, Urteil vom 09. 03. 1999, a. a. O.).

Nach diesen Maßstäben ist dem Kläger bei dem Erwerb seiner tschechischen Fahrerlaubnis ein von dem erkennenden Gericht festzustellender Rechtsmissbrauch anzulasten. Dies ergibt sich zwar nicht allein daraus, dass der Kläger – wie der in der tschechischen Fahrerlaubnis angegebenen deutschen Adresse sowie dem von dem Beklagten in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Melderegisterauszug zu entnehmen ist – die tschechische Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen das in Art. 7 Abs. 1 b i. V. m. Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG geregelte Wohnsitzerfordernis erworben hat. Denn insoweit hat der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. 04. 2004 (– Kapper –) ausdrücklich entschieden, 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 im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates und nicht im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaates gehabt hat. Es ist danach allein Sache des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaates, geeignete Maßnahmen in Bezug auf diejenigen Führerscheine zu treffen, bei denen sich nachträglich herausstellt, dass ihre Inhaber die Wohnsitzvoraussetzung nicht erfüllt haben. Falls der Ausstellungsmitgliedstaat nicht die geeigneten Maßnahmen ergreift, kann der Aufnahmemitgliedstaat gegen diesen Staat gegebenenfalls ein Verfahren nach Art. 227 EGV einleiten, um den Europäischen Gerichtshof einen Verstoß gegen die Verpflichtungen aus der Richtlinie 91/439/EWG feststellen zu lassen (EuGH, Urteil vom 29. 04. 2004 – Kapper –). Gleichwohl kommt aber bei Vorliegen weiterer objektiver Kriterien für einen Rechtsmissbrauch auch der Verletzung des Wohnsitzerfordernisses Indizwirkung zu.

Entscheidend gegen den Kläger spricht hier, dass er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nach Maßgabe des deutschen Rechts keine Fahrerlaubnis erhalten hätte und sich ohne Zusammenhang mit einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang an die tschechischen Behörden gewandt hat, und dort – ohne sich einer auf die Alkoholproblematik bezogenen Eignungsprüfung unterzogen zu haben – die Fahrerlaubnis erlangt hat (vgl. zu diesen Kriterien auch OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. 08. 2006, a. a. O.). Bei Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis am 22. 06. 2005 war das auf den Antrag des Klägers vom 18. 11. 2004 eingeleitete Verfahren auf Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis noch nicht abgeschlossen. Hier stand eine ablehnende Entscheidung des Beklagten unmittelbar bevor, nachdem der Kläger zwar zunächst seine Bereitschaft, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen, erklärt, aber das entsprechende Gutachten dann nicht vorgelegt hatte. Die Fahrerlaubnisbehörde des Beklagten hatte

dem Kläger zuletzt mit Schreiben vom 07. 03. 2005 ausdrücklich angekündigt, dass sie bei ihrer Entscheidung über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen die Nichteignung als gegeben ansehen könne, falls er das von ihr geforderte Gutachten nicht oder nicht fristgerecht vorlegen würde. Darüber hinaus ist nicht ansatzweise ein Zusammenhang zwischen dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis und einem gemeinschaftsrechtlich relevanten Vorgang zu erkennen. Vielmehr spricht die Verletzung des Wohnsitzerfordernisses gegen einen solchen Zusammenhang. Schließlich ist die Kammer der Überzeugung, dass der Kläger die Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik ohne eine auf seine Alkoholproblematik bezogene Eignungsüberprüfung erhalten hat. Insoweit beruft er sich zu Unrecht auf eine mangelnde Aufklärung des Sachverhaltes durch den Beklagten. Zwar hat der Beklagte hier vor Erlass des streitigen Bescheides nicht versucht, die näheren Umstände der Fahrerlaubniserteilung bei den tschechischen Behörden aufzuklären. Es ist aber sowohl aus Veröffentlichungen in der Presse als auch aus zahlreichen Verfahren anderer Kläger gerichtsbekannt, dass die tschechischen Fahrerlaubnisbehörden jedenfalls in der Vergangenheit entsprechende Eignungsüberprüfungen im Hinblick auf eine Alkoholproblematik nicht vorgenommen haben. Der Kläger hat jegliche konkreten Angaben zu dem Erwerb seiner Fahrerlaubnis unterlassen. Da dem anwaltlich vertretenen Kläger die Relevanz der Umstände des Erwerbs der Fahrerlaubnis für das vorliegende Verfahren bewusst sein muss und es sich insoweit auch um Tatsachen aus seiner Sphäre handelt, war er aber gehalten, entsprechendes jedenfalls vorzutragen.

Mit der Bejahung eines Rechtsmissbrauchs des Klägers bei dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis werden weder die Bestimmungen der Richtlinie 91/439/EWG verändert noch die mit ihr verfolgten Zwecke vereitelt. Zwar ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes in seinem Urteil vom 29. 04. 2004 (– Kapper –) und seinem Beschluss vom 06. 04. 2006 (– Halbritter –) die Regelung des § 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG als Ausnahme von dem in ihrem Art. 1 Abs. 2 enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine als Gewährleistung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs eng auszulegen. Vorliegend ist jedoch – wie bereits oben angesprochen – kein Zusammenhang zwischen dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis durch den Kläger und einer dieser Grundfreiheiten ersichtlich. Insbesondere hat der Kläger nichts im Hinblick auf eine Inanspruchnahme der Arbeitnehmerfreizügigkeit nach den Art. 39 ff. EGV oder der Niederlassungsfreiheit nach Art. 43 ff. EGV vorgetragen. Darüber hinaus ist ausweislich der amtlichen Vorbemerkungen der Richtlinie 91/439/EWG eines ihrer Ziele gerade die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Hierzu wird in ihrem Anhang III ausdrücklich ausgeführt, dass Alkoholgenuss eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellt, bei der auf medizinischer Ebene große Wachsamkeit geboten ist. Nach Ziffer 14.1 des Anhanges III darf Bewerbern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden und kann Bewerbern, die alkoholabhängig waren, erst nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden.

Schließlich beeinträchtigt die Kammer mit der Bejahung eines Rechtsmissbrauchs im Falle des Erwerbs der tschechischen Fahrerlaubnis durch den Kläger auch nicht die einheitliche Anwendung des Gemeinschaftsrechts in den Mitgliedstaaten. Insbesondere wird damit nicht von der Auslegung der Richtlinie 91/439/EWG abgewichen, die diese durch den Europäischen Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. 04. 2004 (– Kapper –) und seinem Beschluss vom 06. 04. 2006 (– Halbritter –) erfahren hat. Denn diese Entscheidungen betrafen unabhängig von der Frage der Unterscheidung zwischen Versagung der Anerkennung und nachträglicher Aberkennung der Fahrerlaubnis andere Sachverhalte. In dem dem Beschluss vom 06. 04. 2006 zugrunde liegenden Fall hatte der deutsche Kläger seinen Wohnsitz in Österreich, wo er seine Fahrerlaubnis erworben hatte, und hatte sich dort auch einer Eignungsüberprüfung im Hinblick auf die bei ihm bestehende Drogenproblematik unterzogen. Dem gegenüber hatte der Kläger in dem dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 29. 04. 2004 zugrunde liegenden Fall zwar keinen Wohnsitz in den Niederlanden, wo er seine Fahrerlaubnis erworben hatte. Nach Randnummer 18 des Urteils war jedoch nicht ersichtlich, ob der dortige Kläger nach Ablauf der in Deutschland verhängten Sperrfrist bei den deutschen Behörden eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beantragt hatte, während hier der Kläger seine tschechische Fahrerlaubnis während des in Deutschland noch anhängigen Verfahrens auf Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis erworben hat. So hat auch der Europäische Gerichtshof in seinem Beschluss vom 06. 04. 2006 (– Halbritter –) seine Ausführungen zur Auslegung des Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG ausdrücklich unter den Vorbehalt der „Umstände wie denen des Ausgangsverfahrens“ gestellt, auch wenn dies nicht entscheidungstragend gewesen sein mag (vgl. zu letzterem OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 29. 08. 2006, a. a. O.).

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
(DIREKTORIN: PD DR. MED. HABIL. BRITTA BOCKHOLDT)

ELKE BELOW, EUGENIA KOPAS, BRITTA BOCKHOLDT

Problembewusstsein von Jugendlichen beim Konsum von legalen und illegalen Drogen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr

Teil 1: Legale Drogen – Nikotin und Alkohol

Problem awareness of teenagers concerning the consumption of legal and illegal drugs in connection with road traffic

Part 1: Legal Drugs – nicotine and alcohol

1. Einleitung

2002 wurden in Deutschland fast 63 000 Unfälle aufgenommen, bei denen mindestens bei einem Beteiligten eine Alkoholisierung festgestellt werden konnte. 26 % der Unfallbeteiligten waren zwischen 18 und 25 Jahre alt. Als Hauptursache wird mangelndes Problembewusstsein dieser Jugendlichen vermutet, das sich in Unterschätzung der Alkoholwirkung sowie Verdrängung und Verharmlosung der Folgen äußert. Viele unterschätzen die Gefahr geringer Alkoholmengen und fühlen sich fahrtüchtig bzw. wollen die Fahrtüchtigkeit anderer richtig bewerten können [1].

Betrachtet man die allgemeinen Unfallzahlen in Mecklenburg-Vorpommern, so ereigneten sich 1989 1541 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden bei denen Jugendliche bis zum 25. Lebensjahr Hauptverursacher waren. Bis 1995 stieg die Anzahl der Unfälle auf 3 698 an – immerhin auf 240 % oder mehr als das Doppelte! Ab 1996 waren die Zahlen rückläufig, 2004 wurden aber immerhin noch 2 479 Unfälle durch Jugendliche verursacht (Abb.1) [6,7].

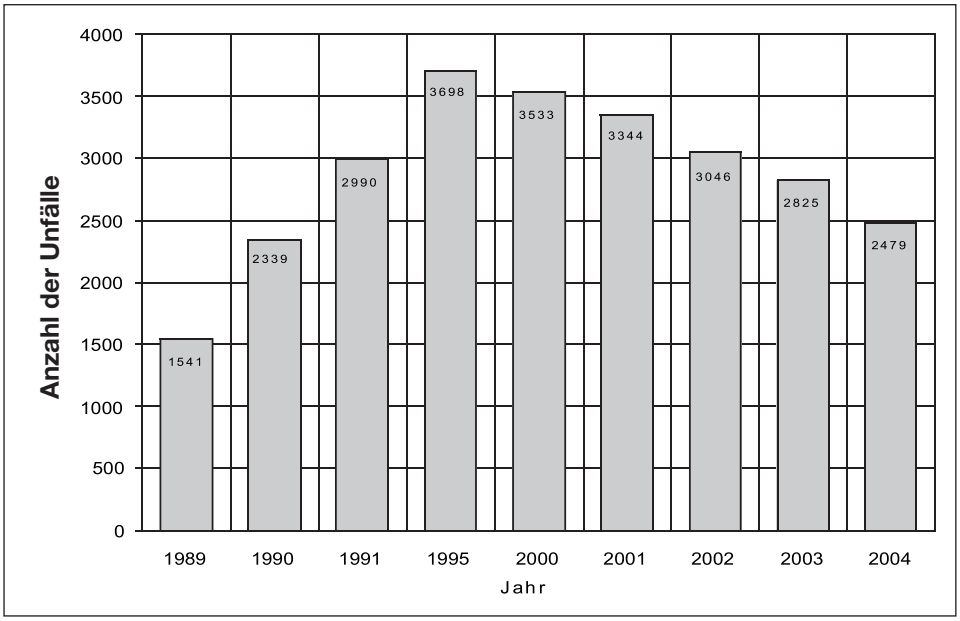


Abb. 1: Entwicklung der Unfallzahlen für Mecklenburg-Vorpommern (Jugendliche bis 25 Jahre als Hauptverursacher).

Werden Kfz- und Fahrradfahrer isoliert betrachtet, so waren in Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2003 insgesamt 4 371 Jugendliche bis 25 Jahre an Straßenverkehrsunfällen beteiligt. In 63 % der Fälle waren sie Hauptverursacher der Unfälle. Trotz zurückgehender Unfallzahlen für 2004 um 12 % blieb der Hauptverursacheranteil jedoch gleich [5,7].

Aus diesen Angaben ergibt sich weiterhin Handlungsbedarf für Aufklärung und Prävention besonders bei jungen Verkehrsteilnehmern. Aus unserer Sicht gibt es hinsichtlich der Gefahren und Probleme sowohl durch legale Drogen wie z. B. Alkohol oder Nikotin als auch vor allem durch illegalen Drogenkonsum gerade bei jugendlichen, aktiven und passiven Straßenverkehrsteilnehmern große Wissensdefizite, woraus Kritiklosigkeit und Leichtsinnigkeit resultieren.

Im Rahmen einer Untersuchung an Schulen sollte mit Hilfe eines Fragebogens und einer zusätzlichen Urinprobenanalyse festgestellt werden, welche Erfahrungen und Erlebnisse jugendliche Gymnasiasten in Vorpommern mit legalen und illegalen Drogen haben und wie ihr Problembewusstsein z. B. bei Drogenkonsum in der Schule und im Zusammenhang mit der unmittelbaren Teilnahme am Straßenverkehr (z. B. als Fahrer, aber auch als Beifahrer) oder eben grundsätzlich als Führerscheinbesitzer entwickelt ist.

In diesem 1. Teil der sehr umfangreichen Studie soll zuerst das Problembewusstsein im Zusammenhang mit Nikotin/Tabak und Alkohol dargestellt werden. Neben den Medikamenten bzw. Schmerzmitteln weisen diese Substanzen das höchste Suchtpotential auf und gehören zu den am häufigsten konsumierten Drogen [8]. Hintergrund sollte dabei natürlich auch die Frage sein, ob ein möglicher, bereits vorhandener Umgang mit bzw. Konsum von legalen Drogen Ausdruck für ein beginnendes Suchtverhalten mit den illegalen Drogen ist und/oder als möglicher Einstieg in den illegalen Drogenkonsum gewertet werden kann.

2. Material und Methodik

Insgesamt wurden 4 Gymnasien kleinerer Kreisstädte in Vorpommern in die Studie einbezogen. Die Teilnahme war freiwillig und anonym. Die 9. und 12. Jahrgangsstufen wurden durch 728 Jugendliche repräsentiert, von denen 205, d. h. ca. 28 %, an der Studie teilnahmen. Davon gehörten 106 Schüler/innen der 9. Klasse und 99 der 12. Klasse an. Die Geschlechterverteilung verhielt sich etwa 1:2. 72 Schüler und 133 Schülerinnen nahmen insgesamt an der Studie teil. Die prozentualen Angaben beziehen sich in den Abbildungen auf diese Teilnehmerzahlen.

2.1. Fragebogen

Resultierend aus unseren Erfahrungen in der Alkohol- und Drogenanalytik wurde ein Fragebogen erarbeitet, durch den u. a. Einstellungen und Meinungen jugendlicher Gymnasiasten aus der 9. und 12. Jahrgangsstufe als aktive oder passive Verkehrsteilnehmer oder auch Führerscheinanwärter bzw. -besitzer erforscht werden sollten.

Neben soziodemographischen Daten und einer Statuserhebung bezüglich Konsumgewohnheiten von Alkohol, Nikotin und illegalen Drogen waren Fragen mit direktem Bezug zum Straßenverkehr zu beantworten, z. B. ob die Schüler bereits einen Führerschein besitzen und wenn ja, wie lange. Gleichfalls wurden Meinungen und Kenntnisse zu Alkohol-, Nikotin-, Drogen- und Rauschmittelabusus sowie zum Fahr- oder Mitfahrverhalten unter Drogen oder bei Kenntnis von Drogenkonsum abgefragt.

Der Fragebogen war anonym und enthielt 48 Fragen, die z. T. auch durch Mehrfachangaben beantwortet werden konnten. Speziell zu den legalen Drogen – Nikotin und Alkohol – wurden 12 Fragen formuliert. Dabei ging es überwiegend um Rauch- und Trinkgewohnheiten, wie z. B. ob auch in der Schule geraucht oder Alkohol getrunken wird, Konsummengenangaben sowie Gründe dafür. Ein besonderes Augenmerk lag auf Fragestellungen zum Autofahren und Mitfahren nach Alkoholkonsum. Dabei sollte vor allem auch das Problembewusstsein bezüglich bestimmter Trinkmengen geprüft werden.

2.2. Urinuntersuchungen

Auf freiwilliger Basis sollte zusätzlich eine anonyme Urinprobe für ein Drogenscreening abgegeben werden, um u. a. Aussagen zum Wahrheitsgehalt der Angaben auf dem Fragebogen und zum allgemeinen Konsumverhalten der Schüler und dessen zeitlicher Einordnung zu erhalten.

Die Untersuchungen zu den legalen Drogen wurden durch die Urinanalysen nicht weiter relativiert. Diese Ergebnisse werden in „Teil 2: Illegale Drogen“ vorgestellt.

2.3. Datenauswertung

Die Datenauswertung erfolgte computergestützt über das Tabellen- und Statistikprogramm Excel. Alle Ergebnisse der Fragebogenauswertung wurden berücksichtigt und werden in einer medizinischen Dissertation vollständig ausgewertet und präsentiert [3].

3. Ergebnisse

Ziel des ersten Studienteils „Legale Drogen – Nikotin und Alkohol“ war es, Erkenntnisse zum legalen Drogenkonsum, speziell zum Rauch- und Trinkverhalten von jugendlichen Gymnasiasten Vorpommerns der 9. und 12. Jahrgangsstufe zu erhalten, die aktiv

oder passiv sowie mit oder ohne Führerschein am Straßenverkehr teilnehmen und dabei bereits bestimmte Einstellungen und Bewusstseinsstrategien entwickelt haben sollten.

3.1. Allgemeine Ergebnisse

Von den 205 teilnehmenden Jugendlichen gehört der größere Anteil (ca. 65 %) dem weiblichen Geschlecht an und ca. 35 % sind männlich. Die Schüler/innen der 9. Klasse waren durchschnittlich 15 Jahre alt (14–15 Jahre, wenige 16-Jährige), d. h. hierbei handelte es sich überwiegend um potentielle Fahrrad- oder Mopedfahrer. Einen Führerschein besaß in dieser Altersklasse noch keiner. Die Jugendlichen der 12. Klassen waren im Durchschnitt 18 Jahre (17–18 Jahre, wenige 19-Jährige) alt und der überwiegende Teil, d. h. fast 81 %, besaß bereits einen Führerschein.

3.2. Spezielle Ergebnisse – Nikotin und Rauchgewohnheiten

Bei der Umfrage war der Anteil der Raucher für beide untersuchten Altersgruppen fast gleich hoch. Für die 15 Jahre alten Jugendlichen lag der Anteil bei 46,3 % und für die der 12. Jahrgangsstufe bei 48,4 %. Die Mädchen waren in beiden Altersgruppen mit 72 % in der 9. und mit 66 % in der 12. Jahrgangsstufe häufiger unter den Rauchern vertreten (Abb. 2).

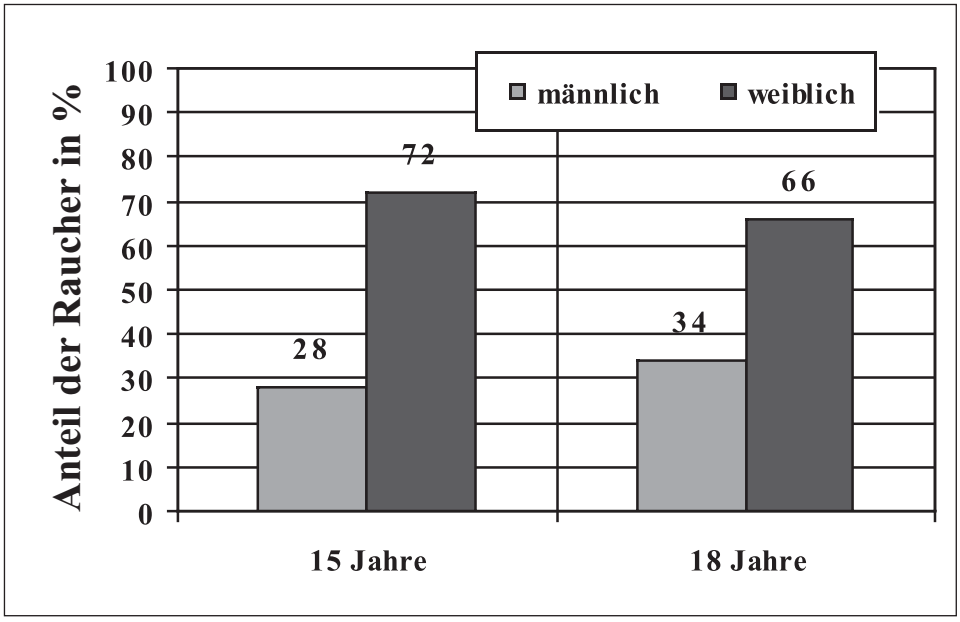


Abb. 2: Anteil der Raucher nach Geschlecht und Alter.

Überwiegend wurden Zigaretten konsumiert, zusätzlich gab es aber auch Zigarren- und Pfeifenraucher. Andere Nikotin- bzw. Tabakprodukte konnten nur in 2 Fällen festgestellt werden, wobei es sich um das Rauchen von Zigarillos handelte.

Interessanterweise rauchen 86 % der Schüler/innen der 9. Klasse bereits in der Schule ihre Zigaretten obwohl das eigentlich lt. Schulgesetz und Jugendschutz verboten ist. In den 12. Klassen sind es 94 % der Raucher, die auch in der Schule zur Zigarette greifen.

Die meisten Schüler/innen beider Jahrgänge rauchten bis zu 10 Zigaretten am Tag, am zweithäufigsten war beim Konsumverhalten „selten“ feststellbar.

Fast 20 % der 18 jährigen rauchen mehr als 10 Zigaretten am Tag (Abb. 3).

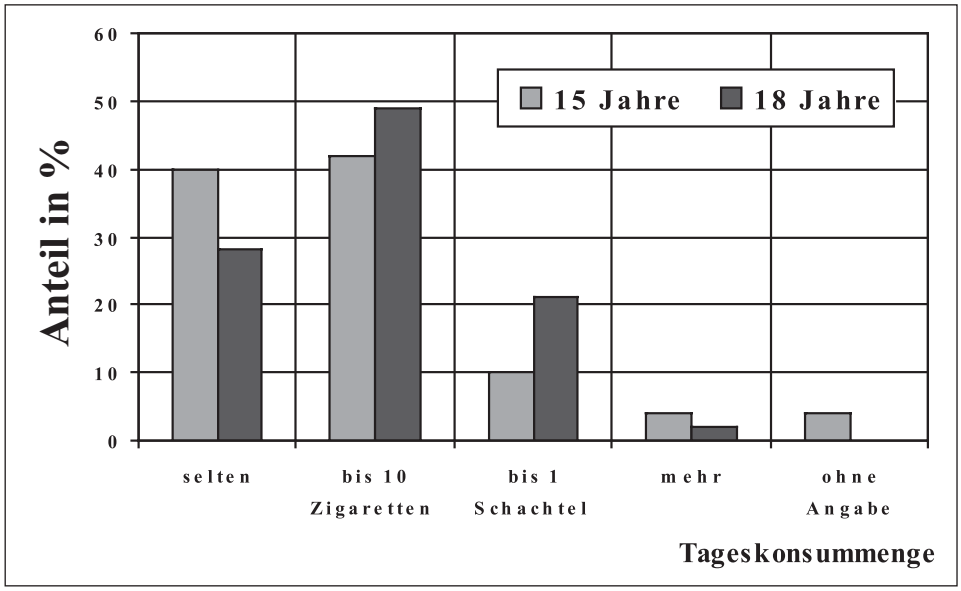


Abb. 3: Konsumverhalten/Tageskonsummenge der jugendlichen Raucher (gesamt).

3.3. Spezielle Ergebnisse – Alkohol, Konsumverhalten und Einstellungen beim Verhalten im Straßenverkehr

3.3.1. Alkoholkonsumverhalten

97 % der Schüler/innen der 9. Klasse und 79 % der 12. Klasse beantworteten die Frage nach ihrem Alkoholkonsum mit „ja“.

Bei der Art der alkoholischen Getränke lagen sowohl in der neunten als auch in der zwölften Jahrgangsstufe Mixgetränke (Cocktails, Alkopops) an erster Stelle. Im Schnitt konsumierten ca. 56 % der Neuntklässler und 67 % der zwölften Klasse in ihrer Freizeit gerne die gemixten Getränkesorten (Abb. 4).

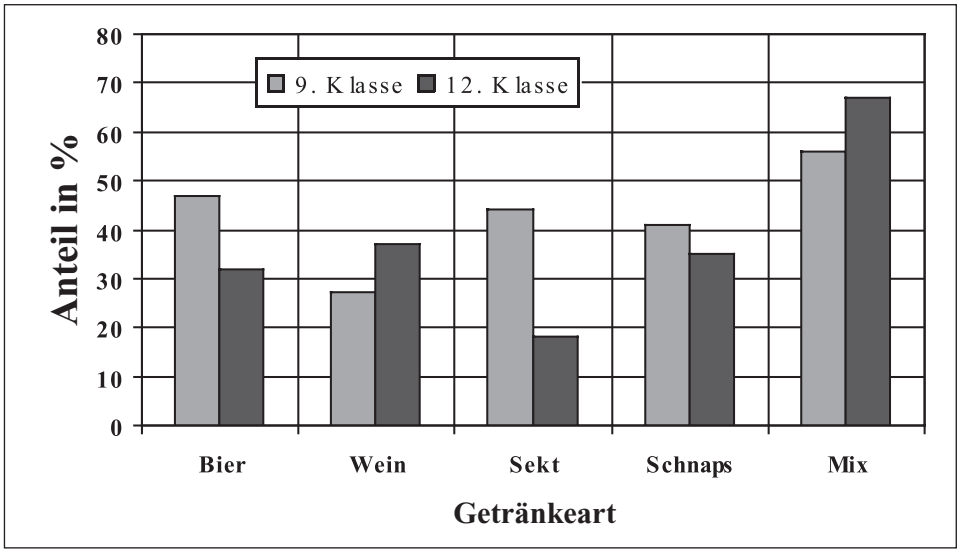


Abb. 4: Bevorzugte alkoholische Getränke der verschiedenen Jahrgänge (Mehrfachantworten waren möglich).

Die meisten Alkoholika werden bei beiden Untersuchungsgruppen überwiegend auf Partys und bei Familienfeiern konsumiert. Bei den Jüngeren wird Alkohol öfter auf Familienfeiern, bei den Älteren häufiger auf Partys getrunken.

Bei der Frage nach dem Konsum alkoholischer Getränke in der Schule antworteten 1 % der weiblichen 9. Klassenstufe und ca. 15 % der 18-jährigen Jungen mit „ja“.

3.3.2. Motive für den Alkoholkonsum und Konsumgewohnheiten

Keiner der befragten Schüler trinkt Alkohol, „weil er nur so akzeptiert wird“. Ca. 43 % trinken Alkohol „weil sie Durst haben“ und in fast 50 % der Fälle „gehört Alkoholgenuss einfach zu einem schönen Abend“ oder „zu einer Mahlzeit“ dazu. Es waren vor allem die Schüler der 12. Klasse, die „Zusammengehörigkeitsgefühl“ und „verbessertes Kommunikationsverhalten“ in Verbindung mit Alkohol angaben. Über 50 % verbinden den Alkoholgenuss mit „zunehmender Geselligkeit, einfacherer Kontaktaufnahme und Enthemmung“. Die Älteren trinken „weil andere Freunde es auch machen“ und „weil es Spaß bringt“. Im Einzelnen wurden folgende Gründe genannt (Tabelle 1):

Alkohol-Konsumgründe	**Anteil 9. Klasse in %**		**Anteil 12. Klasse in %**	
	weiblich	männlich	weiblich	männlich
„weil ich Durst habe“	38,2	49,3	45,6	37,6
„gehört zum Abend dazu“	52,9	48,7	58,2	38,4
„es bringt Spaß“	45,0	23,0	34,7	**54,3**
„meine Freunde machen es auch“	6,8	4,1	3,3	**51,5**
„ich kann dabei entspannen“	5,0	20,2	6,8	29,7
„ich werde kommunikativer“	31,0	26,5	37,9	**61,7**
„nur so kann ich feiern“	10,6	8,3	7,1	**20,6**
„so löse ich Probleme“	4,7	7,5	0	5,9
„ich finde es cool“	0	2,8	2,5	7,8

Tab. 1: Warum wird Alkohol getrunken? (Mehrfachantworten waren möglich).

Die meisten konsumieren „nur gelegentlich“ bzw. „am Wochenende“ Alkohol. Bei den Jüngeren gab es nur jeweils eine/n Schüler/in die/der mehr als „jedes Wochenende“ Alkohol zu sich nahm. Bei den Älteren bezeichneten sich die meisten nur als „Gelegenheitskonsumenten“. Es gaben 6 % einen „häufigeren Konsum“ an (Abb. 5).

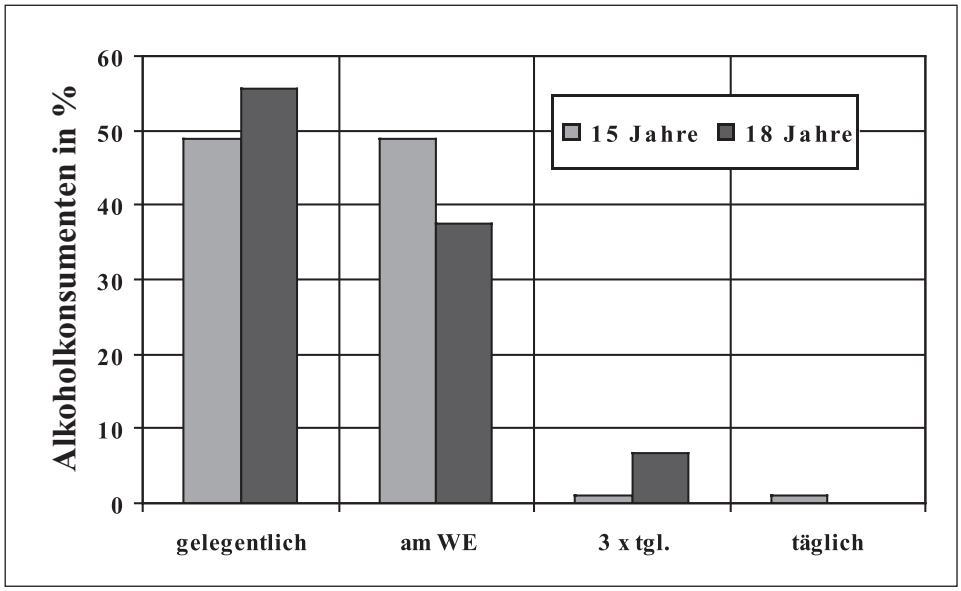


Abb. 5: Trinkverhalten der beiden Untersuchungsgruppen.

3.3.3. Führen eines KFZ unter Alkohol – Selbstfahrer

71 % der jugendlichen 15- und 18-Jährigen würden nach Alkoholkonsum nicht mehr selbst ein Auto fahren. 16 % halten sich nach „1–2 Gläsern Bier" immer noch für fahrtüchtig. 10 % der Schüler/innen glauben, dass sie sich und ihre Fahrtüchtigkeit nach dem Konsum von 1–2 Bieren richtig einschätzen können und würden dann auch Auto fahren. 2 % der Jugendlichen würden das Auto benutzen „wenn sie es dringend brauchen" oder „nicht mehr anders nach Hause kommen würden" und 1 % würde „generell nach Alkoholkonsum ein Pkw führen" (Abb. 6).

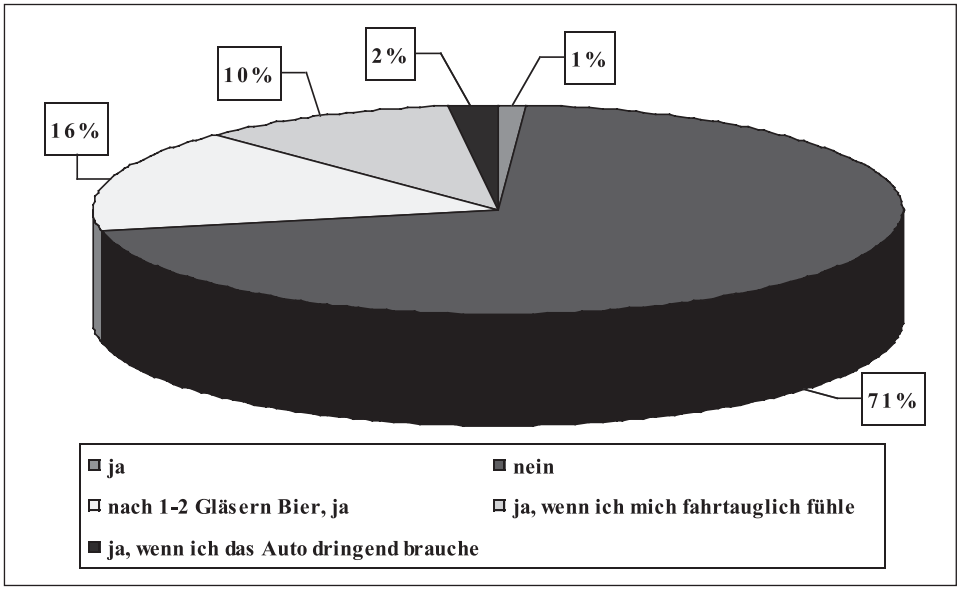


Abb. 6: Führen eines KFZ nach Alkoholkonsum (gesamt).

Bei der Betrachtung von Alter und Geschlecht zeigt sich, dass gerade die jüngeren Schüler/innen beider Geschlechter, die noch keinen eigenen Führerschein besitzen, das Risiko unter Alkohol ein Fahrzeug zu führen, erheblich unterschätzen (Abb. 7).

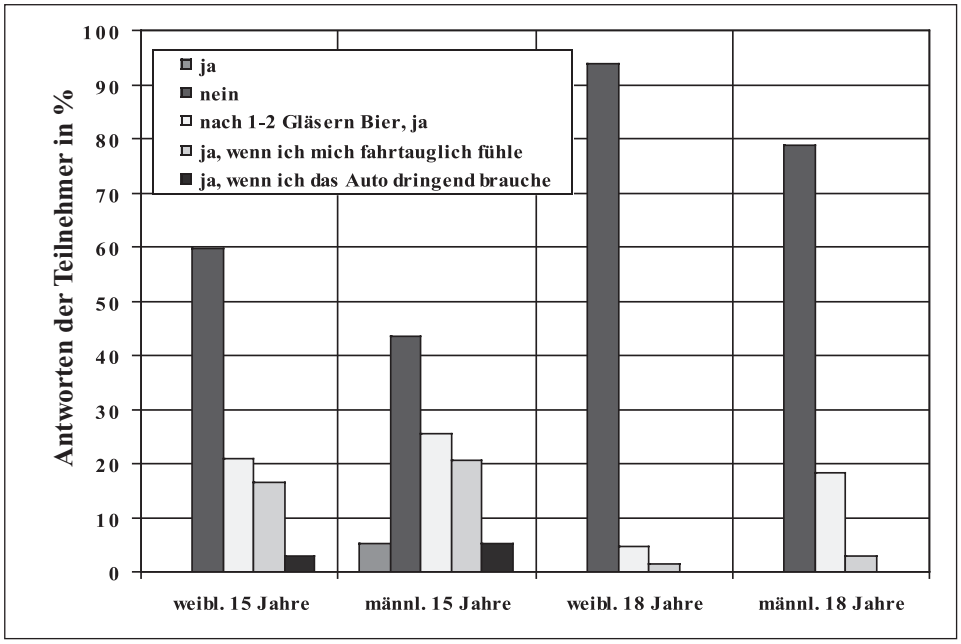


Abb. 7: Führen eines KFZ nach Alkoholkonsum (nach Alter und Geschlecht).

In dieser Gruppe finden wir auch den größeren Anteil derjenigen, die eine Autofahrt nach 1–2 Gläsern Bier bejahen würden und die glauben, eine richtige Selbsteinschätzung ihrer Fahrtauglichkeit vornehmen zu können.

3.3.4. Beifahrer in einem KFZ unter Alkoholfahrer – Mitfahren

Auf die Frage, ob die Schüler/innen bei jemandem im Auto mitfahren würden, von dem sie wüssten, dass er kurz vorher 1–2 Gläser Bier getrunken hat, antworteten 29 % eindeutig mit „Nein“. 15 % bejahten diese Frage und die übrigen machen das Mitfahren von „bestimmten Einschätzungen“ bzw. ihren „anderen Möglichkeiten“ abhängig (Abb. 8).

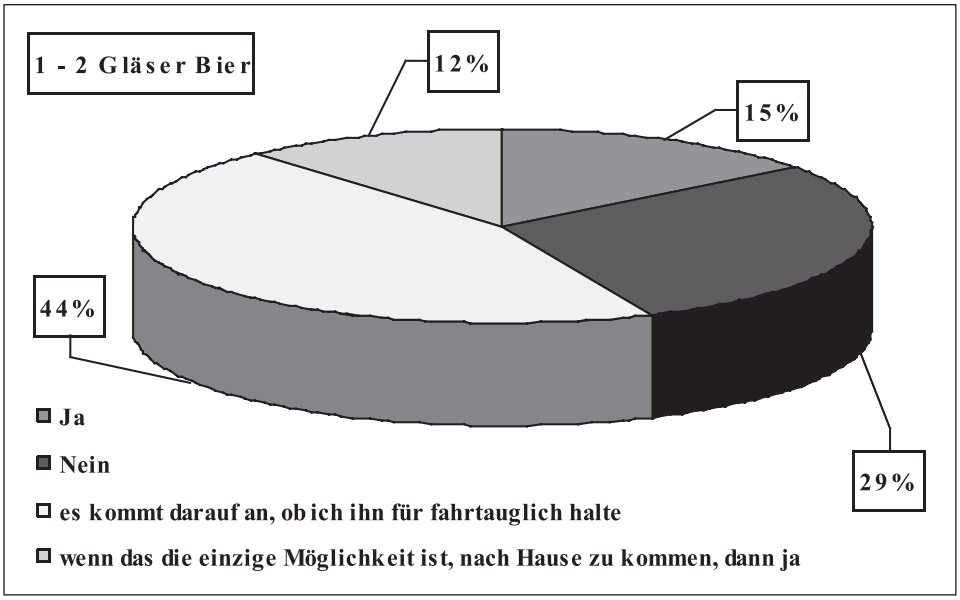


Abb. 8: Mitfahren bei Personen, die vorher 1–2 Gläser Bier getrunken haben.

Die beiden Jahrgänge unterschieden sich hier kaum. Während etwa 7 % der 15-jährigen Mädchen diese Frage mit „Ja“ beantworteten, gab es keine einzige Ja-Antwort unter den 18-jährigen Mädchen. Ca. 1 % der jüngeren Mädchen würde ins Auto steigen, wenn sie keine andere Möglichkeit für den Heimweg sehen. Dafür glauben aber fast 62 % dieser Gruppe, die Fahrtüchtigkeit des potentiellen Fahrers richtig einschätzen zu können.

Bei der Beantwortung der Frage, ob die Jugendlichen zu jemandem ins Auto steigen würden, bei dem sie sicher wüssten, dass er vorher bereits 3–5 Gläser Bier getrunken hat, gaben 81 % der Befragten eindeutig „Nein“ an. Die Mädchen bejahen diese Frage in 0–1 % der Fälle. Nur 4 % würden das Risiko der Mitfahrt bei einem betrunkenen Fahrer eingehen (Abb. 9).

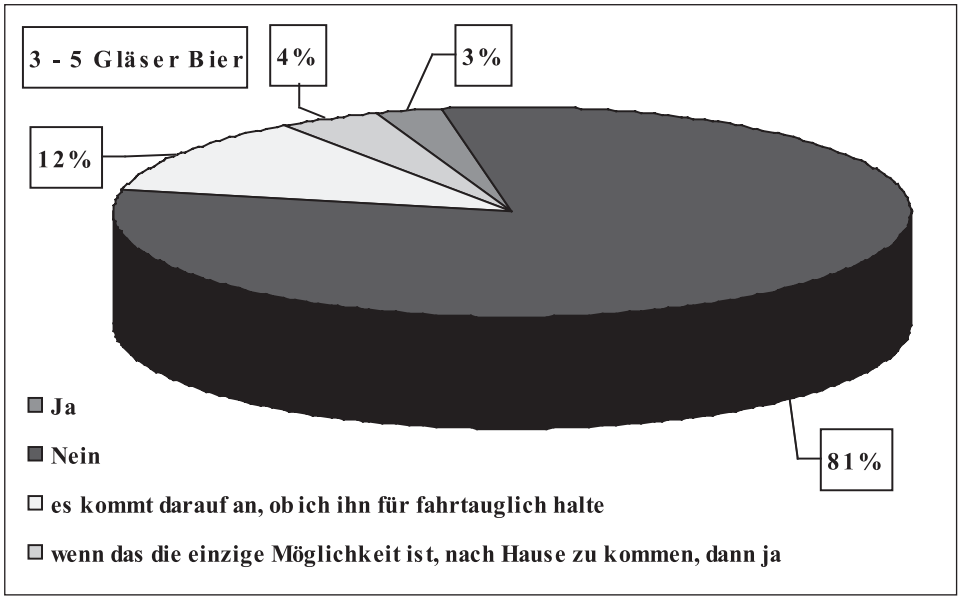


Abb. 9: Mitfahren bei Personen, die vorher 3 – 5 Gläser Bier getrunken haben.

4. Diskussion

Verschiedene Studien zeigen u. a., dass Jugendliche heute bereits recht früh Erfahrungen mit legalen und illegalen Drogen machen [2, 8, 10, 11]. Zum Beispiel wurden in einer ähnlichen, aber wesentlich breiter angelegten Untersuchung Einstellungen von Jugendlichen mit Bezug zum Straßenverkehr in Österreich unterschiedlich implizite Theorien über Ursachen von Verkehrsunfällen bei Jugendlichen zwischen 14 und 19 Jahren aufgezeigt [4].

In der vorliegenden Studie sollte das Problembewusstsein von 728 Jugendlichen der 9. und 12. Klassen aus 4 Gymnasien in Vorpommern im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr erforscht werden. An der Studie nahmen ca. 28 % der Schüler/innen teil. Diese relativ geringe Beteiligung lag aus unserer Sicht nicht nur am Desinteresse der Lehrer und Schüler sondern vor allem daran, dass uns für die Befragung ausschließlich die Pausen zur Verfügung gestellt wurden sowie die Eltern von den minderjährigen Jugendlichen ihre Zustimmung verweigerten. Auch das Angebot eines gegenseitigen Erfahrungsaustausches aus dem Blickwinkel rechtsmedizinischer Untersuchungen bezüglich Alkohol und Drogen im Straßenverkehr wurde leider nicht angenommen.

Der Anteil der weiblichen Teilnehmerinnen war vergleichsweise hoch. Offensichtlich waren die Schülerinnen eher bereit, ihre Pause zu opfern und an der Befragung teilzunehmen.

Entsprechend einer Repräsentativbefragung der BZgA (Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung), die 1995 und 1997 durchgeführt wurde, konsumieren in Deutschland 40 % aller Männer und 30 % aller Frauen der Altersgruppe 18 bis 59 Jahre Tabak. Die Raucherquote bei den Jugendlichen zwischen 12–25 Jahren beträgt 38 %. Aber gerade das Einstiegsalter in den Nikotinkonsum hat sich in den letzten 30 Jahren weit nach vorn verlagert, denn bereits viele Jugendliche rauchen schon mit 9 Jahren regelmäßig Zigaretten [2,8].

Bei der vorliegenden Auswertung des Rauchverhaltens war der Anteil von weiblichen Raucherinnen bis dreimal so hoch wie bei den Jungen. Gegenüber der BZgA-Befragung zeigt sich in unserer Studie eine deutliche Veränderung im Rauchverhalten bei den weiblichen Schülerinnen. Dies würde auch die von LAMPERT und BURGER 2004 [9] beobachtete Trendveränderung im Rauchverhalten der 25- bis 69-jährigen Männer und Frauen bestätigen, die einen deutlichen Anstieg der Raucherquote bei den Frauen festgestellt haben. Zu beachten ist allerdings die relativ kleine Stichprobe der vorliegenden Untersuchung. Zusätzlich fiel in unserer Studie der hohe Tageskonsum von bis zu 10 Zigaretten bei fast der Hälfte aller Befragten auf. Hier dürften auch die Erfahrungen bei Eltern und Freunden eine bedeutende Rolle spielen. Wenn man bedenkt, dass, gemessen an dem Anteil der Menschen, die nach einem Probierverhalten später in eine Drogenabhängigkeit (legal und/oder illegal) geraten, Nikotin mit 32,2 % das größte Suchtpotential aufweist, ist das eine beängstigende Bilanz. Ein Zeitvergleich des BZgA belegt für illegale Drogen eine Zunahme [8].

Alkohol wird von den meisten Jugendlichen gelegentlich und an den Wochenenden konsumiert, d. h. wenn Feierlichkeiten, Partys und Diskotheken besucht werden. Gerade dann gibt es in unserem dünn besiedelten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern die besondere Situation des so genannten „Diskotourismus“, d. h. zum Besuch einer Diskothek oder einer Technoveranstaltung müssen oft sehr weite Wege zurückgelegt werden.

Während die meisten jungen Leute – nämlich 71 % – eine eigene Fahrt nach dem Konsum von 1–2 Gläsern Bier ablehnen, wird beim Mitfahren bei alkoholisierten Kraftfahrern weit weniger kritisch entschieden. Nur 29 % der Befragten würden bei einem Bekannten oder Freund nach dem Konsum von 1–2 Gläsern Bier eindeutig nicht mitfahren. Alle anderen würden sich unter bestimmten Umständen doch noch für eine Mitfahrt entscheiden. Hier spielt sicher auch die beschriebene, schlechte Infrastruktur eine Rolle, wenn unkritisch bei „Bekannten“ ins Auto gestiegen wird, ohne vorher auf dessen Alkoholkonsum zu achten. Zu oft wird darauf vertraut, dass der Fahrer seine Fahrtüchtigkeit selbst richtig einschätzen kann bzw. man glaubt, diese Einschätzung selbst richtig vornehmen zu können. Bei größeren Mengen konsumierten Alkohols würden 80 % der Befragten nicht mitfahren. Möglicherweise ist daraus neben dem allgemeinen Unrechtsempfinden schon ein geschärfteres Problembewusstsein bei größeren Alkoholmengen abzuleiten.

Unsere Ergebnisse zeigen, dass verschiedene Situationen von den Jugendlichen abhängig von Geschlecht und Alter als unterschiedlich gefährlich eingestuft werden. Je früher man in die Verkehrserziehung und in das Gefahrenbewusstsein der Jugendlichen eingreift, umso mehr kann man später möglicherweise schlimme Folgen verhindern.

Es ist ein Anliegen mit diesen Untersuchungsergebnissen anzuregen, mehr dafür zu tun, dass Jugendliche bis 25 Jahre nicht mehr zu den meist gefährdeten Personengruppen im Straßenverkehr gehören. Sie sollten dringend besser und früher über die Folgen von Drogenkonsum insbesondere im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr aufgeklärt werden. Nach Möglichkeit bereits schon in der Schule, denn in diese Zeit fällt das Einstiegsalter für viele legale Drogen, das in den letzten Jahren immer weiter nach vorn verlagert wurde. Unsere Untersuchungen bestätigen jedenfalls diese Erkenntnisse.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Durch einen speziell erarbeiteten Fragebogen sollte das Problembewusstsein von Jugendlichen hinsichtlich des Konsums von legalen und illegalen Drogen erforscht werden. In die Untersuchung sind die Ergebnisse einer Befragung von 205 Schüler/innen der 9. und 12. Jahrgangsstufe von Gymnasien des Landes Mecklenburg-Vorpommern eingegangen.

Bei den 15 Jahre alten Schüler/innen ist der Anteil der Raucher unter den Jugendlichen so groß wie bei den 18-jährigen, nämlich fast 50 %. Darunter befindet sich der größere Anteil bei den weiblichen Raucherinnen. Das Problembewusstsein wird durch das Rauchverbot in der Schule fast überhaupt nicht angesprochen, da 86 % aller Schüler/innen der 9. Klasse auch in der Schule rauchen.

Durchschnittlich 88 % der befragten Jugendlichen trinken in ihrer Freizeit Alkohol. Besonders beliebt sind alkoholische Mixgetränke, die überwiegend am Wochenende, auf Partys/Diskotheken oder anderen Feierlichkeiten getrunken werden. Bestimmte Verhaltensmuster im Straßenverkehr wurden besonders durch Fragen zum Fahr- bzw. Mitfahrverhalten bei Alkoholkonsum geprüft.

Die Ergebnisse zeigen, dass ein Konsum von relativ geringen Mengen Alkohol (1–2 Gläser Bier) zwar beim Selbstfahren für 71 % der Befragten einen Hinderungsgrund für das Benutzen des Autos darstellen würde, dass man aber bei anderen, gleich stark alkoholisierten Personen durchaus bereit ist mitzufahren, u. a. auch wenn man den Fahrer für fahrtauglich hält oder nicht mehr anders nach Hause kommt. Erst bei einem größeren Alkoholkonsum (3–5 Gläser Bier) des potentiellen Fahrers würden 81 % der Jugendlichen nicht mehr ins Auto steigen.

S c h l ü s s e l w ö r t e r

Drogenkonsum – Alkoholkonsum – Straßenverkehrsunfälle – Problembewusstsein – Jugendliche im Straßenverkehr

S u m m a r y

The aim of this study is to investigate the problem awareness of young people, concerning the consumption of legal and illegal drugs. 205 pupils from years 9 and year 12 of secondary schools in Mecklenburg-Vorpommern were given a specifically designed questionnaire.

At the age of 15 the percentage of smokers is the same as that of age 18: almost 50 %. Girls represent a higher percentage than boys. The smoking ban at schools has virtually no influence on problem awareness as 86 % of year 9 pupils smoke on school premises.

On average, nearly 88 % drink alcohol in their leisure time. Alcopops are very popular, especially at parties, other celebrations or in discos and usually at the weekends. Behaviour patterns in road traffic were tested with specific questions regarding driving or passenger behaviour.

Results show that 71 % would not drive a car after drinking a relatively small amount of alcohol (one or two beers). They would however, let themselves be driven by someone who had had the same amount if they had faith in them and there was no other way of getting home. 81 % would not be passengers to a driver who had drunk a larger amount of alcohol (3–5 beers).

K e y w o r d s

drug consumption – alcohol consumption – road traffic accident – problem awareness – young road users

L i t e r a t u r

[1] Alkohol und Drogen im Straßenverkehr Infoschrift B.A.D.S. 2004
[2] Farke W, Graß H, Hurrelmann K (2003) Drogen bei Kindern und Jugendlichen, Thieme, Stuttgart – New York
[3] Kopas E, Medizinische Dissertation, in Arbeit
[4] Schützhöfer B, Inwanschitz D, Lager F, Wiener K (2004) Einstellungen Jugendlicher bezüglich Alkohol, Drogen und Straßenverkehr in Österreich, Blutalkohol 41: 210–233
[5] StaLA MV, Stat. Bericht H113J 2003 00
[6] StaLA MV, Statistisches Jahrbuch 2003
[7] StaLA MV, Stat. Bericht H113J 2004 00
[8] Suchtforschung auf neuen Wegen (2004) BMBF Publik

[9] Jahrbuch Sucht 2006, Dt. Hauptstelle für Suchtfrage e.V., Geestacht 2006
[10] Wie sicher sind unsere Schulen?? Ergebnisse einer Schüler- und Lehrerbefragung in Mecklenburg-Vorpommern (1996/97) LKA Mecklenburg-Vorpommern, Innenministerium
[11] Wie sicher sind unsere Schulen ?? Ergebnisse einer Wiederholungsbefragung von Schülern in Mecklenburg-Vorpommern (2004) LKA Mecklenburg-Vorpommern und Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Anschrift der Verfasser
Dr. rer. nat. Elke Below
Stud. med. Eugenia Kopas
PD Dr. med. habil. Britta Bockholdt
Institut für Rechtsmedizin der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Kuhstraße 30
D-17489 Greifswald
Email: ebelow@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

Aus dem Institut für Forensische Medizin im Klinikum der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt am Main, Deutschland[1])
DIREKTOR: PROF. DR. MED. H. BRATZKE

und CIGES (Zentrum für Ausbildung, Forschung und Management für evidenzbasierte Gesundheit), Medizinische Fakultät, Universidad de La Frontera, Temuco, Chile[2])
DIREKTOR: DR. W. DIENER OJEDA

GONZALEZ-WILHELM, LEONARDO[1,2]), ORELLANA, JUAN JOSÉ[2]), BRATZKE, HANSJÜRGEN[1])

Prävalenz von Alkohol in Blutproben von Erwachsenen bei Verkehrsverstößen in Frankfurt am Main und Südhessen

Querschnittstudie (1993 – 2004)

Prevalence of alcohol in blood samples from adults involved in traffic law violations in Frankfurt/Main and South-Hessen

Cross sectional study (1993 – 2004)

1. Einleitung

a) Epidemiologie

Fall-Kontroll-Studien haben gezeigt, dass Alkoholeinfluss eine der definierbaren Ursachen von Verkehrsunfällen darstellt [5], mit Odds Ratios, die ab Blutalkoholkonzentrationen (BAK) von 0,4 ‰ stark zunehmen [6, 7, 12, 18, 32, 33]. Man schätzt, dass weltweit ca. 20 % aller Verkehrsunfälle eine Folge von Alkoholeinfluss sind [39]. In der EU ist Alkohol in 19 % der Unfälle mit Verletzungsfolgen und in 22 % der tödlichen Unfälle involviert (LILLSUNDE, 1998; zitiert nach *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* [13]). In Deutschland haben PENNING et al. [35] vor kurzem gemeint, dass bei ca. 50 % aller Verkehrstoten eine Alkoholisierung zumindest eines Verkehrsteilnehmers zum Unfall führte. Zwischen 1994 und 2003 hat die Zahl der registrierten unter Alkoholeinfluss entstandenen Unfälle mit Personenschäden um rund 40 % abgenommen [1]. Verkehrsunfallbedingte Verletzungen zählen aber weiterhin zu den wichtigsten Hauptursachen von Behinderungen in der deutschen Bevölkerung [49].

b) Alkohol und Verkehrsunfallrisiko

Verkehrssicherheitsrelevante Leistungseinbußen lassen sich von einer BAK von 0,2 ‰ bis 0,4 ‰ an aufwärts nachweisen. Je komplexer die Fahrsituation, um so niedriger liegen die BAK, bei denen psychophysische Ausfälle zur Fahrunsicherheit führen [2, 19]. Gegenüber Nüchternen ist das Verkehrsunfallrisiko bei 0,6 ‰ BAK verdoppelt, bei 0,8 ‰ BAK in etwa vervierfacht und bei 1,5 ‰ BAK bis 25mal höher [35]. Darüber hinaus verdoppelt sich das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalles ab 0,5 ‰, ab 0,8 ‰ ist es 10mal so hoch; ab 1,0 ‰ 20mal so hoch und ab 1,5 ‰ 100mal so hoch [12]. Außerdem nimmt die relative Wahrscheinlichkeit, einen Unfall ohne Beteiligung eines anderen Fahrzeuges zu verursachen, mit steigenden BAK-Werten rascher zu als bei Unfällen, in denen zwei oder mehrere Kraftfahrzeuge verwickelt sind [6].

c) Alkohol und Straßenverkehr: rechtliche Aspekte

Tabelle 1 zeigt Promille-Grenzen verschiedener Länder, vor allem der EU-Mitgliedsstaaten. Hierzu sei angemerkt, dass der sog. *European Alcohol Action Plan 2000–2005* eine BAK ≤ 0,5 ‰ als zulässige Höchstgrenze empfiehlt [37].

	BAK (‰)		BAK (‰)
EUROPA			
Andorra	0,8	Monaco	0,8
Belgien	0,5	Montenegro	0,0
Bulgarien	0,0	Norwegen[a]	0,2
Dänemark	0,5	Österreich[b]	0,5
Estland	0,0	Polen	0,2
Finnland	0,5	Portugal[a]	0,2
Frankreich	0,5	Rumänien	0,0
Griechenland	0,5	Russland	0,0
Großbritannien	0,4	Schweden	0,2
Holland	0,5	Schweiz[c]	0,5
Irland	0,8	Serbien	0,0
Island	0,4	Slowakei	0,0
Italien	0,5	Slowenien	0,0
Kroatien	0,0	Spanien[d,e]	0,5
Lettland	0,0	Tschechische Rep.	0,0
Litauen	0,0	Türkei	0,5
Luxemburg	0,8	Ungarn	0,0
Malta	0,8	Zypern	0,9
AMERIKA			
Argentinien[f,g]	0,5	Kanada[h]	0,5
Brasilien	0,6	USA[i]	0,8 und 1,0
Chile	0,5		
OZEANIEN			
Australien[g]	0,5		
ASIEN			
Hong Kong	0,5		
Japan	0,5		

a: 0,5 ‰ bis Jahr 2001
b: 0,1 ‰ für Lenker von Transportwagen, Autobussen, Moped- und Motorradfahrer und Fahrer bis 21 Jahre
c: 0,8 ‰ bis Jahr 2005
d: 0,3 ‰ für Lenker von Transportwagen, Autobussen und „neue" Fahrer (erste 2 Jahre Fahrerlaubnis)
e: 0,8 ‰ bis Jahr 1999
f: 0,2 ‰ für Moped- und Motorradfahrer
g: 0,0 ‰ für Lenker von Transportwagen und Autobussen und „neue" Fahrer (erste 3 Jahre Fahrerlaubnis)
h: 0,0 ‰ für Fahrer bis 21 Jahre
i: 0,8 ‰ in 15 Staaten und 1,0 ‰ in 35 Staaten. 0,4 ‰ für Lenker von Transportwagen und Autobussen

Tab. 1: Strafrechtliche Grenzwerte der Blutalkoholkonzentration weltweit.
(Stand Ende 2005 – Zusammenfassung von verschiedenen Quellen)

Ein historischer Rückblick in Deutschland zeigt die Einführung des 1,5 ‰ Gesetzes (1953), das zweite Gesetz von 1964 und die Grenzwertsenkung von 1,5 ‰ auf 1,3 ‰ (1966). Nach den Ergebnissen der „Grand Rapids Studie" aus dem Jahr 1964 [6] und dem Bericht von FREUDENBERG (zitiert nach DUBEY und GUJER [12]) kam es 1973 zur Einführung des 0,8 ‰ Gefahrengrenzwertes [19]. Die ehemalige DDR hielt an einer Nullpromille-Grenze noch bis Ende 1992 fest [26, 27, 43]. Seit 1998 galt eine zweistufige ***Promille-Grenze***, wonach bereits ab 0,5 ‰ eine Ordnungswidrigkeit vorlag, ein Fahrverbot aber erst ab 0,8 ‰ drohte. Zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit hat das Bundes-

ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum 01. April 2001 die 0,5 ‰-Grenze anstelle der alten 0,8 ‰-Grenze mit voller Strafbewehrung in Kraft gesetzt [1].

Es bestehen auch weitere Grenzwerte, welche von der Rechtsprechung entsprechend gültigen wissenschaftlichen Erkenntnissen festgelegt sind. Bei der Anwendung der §§ 316, 315a StGB spricht man von einer sog. ***absoluten Fahruntüchtigkeit*** ab 1,1 ‰ (BGHSt 37, 89) und einer sog. ***relativen Fahruntüchtigkeit*** ab 0,3 ‰, wenn weitere Beweisanzeichen für eine alkohol-, drogen- oder medikamentenbedingte Fahruntüchtigkeit vorliegen (BGHSt 1, 42). Für nichtmotorisierte Radfahrer hat der BGH den Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit auf 1,7 ‰ festgesetzt (BGHSt 34, 133), tendiert derzeit allerdings dazu, den Grenzwert auf 1,6 ‰ festzulegen [2, 35]. Zur Klärung von ***Eignungszweifeln*** bei Alkoholproblematik muss man ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, u. a. wenn wiederholte Trunkenheitsdelikte stattfanden oder ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer BAK ≥ 1,6 ‰ oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde (§ 13 FeV). Hier ist eine Fahreignung so lange nicht gegeben, bis sich eine Änderung des Alkoholkonsumverhaltens gefestigt hat.

Weiterhin sollte man erwähnen, dass es heutzutage in einigen Ländern rechtliche Grenzwerte für den Atemalkoholtest gibt. In Deutschland und Spanien z. B. liegt diese Grenze bei 0,25 mg/l; in Holland bei 0,22 mg/l und in Japan bei 0,15 mg/l [23]. Trotz bekannter Schwächen lassen einige Länder die Atemalkoholprobe anstelle der Blutprobe als Beweismittel zu (Großbritannien, Norwegen, Niederlande, Österreich, Polen, Japan). In Deutschland wird der Atemalkohol normalerweise als freiwilliger Vortest durchgeführt. Mit der Neuregelung des § 24a Abs. 1 StVG wird nunmehr auch der Alkoholgehalt im Atem im Bereich der Ordnungswidrigkeit als beweissicher anerkannt, unter Verwendung beweissicherer Geräten wie „Alcotest 7110 Evidential MK III®“ [2, 35].

d) Grundlagen für die vorliegende Untersuchung

Einige der Grundlagen, die die vorliegende Untersuchung begründen, sind bereits von HEIFER et al. [19], DE GIER [9] und WALSH et al. [45, 46] erörtert worden. Dabei kommen folgende Konzepte bzw. Fakten zum Tragen:

- Die im Ausland erhobenen Daten lassen sich nur schwer auf inländische Verhältnisse anwenden.
- Epidemiologische Erkenntnisse sind in Deutschland nur dürftig entwickelt und in die öffentliche Diskussion eingebracht worden. Es besteht nicht nur ein Defizit in der Erhebungsstatistik, sondern auch ein Defizit in der epidemiologischen Kenntnis der wirklichen Situation.
- Wenn ein Sachverhalt öffentliche Bedeutung erlangt und somit Ursachenforschung betrieben werden soll, muss es ein epidemiologisches Interesse geben, um Tatsachen aufzudecken und Prävention zu betreiben.
- Ohne aktualisierte und vertiefte epidemiologische Vorarbeit gibt es keine ausreichende Diagnose und Therapie der Unfallursache „Alkohol im Straßenverkehr“.
- Wiederholte Auswertungen erlauben die Ermittlung von Änderungen des Profils Drogen/Straßenverkehr innerhalb einer Gesellschaft.
- Die epidemiologische Forschung muss dem Gesetzgeber Fakten liefern, die die Bildung und Auslegung von Rechtsvorschriften begründen und stützen helfen.

Die vorhandene Untersuchung stellt zunächst eine epidemiologische Aktualisierung der Frankfurter Daten zum Thema „Alkohol am Steuer“ dar. Sie ist auch eine Vertiefung von

vorherigen Untersuchungen, im Sinne einer Ausdehnung der epidemiologischen Methodik bzw. biostatistischen Analysemethoden, entsprechend dem Konzept der evidenz-basierten Medizin.

e) Zielsetzung der Studie und Untersuchungsfragen

Zielsetzung der Studie ist die Erstellung eines epidemiologischen Profils der Alkoholprävalenz bei Erwachsenen, die an Verkehrsverstößen in Südhessen beteiligt waren, in Hinblick auf folgenden Untersuchungsfragen:

- *Hauptfrage:* Wie hoch ist die Prävalenz von Alkohol in Blutproben von Erwachsenen, die an Verkehrsverstößen in Südhessen beteiligt waren?
- *Weitere Fragen:* Hat sich das Verteilungsmuster im Zeitverlauf verändert? Mit welchen Faktoren sind die positiven Fälle assoziiert?

2. Material und Methode

a) Studientyp und Studiendesign

Der Studientyp ist eine Querschnittsstudie. Querschnittsstudien sind Deskriptiv- und Beobachtungsstudien [22]. Sie gehören zu nicht-experimentellen Studientypen, d. h. ohne gezielten Eingriff in die Exposition. Querschnittsstudien umfassen eine definierte Auswahl von Personen aus einer festgelegten Zielpopulation und ermitteln Expositionen und das interessierende Ereignis (hier Alkoholnachweis) gleichzeitig zu einem festen Zeitintervall.

Die Zielpopulation sind Einwohner Südhessens, von denen aufgrund eines Verkehrsverstoßes das im polizeilichen Auftrag entnommene Blut im Zentrum der Rechtsmedizin (ZRM) Frankfurt am Main auf Alkohol untersucht wurde. Die Stichprobe sind Alkoholbestimmungen aufgrund von Verkehrsverstößen, die zwischen 01. Januar 1993 und 31. Dezember 2004 im ZRM Frankfurt am Main durchgeführt worden sind. Dies soll gewährleisten, dass die Untersuchungseinheit dieser Studie Blutproben und nicht Individuen sind. Da normalerweise alle Alkoholbestimmungen aufgrund von Verkehrsverstößen im Bereich Südhessen im ZRM Frankfurt am Main durchgeführt werden, wird angenommen, dass die Resultate der vorliegenden Untersuchung repräsentativ für die Zielpopulation sind. Deshalb wurde kein Stichprobenumfang berechnet.

In dem ausgewählten Zeitraum sind alle Blutproben von Erwachsenen (Erwachsene bedeutet im Sinne dieser Untersuchung älter als 18 Jahren) erfasst, welche aufgrund eines Verkehrsverstoßes quantitativ auf Alkohol untersucht wurden. Alle Datensätze, die Eingabefehler oder fehlende Daten aufwiesen, wurde ausgeschlossen. Darüber hinaus wurde Untersuchungen von Probanden mit unbekanntem Geschlecht und unbekanntem Delikt ausgeschlossen. Bei den ausgewerteten Fällen handelt es sich um Untersuchungen, die im Auftrag von Polizei, Staatsanwaltschaften und Gerichten im Rahmen von Ermittlungs- bzw. Strafverfahren durchgeführt wurden. Bemerkenswert im Vergleich mit anderen Studien ist die Tatsache, dass in der vorhandenen Studie alle forensischen Laboruntersuchungen auf Alkohol berücksichtigt wurden und nicht nur diejenigen, die spezifischere Eigenschaften des Verkehrsverstoßes bzw. der Untersuchungsbevölkerung betreffen (wie z. B. nur Verkehrsunfälle, nur verletzte oder getötete Fahrer, etc.).

Die analytischen Verfahren sind über den Zeitraum von 12 Jahren unverändert geblieben und zwar wurden die Blutproben nach zwei Verfahren (ADH-Verfahren und GC-HS/FID-Verfahren) auf ihren Blutalkoholgehalt hin untersucht und der Mittelwert aus vier Mess-

werten gebildet. In der vorliegenden Untersuchung ist Alkohol als positiv gewertet (sog. „Alk-Pos"-Befund), wenn die BAK höher oder gleich 0,5 ‰ lag.

In der vorliegenden Studie wurde bei der Ethik-Kommission der Johann Wolfgang Goethe-Universität eine unabhängige Auswertung beantragt. Am 23. 03. 2006 hat diese Kommission entschieden, dass bei unserer Untersuchung „keine berufsrechtlichen und berufsethischen Bedenken bestehen" (Geschäfts-Nr. 96/06).

b) Besonderheiten der Daten

Die Daten für die vorhandene Untersuchung stammen aus der Datenbank des ZRM Frankfurt am Main, die die Ergebnisse aller Alkoholbestimmungen seit August 1992 erfasst. Zunächst wurde die Alkoholdatenbank auf offensichtliche Eingabefehler und Plausibilität hin geprüft und ggf. korrigiert. Die Daten wurden dann nach Konvertierung in einer „Forschungsdatenbank" zusammengeführt. Diese Datenbank wurde wiederholt auf Inkonsistenzen geprüft und konsolidiert.

Das Bundesland Hessen hat ungefähr 6 Millionen Einwohner. Das Einzugsgebiet des ZRM Frankfurt am Main erfasst davon etwa 3,2 Millionen Einwohner. Dazu zählen die Städte Frankfurt, Wiesbaden, Hanau, Offenbach und Darmstadt. Auch der Vordertaunus sowie die südlichen Bereiche von Odenwald und Bergstraße liegen in diesem Zuständigkeitsbereich. Das ZRM Frankfurt am Main ist seit Dezember 2004 nach DIN/ISO 17025 akkreditiert, d. h. die Laboratorien gehören gegenwärtig zum Standard eines qualifizierten Labors in Deutschland. Diese Besonderheit stellt sicher, dass nur Untersuchungen in die Studie einbezogen werden, die nachgewiesenermaßen in der Lage sind, Alkohol mit der erforderlichen Zuverlässigkeit zu bestimmen.

c) Statistische Analyse

Die Daten sind mittels Software „*Stata*™ 9.1" und „*StatCalc*™ 5.4.3" analysiert. In der deskriptiven Analyse sind Kennwerte, Tabellen und Grafiken verwendet. Für die strukturprüfende Analyse wurden verschiedene Tests benutzt, abhängig vom Skalentyp des betrachteten Merkmales und des Analysetyps: Für Proportionen-Vergleich der χ^2 Test von PEARSON und *Two-sample test of proportion*; für Durchschnittlichkeits-Vergleich der t-Test für Parallelgruppen, ANOVA, nichtparametrischer Test von WILCOXON, lineare und quantile Regression und für die Tendenzanalyse der nichtparametrische Test von CUZICK. Die Irrtumswahrscheinlichkeit der statistischen Verfahren beträgt 5 % ($\alpha = 0{,}05$), oder anders gesagt, ein p-Wert unter 0,05 bedeutet, dass die Wahrscheinlichkeit kleiner als 5 % ist, dass der gemessene Unterschied zwischen zwei Vergleichsgruppen nur auf Zufall beruht.

3. Ergebnisse

a) Eigenheiten des Untersuchungsmaterials

Von der Gesamtmenge der Daten, die für diese Untersuchung vorhanden waren (112 615), erfüllten 92 038 (81,7 %) die Einschlusskriterien. Davon wurden 9 254 Daten herausgenommen, die die Ausschlusskriterien erfüllten. Schließlich sind als Untersuchungsmaterial 82 828 Daten geblieben, welche Blutalkoholbestimmungen*) nach dem ADH-Verfahren und mittels GC-HS/FID-Verfahren entsprechen. Der Informationsverlust beträgt 10,1 %.

*) Hier handelte es sich immer um die Blutalkoholwerte zum Entnahmezeitpunkt; die Tatzeitpunktwerte wurden nicht erfasst.

Tabelle 2 fasst die personenbezogenen Merkmale des Untersuchungsmaterials zusammen. Der Altersdurchschnitt bei Frauen liegt durchschnittlich 2,0 Jahre höher als bei Männern (t-test; p = 0,000). Die Differenz beträgt 2,8 Jahre, wenn man den Median für die Berechnung heranzieht (WILCOXON; p = 0,000).

VARIABLEN	Untersuchungsmaterial (n = 82 828)	
	Anzahl	**%**
GESCHLECHT		
Männer	75 423	91,06
Frauen	7 405	8,94
PROBANDENSTATUS		
Lebende	82 113	99,14
Verstorbene	715	0,86
VERKEHRSTEILNEHMER		
PKW-Fahrer	70 807	85,49
Radfahrer	1 792	2,16
Andere	10 229	12,35
	Durchschnitt ± 1s	**Median**
ALTERSVERTEILUNG (Jahre)*		
Männer	37,1 ± 12,4	35,2
Frauen	39,1 ± 11,7	38,0
TOTAL	37,3 ± 12,4	35,4

*t-test und Wilcoxon; jeweils p = 0,000

Tab. 2: Personenbezogene Merkmale des Untersuchungsmaterials.

Für Analysezwecke wurde die Variable „Alter“ in 10 Altersklassen eingeteilt. Fast die Hälfte des Untersuchungsmaterials (n = 40 272; 48,6 %) ist unter 35 Jahre. Die höchste Anzahl von Untersuchungen kommt in der Klasse der 30 – 34 Jährigen vor; die niedrigste tritt in der Klasse „Unter 20 Jahre“ auf. In allen Altersklassen ist die höchste Anzahl der Untersuchungen mit Abstand bei Männern. Verhältnismäßig betrachtet überwiegen Frauen jedoch zwischen 30 – 59 Jahren, wobei insbesondere für die 40 – 44 Jährigen diese Vorherrschaft signifikant ist (Two-sample test of proportion; p < 0,005).

Die höchste Anzahl von Blutalkoholbestimmungen (BAB) ist 1993 zu verzeichnen (n = 8 439; 10,2 %); 1996 zeigt die geringste Anzahl (n = 5 417; 6,5 %). Der Durchschnitt betrug 6 902 Analysen pro Jahr, mit einer Standardabweichung von ± 792 und Median = 6 786. Man beobachtet eine starke Abnahme der Untersuchungen bis 1996 bis zu 35,8 %, vielleicht in Verbindung mit der Tatsache, dass ab 1993 bei Sachschaden unter 4 000,–DM eine telefonische Unfallaufnahme möglich war. Ab 1997 und bis 2002 erkennt man eine stetige, jedoch geringere (bis zu 7,7 %) Zunahme. Die Abnahme bis 1996 und ebenso die Zunahme 1997 – 2002 sind statistisch signifikant (CUZICK Test; jeweils p = 0,000). Besonders auffällig ist eine signifikante zunehmende Tendenz der Untersuchungen bei Frauen ab 1996 (bis zu 62,3 %) mit einer Unterbrechung zwischen 2001 und 2003.

Die Verteilung nach Monaten zeigt die höchste Häufigkeit an Untersuchungen im Mai (n = 7 403; 8,9 %) und Oktober (n = 7 352; 8,9 %). Der Zeitraum des Jahres mit den höchsten Untersuchungszahlen ist Mai bis August (n = 28 956; 35,0 %). Die wenigsten Untersuchungen kommen im Januar vor (n = 6 069; 7,3 %), gefolgt vom Monat April (n = 6 329; 7,6 %). Entsprechend sieht man in der Kälteperiode (Januar bis April) das geringste Vorkommen (n = 25 451; 30,7 %).

Die Verteilung nach Tattag (Abbildung 1) zeigt bei beiden Geschlechtern eine überdurchschnittliche Häufigkeit von Polizeikontrollen am Wochenende (Wochenende bedeutet im Sinne dieser Untersuchung den Zeitraum zwischen 00:00 Uhr samstags und 23:59 Uhr sonntags). Darüber hinaus erkennt man, dass der Anteil der Männer am Wochenende signifikant überwiegt (χ^2; p = 0,000).

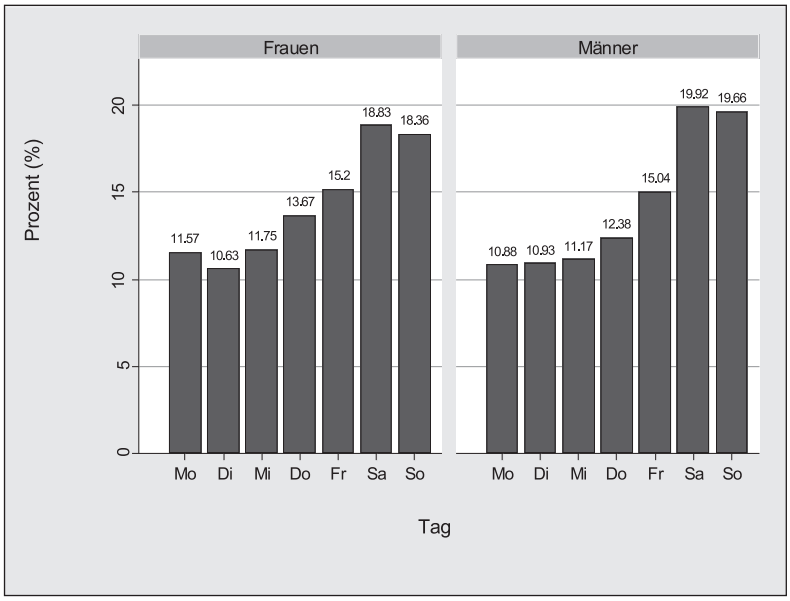
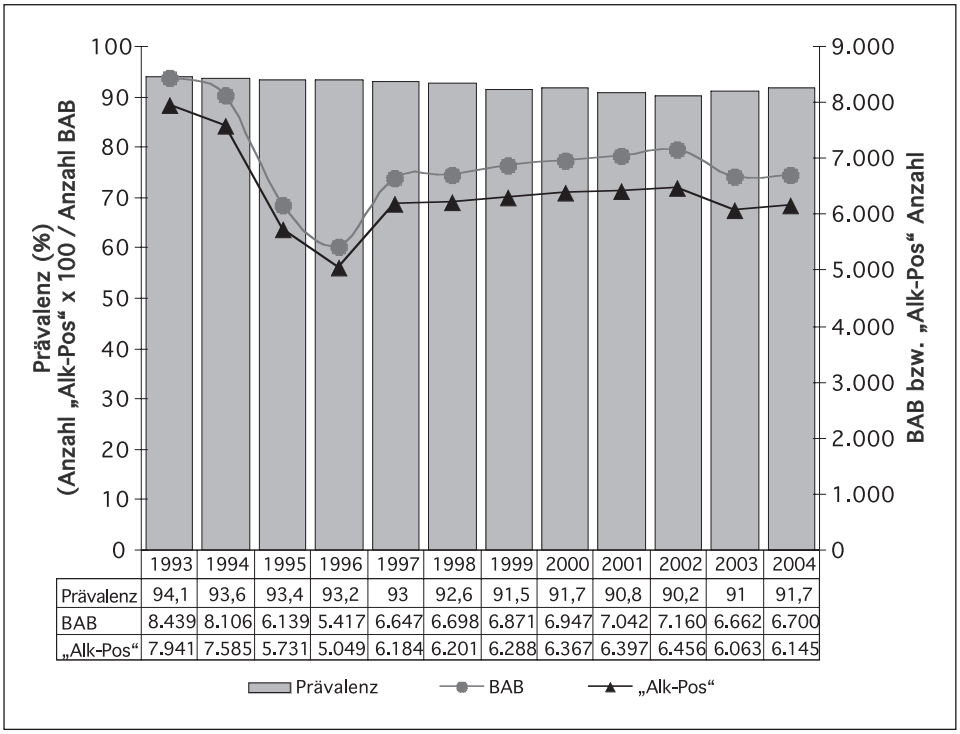


Abb. 1: Verkehrsverstöße nach Tattag. Information vorhanden in 82 439 Fällen (99,53 %; 7 322 Frauen und 75 117 Männer.

Informationen über das Intervall zwischen Vorfallszeit und der Blutentnahme gibt es bei 97,4 % der Untersuchungen. Das gesamte Intervall beträgt 84 ± 79 Minuten (Median = 70 Minuten). Man beobachtet ein signifikant höheres (t-test; p = 0,000) Intervall bei Frauen (90 ± 103; Median = 75 Minuten) im Vergleich zu Männern (84 ± 76; Median = 70 Minuten). Die hohen Standardabweichungen weisen auf die Anwesenheit von erheblichen *„outlier"* hin, deshalb erscheint ein Vergleich mittels Median als besser geeignet. Ein solcher Vergleich verstärkt die bereits beschriebenen Befunde (WILCOXON; p = 0,000) und zeigt signifikante Unterschiede z. B. im Vergleich von Arbeitswoche und Wochenende (längeres Intervall am Wochenende, WILCOXON; p = 0,008).

b) Profil der positiven Befunde

Bei 92,3 % des Untersuchungsmaterials (n = 76 407) wurde eine BAK über 0,5 ‰ bestätigt, entsprechend einer Gefährdung gem. § 24a Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes. Abbildung 2 zeigt zunächst die Verteilung der Untersuchungen bzw. Befunde im Untersuchungszeitraum.



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Prävalenz	94,1	93,6	93,4	93,2	93	92,6	91,5	91,7	90,8	90,2	91	91,7
BAB	8.439	8.106	6.139	5.417	6.647	6.698	6.871	6.947	7.042	7.160	6.662	6.700
„Alk-Pos“	7.941	7.585	5.731	5.049	6.184	6.201	6.288	6.367	6.397	6.456	6.063	6.145

Abb. 2: Positive Befunde nach Untersuchungsjahr (n = 76 407).

Die „Alk-Pos“-Befunde folgen im Laufe des Untersuchungszeitraums den Variationen der Anzahl von BAB, jedoch nicht in gleichen Ausmaß (χ^2; p=0,000). Man erkennt, dass die Prävalenz gering abgenommen hat (bis maximal 4,1 % zwischen 1993 und 2002). Diese Tendenz wurde kurz und geringfügig im Jahr 2000 unterbrochen, 2003 und 2004 kam es dann zu einer leichten Zunahme um bis zu 1,7 %.

Die durchschnittliche BAK der „Alk-Pos“-Befunde liegt bei 1,62 ‰ ± 0,61 ‰ (Median 1,58 ‰). 72,2 % der Blutuntersuchungsergebnisse liegen im Bereich der „absoluten Fahruntüchtigkeit“ (BAK ≥ 1,10 ‰). Mehr als die Hälfte der Untersuchungen (n = 43 373; 52,9 %) zeigen eine BAK zwischen 1,00 und 2,00 ‰. Der BAK-Median, vor allem durch die Reduktion der Promillegruppe „2,00 ‰ – 2,99 ‰“, hat signifikant abgenommen. Der Beginn der zweistufigen Promille-Grenze 1998 kann vermutlich sowohl die Abnahme der Alkoholprävalenz (χ^2; p = 0,000) als auch die Senkung der BAK-Werte (t-test; p = 0,000) erklären.

Die Alkoholprävalenz zeigt keine Unterschiede hinsichtlich Monat (χ^2; p = 0,810), Jahreszeit ($\chi 2$; p = 0,833) oder Wochenverlauf auf (χ^2; p = 0,257). Unter ein Drittel der „Alk-Pos“-Befunde (n = 30 103; 39,5 %) fallen am Wochenende an. Die niedrigste Prävalenz wurde am Montag mit 92,0 % festgestellt, die höchste am Samstag mit 92,9 %.

Betrachtet man den Anteil der BAB-Befunde nach Geschlecht (Tabelle 3) erkennt man, dass Alkohol signifikant häufiger bei Männern nachgewiesen wurde (χ^2; p = 0,000). Die durchschnittliche BAK bei den „Alk-Pos“-Befunden zeigte signifikant höhere Werte bei Frauen. Sie betrug bei Männern 1,62 ± 0,61 ‰ (Median 1,57 ‰) bzw. bei Frauen

1,67 ± 0,62 ‰ (Median 1,63 ‰), d. h., sie liegt bei Frauen durchschnittlich 0,05 ‰ höher (t-test und WILCOXON; jeweils p = 0,000).

Geschlecht*	**„Alk-Neg" (< 0,5 ‰)**		**„Alk-Pos" (≥ 0,5 ‰)**		**Total**	
	Anzahl	**%**	**Anzahl**	**%**	**Anzahl**	**%**
Frauen	672	9,07	6 733	90,93	7 405	100
Männer	5 749	7,62	69 674	92,38	75 423	100
Total	**6 421**	**7,75**	**76 407**	**92,25**	**82 828**	**100**

*χ^2; p = 0,000

Tab. 3: Befunde nach Geschlecht.

Das durchschnittliche Alter bei den „Alk-Pos"-Befunden beträgt 37,5 ± 12,1 Jahre (Median 35,8 Jahre), d. h., es liegt durchschnittlich 2,9 Jahre höher bei „Alk-Pos" im Vergleich mit „Alk-Neg" (t-test und WILCOXON; jeweils p = 0,000). Diese Differenz erreicht 5,6 Jahre, wenn man den Median für die Berechnung heranzieht. Die unterschiedliche Altersverteilung nach BAB-Befunden bleibt, wenn dieselbe Analyse bezüglich des Geschlechtes durchgeführt wurde. Dabei sieht man jedoch, dass die Differenz bei Frauen im Vergleich zu Männern niedriger ist. Ferner erkennt man, dass der Altersdurchschnitt bzw. der Altersmedian der Frauen sowohl bei „Alk-Neg" als auch bei „Alk-Pos" höher als der von Männern ist.

Es zeigen sich signifikante Unterschiede der Alkoholprävalenz im Vergleich der Altersklassen (χ^2; p = 0,000). Diese Prävalenz beträgt zwischen 79,9 % (bei der Altersklasse „Unter 20 Jahre") und 95,4 % (bei der Altersklasse „40–44 Jahre". Mehr als die Hälfte der „Alk-Pos"-Befunde (n = 45 293; 59,3 %) befinden sich im Intervall 20–39 Jahre.

Die Abbildung 3 zeigt die Verteilung der BAK in „Alk-Pos"-Befunde nach Geschlecht und Altersklasse. Zwei Beobachtungen sind hier von Bedeutung. Erstens: beim Vergleich der BAK-Mediane bei Männer und Frauen in jeder Altersklasse erkennt man Unterschiede, die nur in der Altersklasse „60 und mehr Jahre" statistisch signifikant sind (WILCOXON; p < 0,005) und höhere BAK-Median bei Männern entsprechen (1,53 ‰ vs. 1,41 ‰). Man beobachtet, dass der BAK-Median bei 35–54 jährigen Frauen im Vergleich zu gleichaltrigen Männern höher ist, mit Ausnahme der Klasse „45–49 Jahre", wo der BAK-Median bei Frauen 0,04 ‰ niedriger als bei Männern liegt. Zweitens: beim Vergleich der BAK pro Altersklasse erkennt man bei beiden Geschlechtern eine signifikante Zunahme der BAK, wenn die Altersklasse ansteigt (lin. Regression; jeweils p = 0,000). Bezüglich des BAK-Medians, tritt diese signifikante zunehmende Tendenz bei Frauen bis zur Klasse „40–44 Jahre" bzw. bei Männern bis zur Klasse „45–49 Jahre" auf (CUZICK Test; jeweils p = 0,000). Weiterhin beobachtet man (Abbildung 4) eine signifikante Erhöhung des Altersmedianes, von 31,8 Jahren in der Promillegruppe „0,5 ‰ – 1,09 ‰" bis zu 42,1 Jahren in der Promillegruppe „≥3,00 ‰" (quantile Regression; p = 0,000).

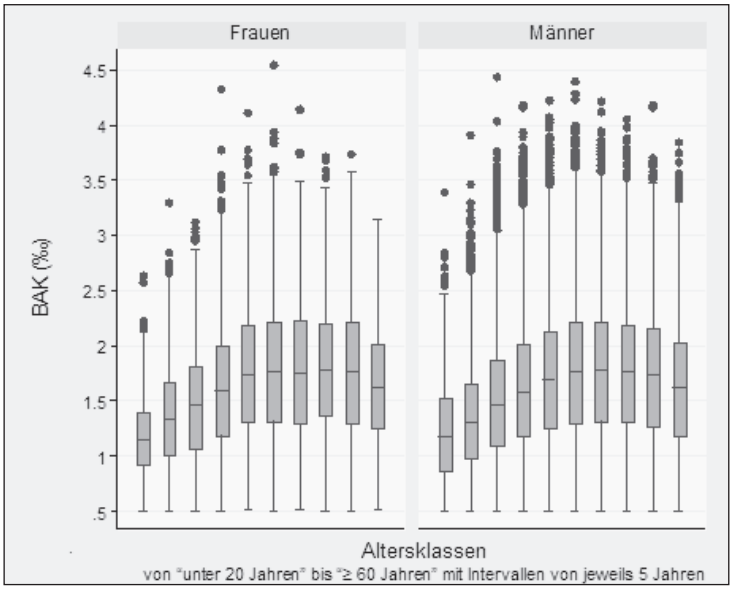


Abb. 3: BAK der Alk-Pos Fälle nach Geschlecht und Altersklasse.

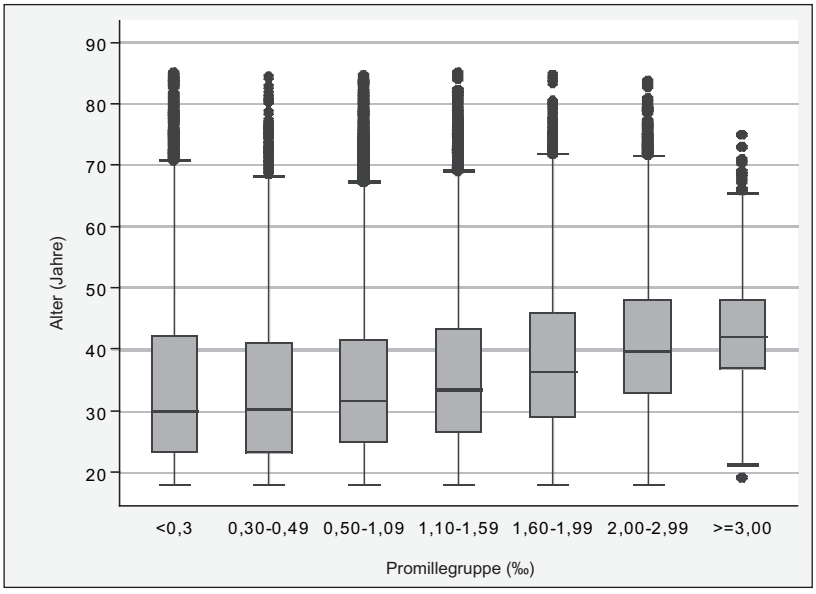


Abb. 4: Altersverteilung nach Promillegruppe.

85,9 % der „Alk-Pos"-Befunde stammen von PKW-Fahrern (BAK 1,61 ‰ ± 0,61 ‰; Median = 1,56 ‰); 12,0 % von „anderen Verkehrsteilnehmern" (BAK 1,65 ‰ ± 0,62 ‰; Median = 1,62 ‰) und der Rest (2,2 %) von Radfahrern (BAK 2,03 ‰ ± 0,65 ‰; Median = 2,04 ‰). Der große Unterschied bei den Radfahrern kann erklärt werden, weil wegen der hohen Grenzwerte nur bei höheren Atemluftkonzentrationen bei der Polizeikontrolle Blutentnahmen erfolgen (Tabelle 4).

Kategorie*	„Alk-Neg" (< 0,5 ‰)		„Alk-Pos" (≥ 0,5 ‰)		Total	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
PKW-Fahrer**	5 199	7,34	65 608	92,66	70 807	100
Radfahrer**	133	7,42	1 659	92,58	1 792	100
Andere**	1 089	10,65	9 140	89,35	10 229	100
Total	**6 421**	**7,75**	**76 407**	**92,25**	**82 828**	**100**

* χ^2; p = 0,000

** ANOVA BAK: PKW-Fahrer vs. Radfahrer, PKW-Fahrer vs. Andere und Radfahrer vs. Andere; jeweils p = 0,000

Tab. 4: Befunde nach Verkehrsteilnehmerart.

Eine Analyse der Befunde nach dem Anlass der Untersuchung ist bei unserem Untersuchungsmaterial nicht möglich, da diese Informationen erst ab 1998 und nur für Verkehrsverstöße mit Verdacht auf zusätzlichen Drogenkonsum registriert worden sind.

4. Diskussion

a) Verzerrungen

Es ist unmöglich, mit Sicherheit den Anteil der durch Alkohol beeinflussten Verkehrsverstöße zu kennen [31]. Es gibt verschiedene Verzerrungsquellen, die normalerweise schwer bzw. unmöglich zu vermeiden sind. Methodologisch gesehen ist es eine Pflicht, solche Verzerrungsquellen im Detail offenzulegen, damit sie für die Interpretation der Ergebnisse zur Verfügung stehen.

Ein Überblick von Untersuchungen über die Prävalenz von Drogen im Straßenverkehr umfasst immer Studien, in denen zahlreiche methodologische Probleme angetroffen werden [9]. Verallgemeinernd können die meisten Probleme solcher epidemiologischen Studien als Probleme der Stichprobennahme bzw. Datenerfassung bezeichnet werden (sog. ***Auswahlverzerrungen***) [9, 45]. Das „rechtzeitige Erkennen" würde allerdings voraussetzen, dass chemisch-toxikologische Untersuchungen (inklusive Alkohol) nicht erst nach einem verkehrsmedizinisch bedeutsamen Ereignis (Gefährdung, Unfall usw.), sondern im Rahmen von Routinekontrollen erfolgen [40]. Für Alkohol aber, obwohl es dafür keine rechtliche Beschränkung gibt, ist in Deutschland eine verdachtsfreie Kontrolle überwiegend nicht vorgesehen [19]. Darüber hinaus trägt die Zahl der Alleinunfälle zur Erhöhung der Dunkelziffer bei. Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen außer dem möglicherweise alkoholisierten Fahrer niemand beteiligt war und bei denen der Fahrer Unfallflucht begeht, um sich strafrechtlichen Sanktionen zu entziehen. Es ist davon auszugehen, dass von den nicht zu ermittelnden unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmern ein hoher Prozentsatz unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss stand [2, 19]. Durch alle diese Gründe sind, wie bei der Mehrheit der deutschen Studien [47], nicht-auffällige Fahrer in unserem Untersuchungsmaterial selten. Da in der vorliegenden Studie bereits erhobene Daten analysiert wurden, sind ebenfalls Verzerrungen möglich, wenn bestimmte Variablen wie etwa Lebensstil, Wohnort (ländlich/städtisch), Familienstand, Schulausbildung, Beruf oder Religion nicht berücksichtigt werden konnten, obwohl sie Determinanten für den Alkoholkonsum sein können.

b) Profil der Untersuchungen

Das Profil der Untersuchungen zeigt, dass die Mehrheit der Untersuchungen mit Abstand von Männern und PKW-Fahrern stammt. Es zeigt sich auch eine zunehmende Ten-

denz der BAB im Untersuchungszeitraum bei Frauen. Diese Entwicklung könnte mit der zunehmenden Fahrhäufigkeit von Frauen (mit eigenen Kraftfahrzeugen), ihrer Integration in das Arbeits- aber auch Freizeitleben und der gleichzeitigen Verbindung mit diesen beiden Faktoren zusammen hängen.

Der Altersdurchschnitt der Probanden ist etwas höher als bei anderen Untersuchungen [12], was schon 1995 von HEIFER et al. [20] für Frankfurter Daten festgestellt wurde. Ferner liegt er bei Frauen signifikativ höher als bei Männern. Ein solches Ergebnis wird auch von anderen Autoren beschrieben [3, 10, 25], wobei es zu früheren Zeiten mit dem in der Regel späteren Führerscheinerwerb der Frauen begründet wurde. Heutzutage entfällt dieser Gesichtspunkt weitgehend, so dass an andere Ursachen gedacht werden muss. Eine Interpretation könnte dahin gehen, dass bei den jungen Frauen die Hemmschwelle für ein rechtswidriges Verhalten höher liegt als bei jungen Männern, diese Hemmschwelle aber mit zunehmenden Substanzmissbrauch (und zunehmendem Alter) sinkt.

Die Verteilung der BAB im Untersuchungszeitraum zeigt insgesamt eine starke Abnahme bis 1996 in Verbindung mit der Heraufsetzung der „Bagatell-Grenze" für Sachschäden (1993). Diese hat dazu geführt, dass ein Großteil der leichten Verkehrsunfälle nicht mehr polizeilich erfasst wurde, womit gleichzeitig ein steiler Abfall der entdeckten Alkoholfahrten verbunden war bei gleichzeitiger (relativer) Zunahme des Faktors Alkohol bei schweren Verkehrsunfällen.

Darüber hinaus kommen die wenigsten Untersuchungen in der Kälteperiode vor, vielleicht weil die Probanden in dieser Jahreszeit weniger fahren und/oder aufgrund einer Abnahme der Polizeikontrollrate. Man erkennt auch eine überdurchschnittliche Häufigkeit von Polizeikontrollen (insbesondere bei Männern) am Wochenende. Eine solche Verteilung wurde bereits von anderen Autoren erwähnt [12, 14, 33]. Das Intervall zwischen Vorfallzeit und Blutentnahme beträgt 84 ± 79 Minuten (Median = 70 Minuten) und ist signifikant länger bei Frauen und am Wochenende.

c) Profil der Alkoholnachweis

Die Alkoholprävalenz (BAK ≥ 0,5 ‰) in Blutproben von Erwachsenen, die an Verkehrsverstößen in Südhessen beteiligt waren, liegt bei 92,3 %. Hohe Bestätigungsquoten (hier als Prävalenz bezeichnet) wie diese sind bereits in der Literatur beschrieben [15, 24, 28] und lassen sich insbesondere dadurch erklären, dass BAB nicht im Rahmen von Routinekontrollen erfolgen (s. hierzu die Arbeit von WALSH et al. [45]). Das Profil der „Alk-Pos"-Befunde zeigt, so wie in anderen Studien [11, 48], eine marginale Abnahme 1993–2002 sowie keine Unterschiede hinsichtlich Jahresverlauf, Jahreszeit oder Wochenverlauf. Dies weicht teilweise von den Ergebnissen anderer Studien ab [10, 14, 17], jedoch handelte es sich bei diesen Studien (anders als bei unserer Studie) um Untersuchungen in bestimmten Populationen (Verkehrstote oder Verletzte) oder mit geringerer Stichprobenanzahl. Nur bei der Analyse des Geschlechtes sowie der Altersklasse und der Verkehrsteilnehmerart kam es zu statistisch signifikanten Unterschieden.

So wie bei anderen Studien [14, 17] überwiegen die „Alk-Pos"-Befunde bei männlichen PKW-Fahrern (besonders bei 40–44 Jährigen). Weiterhin ist bei den Alkoholfahrten der Frauenanteil nach wie vor niedrig, aber vergleichweise stark (von ehemals 4 % auf jetzt knapp 9 % Anteil) angestiegen. Der Altersdurchschnitt „Alk-Pos"-Befunde beträgt 37,5 ± 12,1 Jahre (Median = 35,8) und ist sowohl bei Männern als auch bei Frauen signifikant höher als bei BAB < 0,5 ‰, woraus (und in Verbindung mit der Erfahrung aus der

täglichen Praxis) sich ableiten lässt, dass bei jugendlichen Verkehrsteilnehmern das berauschende Mittel Alkohol in zunehmende Maße durch Drogen ersetzt wurde.

Nach Einführung der 0,5 ‰ Promille-Grenze (1998) wurde sowohl eine signifikante Abnahme der Alkoholprävalenz als auch eine Senkung der BAK-Werte beobachtet. Dies entspricht einer Tendenz, die bereits bei anderen großen Städten festgestellt wurde [12].

Die durchschnittliche BAK der „Alk-Pos" liegt bei 1,62 ± 0,61 ‰ (Median 1,58 ‰), womit ein über Jahrzehnte zu beobachtender Anstieg des Alkoholisierungsgrades (zwischen 1950 und 2000 mit durchschnittlichem Anstieg um 0,1 ‰ je 10 Jahre) zum Stillstand gekommen ist. Die durchschnittliche BAK ist etwas höher verglichen mit anderen Untersuchungen [4, 30], übereinstimmend [20] und auch gering niedriger als im Vergleich zu früheren Frankfurter Daten [18, 19] und weiteren Untersuchungen [3, 8, 11, 12, 21, 29, 41, 44], wobei zu berücksichtigen ist, dass die Untersuchungspopulationen nicht unbedingt vergleichbar sind. Darüber hinaus zeigte die durchschnittliche BAK bei den „Alk-Pos"-Befunden signifikant höhere Werte bei Frauen, was abweicht von früheren Untersuchungen [20].

Es zeigten sich ferner höhere Alkoholwerte bei älteren Verkehrsteilnehmern (bei Frauen in der Altersgruppe „40–44 Jahre" bzw. bei Männern in der Altersgruppe „45–49 Jahre"). Solche BAK-Werte entsprechen nicht zwangsläufig einem vermehrten Alkoholmissbrauch im Alter (wie andere Autoren [3] vermutet haben), sie können durch die Wechselbeziehung von mindestens vier Faktoren erklären werden:

- Bei jüngeren Verkehrsteilnehmern werden bei Polizeikontrollen häufiger weitergehende Untersuchungen durchgeführt, wenn sie einem bestimmten äußeren Erscheinungsbild zuzuordnen sind.
- Die bei diesen Verkehrsteilnehmern beobachteten niedrigen BAK-Werte hängen damit zusammen, dass in erster Linie Drogen (vor allem Cannabis, s. hierzu die Arbeit von O'KANE [34]) zur Bewusstseinveränderung eingenommen worden sind und Alkohol eher als Beikonsum auftrat. Hier sollte man in Betracht ziehen, dass gleichzeitiger Konsum von Alkohol und illegalen Drogen niedrigere BAK-Werte zeigt.
- Altersbedingte Änderungen des Körperfettanteils führen zu höheren BAK-Werten bei gleichbleibendem Alkoholkonsum [16, 38, 42].
- Der Alkoholgewöhnungsgrad [16, 36].

Zusammenfassung

Einleitung: In Deutschland schätzt man, dass bei ca. 50 % aller Verkehrstoten eine Alkoholisierung zumindest eines Verkehrsteilnehmers zum Unfall führte. Zielsetzung: Erstellung eines epidemiologischen Profils der Alkoholprävalenz bei Erwachsenen (älter als 18 Jahre), die an Verkehrsverstößen in Südhessen (Deutschland) beteiligt waren. Material und Methode: Querschnittstudie. Es wurden mittels „Stata™ 9.1" und „StatCalc™ 5.4.3" Datensätze von Blutalkoholbestimmungen (BAB) analysiert, die in den Jahren 1993–2004 im Institut für Forensische Medizin Frankfurt am Main mittels ADH-Verfahren und GC-HS/FID durchgeführt wurden. Die Irrtumswahrscheinlichkeit betrug 5 %. Die Zustimmung der Ethik-Kommission der Universität lag vor. Ergebnisse: Im Untersuchungszeitraum wurden 92 038 BAB bei der Zielpopulation durchgeführt, wovon 9 210 BAB (10,1 %) die Ausschlusskriterien erfüllten. Somit verblieben 82 828 BAB, davon 91,1 % Männer bzw. 85,5 % PKW-Fahrer; Altersdurchschnitt 37,3 ± 12,4 Jahre (Median = 35,4). Die Blutalkoholkonzentration (BAK) lag im Allgemeinen unter der Woche sowie bei Frauen und Radfahrern signifikant höher. 92,3 % wiesen eine BAK ≥ 0,5 ‰ auf (sog. „Alk-Pos"), wobei diese Proportion im Laufe der Jahre abnahm (maximal auf 4,1 %). Sie wies keine Unterschiede hinsichtlich Monat, Jahreszeit oder Wochenverlauf auf. Dagegen gab es signifikante Unterschiede Geschlecht, Altersklasse und Verkehrsteilnehmerart betreffend. „Alk-Pos" überwogen bei männlichen PKW-Fahrern (besonders bei 40–44 jährigen). Der Altersdurchschnitt betrug bei „Alk-Pos" 37,5 ± 12,1 Jahre (Median = 35,8), er lag signifikant höher als bei BAB < 0,5 ‰. Der BAK-Durchschnitt betrug bei „Alk-Pos" 1,62 ‰ ± 0,61 ‰ (Median=1,58 ‰),

er hat besonders ab 1998 und durch eine Reduktion der Promillegruppe „2,00 ‰ – 2,99 ‰“ abgenommen. 72,2 % der Befunde wurden als „Absolute Fahruntüchtigkeit“ eingestuft. Schlussfolgerungen: Nach Einführung der 0,5 ‰ Promille-Grenze (1998) wurde sowohl eine signifikante Abnahme des „Alk-Pos“-Anteils als auch eine Senkung der BAK-Werte beobachtet. Die höheren Alkoholwerte älterer Verkehrsteilnehmer sprechen nicht zwangsläufig für einen vermehrten Alkoholmissbrauch im Alter.

Schlüsselwörter

Forensik – Deutschland – Alkohol – Kraftfahrzeuge – Prävalenz

Summary

Introduction: In Germany, it is estimated that in about 50 % of the fatal traffic accidents, at least one of the people involved was under the influence of alcohol. Aim: to obtain an epidemiological profile of alcohol prevalence among adults (older than 18 years) involved in traffic law violations in South-Hessen (Germany). Material and Methods: cross sectional study. Using the software “Stata™ 9.1” and “StatCalc™ 5.4.3” we analysed data from blood alcohol analyses (BAA) performed in the Centre of Forensic Medicine Frankfurt/Main between 1993–2004 using the ADH-Test and GC-HS/FID. All of the statistical tests were carried out at a probability of error level of 5 %. The study was approved by the ethical board of the University. Results: In the investigation period 92 038 BAA were carried out with our target population, of which 9 210 BAA (10.1 %) fulfilled the exclusions criteria. Consequently, 82 828 BAA remained, of which 91.1 % were men, 85.5 % were car drivers; their average age was 37.3 ± 12.4 years (Median = 35.4). The blood alcohol concentration (BAC) was generally significantly higher during the week, in women as well as in cyclists. 92.3 % reached a BAC ≥ 0.5 ‰ (so-called “Alk-Pos”), whereby the “Alk-Pos” proportion decreased with time (max 4.1 %). It did not exhibit differences regarding month, season or weekday/weekend whereas differences became obvious in gender, age group and kind of road user. “Alk-Pos” outweighed mainly in male car drivers (particularly between 40–44 year olds). “Alk-Pos” average age was 37.5 ± 12.1 years (Median = 35.8) and was significantly higher compared with BAA < 0.5 ‰. Average BAC from “Alk-Pos” was 1.62 ‰ ± 0.61 ‰ (Median =1.58 ‰). It shows a significant decrease particularly since 1998 and as consequence of a reduction of the group “2.00 ‰ – 2.99 ‰”. 72.2 % of the findings were categorized as “absolute driving inability”. Conclusions: Following the introduction of the new alcohol limits (0.5 ‰) in 1998 a significant reduction of the “Alk-Pos”-proportion and a lowering of the BAC could be observed. The higher alcohol levels of older road users do not necessarily implicate an increased alcohol abuse at those ages.

Keywords

forensics – Germany – alcohol – motor vehicles – prevalence

Literatur

[1] Albrecht M, Lerner M, Schulze H (2005) Suchtmittel im Straßenverkehr 2003 – Zahlen und Fakten. In: Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen (Hrsg.) Jahrbuch Sucht 2005, 1. Aufl., Geesthacht, S. 99–110

[2] Alkohol und Straßenverkehr. Faktensammlung, (1999) Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. In: <http://www.dvr.de/download/aaba3fa8-d067-4672-badd-5bc374c02148.pdf>

[3] Appenzeller B M, Schneider S, Yegles M, Maul A, Wennig R (2005) Drugs and chronic alcohol abuse in drivers. Forensic Sci Int 155: 83–90. Epub 2004 Dec 2021

[4] Augsburger M, Rivier L (1997) Drugs and alcohol among suspected impaired drivers in Canton de Vaud (Switzerland). Forensic Sci Int 85: 95–104

[5] Bates M N, Blakely T A (1999) Role of cannabis in motor vehicle crashes. Epidemiol Rev 21: 222–232

[6] Borkenstein R F, Crowther R F, Shumate R P, Ziel W B, Zylman R (1974) Die Rolle des alcoholisierten Fahrers bei Verkehrsunfällen (“The Grand Rapids Study”). Blutalkohol 11 (Supplement 1): 1–7

[7] Christophersen A S, Beylich K M, Bjorneboe A, Fosser S, Morland J (1995) Prevalence of Alcohol and Drugs in Blood Samples from Norwegian Drivers Involved in Road Traffic Accidents. In: Kloeden C N, McLean A J (Hrsg.) Proceedings of the 13th International Council on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety – T’95, Aufl., Adelaide, Australia

[8] Cimbura G, Lucas D M, Bennett R C, Donelson A C (1990) Incidence and toxicological aspects of cannabis and ethanol detected in 1394 fatally injured drivers and pedestrians in Ontario (1982–1984). J Forensic Sci. 35: 1035–1041

[9] de Gier J J (1999) Review of investigations of prevalence of illicit drugs in road traffic in different European countries. In: Council of Europe Publishing (Hrsg.) Council of Europe, Road Traffic and Drugs., Aufl., Strasbourg, S. 13–61
[10] del Rio M C, Alvarez F J (1999) Alcohol use among fatally injured drivers in Spain. Forensic Sci Int 104: 117–125
[11] Drummer O H, Gerostamoulos J, Batziris H, Chu M, Caplehorn J R, Robertson M D, Swann P (2003) The incidence of drugs in drivers killed in Australian road traffic crashes. Forensic Sci Int 134: 154–162
[12] Dubey Y, Gujer H-R (1993) Trunkenheit am Steuer im Kanton Waadt (Schweiz). Eine Vergleichsstudie über straf- und verwaltungsrechtliche Maßnahmen der Jahre 1970 und 1989 zwischen der Kantonshauptstadt (Lausanne) und einer ländlichen Gegend. Blutalkohol 30: 266–289
[13] EMCDDA (1999) Literature Review on the Relation between Drug Use, Impaired Driving and Traffic Accidents, European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (CT.97.EP.14). In: <www.emcdda.eu.int>
[14] Fabbri A, Marchesini G, Morselli-Labate A M, Rossi F, Cicognani A, Dente M, Iervese T, Ruggeri S, Mengozzi U, Vandelli A (2002) Positive blood alcohol concentration and road accidents. A prospective study in an Italian emergency department. Emerg Med J. 19: 210–214
[15] Francis M, Eldemire D, Clifford R (1995) A pilot study of alcohol and drug-related traffic accidents and death in two Jamaican parishes, 1991. West Indian Med J. 44: 99–101
[16] Gilg T (2005) Alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit. Rechtsmedizin 15: 97–112
[17] Gjerde H, Engelstad K S, Morland J (1986) A comparision of female and male drivers arrested on suspicion of driving under the influence of alcohol or drugs. Blutalkohol 23: 438–443
[18] Heifer U (1991) Blutalkoholkonzentration und -wirkung, verkehrsmedizinische Charakterisierung und verkehrsrechtliche Relevanz von Alkoholgrenzwerten im Strassenverkehr. Blutalkohol 28: 121–145
[19] Heifer U, Neuhausen M, Pluisch F, Schyma C (1992) Alkohol und Straßenverkehrssicherheit – Untersuchungen zur Epidemiologie und verkehrsrechtlichen Angleichung in Europa. Blutalkohol 29: 1–52
[20] Heifer U, Schyma C, Hartwig H (1995) Alkohol und Straßenverkehrssicherheit – Untersuchung zur Epidemiologie. Blutalkohol 32: 129–143
[21] Holmgren P, Holmgren A, Ahlner J (2005) Alcohol and drugs in drivers fatally injured in traffic accidents in Sweden during the years 2000–2002. Forensic Sci Int 151: 11–17
[22] Hulley S B, Cummings S, Browner W, Grady D, Hearst N, Newman T (2001) Designing Clinical Research. Lippincott Williams & Wilkins, USA
[23] Imai H (2003) The new traffic law and reduction of alcohol related fatal crashes in Japan. Inj Prev. 9: 382
[24] Joo S (1995) Nachweis von Drogen und Medikamenten bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Blutalkohol 32: 84–91
[25] Köhler-Schmidt H, Beschorner C (1993) Arzneimittel- und Drogenbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern im Raum Münster von 1980 bis 1989. Versicherungsmedizin 45: 17–20
[26] Kroj G, Friedel B (1995) Alcohol-Related Road Accidents in the Federal Republic of Germany – Status till 1993, Bundesanstalt für Straßenwesen, Germany. In: <http://www.druglibrary.org/schaffer/Misc/driving/s18p5.htm>
[27] Krüger H, Reiss J, Hilsenbeck T, Kazenwadel J, Vollrath M, Krause W (1995) The German Roadside Survey 1992–1994: Aims, Methods, and Results, Center for Traffic Sciences, University of Würzburg, Germany. In: <http://www.druglibrary.org/schaffer/Misc/driving/s7p2.htm>
[28] Lillsunde P, Korte T, Michelson L, Portman M, Pikkarainen J, Seppala T (1996) Drugs usage of drivers suspected of driving under the influence of alcohol and/or drugs. A study of one week's samples in 1979 and 1993 in Finland. Forensic Sci Int 77: 119–129
[29] Logan B K, Schwilke E W (1996) Drug and alcohol use in fatally injured drivers in Washington State. J Forensic Sci 41: 505–510
[30] Longo M C, Hunter C E, Lokan R J, White J M, White M A (2000) The prevalence of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants amongst injured drivers and their role in driver culpability: part i: the prevalence of drug use in drive the drug-positive group. Accid Anal Prev. 32: 613–622
[31] Marshall M, Mercer B (2002) Estimating the Presence of Alcohol and Drug Impairment in Traffic Crashes and their Costs to Canadians: A Discussion Paper. In: Applied Research and Evaluation Services (ARES) (Hrsg.) Aufl., Vancouver BC
[32] Movig K L, Mathijssen M P, Nagel P H, van Egmond T, de Gier J J, Leufkens H G, Egberts A C (2004) Psychoactive substance use and the risk of motor vehicle accidents. Accid Anal Prev 36: 631–636
[33] Odero W, Zwi A (1995) Alcohol-Related Traffic Injuries and Fatalities in Developing Countries: A Critical Review of Literature, Health Policy Unit, Department of Public Health and Policy, London School of Hygiene and Tropical Medicine, London, UK. In: <http://www.druglibrary.org/schaffer/Misc/driving/s26p1.htm>
[34] O'Kane C J, Tutt D C, Bauer L A (2002) Cannabis and driving: a new perspective. Emerg Med (Fremantle) 14: 296–303

[35] Penning R, Anslinger K, Gilg T, Peschel O, von Meyer L (2006) Verkehrsmedizin. In: Penning R. (Hrsg.) Rechtsmedizin systematisch, 2. Aufl., Bremen, S. 210–245
[36] Perper J A, Twerski A, Wienand J W (1986) Tolerance at high blood alcohol concentrations: a study of 110 cases and review of the literature. J Forensic Sci 31: 212–221
[37] Rehn N, Room R, Edwards G (2001) Alcohol in the European Region – consumption, harm and policies, World Health Organization Regional Office for Europe. In: <http://www.eurocare.org/pdf/who/2001-policy.pdf>
[38] Repetto M (1995) Toxicología avanzada. Ediciones Díaz Santos, España
[39] Room R, Babor T, Rehm J (2005) Alcohol and public health. Lancet 365: 519–530
[40] Schutz H, Weiler G (1993) Zur Problematik der Feststellung von Grenzwerten für „folgenlose Fahrten" im Straßenverkehr unter Einfluss von zentral wirksamen Mitteln aus pharmakokinetischer und pharmakodynamischer Sicht. Blutalkohol 30: 137–157
[41] Smink B E, Ruiter B, Lusthof K J, Zweipfenning P G (2001) Driving under the influence of alcohol and/or drugs in the Netherlands 1995–1998 in view of the German and Belgian legislation. Forensic Sci Int 120: 195–203
[42] Villanueva E (1998) Estudio Toxicológico y médico legal del alcohol etílico. In: Gisbert Calabuig J A (Hrsg.) Medicina Legal y Toxicológica, 5. Aufl., Barcelona, España, S. 764–780
[43] Vingilis E, Fischer B (1995) The Effect of German Unification on Alcohol-Related Traffic Crashes, Faculty of Medicine, University of Western Ontario & Addiction Research Foundation, Toronto, Canada. In: <http://www.druglibrary.org/schaffer/Misc/driving/s15p4.htm>
[44] Waller P, Blow F, Maio R, Hill E, Singer K, Schaefer N (1995) Crash Characteristics and Injuries of Drivers Impaired by Alcohol/Drugs. In: Kloeden, C. N.McLean, A. J. (Hrsg.) Proceedings of the 13th International Council on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety – T'95, Adelaide, Australia, S. 752–761
[45] Walsh J M, de Gier J J, Christopherson A S, Verstraete A G (2004) Drugs and driving. Traffic Inj Prev. 5: 241–253
[46] Walsh J M, Flegel R, Atkins R, Cangianelli L A, Cooper C, Welsh C, Kerns T J (2005) Drug and alcohol use among drivers admitted to a Level-1 trauma center. Accid Anal Prev. 37: 894–901
[47] Weirich V, Wegener R (1998) Drogen und Medikamente bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern in Mecklenburg – Vergleichende Untersuchungen der Jahre 1993/94 und 1997. Blutalkohol 35: 405–413
[48] Wennig R (2000) Influence of Methadone use on traffic safety in Luxembourg. Blutalkohol 37: 84–88
[49] WHO (2003) Ten leading disability groups as percentages of total DALYs for both sexes in Germany, World Health Organization. Regional Office for Europe. In: <http://www.euro.who.int/images/CHHDEU/deu10dis.gif>

Anschriften für die Verfasser

Dr. med. M. Sc. Leonardo Gonzalez-Wilhelm
CIGES
Facultad de Medicina – Universidad de La Frontera
Manuel Montt 112 P3
Temuco, Chile
Email: legista@gmail.com

Prof. Dr. Hansjürgen Bratzke
Institut für Forensische Medizin
Kennedyallee 104
D-60596 Frankfurt a. M.
Email: bratzke@euv.uni-frankfurt.de

Literatur

CARSTEN KRUMM

Peter Hentschel: Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

10., neu bearbeitete Auflage, 2006, Werner Verlag, München/Unterschleißheim, XXXVIII und 558 Seiten, 76,– €, ISBN 3-8041-5115-9

Um einen echten Klassiker des Straßenverkehrsrechts handelt es sich bei dem nunmehr in 10. Auflage erschienenen Werk HENTSCHELS. Festzustellen ist: Dieses Buch sucht seinesgleichen – umso schmerzlicher der Verlust des großartigen Autors für das Straßenverkehrsrecht!

Schon ein erster Blick in die Gliederung des Buchs zeigt, dass es sich tatsächlich um eine umfassende Darstellung der zentralen Themen von Trunkenheitsfahrten im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht handelt. Die mit ausführlichen Rechtsprechungs- und Literaturnachweisen versehene Bearbeitung befindet sich durchgehend auf Stand Januar 2006. Angenehm ist der Fettdruck wichtiger Stichworte innerhalb des Textes, der – ergänzt durch ein 30-seitiges Stichwortregister – ein schnelles Auffinden relevanter Stichworte unproblematisch ermöglicht und einer Ermüdung des Lesers durch zu lange Textpassagen vorbeugt.

Inhaltlich werden zwei wesentliche Probleme „vor die Klammer gezogen". Zunächst widmet sich HENTSCHEL der Alkoholisierung nebst der hierauf beruhenden Fahrunsicherheit und stellt in diesem Zusammenhang einen aus Sicht des Juristen durchaus oft Bauchschmerzen bereitenden Teil der Materie, nämlich die medizinischen Grundlagen in einer geschlossenen, umfassenden und leicht verständlichen Art und Weise dar. Probleme der Entnahme der Blutprobe, mögliche Fehlerquellen hierbei, die Auswertung der entnommenen Probe und nicht zuletzt auch Fragen der Rückrechnung können hier als zentrale Punkte genannt werden. Ebenso werden Schuld(un)fähigkeitsfragen „vorab" geklärt, die ja in einer Vielzahl von Fällen in der Praxis mit Straßenverkehrsdelikten einhergehen. Einzig die an dieser Stelle noch immer ins Werk aufgenommene Darstellung der „a.l.i.c." (Rn. 233 ff.) irritiert beim ersten Querlesen des Buches. Bekanntermaßen kommt ihr seit BGHSt 42, 235 = NJW 1997, 138 keine praktische Bedeutung mehr zu. Diese Darstellung – zumal gedrängt – schadet aber nicht, da die „a.l.i.c." natürlich nicht endgültig gestorben und so ein „Wiederauftauchen" nicht unwahrscheinlich ist.

Beide Einstiegskapitel also sind sicherlich jedem Strafrechtspraktiker – gleich ob Rechtsanwalt, Staatsanwalt oder Richter – wärmstens als Lektüre ans Herz zu legen, da hier die Probleme der Alkoholisierung und der Schuldfähigkeit deutlich verständlicher als in allen gängigen Kommentaren dargestellt werden. Man merkt hier, dass HENTSCHEL sich die Zeit (und den Druckplatz) genommen hat, um zu erklären und nicht nur Informationen aneinanderzureihen.

Die eigentliche Stärke des Buches liegt bei den Erörterungen der §§ 69, 69a StGB. Diese sind (wie zu erwarten) absolut souverän und gleichzeitig gut verständlich, da nicht akade-

misch überladen. Erfreulich ist hier beispielsweise die ausführliche Darstellung der Rechtsprechung und der Literaturansichten zu verkehrserzieherischen Nachschulungsmaßnahmen zur Wiedererlangung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bereits während des laufenden Strafverfahrens. Hier bezieht HENTSCHEL eindeutig Stellung: Nachschulungskurse allein sollen nicht ausreichen, um während des Ermittlungsverfahrens die Eignung wiederherstellen zu können, wohl aber gemeinsam mit einer hiermit einhergehenden längeren vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung (Rn. 637). Auch eine ausführliche Darstellung der neueren BGH-Rechtsprechung zur Fahrerlaubnisentziehung bei Zusammenhangstaten und sog. allgemeiner Kriminalität findet sich. Wer das Buch bislang nicht kannte und HENTSCHEL nur mit seinem Kommentar zum Straßenverkehrsrecht in Verbindung bringt, wird so staunen, an wie vielen Stellen des Buches HENTSCHEL eigene Ansichten preisgibt und sich die Zeit (und den Platz) nimmt, auch entlegendste Problemfelder nicht nur darzustellen, sondern ihrer inneren Struktur nach zu erklären. Derartiges findet sich zum Beispiel auch im Rahmen der Darstellungen zu § 69a Abs. 2 StGB (Ausnehmen von Fahrzeugarten von der Sperre – Rn. 762 ff.).

Bemerkenswert ist ferner, dass sich HENTSCHEL nicht nur auf die zentralen Fragen des Alkohols und seiner verkehrsrechtlichen Folgen konzentriert, sondern zudem hiermit logisch verbundene Themen wie die nachträgliche Gesamtstrafenbildung, die Berechnung der Fristen für den Lauf von Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung, das einschlägige Rechtsmittelrecht und sogar Fragen des StrEG ausführlich und gut verständlich thematisiert.

Sogar die „undankbare" Materie der EU/EWR- Fahrerlaubnis inklusive der sog. „KAPPER-Entscheidung" des EuGH wird von HENTSCHEL dargestellt. Die „HALBRITTER-Entscheidung" findet sich allerdings noch nicht in dem Buch, so dass die Ausführungen an dieser Stelle genauer im Lichte der aktuellen EuGH-Rechtsprechung zu würdigen sind.

Was das Fahrverbot in Bußgeldverfahren angeht, so stellt er neben den Tatbestandsvoraussetzungen des § 25 StVG kurz alle Regelfahrverbote und ihre innere Systematik vor. Im Mittelpunkt steht hier natürlich das Trunkenheitsfahrverbot nach § 25 Abs. 1 S. 2 StVG und die Frage, wann hiervon abgesehen werden kann. Erstaunlicherweise fehlt hier aber der Gesichtspunkt von Nachschulungen als Möglichkeit der Abwehr eines Regelfahrverbotes durch den hierdurch stattfindenden Wegfall der indizierten (bzw. in Fällen des Fahrverbots nach § 25 Abs. 1 S. 2 StVG regelmäßig gegebenen) Erforderlichkeit. Höchst praxisrelevant, weil selten derart gut strukturiert und verständlich dargestellt, sind die Fragen des Wirksamwerdens bzw. der Vollstreckung des Fahrverbotes. Für die anwaltliche Beratung können derartige Fragen äußerst wichtig sein und sind in der Regel anhand der üblichen Kommentierungen kaum ohne das zu Rate ziehen weiterer Quellen zu verstehen.

Zusammenfassend ist festzustellen: Das Werk gehört unzweifelhaft in die Handbibliothek eines jeden Straßenverkehrsrechtlers, da es nahezu jede denkbare Frage zu den Folgen einer Trunkenheitsfahrt beantwortet.

Anschrift des Verfassers
Richter am Amtsgericht
Carsten Krumm
Amtsgericht Lüdinghausen
Seppenrader Straße 3
59348 Lüdinghausen
Email: carstenkrumm@web.de

RALPH GÜBNER

Hans Buschbell / Hans Dieter Utzelmann: Die Fahrerlaubnis in der anwaltlichen Beratung

Deutscher Anwaltverlag, 3. Auflage, Bonn 2006, 612 Seiten, 78,– €, ISBN 3-8240-0825-4

Das Buch hält, was der Titel verspricht: Die gesamte anwaltliche Tätigkeit wird thematisch erfasst und unter allen rechtlichen Gesichtspunkten begleitet. Die Autoren widmen sich im ersten Teil dem verwaltungsrechtlichen Fahrerlaubnisrecht, im zweiten und etwas kürzeren Teil dem Straf- und OWi-Verfahren. Komplettiert wird das Werk durch einen umfassenden Anhang, in dem die Fahrerlaubnisverordnung einschließlich der Anlagen, ein Auszug aus den Begutachtungsleitlinien sowie eine Reihe nützlicher Informationen und Adressen abgedruckt sind.

Im Teil *Fahrerlaubnisrecht* werden u. a. Eintragungen im VZR/BZR, die Fahrtenbuchauflage, die im Ausland erworbene Fahrerlaubnis sowie Erwerb und Verlust der Fahrerlaubnis behandelt. Das gesetzliche System für den Maßnahmenkatalog der Fahrerlaubnisbehörde ist wahrlich nicht immer leicht zu durchschauen. Die Autoren wahren die Übersichtlichkeit, indem sie sich konsequent an den Fallgruppen *Punktesystem, Fahrerlaubnis auf Probe* und *Alkohol/Drogen* orientieren. Der MPU wird – zu recht – viel Platz eingeräumt. Die Darstellung reicht von der Vorbereitung des Mandanten bis zur Auswertung des Gutachtens. Die *Wiedererteilung der Fahrerlaubnis* wird in der neuen Auflage in einem gesonderten Kapitel erläutert.

Im zweiten Teil richten BUSCHBELL/UTZELMANN ihr Augenmerk auf die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter sowie auf das Fahrverbot im Straf- und OWi-Recht.

Beide Teile beinhalten differenzierte Hinweise auf die Rechtsmittel. Zudem werden jeweils Hilfen bei der Abrechnung des Mandats und im Umgang mit der Rechtschutzversicherung angeboten. Wer auf Musterschreiben zurückgreifen möchte, wird ebenfalls umfangreich fündig. Hierfür liegt dem Buch eine CD bei, auf der alle 99 Vorlagen als Word-Datei gespeichert sind.

In der Breite lässt das Buch nichts zu wünschen übrig. Spezialliteratur wird gleichwohl nicht ersetzt, worauf die Autoren im Vorwort auch hinweisen. Das ist selbstverständlich nicht zu beanstanden. Niemand kann ernsthaft eine in allen Punkten vollständige Darstellung in einem einzigen Buch erwarten. An manchen Stellen wird sich der Leser allerdings in einer trügerischen Sicherheit wiegen, wenn er nicht auf die Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Rechtsprechung aufmerksam gemacht wird. Das gilt insbesondere bei Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde bei Cannabiskonsum. Bei der Frage, ab welchem THC-Wert die fehlende Trennung zwischen Teilnahme am Straßenverkehr und Konsum i. S. d. der Nr. 9.2.2 Anlage 4 zur FeV angenommen werden kann, belassen es die Autoren bei einem Verweis auf die Entscheidung des BVerfG zu § 24a StVG. Der Senat hat für die bußgeldrechtliche Ahndung einen THC-Wert von mindestens 1,0 ng/ml verlangt. Der VGH München lässt das im Fahrerlaubnisrecht aber nicht ausreichen und fordert die Feststellung von mindestens 2,0 ng/ml (VGH München, ZfS 2006, 236 = BA 2006, 416; a. A. OVG Hamburg, NJW 2006, 1367 = BA 2006, 427; VGH Mannheim, ZfS 2006, 659 = BA 2006, 412). Eher am Rande streifen die Autoren die in der Praxis ungemein wichtige Frage, wann ein zumindest *gelegentlicher* Cannabiskonsum i. S. d. der Nr. 9.2.2 Anlage 4

zur FeV vorliegt. Ich vermisse hier beispielsweise den Hinweis, dass nach Auffassung einiger Obergerichte das Merkmal bereits dann erfüllt sein soll, wenn lediglich *ein* Konsum sicher nachgewiesen werden kann (OVG Hamburg, a. a. O.; OVG Schleswig, NordÖR 2005, 332).

Wer sich indes einen Überblick über die beiden Rechtsgebiete verschaffen möchte, wird mit dem Buch gut bedient. Es liefert eine wertvolle und praxisnahe Unterstützung in der täglichen Mandatsbearbeitung. Vor allem gerät bei der Lektüre nicht aus dem Blick, wie sehr die Verteidigung in Straf- oder OWi-Verfahren mit den verwaltungsrechtlichen Konsequenzen verzahnt ist. Das Handling des Werkes ist vorbildlich. Die Texte sind klar gegliedert, das Stichwortregister ist detailliert. Gesamturteil: sehr empfehlenswert.

Anschrift des Verfassers
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht
Ralph Gübner
Elisabethstraße 59
24159 Kiel
Email: guebner@advokiel.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2006, Vol. 1–43), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 43/2006
und ebenso Vol. 1–42 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

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

Zur Information

Änderung der Anlage zu § 24a StVG

Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften*)

– Auszug –

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Die Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 9 und 10 Abs. 7 des Gesetzes vom 5. Januar 2007 (BGBl. I S.2) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

Anlage (zu § 24a)

Liste der berauschenden Mittel und Substanzen

Berauschende Mittel	Substanzen
Cannabis	Tetrahydrocannabinol (THC)
Heroin	Morphin
Morphin	Morphin
Cocain	Cocain
Cocain	Benzoylecgonin
Amfetamin	Amfetamin
Designer-Amfetamin	Methylendioxyamfetamin (MDA)
Designer-Amfetamin	Methylendioxyethylamfetamin (MDE)
Designer-Amfetamin	Methylendioxymetamfetamin (MDMA)
Metamfetamin	Metamfetamin

Artikel 2

Änderung der Fahrerlaubnisverordnung

…

2. In § 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 wird jeweils die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr.1 bis 3, 5 bis 10 und 13 bis 15“ durch die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 10 und 13 bis 15“ ersetzt.

3. In § 58 Abs. 4 wird die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 5, 6 bis 10 und 12“ durch die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 4 bis 10 und 12“ ersetzt.

…

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt … am Tage nach der Verkündung in Kraft.

*) Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BR-Drucksache 231/07 vom 29. März 2007. Die Zustimmung des Bundesrates erfolgte durch Beschluss vom 11. Mai 2007, BR-Drucksache 231/07 (Beschluss).

Begründung

A. Allgemeines

1. a) Vor dem Hintergrund neuer Entwicklungen im Konsumverhalten und bei der Nachweisbarkeit von Drogen sind weitere Maßnahmen zur Senkung der Unfallursache „Drogen am Steuer" geboten. Dies gilt in erster Linie für Fahrten unter der Wirkung von Metamfetamin. Hierbei handelt es sich um eine stark stimulierende Droge, die eine nahe chemische Verwandtschaft zu dem berauschenden Mittel Amfetamin aufweist (KNECHT, Kriminalistik, 2002, S. 402ff). Metamfetamin führt bei den Konsumenten dieser Substanz häufig zu Selbstüberschätzung und Aggressivität sowie zu einem schnellen, unkontrollierten, unberechenbaren und risikobereiten Fahrstil und damit zu einem erhöhten Unfallrisiko (KNECHT, a. a. O., unter Hinweis auf eine Studie von KARCH). Es ist daher gerechtfertigt und im Interesse der Verkehrssicherheit auch geboten, Fahrten unter der Wirkung dieser Substanz künftig wie Fahrten unter der Wirkung von Amfetamin als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Zu diesem Zweck wird die Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (Liste der berauschenden Mittel und Substanzen) um Metamfetamin ergänzt. Dies entspricht im übrigen auch einer Empfehlung des 44. Deutschen Verkehrsgerichtstages [siehe hierzu „Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise" des 44. VGT von Halecker/Nathow in BA 2006, 93 <97>] und der Grenzwertkommission, die sich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Nachweisfragen von Drogen im Straßenverkehr beschäftigt.

Fahrten unter der Wirkung von Cocain sind bereits nach geltender Rechtslage gem. § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) untersagt, stellen aber bislang nur dann eine Ordnungswidrigkeit dar, wenn im Blut die Substanz Benzoylecgonin nachgewiesen wird, einem Abbauprodukt der eigentlichen Wirksubstanz Cocain. In Zukunft wird auch dann eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG verwirklicht, wenn im Blut die inzwischen sicher nachweisbare Substanz Cocain festgestellt wird. Zu diesem Zweck wird Cocain als Substanz in die Liste der berauschenden Mittel und Substanzen gemäß der Anlage zu § 24a StVG aufgenommen. Die Substanz Cocain wurde bislang nicht in der Anlage zu § 24a StVG genannt, weil ihr Nachweis noch mit Unsicherheiten belastet war. Inzwischen ist aber die Substanz Cocain durch die Verwendung von Fluoridröhrchen stabil nachweisbar. Die Erweiterung der in der Anlage enthaltenen Substanzen ist gerechtfertigt, da es sich bei der Substanz Cocain um den aktiven Wirkstoff des Betäubungsmittels Cocain handelt und daher bei Nachweis dieses Wirkstoffs die Möglichkeit eines durch eine erhöhte Bereitschaft zu aggressivem Verhalten gekennzeichneten Kokainrausches besteht. Der Nachweis von Benzoylecgonin im Blut ist auch weiterhin für den Nachweis der Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichend.

Auch Fahrten unter der Wirkung von Designer-Amfetaminen sind bereits nach geltender Rechtslage gem. § 24a Abs. 2 StVG untersagt. Sie stellen aber bislang nur dann eine Ordnungswidrigkeit dar, wenn im Blut die Substanz Methylendioxyethylamfetamin (MDE) oder die Substanz Methylendioxymetamfetamin (MDMA) nachgewiesen wird. In Zukunft wird auch dann eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG verwirklicht, wenn im Blut die Substanz Methylendioxyamfetamin (MDA) aufgefunden wird. Bei MDA handelt es sich um einen Metaboliten des MDMA. MDA ist ebenfalls ein pharmakologisch aktiver Wirkstoff und wird insbesondere den so genannten Ecstasy-Tabletten zugesetzt.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Neufassung der Anlage zu § 24a StVG)

Durch die Neufassung wird die Anlage zu § 24a StVG um das berauschende Mittel Metamfetamin sowie die Substanzen Metamfetamin, Cocain und Methylendioxyamfetamin (MDA) ergänzt. Die Schreibweise der genannten Mittel und Substanzen wird an die in den Anlagen zu § 1 Abs. 1 Betäubungsmittelgesetz verwendeten Stoffbezeichnungen angepasst.

Zu Artikel 2 (Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV)

Zu Nr. 2 (Änderung des § 52 FeV)

Durch die Änderung von § 52 Abs. 1 Satz 1 Nr. l können Angaben im Zentralen Fahrerlaubnisregister über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG künftig im automatisierten Verfahren von den Polizeibehörden der Länder und den für die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Bußgeldbehörden sowie den anderen in § 52 Abs. 3 genannten Behörden für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten sowie im Rahmen von Verkehrskontrollen abgerufen werden. Dies ist zur effektiven Verfolgung von Verstößen gegen das geplante Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, welches nur während der Probezeit gelten soll, notwendig.

Etwaige Verlängerungen oder Verkürzungen der Probezeit nach § 2a Abs. 2a StVG beziehungsweise nach § 7 der Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe sind aus dem Führerschein selbst nicht ersichtlich.

Zu Nr. 3 (Änderung des § 58 FeV)

Durch die Änderung von § 58 Absätze 2 und 4 können Angaben in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG künftig im automatisierten Verfahren auch für Verkehrs- und Grenzkontrollen abgerufen werden. Dies ist ebenfalls zur effektiven Verfolgung von Verstößen gegen das geplante Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, welches nur während der Probezeit gilt, notwendig.

Aktueller Stand: Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer

Ergänzend zur Dokumentation II in BA 2007, 162 sei angemerkt, dass der entsprechende Gesetzesentwurf der Bundesregierung (BT-Drucksache 16/5047) unter Berücksichtigung von Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BT-Drucksache 16/5398) vom Bundestag am 24. Mai 2007 in dritter Beratung angenommen wurde. Im Ergebnis einigte man sich auf die Einführung eines Alkoholverbots beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Anknüpfung der Bußgeldbewehrung an das alleinige Tatbestandsmerkmal „Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung von Alkohol" und die Erweiterung des Verbots auch auf die Einnahme alkoholhaltiger Medikamente/Lebensmittel fanden keine Berücksichtigung. Die Ablehnung dieser Vorschläge seitens der Bundesregierung erfolgte aus folgenden Gründen:

> „Schon wegen etwaiger Messwertunsicherheiten und zur Berücksichtigung des endogenen Alkohols kann eine Verwirklichung dieses Tatbestandsmerkmals [Führen eines Kfz unter Alkoholwirkung] erst angenommen werden, wenn bei einer Blutentnahme oder einem Atemalkoholtest mindestens 0,2 Promille Alkohol im Blut beziehungsweise 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft nachgewiesen werden. Bei alleinigem Abstellen auf das ‚Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol' würde vermittelt, ein ‚Herantrinken' an einen Grenzwert sei weiterhin möglich. Die klare Botschaft eines absoluten Verbots für Fahranfänger, alkoholisiert ein Fahrzeug zu führen, würde damit aufgeweicht. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Tatbestandsalternative der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt ermöglicht dagegen auch den Nachweis mittels Zeugenbeweis.
>
> Die angeführten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Bußgeldbewehrung der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt werden nicht geteilt. Die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts zur Regelung in § 24a Abs. 2 StVG in seinem Beschluss vom 21. Dezember 2004 (Az. 1 BvR 2652/03 [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) sind auf das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol nicht übertragbar. Die bei berauschenden Mitteln und Substanzen bestehende Problematik der fehlenden Übereinstimmung von Nachweis- und Wirkungsgrenze besteht bei Alkohol nicht. Alkohol ist – anders als die in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittel und Substanzen – schon nach wenigen Stunden im Körper abgebaut. Es besteht daher kein Wertungswiderspruch zu der Regelung in § 24a Abs. 2 StVG.
>
> Auch besteht kein Bedürfnis, alkoholhaltige Lebensmittel und Medikamente in das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen einzubeziehen. Die bestimmungsgemäße Einnahme von Medikamenten stellt in vielen Fällen die Fahreignung gerade erst her und kann sich daher positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Die gegenüber § 8 Abs. 3 Nr. 1 BOKraft neueren Regelungen in § 9 Abs. 11 Nr. 18 GGVSE sowie § 24a Abs. 2 StVG schließen die bestimmungsgemäße Einnahme von Medikamenten daher ebenfalls ausdrücklich von der Tatbestandsverwirklichung aus." (BT-Drucksache 16/5047, S. 14)

Die vom Bundesrat für eine tatsächliche Überwachbarkeit des Alkoholverbotes geforderte Möglichkeit der Abrufbarkeit der im Zentralen Fahrerlaubnisregister und den örtlichen Fahrerlaubnisregistern bereits gespeicherten Angaben über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG wurde in der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften (Auszug in diesem Heft) umgesetzt.

Die Schriftleitung

Rechtsprechung

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

47. 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 durch die Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 2. Juni 1997 geänderten Fassung 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 nicht anzuerkennen, solange der Inhaber dieses Führerscheins, auf den im erstgenannten Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs einer früher erteilten Fahrerlaubnis ohne gleichzeitige Anordnung einer Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis angewendet worden ist, die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

Europäischer Gerichtshof (3. Kammer),
Beschluss vom 28. September 2006
– C-340/05 (Stefan Kremer) –

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 durch die Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. Juni 1997 (ABl. L 150, S. 41) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 91/439).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen des Verfahrens über eine Revision, die Herr Kremer, der deutscher Staatsangehöriger ist und in Deutschland wohnt, beim Oberlandesgericht München eingelegt hat, nachdem er zu einer Freiheitsstrafe wegen wiederholten Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden war; die zuständigen Behörden waren der Ansicht, dass er seit der Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis nicht mehr zum Führen eines Kraftfahrzeugs in Deutschland berechtigt sei, und hatten es abgelehnt, die Gültigkeit der Fahrerlaubnis anzuerkennen, die ihm später in Belgien ausgestellt worden war.

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsrecht

3 Artikel 1 der Richtlinie 91/439 bestimmt:

„(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.

…“

4 Nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b der Richtlinie 91/439 hängt die Ausstellung des Führerscheins außerdem „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“ und „vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student – während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten – im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats“ ab.

5 Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie lautet: „Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein“.

Artikel 8 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 Die im Ausgangsverfahren einschlägigen deutschen Rechtsvorschriften sind enthalten in der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr oder Fahrerlaubnisverordnung vom 18. August 1998 (BGBl. 1998 I S. 2214) in der durch die Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. 2000 I S. 141) geänderten Fassung (im Folgenden: FeV), im Straßenverkehrsgesetz (im Folgenden: StVG) und im Strafgesetzbuch (im Folgenden: StGB).

8 § 2 StVG bestimmt:

„(1) Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde). …

…

(4) Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. …

…

(8) Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Eignung oder Befähigung des Bewerbers begründen, so kann die Fahrerlaubnisbehörde anordnen, dass der Antragsteller ein Gutachten oder Zeugnis eines Facharztes oder Amtsarztes, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung oder eines amtlichen anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr innerhalb einer angemessenen Frist beibringt. …“

9 In § 21 StVG heißt es:

„(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat …

(2) Mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen wird bestraft, wer

1. eine Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht, …“

10 In Teil II Kapitel 5 der FeV mit der Überschrift „Sonderbestimmungen für Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse“ bestimmt Artikel 28 mit der Überschrift „Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union [EU] oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum [EWR]“:

„(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, 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,

…

(5) Das Recht, von einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nach einer der in Abs. 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.“

11 § 20 FeV bestimmt:

„(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.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

12 Herrn Kremer wurde vom Oberkreisdirektor E. mit Verfügung vom 25. Januar 1996, bestandskräftig seit 01. März 1996, die Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nach wiederholter Begehung verkehrsrechtlicher Verstöße entzogen. Seinen Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis lehnte der Oberkreisdirektor E. nach einer medizinisch-psychologischen Begutachtung mit Verfügung vom 13. Dezember 1996, bestandskräftig seit 17. Januar 1997, ab, da die Bedenken gegen die Kraftfahreignung nach Auswertung des Untersuchungsergebnisses nicht ausgeräumt waren.

13 Herr Kremer erwarb am 10. Mai 1999 eine Fahrerlaubnis in Belgien; eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis war von einem deutschen Gericht nicht verhängt worden.

14 Am 28. Juli 2000 wurde Herr Kremer vom Amtsgericht Schleiden wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis – Tatzeit 15. Oktober 1999 – zu einer Geldstrafe von 100 Tagessätzen zu je 70 DM verurteilt. Außerdem wurde die Entziehung seiner belgischen Fahrerlaubnis ausgesprochen und eine Fahrerlaubnissperre bis zum 08. Dezember 2001 verhängt. In den Urteilsgründen wird u. a. ausgeführt, Herr Kremer habe nach Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis – unter Beibehaltung seines Erstwohnsitzes in Deutschland – formal einen Zweitwohnsitz in Belgien begründet, um dort eine Fahrerlaubnis zu erwerben. Aus § 28 Absatz 4 Nummer 3 FeV ergebe sich, dass Herr Kremer nicht berechtigt sei, mit der belgischen Fahrerlaubnis Fahrzeuge in Deutschland zu führen, da ihm die deutsche Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden sei.

15 Wegen erneuten vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis – Tatzeit 20. November 2001 – wurde Herr Kremer am 26. Juni 2002 vom Amtsgericht Schleiden neuerlich verurteilt, in diesem Fall zu sechs Monaten Freiheitsstrafe mit Bewährung (Bewährungszeit drei Jahre), die belgische Fahrerlaubnis wurde erneut entzogen und eine Fahrerlaubnissperre dieses Mal bis zum 25. September 2003 festgesetzt.

16 Mit Strafbefehl des Amtsgerichts Schleiden vom 30. Dezember 2002 wurde Herr Kremer ein weiteres Mal wegen der gleichen Tat – Tatzeit 17. Juni 2002 – zu einer Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu je 40 € verurteilt, die belgische Fahrerlaubnis wurde entzogen

und es wurde eine Fahrerlaubnissperre bis zum 02. April 2005 verhängt.

17 Mit einer vierten Entscheidung verurteilte das Amtsgericht Ingolstadt Herrn Kremer am 26. April 2004 wegen des gleichen Verstoßes – Tatzeit 15. Oktober 2003 – zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten und ordnete eine Fahrerlaubnissperre von 15 Monaten an.

18 Die Berufungen von Herrn Kremer und der Staatsanwaltschaft gegen diese Entscheidung verwarf das Landgericht Ingolstadt mit Urteil vom 14. Oktober 2004. Herr Kremer legte daraufhin gegen dieses Urteil Revision beim Oberlandesgericht München ein.

19 Vor dem vorlegenden Gericht wendet sich Herr Kremer vor allem gegen die erste Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis vom 28. Juli 2000 und die hierbei erfolgte Entziehung seiner belgischen Fahrerlaubnis, weil er bei der ihm angelasteten Fahrt im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis gewesen sei (wird ausgeführt).

20 Herr Kremer betonte weiter, dass im Zeitpunkt des Erwerbs des belgischen Führerscheins keine durch ein deutsches Strafgericht verhängte Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gegen ihn bestanden habe.

21 Das Oberlandesgericht München führt aus, dass das [EuGH-]Urteil Kapper [= BA 2004, 450] in der deutschen Rechtsprechung und dem deutschen Schrifttum zu einer Kontroverse geführt habe, ob § 28 Absatz 4 Nummer 3 FeV, auf den das Amtsgericht Schleiden die Nichtanerkennung der belgischen Fahrerlaubnis von Herrn Kremer gestützt habe, mit der Richtlinie 91/439 vereinbar sei oder nicht und – falls nicht – durch welche Einschränkung seines Anwendungsbereiches Richtlinienkonformität hergestellt werden könne. Das vorlegende Gericht verweist darauf, dass nach der fraglichen Bestimmung die Berechtigung nach § 28 Absatz 1 FeV, aufgrund einer ausländischen Fahrerlaubnis Fahrzeuge in Deutschland im Umfang dieser Fahrerlaubnis zu führen, insbesondere nicht für Inhaber eines von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellten gültigen Führerscheins gelte, denen die Fahrerlaubnis entweder vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen oder denen sie bestandskräftig versagt worden sei, wie im Fall des Herrn Kremer.

22 Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass das Ausgangsverfahren den Fall betreffe, dass einer Person in einem Mitgliedstaat (Aufnahmestaat) durch die Verwaltungsbehörden wegen Eignungsmängeln die Fahrerlaubnis aberkannt oder der Erwerb einer solchen versagt worden sei, dass der Neuerwerb einer Fahrerlaubnis im Aufnahmestaat davon abhängig sei, dass der Antragsteller seine Eignung durch eine medizinisch-psychologische Begutachtung nach den Regeln dieses Mitgliedstaats nachweise, dass diese Person diesen Nachweis nicht führe und dass sie in der Folgezeit – ohne dass eine Sperrfrist des Aufnahmestaats gelaufen sei – die Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat (Ausstellungsstaat) erwerbe.

23 Unter diesen Umständen hat das Oberlandesgericht München beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Lässt Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439/EWG in einem derartigen Fall eine gesetzliche Regelung des Aufnahmestaats zu, wonach von der Fahrerlaubnis des Ausstellungsstaats nur auf Antrag und nach Prüfung, ob die Voraussetzungen der Maßnahme nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie entfallen sind, im Aufnahmestaat Gebrauch gemacht werden darf, oder folgt aus dem Gebot der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen nach Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie sowie aus dem Gebot, Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie eng auszulegen, dass der Aufnahmestaat die Gültigkeit der Fahrerlaubnis ohne Vorschaltung eines Kontrollverfahrens anerkennen muss und dass ihm lediglich die Befugnis zusteht, das Recht zum Gebrauch der Fahrerlaubnis im Aufnahmestaat abzuerkennen, sofern Gründe (fort-) bestehen, die die Anwendung von Maßnahmen nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie rechtfertigen?

Zur Vorlagefrage

24 Kann die Antwort auf eine zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage klar aus der Rechtsprechung abgeleitet werden, so kann der Gerichtshof gemäß Artikel 104 § 3 Absatz 1 der Verfahrensordnung nach Anhörung des Generalanwalts jederzeit durch Beschluss entscheiden, der mit Gründen zu versehen ist und auf die betreffende Rechtsprechung verweist.

25 Mit seiner 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 nicht anzuerkennen, solange der Inhaber dieses Führerscheins, auf den im erstgenannten Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs einer früher erteilten Fahrerlaubnis ohne gleichzeitige Anordnung einer Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis angewendet worden ist, die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

26 Der Gerichtshof hat die Bestimmungen der FeV in Verbindung mit den Artikeln 1 Absatz 2 und 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439 in dem erwähnten Urteil Kapper und in dem Beschluss vom 06. April 2006 in der Rechtssache C 227/05 (Halbritter [BA 2006, 307]) bereits geprüft.

27 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, sowie vom 10. Juli 2003 in der Rechtssache C 246/00, Kommission/Niederlande, Slg. 2003, I 7485, Randnrn. 60 und 61; vgl. auch Beschlüsse vom 11. Dezember 2003 in der Rechtssache C 408/02, Da Silva Carvalho, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 20, vom 29. Januar 2004 in der Rechtssache C 253/01, Krüger, Slg. 2004, I 1191, Randnr. 25, und Halbritter, Randnr. 25). Daraus ergibt sich insbesondere, dass, wenn die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 91/439 ausgestellt haben, die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt sind, die Beachtung der Ausstellungsbedingungen erneut zu prüfen (Beschluss Halbritter, Randnr. 34).

28 Der Gerichtshof hat bereits festgestellt, dass Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439, soweit er 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 (vgl. in diesem Sinne Urteil Kapper, Randnrn. 70 und 72, sowie Beschluss Halbritter, Randnr. 26).

29 In Randnummer 76 des Urteils Kapper hat der Gerichtshof daraus gefolgert, dass sich ein Mitgliedstaat nicht auf Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie berufen kann, um einer Person, auf die 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. Wurde auf eine Person in einem Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis zusammen mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis angewendet, so erlaubt es Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439 diesem Mitgliedstaat nicht, nach Ablauf der Sperrfrist die Anerkennung der Gültigkeit des Führerscheins, der dieser Person nach Ablauf dieser Frist von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, abzulehnen.

30 Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 91/439 eingeführten Systems darstellt, würde nämlich geradezu negiert, hielte man einen Mitgliedstaat für berechtigt, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (Urteil Kapper, Randnr. 77).

31 Die Rechtssache Halbritter betraf eine Person, die, nachdem auf sie in Deutschland eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis zusammen mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis angewendet worden war, später nach Ablauf dieser Sperrfrist in Österreich eine Fahrerlaubnis erhielt. In Randnummer 29 des Beschlusses Halbritter hat der Gerichtshof festgestellt, 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 dieses 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 der Sperrfrist erworbenen Führerscheins nicht anzuerkennen.

Aus derselben Randnummer des Beschlusses Halb- **32**
ritter ergibt sich, dass ein Mitgliedstaat vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht die Erfüllung der Bedingungen verlangen kann, die sein eigenes nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis aufstellt.

In Randnummer 37 jenes Beschlusses hat der Ge- **33**
richtshof insbesondere entschieden, dass, wenn der Inhaber eines gültigen Führerscheins, der in einem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, nachdem die Sperrfrist für den Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis, die auf den Betroffenen in einem anderen Mitgliedstaat angewendet wurde, abgelaufen war, in letzterem Mitgliedstaat seinen Wohnsitz hat, dieser auch dann keine erneute Überprüfung der Fahreignung des Betroffenen verlangen kann, wenn die nationalen Rechtsvorschriften des Wohnsitzstaats aufgrund von Umständen, die zum Entzug einer früheren Fahrerlaubnis geführt hatten, eine solche Prüfung vorschreiben, sofern diese Umstände vor der Ausstellung des neuen Führerscheins bestanden.

Diese Auslegung der einschlägigen Bestimmungen **34**
der Richtlinie 91/439 ist erst recht geboten, wenn die Maßnahme des Entzugs der ursprünglichen Fahrerlaubnis nicht mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verbunden war, was im Ausgangsverfahren der Fall ist. Es steht nämlich fest, dass gegen Herrn Kremer beim Entzug seiner deutschen Fahrerlaubnis im Jahr 1996 keine Fahrerlaubnissperre verhängt wurde. Die verschiedenen Verurteilungen von Herrn Kremer mit Fahrerlaubnissperren während eines bestimmten Zeitraums wurden alle nach dem Erwerb des Führerscheins in Belgien ausgesprochen, der ausgestellt wurde, als keine Fahrerlaubnissperre gegen ihn ausgesprochen war.

Da bei Entzug der deutschen Fahrerlaubnis von **35**
Herrn Kremer keine Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland angeordnet worden war, könnte 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 ihn anzuwenden, nur aufgrund des Verhaltens des Betroffenen nach Erwerb des Führerscheins in Belgien ausüben.

In dieser Hinsicht hat das vorlegende Gericht nichts **36**
angeführt, was die Fahreignung von Herrn Kremer auf

der Grundlage von Umständen, die nach Erwerb dieses Führerscheins aufgetreten sind, in Zweifel ziehen könnte. Vielmehr wurde ihm nur zur Last gelegt, dass er in Deutschland ein Kraftfahrzeug geführt habe, ohne Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis zu sein, denn der in Belgien erworbene Führerschein wurde aus dem Grund nicht anerkannt, dass die Bedingungen nicht beachtet worden seien, die nach deutschem Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis gälten.

37 Nach alledem erweist sich, dass die deutschen Behörden in einem Kontext wie dem des Ausgangsverfahrens verpflichtet sind, die Gültigkeit eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ohne vorherige Prüfung anzuerkennen, wenn keine Fahrerlaubnissperre bestand. Insbesondere können diese Behörden die Anerkennung der Fahrerlaubnis aufgrund dieses Führerscheins nicht von dem Erfordernis einer neuerlichen Fahreignungsprüfung des Inhabers abhängig machen, selbst wenn die nationalen Rechtsvorschriften eine solche Überprüfung unter Umständen vorschreiben, die mit denen identisch sind, die zum Entzug einer früheren Erlaubnis geführt haben, wenn diese Umstände vor der Ausstellung eines neuen Führerscheins vorgelegen haben.

38 Daher ist auf die Vorlagefrage 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 nicht anzuerkennen, solange der Inhaber dieses Führerscheins, auf den im erstgenannten Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs einer früher erteilten Fahrerlaubnis ohne gleichzeitige Anordnung einer Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis angewendet worden ist, die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

48.*) Die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Nachschulung muss nicht im Sinne eines Automatismus zu einer Verkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB führen. Vielmehr bedarf es bei hohen Blutalkoholkonzentrationen eines Nachweises der tatsächlichen und nachhaltigen Bewältigung des Alkoholproblems durch ein geeignetes Verhalten des Betroffenen über einen längeren Zeitraum.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluss vom 20. Juni 2006 – 2 BvR 1082/06 –

Aus den Gründen:

Die Verfassungsbeschwerde wird nicht zur Entscheidung angenommen. Ein Annahmegrund gemäß § 93a Abs. 2 BVerfGG liegt nicht vor. Die Verfassungsbeschwerde ist teilweise unzulässig und ansonsten unbegründet.

I. Soweit sich das Vorbringen des Beschwerdeführers gegen eine Verletzung von Art. 19 Abs. 4, Art. 101 Abs. 1 Satz 2 und Art. 103 GG durch den Beschluss des Landgerichts richtet, genügt es nicht den Begründungsanforderungen gemäß § 23 Abs. 1 Satz 2, § 92 BVerfGG. Der Beschwerdeführer trägt keinen Sachverhalt vor, der eine Verletzung dieser Grundrechte möglich erscheinen lässt (vgl. BVerfGE 17, 252 <258>; 47, 182 <186 f.>; 52, 303 <327 f.>).

II. 1. Prüfungsmaßstab für die Frage, ob die angegriffene Entscheidung des Landgerichts mit der Verfassung vereinbar ist, ist Art. 3 Abs. 1 GG in seiner Ausprägung als Willkürverbot. Ein Verstoß gegen das Willkürverbot liegt vor, wenn die den angegriffenen Entscheidungen zugrunde liegende Rechtsanwendung unter keinem denkbaren Aspekt mehr rechtlich vertretbar ist und sich daher der Schluss aufdrängt, dass sie auf sachfremden und damit willkürlichen Erwägungen beruht (vgl. BVerfGE 80, 48 <51>; 83, 82 <84>; 86, 59 <63>; stRspr).

2. Ein solcher Ausnahmefall liegt hier nicht vor. Nach § 69a Abs. 7 Satz 1 StGB kann das Gericht eine Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis vorzeitig aufheben, wenn sich Grund zu der Annahme ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Das Gericht kann dabei insbesondere das Verhalten des Täters seit Beginn der Maßnahme und seine Teilnahme an Aufbauseminaren für alkoholauffällige Täter, Verkehrstherapien und Selbsthilfegruppen berücksichtigen (vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 53. Aufl. 2006, § 69a Rn. 43 f.). Bestimmte Kriterien, die der Überzeugungsbildung des Gerichts zugrunde zu legen sind, nennt das Gesetz nicht. Der Beschwerdeführer hat dem Gericht eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer 24-stündigen verkehrspsychologischen Schulung und ein verkehrspsychologisches Gutachten vorgelegt, das im Ergebnis bescheinigt, nach der zugrunde gelegten Befundlage einer 75-minütigen Exploration und Aktenanalyse sei nicht zu erwarten, der Beschwerdeführer werde zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen.

Das Gericht ist auf dieser Grundlage nicht zu der Überzeugung gelangt, dass Grund zu der Annahme bestehe, der Beschwerdeführer sei nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Es hat sich dabei maßgeblich auf die Alkoholisierung (1,90 Promille) des Beschwerdeführers zum Tatzeitpunkt gestützt, die eine erhebliche Alkoholproblematik und -gewöhnung mit hoher Rückfallwahrscheinlichkeit erkennen lasse. Auch die vorsätzliche Begehungsweise und die erhebliche Gefährdung des Straßenverkehrs belegten die charakterliche Ungeeignetheit des Beschwerdeführers zum Führen von Kraftfahrzeugen. Da der Beschwerdeführer sich nicht zu dauerhafter vollständiger Alkoholabstinenz entschlossen habe, könne die Teilnahme an einer nur 24-stündigen Nachschulung und die Erstellung eines verkehrspsychologischen Gutachtens, das keine Änderung der Einstellung des Beschwerde-

führers zu seinem Alkoholproblem über einen längeren Zeitraum belege, nicht ausreichen, um ihn nicht mehr als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Den Ausführungen des Gerichts lässt sich entnehmen, dass es bei einer ausgeprägten Alkoholgewöhnung des Betroffenen und fortdauerndem – wenn auch ermäßigtem – Alkoholkonsum ein nur verbal bekundetes Problembewusstsein für die Verkürzung der Sperrfrist nicht genügen lässt, sondern einen Nachweis der tatsächlichen und nachhaltigen Bewältigung des Alkoholproblems durch ein geeignetes Verhalten des Betroffenen über einen längeren Zeitraum als erforderlich ansieht.

Diese – plausiblen – Erwägungen lassen willkürliche oder sachfremde Gesichtspunkte nicht erkennen. In der fachgerichtlichen Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Nachschulung nicht im Sinne eines Automatismus zu einer Verkürzung der Sperrfrist führen muss, sondern bei hohen Blutalkoholkonzentrationen besondere Umstände hinzutreten müssen (vgl. Beschluss der 1. Großen Strafkammer des Landgerichts Hildesheim vom 14. Mai 2003 – 12 Qs 47/03 –, DAR 2004, S. 110 [= BA 2004, 81]; Beschluss der 1. Großen Strafkammer des Landgerichts Hildesheim vom 04. April 2003 – 12 Qs 30/03 –, juris; Beschluss der 3. Großen Strafkammer des Landgerichts Kassel vom 21. Oktober 1991 – 3 Qs 284/91 –, DAR 1992, S. 32), wobei auch dem Gesichtspunkt dauerhafter vollständiger Alkoholabstinenz Bedeutung beigemessen wird (vgl. Beschluss der 2. Großen Strafkammer des Landgerichts Flensburg vom 08. April 2005 – II Qs 36/05 –, DAR 2005, S. 409 [= BA 2006, 157]; Beschluss des Amtsgerichts Stadtroda vom 04. Juni 2004 – 550 Js 38706/03 -3 Cs –, DAR 2004, S. 543).

Hinzu kommt, dass das Gericht seine Entscheidung auch auf eine Würdigung der Tatschuld und des Grads der verursachten Verkehrsgefährdung stützt, mithin auf Gesichtspunkte, zu denen sich das vorgelegte Gutachten nicht verhält. Ob die Erwägungen des Fachgerichts darüber hinaus im Einzelnen dem aktuellen Stand der Medizin und Verkehrspsychologie entsprechen, hat das Bundesverfassungsgericht nicht zu beurteilen. Der Beschwerdeführer lässt insoweit außer Acht, dass die Auslegung der Gesetze und ihre Anwendung auf den einzelnen Fall grundsätzlich allein Sache der Strafgerichte und der Nachprüfung durch das Bundesverfassungsgericht entzogen sind, es sei denn, dass spezifisches Verfassungsrecht verletzt ist (vgl. BVerfGE 1, 418 <420>).

49.*) 1. Bei der Ermittlung der Tatzeitblutalkoholkonzentration sind die ersten zwei Stunden nach Trinkende (Fahrtantritt) grundsätzlich von der Rückrechnung auszunehmen.

2. Hat der alkoholisierte Angeklagte sein Fahrzeug gezielt eingesetzt, um sich und seine Ehefrau zu töten, kommt eine vorsätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB neben dem vorsätzlichen Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB nicht in Betracht.

3. Das Mordmerkmal der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln kann auch dann erfüllt sein, wenn ein Tötungsmittel eingesetzt wird, das seiner Natur nach nicht gemeingefährlich ist (hier: Pkw). Maßgeblich ist dann jedoch die Eignung des Mittels zur Gefährdung Dritter in der konkreten Situation.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 16. Januar 2007 - 4 StR 598/06 -

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte befuhr nach vorangegangenem erheblichen Alkoholgenuss (BAK zur Tatzeit max. 3,44 ‰ und mind. 2,97 ‰) im Beisein seiner von ihm getrennt lebenden Ehefrau, die auf dem Beifahrersitz saß, mit seinem Pkw die Bundesautobahn A 8 zwischen L. und A. Während der Fahrt gerieten der Angeklagte und seine Ehefrau, die Nebenklägerin, über die Fortführung ihrer Ehe in Streit. Die Nebenklägerin lehnte die Bitte des Angeklagten, zu ihm zurückzukehren, endgültig ab. Daraufhin beschloss der Angeklagte, seinem Leben ein Ende zu setzen und seine Ehefrau mit in den Tod zu nehmen. In Umsetzung dieses Entschlusses lenkte er auf der rechten Fahrspur fahrend bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h seinen Pkw ruckartig nach rechts, so dass er nach rechts von der Fahrbahn abkam. Der Fahrbahnverlauf ist in diesem Streckenabschnitt gerade und leicht abschüssig. Einen Seitenstreifen weist die Straße hier nicht auf, vielmehr sind neben der Fahrbahnrandmarkierung lediglich noch 1,2 Meter asphaltiert. Hieran schließt sich eine Grünfläche an. Auf dieser Grünfläche überschlug sich der Pkw des Angeklagten mehrfach und kam nach etwa 108 Metern in einer Entfernung von 43 Metern rechts zur Fahrbahn zum Stehen. Der Angeklagte und die Nebenklägerin erlitten bei dem Unfall schwere Verletzungen. Andere Verkehrsteilnehmer wurden von dem Unfallgeschehen nicht betroffen.

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen versuchten Mordes in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung, vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und mit vorsätzlichem Eingriff in den Straßenverkehr zu einer Freiheitsstrafe von vier Jahren und sechs Monaten verurteilt. Außerdem hat es die Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt angeordnet und eine Maßregelanordnung nach §§ 69, 69a StGB getroffen. Die Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt, hat weitgehend Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Die Feststellungen belegen das der Verurteilung wegen versuchten Mordes zu Grunde liegende Mordmerkmal der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln nicht.

Zwar geht das Landgericht zu Recht davon aus, dass dieses Mordmerkmal auch dann erfüllt sein kann, wenn ein Tötungsmittel eingesetzt wird, das seiner

Natur nach, wie hier der Pkw, nicht gemeingefährlich ist. Maßgeblich ist dann jedoch die Eignung des Mittels zur Gefährdung Dritter in der konkreten Situation (vgl. BGHSt 38, 353, 354; BGHR StGB § 211 Abs. 2, gemeingefährliches Mittel 2). Letzteres ergeben die Urteilsgründe weder in objektiver noch in subjektiver Hinsicht.

Das Landgericht ist, insoweit dem technischen Sachverständigen folgend, davon ausgegangen, dass durch die rasche Rechtsbewegung des Fahrzeugs auf Grund eines deutlichen Lenkimpulses ein sofortiger Verlust der Fahrstabilität eingeleitet worden sei. Infolgedessen sei das weitere Geschehen vom Angeklagten nicht mehr beherrschbar gewesen, so dass „bei einem anderen Verlauf" des Unfalls insbesondere für die dem Pkw des Angeklagten nachfolgenden Fahrzeuge die für den Angeklagten unberechenbare Gefahr bestanden habe, vom Unfallgeschehen in Mitleidenschaft gezogen zu werden.

Diese Begründung lässt Ausführungen dazu vermissen, ob und gegebenenfalls welcher andere Verlauf des Unfallhergangs denkbar gewesen wäre, also ob das vom Angeklagten zur Tötung seiner Ehefrau eingesetzte Mittel in der konkreten Situation überhaupt abstrakt geeignet war, eine Mehrzahl von Menschen zu gefährden und dies der Angeklagte auch in seinen Vorsatz aufgenommen hatte. Dies versteht sich hier nicht von selbst. Vielmehr kam nach den Feststellungen der die rechte Fahrspur befahrende Angeklagte in Folge der ruckartigen Lenkbewegung nach Überfahren der 1,2 Meter breiten asphaltierten Randbefestigung sogleich von der Fahrbahn ab und sein Fahrzeug letztlich in einer erheblichen Entfernung (43 Meter) von der Fahrbahn entfernt auf einer Grünfläche zum Stehen. Dieser Unfallverlauf lässt es jedenfalls möglich erscheinen, dass trotz des eingetretenen Kontrollverlustes über das Fahrzeug eine abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer von vornherein ausgeschlossen war, weil sich das Unfallereignis nur außerhalb des Gefahrenbereichs Dritter zutragen konnte. Hiermit hat sich das Landgericht nicht auseinandergesetzt.

2. Bereits dieser Rechtsfehler, der sich nur auf die Verurteilung wegen versuchten Mordes bezieht, zwingt zur Aufhebung des Schuldspruchs insgesamt, mithin auch wegen der weiteren tateinheitlich begangenen Taten (vgl. BGHR StPO § 353, Aufhebung 1).

Darüber hinaus begegnet, worauf der Generalbundesanwalt zu Recht hinweist, auch die Verurteilung wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs durchgreifenden rechtlichen Bedenken, weil die Urteilsfeststellungen nicht belegen, dass die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Angeklagten für die Gefährdung des Tatopfers ursächlich im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB war. Vielmehr hat der Angeklagte sein Fahrzeug gezielt eingesetzt, um sich und seine Ehefrau zu töten. Eine vorsätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs kommt deshalb neben dem vorsätzlichen Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB nicht in Betracht (vgl. BGH NStZ-RR 2004, 108, 109). Der Angeklagte hat sich insoweit nur der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1 StGB schuldig gemacht. Dass die für die Trunkenheitsfahrt auf der Grundlage der entnommenen Blutprobe ermittelte Tatzeitblutalkoholkonzentration (2,97 ‰) auf einer fehlerhaften Berechnung beruht, da das Landgericht ersichtlich übersehen hat, dass insoweit die ersten zwei Stunden nach Trinkende (Fahrtantritt) grundsätzlich von der Rückrechnung auszunehmen sind (vgl. BGHSt 25, 246 [= BA 1974, 136]; BGH, Beschluss vom 25. September 2006 – 4 StR 322/06 – m. w. N. [= BA 2007, 35]), beschwert den Angeklagten im Ergebnis nicht.

3. Die Feststellungen zum äußeren Tatgeschehen können, soweit sie von den dargelegten Rechtsfehlern nicht betroffen sind, aufrecht erhalten werden. Ergänzende, hiermit nicht in Widerspruch stehende Feststellungen – etwa zu den Tatörtlichkeiten – sind möglich. Neu festzustellen sind deshalb in objektiver Hinsicht nur die Umstände des Unfallgeschehens und die für die Beurteilung der Schuldfähigkeit und der Trunkenheitsfahrt erforderlichen Blutalkoholkonzentrationen.

50. Eine von einer Behörde der Tschechischen Republik für einen Deutschen mit ordentlichem Wohnsitz im Inland erteilte EU-Fahrerlaubnis ist unwirksam und berechtigt nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn der Führerschein während des Laufs einer von einem deutschen Gericht verhängten Sperrfrist ausgestellt wurde.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Urteil vom 15. Januar 2007 – 1 Ss 560/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte wurde durch Urteil des Amtsgerichts vom 27. April 2006 wegen zweier Vergehen des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu der Gesamtfreiheitsstrafe von 6 Monaten verurteilt. Hiergegen hat er form- und fristgerecht Rechtsmittel eingelegt, das er innerhalb der Revisionsbegründungsfrist als Berufung bezeichnet hat.

Die Berufungsstrafkammer des Landgerichts hat den Angeklagten aus rechtlichen Gründen freigesprochen. Sie hat festgestellt:

Der Angeklagte, der wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zwei Mal bestraft und mit der Entziehung seiner deutschen Fahrerlaubnis sowie einer Sperrfrist belegt worden war, wurde am 05. August 2004 durch das Amtsgericht wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und anderem erneut zu Freiheitsstrafe – mit Strafaussetzung zur Bewährung – verurteilt. Die Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis wurde bis zum 04. August 2005 bemessen. Seither hat der Angeklagte, der deutscher Staatsangehöriger mit ordentlichem Wohnsitz im Inland ist, keine neue deutsche Fahrerlaubnis erworben oder einen Antrag hierauf gestellt.

Am 20. Juli 2005 – zwei Wochen vor Ablauf der Sperrfrist – ließ sich der Angeklagte in der Tschechischen Republik eine EU-Fahrerlaubnis der Klasse B

erteilen. Nach Ablauf der zuletzt bestimmten Sperrfrist führte er am 02. Oktober 2005 auf der BAB 44 und am 09. Dezember 2005 ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen. Dabei war er nur im Besitz der in Tschechien ausgestellten EU-Fahrerlaubnis.

Das Landgericht hat die Auffassung vertreten, die tschechische EU-Fahrerlaubnis müsse von den deutschen Behörden und Gerichten trotz ihrer Erteilung während einer noch laufenden, von einem deutschen Gericht verhängten Sperrfrist nach EU-Recht als gültig anerkannt werden. Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft mit ihrer Revision.

Aus den Gründen:

Die Revision der Staatsanwaltschaft hat mit der Sachrüge Erfolg. Der Angeklagte ist nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils ohne gültige Fahrerlaubnis im Inland gefahren.

1. Der Angeklagte kann sich nicht darauf berufen, dass er im Besitz einer gültigen ausländischen EU-Fahrerlaubnis (§ 28 Abs. 1 S. 1 FeV) gewesen sei, die ihn im Inland zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt habe. Nach der genannten Vorschrift dürfen Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz (§ 7 Abs. 1 oder 2 FeV) in der Bundesrepublik Deutschland haben, vorbehaltlich der Einschränkungen nach § 28 Abs. 2 bis 4 FeV im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen.

Der Angeklagte unterfällt indes der Ausnahmevorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 3 und 4 FeV. Denn die Berechtigung nach § 28 Abs. 1 FeV gilt nicht für Inhaber einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis, denen aufgrund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung im Inland die Fahrerlaubnis entzogen worden ist und denen aufgrund dessen keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Ein solcher Fall liegt hier vor. Dem Angeklagten wurde am 05. August 2004 durch Urteil eines deutschen Gerichts die Fahrerlaubnis rechtskräftig entzogen; gegen ihn wurde zugleich eine einjährige Sperrfrist bis zum 04. August 2005 festgesetzt. Noch vor Ablauf der Sperrfrist hat er am 20. Juli 2005 in der Tschechischen Republik, die seit dem 01. Mai 2004 EU-Mitgliedstaat ist, eine EU-Fahrerlaubnis erworben.

2. Diese Fahrerlaubnis darf von Behörden und Gerichten der Bundesrepublik Deutschland für deren Hoheitsgebiet nicht anerkannt werden, auch wenn die gegen den Angeklagten verhängte Sperrfrist bei „Benutzung" der Fahrerlaubnis anlässlich der Fahrten vom 02. Oktober 2005 und vom 09. Dezember 2005 bereits abgelaufen war. Entgegen der vom Landgericht Ellwangen vertretenen Rechtsauffassung kommt es für die Anerkennung der Gültigkeit einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland nicht auf den Zeitpunkt ihrer „Benutzung", sondern auf den Zeitpunkt ihrer Ausstellung an. Denn der rechtsbegründende Verwaltungsakt liegt in der Ausstellung der Fahrerlaubnis durch eine ausländische Behörde, nicht in der „Benutzung" der Fahrerlaubnis durch den Erlaubnisinhaber. Der während des Laufs einer in der Bundesrepublik Deutschland strafgerichtlich verhängten Fahrerlaubnissperrfrist in einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellte EU-Führerschein wird auch nicht dadurch wirksam, dass die Sperrfrist abläuft. Denn ein unwirksamer Verwaltungsakt wird nicht automatisch wirksam, wenn die Gründe für seine Unwirksamkeit durch Zeitablauf entfallen. Die Rechtsklarheit gebietet vielmehr den Erlass eines neuen, mit dem schweren Mangel nicht mehr behafteten Verwaltungsakts. Hätte der Angeklagte sich nach Ablauf der Sperrfrist von den tschechischen Behörden einen EU-Führerschein ausstellen lassen, so hätte dieser – falls die übrigen Voraussetzungen vorgelegen hätten – von den deutschen Behörden und Gerichten anerkannt werden müssen.

Diese Auslegung der Fahrerlaubnisverordnung verstößt nicht gegen Art. 8 Abs. 4 S. 1 der Richtlinie 91/439 EWG, der durch § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV in innerstaatliches Recht umgewandelt worden ist. Denn die genannte europarechtliche Bestimmung erlaubt einem Mitgliedstaat der EU, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins dann nicht anzuerkennen, wenn auf den Inhaber in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme nach Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie – beispielsweise die Entziehung der Fahrerlaubnis – angewendet wurde. Diese Regelung stellt eine Ausnahme von dem in Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine dar. Sinn dieses Grundsatzes ist es, die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen haben als demjenigen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben. Nach ständiger Rechtsprechung des EuGH sind die Ausnahmebestimmungen zu einem in der Richtlinie aufgestellten allgemeinen Grundsatz eng auszulegen. In diesem Sinne hat der EuGH (NJW 2004, 1725 – Fall Kapper [= BA 2004, 450] und NJW 2006, 2173 – Fall Halbritter [= BA 2006, 307]) Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG dahingehend ausgelegt, dass eine nach Ablauf der Sperrfrist in einem Mitgliedstaat erworbene Fahrerlaubnis ipso iure im Inland wirksam ist. Den Mitgliedstaaten ist es danach wegen des Grundsatzes der gegenseitigen formlosen Anerkennung von Führerscheinerteilungen versagt, für ihren Bereich die Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis von zusätzlichen oder abweichenden Bedingungen abhängig zu machen, beispielsweise eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu verlangen (vgl. OLG Düsseldorf, NZV 2006, 489 [= BA 2007, 109]; OLG Saarbrücken, NStZ-RR 2005, 50 [= BA 2006, 318]; VGH Mannheim, ZfS 2004, 482 [= BA 2005, 325]; Otte/Kühner, NZV 2004, 321; Zwerger, ZfS 2006, 543).

Sowohl der Wortlaut als auch der Sinn des Art. 8 Abs. 2 und 4 der Führerscheinrichtlinie zielen darauf ab, im Bereich der Fahrerlaubnisse eine der Freizügigkeit im Gebiet der Europäischen Union entsprechende Regelung zu schaffen, die auf der gegenseitigen Aner-

kennung der von einem Mitgliedstaat erteilten EU-Fahrerlaubnisse beruht. Die Anerkennungspflicht endet nach Art. 8 Abs. 2 und 4 der Führerscheinrichtlinie dort, wo im Wohnsitzstaat des Führerscheininhabers bei Ausstellung des ausländischen Führerscheins noch eine Entziehung der Fahrerlaubnis wirksam war. Dieser Satz ist für die beiden zitierten Entscheidungen des EuGH zwar nicht tragend, weil die Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis dort nicht in eine noch laufende inländische Sperrfrist nach Entziehung der Fahrerlaubnis fiel. Indes ist nicht anzunehmen, dass der EuGH diesen Satz, der eine Ausnahme von der gegenseitigen Anerkennungspflicht bei Fahrerlaubniserteilung enthält, in beiden Entscheidungen ohne triftigen Grund angeführt hat. Die Ausnahme dient offensichtlich der Verhinderung von „Führerscheintourismus", wie er insbesondere nach den EU-Beitritten vom 01. Mai 2004 bei Deutschen, denen die Fahrerlaubnis wegen Alkohol- oder Drogendelikten entzogen worden war, zugenommen hat (vgl. dazu Weber NZV 2006, 500 ff. unter Hinweis auf eine Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 27. März 2006). Einen Grundsatz „Europafreundlichkeit geht vor Verkehrssicherheit" gibt es in diesem Zusammenhang nicht; die Präambel der Führerscheinrichtlinie nennt ausdrücklich das Anliegen, „die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern". Wegen des schwerwiegenden Verkehrsgefährdungspotentials von Personen, bei denen erhebliche persönliche Eignungsmängel zur Verhängung einer Sperrfrist geführt haben, kann die Rechtsprechung des EuGH im Hinblick auf die Wahrung der Verkehrssicherheit nur Sachverhalte betreffen, die in ihrem tatsächlichen Verlauf bei Erteilung einer Fahrerlaubnis im EU-Ausland bereits abgeschlossen waren, nicht jedoch solche, bei denen Maßregeln wegen Eignungsmängeln noch andauerten (vgl. OLG Düsseldorf NZV 2006, 489; OLG Saarbrücken NStZ-RR 2005, 50; HessVGH NJW 2006, 1162 [= BA 2006, 336]; OVG Lüneburg, NJW 2006, 1158 [= BA 2006, 329]; OVG Koblenz VR aktuell 2006, 163).

Damit erweist sich die Rechtsauffassung des Amtsgerichts, die vom Angeklagten in Tschechien während des Laufs einer Fahrerlaubnissperre erworbenen EU-Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen, als zutreffend.

3. Die Gegenmeinung (vgl. OLG Zweibrücken, Beschluss vom 14. März 2006 – 1 Ss 146/05 –; AG Freyung, Beschluss vom 29. November 2005 – 1 Ds 312 Js 10762/05 –; AG Günzburg, Urteil vom 14. März 2005 – 1 Ds 24 Js 13858/00 –; LG Landshut, Urteil vom 19. Dezember 2005 – 2 Ns 21 Js 35871/04 –; Weber NZV 2006, 500 ff.; Ludovisy DAR 2006, 9 ff.), die auch von der Berufungsstrafkammer des Landgerichts vertreten wird, lehnt der Senat ab. Sie verlangt unter Berufung auf die vom EuGH generell geforderte europafreundliche Auslegung des nationalen Rechts die vorbehaltlose Anerkennung jeglicher Führerscheinerteilung durch einen anderen EU-Mitgliedstaat. Etwaige persönliche Eignungsmängel des Führerscheinbewerbers, beispielsweise eine laufende Sperrfrist im Wohnsitzstaat, müssten vom Ausstellungsstaat zuvor geklärt und gegebenenfalls negativ berücksichtigt werden. Hierfür eigne sich am besten das von der Europäischen Union geplante, aber noch nicht verwirklichte EU-Führerscheinnetz, in dem über Ausstellungen und Entziehungen von Fahrerlaubnissen informiert werden soll. Bis zur Funktionsfähigkeit dieses Führerscheinnetzes könne sich der Ausstellungsstaat beim Wohnsitzstaat über den Führerscheinbewerber erkundigen.

Diese Behandlung des Problems der Sicherung des Straßenverkehrs vor ungeeigneten Kraftfahrern durch Verlagerung auf die europäische Ebene wird angesichts der Verschiedenheit der nationalen Regelungen über die Fahrerlaubniserteilung und Fahrerlaubnisentziehung sowie angesichts der Vielsprachigkeit in der Europäischen Union den derzeitigen realen Erfordernissen nicht gerecht.

Der gemeinschaftsrechtlich gebotenen Erkundigungspflicht, die das Gegenstück zur gegenseitigen Anerkennungspflicht nach Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie darstellt, ist die tschechische Führerscheinbehörde, die dem Angeklagten am 20. Juli 2005 einen EU-Führerschein ausgestellt hat, offenbar nicht nachgekommen. Denn sonst hätte sie von der noch laufenden Sperrfrist erfahren und den EU-Führerschein entsprechend Art. 8 Abs. 4 S. 2, Art. 7 Abs. 1 a der Führerscheinrichtlinie nicht zu diesem Zeitpunkt ausgestellt.

Um die Erschleichung von Führerscheinen durch Inländer im EU-Ausland zu verhindern oder wenigstens die Einziehung solcher Führerscheine zu ermöglichen, ist daher seit dem Jahre 2004 eine klarstellende Neufassung von Art. 8 Abs. 4 der EU-Führerscheinrichtlinie vorgesehen (zitiert bei Weber NZV 2006, 500, 503).

Eine erneute Vorlage der Rechtsfrage an den EuGH gem. Art. 234 EGV ist nicht geboten, da diese bereits geklärt ist. Sowohl in der Rechtssache Kapper (NJW 2004, 1725) als auch in der Rechtssache Halbritter (NJW 2006, 2173) und in der Rechtssache Kremer (Beschluss vom 28. September 2006 – C-340/05 Rdn. 29 [in diesem Heft]) hat der EuGH ausdrücklich – wenn auch nicht tragend – im Sinne einer Abgrenzung der Fallgruppen erklärt, dass nach Ablauf der bei der Entziehung der Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland verhängten Sperrfrist frühere, vor der Erteilung des EU-Führerscheins im EU-Ausland liegende Verhaltensweisen des Angeklagten nicht mehr zur Versagung der Anerkennung der Fahrerlaubnis verwendet werden dürfen. Daraus ergibt sich, dass der EuGH die Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis während des Laufs einer im Wohnsitzstaat durch ein Gericht rechtskräftig verhängten Sperrfrist nach Art.8 Abs. 2 u. 4 der Führerscheinrichtlinie für nicht anerkennungsfähig hält. Diese Frage bedarf daher keiner erneuten Überprüfung und Klärung.

51.*) Eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis kommt aufgrund vorrangigen Rechts der europäischen

Gemeinschaften auch dann nicht in Betracht, wenn der Betroffene nach Ablauf einer kraft Gesetzes eingetretenen Sperrfrist (hier: § 4 Abs. 10 S. 1 StVG) mit einem Pkw auf öffentlichen Straßen fuhr und zu diesem Zeitpunkt Inhaber einer gültigen tschechischen Fahrerlaubnis war, auch wenn er diese bereits vor Ablauf der Sperrfrist erworben hatte.

Oberlandesgericht Nürnberg,
Urteil vom 16. Januar 2007 – 2 St OLG Ss 286/06 –

Zum Sachverhalt:

Mit verwaltungsrechtlichem Bescheid vom 04. 05. 2004 wurde dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen (Entscheidungsgrundlage: § 4 Abs. 3 Nr. 3 StVG – Erreichen von 18 oder mehr Punkten) und eine Sperrfrist bis zum 11. 11. 2004 verhängt. Dieser Bescheid war seit dem 08. 06. 2004 unanfechtbar. Am 11. 10. 2004 erwarb der Angeklagte eine tschechische Fahrerlaubnis und fuhr am 22. 07./24. 09. 2005 mit einem Pkw auf öffentlichen Straßen. Das AG N. sprach den Angeklagten vom Vorwurf des Fahrens ohne Fahrerlaubnis frei. Mit ihrer (Sprung-)Revision rügt die Staatsanwaltschaft die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig (§§ 333, 341 Abs. 1, 344, 345 StPO), aber unbegründet.

Entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft hat das Amtsgericht zu Recht eine Strafbarkeit wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verneint.

1. Der Angeklagte hat sich deshalb nicht nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar gemacht, weil er zu den verfahrensgegenständlich relevanten Zeitpunkten (22. 07. 2005 und 24. 09. 2005) Inhaber einer gültigen tschechischen Fahrerlaubnis war, die er zwar vor Ablauf einer kraft Gesetzes (§ 4 Abs. 10 S. 1 StVG) eingetretenen Sperrfrist, also vor dem 12. 11. 2004, erworben hatte, zu deren Anerkennung die Behörden und Gerichte der Bundesrepublik Deutschland aufgrund vorrangigen Rechts der europäischen Gemeinschaften aber nach Ablauf dieser Sperrfrist verpflichtet waren.

Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die – wie der Angeklagte – ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne von § 7 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung 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.

Dabei kann dahinstehen, ob der Angeklagte zum Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hatte; denn die Vorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV ist wegen des ihr entgegenstehenden vorrangigen Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf die im EU-Ausland ausgestellten Führerscheine unanwendbar. Zwar bestimmt Art. 7 Abs. 1 b der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. 07. 1991 über den Führerschein i. d. F. der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 02. 06. 1997 (im Folgenden: Richtlinie 91/439), dass die Ausstellung eines Führerscheins vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaates abhängt. Nach Artikel 9 der Richtlinie 91/439 gilt im Sinne dieser Richtlinie als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr wohnt.

Nach dem Urteil des EuGH vom 29. 04. 2004 (EuGH NJW 2004, 1725 Rn. 45 – 49 [= BA 2004, 450]) ist Art. 1 II i. V. m. Art. 8 II und IV 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.

Weiter verwehrt es Art. 1 II i. V. mit Art. 8 II und IV der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeuges aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet nicht anzuerkennen, wenn dieser die Bedingungen für eine Neuerteilung in dem Staat, in dem ihm die Fahrerlaubnis ohne die Anordnung einer Sperrfrist für die Neuerteilung entzogen worden war – einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung – nicht erfüllt. (EuGH Beschluss v. 28. 09. 2006 – C-340/05 – [in diesem Heft] und EuGH NJW 2006, 2173 Rn. 29 [= BA 2006, 307]).

Die Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis des Angeklagten kann somit auch nicht deshalb versagt werden, weil nach § 4 Abs. 10 S. 3 StVG in der Regel zum Nachweis, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder hergestellt ist, die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Gutachtensstelle für Fahreignung erforderlich ist.

Eine Versagung der Anerkennung der tschechischen Fahrerlaubnis des Angeklagten im Bundesgebiet kann auch nicht nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV erfolgen.

Nach dieser Vorschrift gilt die Berechtigung des § 28 Abs. 1 FeV, im Umfang der ausländischen Berechtigung Fahrzeuge 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.

Der im Wege der richtlinienkonformen Auslegung reduzierte tatbestandliche Anwendungsbereich dieser Bestimmung erfasst jedenfalls nicht Inhaber einer erst nach Ablauf der letzten im Inland verhängten Sperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis (OLG Saarbrücken in NStZ-RR 2005, 50; OLG Karlsruhe in DAR 2004, 714 [= BA 2007, 111]; OLG Köln, Beschluss vom 04. 11. 2004, Az: Ss 182/04) bzw. nach Verzicht auf

eine Fahrerlaubnis im Inland erteilten EU-Fahrerlaubnis (OLG Bamberg Urteil vom 07. 11. 2006 – 2 Ss 155/2005 –).

Die richtlinienkonforme Auslegung der Vorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV hat nach Auffassung des Senats auch zur Folge, dass eine Fahrerlaubnis, die wie im vorliegenden Fall von den tschechischen Behörden während des Laufes einer gesetzlichen Sperrfrist nach § 4 Abs. 10 S. 1 StVG ausgestellt wurde, nach Ablauf dieser Sperrfrist im Inland anerkannt werden muss. Dies ergibt sich aus einer Würdigung der bisher ergangenen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes. [es werden die Entscheidungsgründe im Fall „Kapper", BA 2004, 450 Rn. 45 – erster Satz –, 70, 76 zitiert]

Es trifft zwar zu, dass der Europäische Gerichtshof sowohl im Fall „Kapper" (NJW 2004, 1725) als auch im Fall „Halbritter" (NJW 2006, 2173) die Pflicht zur Anerkennung der von Mitgliedstaaten der EU ausgestellten Führerscheine ausdrücklich nur für den Fall gefordert hat, dass der Führerschein durch einen anderen Mitgliedstaat erst ausgestellt wurde, nachdem die Sperrfrist im Inland bereits abgelaufen war. Diese Einschränkung erklärt sich jedoch aufgrund des jeweils der Vorlage zugrunde liegenden Sachverhalts und lässt nicht den Umkehrschluss zu, dass die gegenseitige Anerkennungspflicht nicht auch für den Fall gelten soll, dass die Fahrerlaubnis bereits vor Ablauf der inländischen Sperrfrist durch einen anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde und von dieser erst nach Ablauf der Sperrfrist im Inland Gebrauch gemacht wurde. Insbesondere im Fall „Halbritter" hat der Europäische Gerichtshof (erneut) betont, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 91/439-EWG eingeführten Systems darstellt, geradezu negiert werden würde, 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 NJW 2006, 2173 Rn. 28).

Der Senat zieht daraus den Schluss, dass ein Mitgliedstaat zwar während des Laufs einer eigenen Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis die Gültigkeit der durch einen anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis verweigern darf, nicht mehr jedoch nach Ablauf der Sperrfrist, auch wenn die ausländische Fahrerlaubnis – wie hier – noch während einer gesetzlichen Sperrfrist nach § 4 Abs. 10 S. 1 StVG ausgestellt worden ist (ebenso Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken 1 Ss 146/05 für den Fall, dass der ausländische Führerschein nach der vorläufigen, aber vor der endgültigen Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis und der Anordnung einer Sperrfrist ausgestellt worden ist; vgl. auch OLG München Beschluss vom 21. 10. 2005 – 4 St RR 176/05 –, in dem ebenfalls ausgeführt wird, dass es „nicht darauf ankommen kann, ob die Fahrerlaubnis noch innerhalb der Sperrfrist erworben wurde").

Im Übrigen ist auch nach deutschem Recht eine (versehentlich) innerhalb einer Sperrfrist erteilte Fahrerlaubnis wirksam (Hentschel Straßenverkehrsrecht 38. Aufl. § 2 StVG Rn.32; OLG Hamm VRS 26, 345)

Ein sachlicher Grund für eine unterschiedliche Behandlung nach den Ausstellungsdaten ist nach der Begründung der zitierten Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs nicht ersichtlich. Die Bezugnahme auf das Ausstellungsdatum erklärt sich jeweils durch die Vorlagefragen bzw. den jeweils der Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt.

Das Amtsgericht N. hat zu Recht darauf hingewiesen, dass das Verbot einer Neuerteilung nach § 4 Abs. 10 StVG nur für die Behörden des Inlandes gilt, jedoch keinerlei Sperrwirkung für die Behörden eines anderen Mitgliedstaates entfaltet. Das Amtsgericht hat auch zu Recht darauf hingewiesen, dass die Behörden eines anderen Mitgliedstaates schon aus tatsächlichen Gründen (mangels einer zentralen Datei) das Vorliegen einer Sperrfrist nicht prüfen können (vgl. hierzu auch Otte/Kühner NZV 2004, 321/327).

Da die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität zu erfolgen hat (EuGH NJW 2004, 1725 Rn. 45 und NJW 2006, 2174 Rn. 34), konnte die Anerkennung der Wirksamkeit des tschechischen Führerscheins auch nicht von einer Umschreibung abhängig gemacht werden. Vielmehr ist die in Tschechien erworbene Fahrerlaubnis im Inland ipso iure wirksam (vgl. OLG Saarbrücken in NStZ-RR 2005, 50). Ob die Verwaltungsbehörden in einem solchen Fall, bei Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung, gegen den Inhaber der EU-Fahrerlaubnis verwaltungsrechtlich nach § 46 FeV vorgehen und ihm die Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen im Inland entziehen könnten, kann dahinstehen, da ein solches Vorgehen der Verwaltungsbehörden hier nicht erfolgt ist.

2. 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 die Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom 29. 04. 2004 – Fall „Kapper" (NJW 2004, 1725) – und 06. 04. 2006 – Fall „Halbritter" (NJW 2006, 2173) – auch im vorliegenden Fall veranlasst, weil die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Rechtsnatur, zur unmittelbaren Wirkung und zur Auslegung der für das Gemeinschaftsrecht prägenden EG-Richtlinie von jedem nationalen Gericht bei der Rechtsanwendung zu berücksichtigen ist (vgl. Franke in Löwe-Rosenberg StPO 25. Aufl. § 121 GVG Rn. 28 m. w. N.).

Die [erneute] Anrufung des EuGH kann hier unterbleiben, da der Europäische Gerichtshof die Auslegungsfrage in einem anderen Verfahren schon beantwortet hat, der Sachverhalt gleich gelagert ist und der Senat von der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs nicht abweichen will (vgl. BGHSt 33, 76/78; OLG München Beschluss vom 21. 10. 2005 – 4 St RR 176/05 –).

Der Senat sieht – als eventuelle Folge der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und auch der gegenständlichen Entscheidung des Senats – durchaus die Gefahr eines „Führerscheintourismus".

Nach den Ausführungen des Europäischen Gerichtshofes (NJW 2004, 1725 Rn. 48) ist jedoch zur Eindämmung eines etwaigen Missbrauchs folgende Vorgehensweise von staatlicher Seite möglich:

„Hat ein Aufnahmemitgliedstaat ernsthafte Gründe, die Ordnungsmäßigkeit eines oder mehrerer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellter Führerscheine zu bezweifeln, so hat er dies dem anderen Mitgliedstaat im Rahmen der gegenseitigen Unterstützung und des Informationsaustausches nach Art. 12 III der Richtlinie mitzuteilen. Falls der Ausstellungsmitgliedstaat nicht die geeigneten Maßnahmen ergreift, könnte der Aufnahmemitgliedstaat gegen diesen Staat gegebenenfalls ein Verfahren nach Art. 227 EG einleiten, um den Gerichtshof einen Verstoß gegen die Verpflichtung aus der Richtlinie 91/439 feststellen zu lassen".

52. Der Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat der EU erworbenen Fahrerlaubnis, gegen den im Inland eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis verhängt worden war und der erst nach Ablauf dieser Sperrfrist im Inland fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge führt, macht sich auch dann nicht wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar, wenn die EU-Fahrerlaubnis noch während der Sperrfrist erteilt worden war. Unerheblich ist dabei, ob die Fahrerlaubnis in dem anderen Mitgliedstaat der EU nur deshalb erworben wurde, um die inländischen Vorschriften über die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Entzug zu umgehen.

Oberlandesgericht München,
Urteil vom 29. Januar 2007 – 4 St RR 222/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten vom Vorwurf des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis aus Rechtsgründen freigesprochen. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts fuhr der Angeklagte am 01. 03. 2005 gegen 10.45 Uhr mit seinem Pkw auf einer K.-Straße. Die Fahrerlaubnis war dem Angeklagten mit Urteil desselben Amtsgerichts vom 21. 04. 2004, rechtskräftig seit diesem Tage, entzogen worden. Zugleich war eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis bis 15. 12. 2004 verhängt worden. Am 02. 11. 2004 erwarb der Angeklagte in der Tschechischen Republik eine neue Fahrerlaubnis. Er vertraute bei der Fahrt am 01. 03. 2005 auf die Gültigkeit dieser Fahrerlaubnis in Deutschland nach Ablauf der Sperrfrist. Gegen die Entscheidung des Amtsgerichts wendet sich die Staatsanwaltschaft mit der Sprungrevision. Sie rügt die Verletzung materiellen Rechts. Mit Beschluss vom 21. 10. 2005 hat der Senat das Verfahren bis zur Vorabentscheidung des EuGH im Verfahren 4 St RR 031/05 ausgesetzt. Mit Beschluss vom 28. 09. 2006 hat der EuGH (Geschäftszeichen C-340/05) im genannten Bezugsverfahren entschieden [Tenor und Entscheidungsgründe in diesem Heft].

Die gemäß §§ 312, 335 Abs. 1 StPO statthafte Revision war zulässig, § 341 Abs. 1, §§ 344, 345 StPO, ihr blieb jedoch in der Sache der Erfolg versagt.

Aus den Gründen:

Das angefochtene amtsgerichtliche Urteil begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

1. Das Amtsgericht ist zutreffend von dem Grundsatz des § 28 Abs. 1 FeV ausgegangen, wonach eine EU-Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt. Ein Fall, der vorliegend die Nichtanerkennung dieser Fahrerlaubnis rechtfertigen würde, liegt nicht vor, weil § 28 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 5 FeV im Einklang mit europarechtlichen Vorgaben eng auszulegen und daher nur eingeschränkt anwendbar ist:

a. Der EuGH hat im Urteil Kapper (NJW 2004, 1725 = NZV 2004, 372 [= BA 2004, 450]) festgestellt, dass Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG, soweit die Vorschrift 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 Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine darstellt und demnach eng auszulegen ist (Urteil Kapper Rn. 70 und 72). Hieraus hat der EuGH im Weiteren gefolgert, dass sich ein Mitgliedstaat nicht auf Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG berufen kann, um einer Person, auf die eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früher von ihm erteilten Fahrerlaubnis angewendet worden war, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr möglicherweise später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist (Urteil Kapper Rn. 76).

b. Des Weiteren hat der EuGH in der Entscheidung Halbritter (NJW 2006, 2173 [= BA 2006, 307]) festgestellt, ein Mitgliedstaat könne vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht die Erfüllung der Bedingungen verlangen, die sein eigenes nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis aufstellt (Beschluss Halbritter Rn. 29). Die Behörden eines Mitgliedstaats seien nicht befugt, im Falle der Ausstellung eines Führerscheins durch einen anderen Mitgliedstaat die Beachtung der Ausstellungsbedingungen erneut zu überprüfen (Beschluss Halbritter Rn. 34).

c. Im oben genannten Bezugsverfahren (Az. 4 St RR 031/05), im Hinblick auf das der Senat das vorliegende Verfahren vorläufig ausgesetzt hatte, hat der EuGH diese Rechtsprechung auch auf den Fall erstreckt, in welchem der Entzug der ursprünglichen Fahrerlaubnis nicht mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer

Fahrerlaubnis verbunden war (Beschluss Kremer Rn. 34). Demgemäß hat der EuGH die Vorlegungsfrage dahingehend beantwortet, dass ein Mitgliedstaat die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Fahrerlaubnis auch dann anerkennen muss, wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

2. Diese Rechtsprechung des EuGH hält der Senat insofern für eindeutig, als die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nach Ablauf einer vom Anerkennungsstaat ausgesprochenen Sperrfrist nicht von innerstaatlichen Vorschriften über Erwerb, Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis abhängig gemacht werden darf (ebenso OLG Saarbrücken NStZ-RR 2005, 50 [= BA 2006, 318]; a. A. LG Freiburg (Breisgau) vom 08. 05. 2006 in juris Rn. 45; VGH Baden-Württemberg VM 2006 Nr. 92; VGH Kassel NZV 2006, 668).

Das Amtsgericht ist darüber hinaus in rechtlich nicht zu beanstandender Weise davon ausgegangen, dass es für die strafrechtliche Beurteilung keinen Unterschied macht, ob der Erwerb einer Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat noch während einer im Inland verhängten Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis erfolgt oder erst nach Ablauf einer solchen Frist (ebenso OLG Nürnberg vom 16. 01. 2007, Az: 2 St OLG Ss 286/06 [in diesem Heft]). Ausschlaggebend hierfür ist die Feststellung des EuGH, einer EU-Fahrerlaubnis dürfe nach Ablauf der Sperrfrist die Anerkennung nicht auf unbestimmte Zeit versagt werden (Urteil Kapper Rn. 76; Beschluß Kremer Rn 29).

Zu Recht hat das OLG Nürnberg (a. a. O.) in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, das Verbot einer Neuerteilung vor Ablauf der Sperrfrist nach § 4 Abs. 10 StVG gelte nur für inländische Behörden. Dasselbe trifft auf eine nach § 69a StGB festgesetzte Sperrfrist zu.

Aus der Rechtsprechung des EuGH zur richtlinienkonformen Auslegung von Art. 28 der FeV ergibt sich kein rechtlicher Gesichtspunkt, den Fall, in dem einem Angeklagten die in einem anderen Mitgliedstaat erworbene Fahrerlaubnis bereits während des Laufs einer im Inland verhängten Sperrfrist erteilt worden ist, anders zu behandeln als die vom EuGH entschiedenen Fälle. Aus der Systematik der Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung und ihrer europarechtlichen Auslegung ergibt sich demnach nicht, dass einer EU-Fahrerlaubnis ihre Gültigkeit im Inland auf Dauer abgesprochen werden kann, nur weil sie innerhalb einer Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis erworben wurde.

Es trifft zwar zu, dass der EuGH in allen drei genannten Entscheidungen die Pflicht zur Anerkennung der von Mitgliedstaaten der EU ausgestellten Führerscheine ausdrücklich nur für den Fall gefordert hat, dass der Führerschein durch den anderen Mitgliedstaat erst ausgestellt wurde, nachdem die Sperrfrist im Inland bereits abgelaufen war. Diese Einschränkung erklärt sich jedoch aufgrund des jeweils der Vorlage zugrunde liegenden Sachverhalts und lässt nicht den Umkehrschluss zu, die gegenseitige Anerkennungspflicht solle nicht auch für die vorliegende Fallgestaltung gelten (ebenso OLG Nürnberg a. a. O.).

Für dieses Ergebnis spricht auch die Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV, die insoweit einen vergleichbaren Fall betrifft, als dort die Nichtanerkennung einer EU-Fahrerlaubnis nur auf einer gegen den Inhaber gerichtlich verhängten Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis beruht. Dort heißt es jedoch nicht, die Berechtigung, von einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, gelte nicht für denjenigen, dem auf Grund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden „durfte“, sondern dies gelte, wenn demjenigen keine Fahrerlaubnis erteilt werden „darf“. Damit kommt zum Ausdruck, dass nach Ablauf der Sperrfrist eine EU-Fahrerlaubnis grundsätzlich zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, allerdings nur unter den vom EuGH für eingeschränkt anwendbar erklärten Voraussetzungen des § 28 Abs. 5 FeV.

Entscheidend ist demnach alleine, dass der Angeklagte vorliegend von der Fahrerlaubnis erst nach Ablauf der im Inland verhängten Sperrfrist Gebrauch machte.

3. Eine andere Beurteilung folgt auch nicht daraus, dass der Angeklagte die EU-Fahrerlaubnis nach den amtsgerichtlichen Feststellungen nur deshalb erwarb, weil er damit die deutschen Vorschriften über die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Entzug und nach Verhängung einer Sperrfrist für die Wiedererteilung umgehen wollte. Der Senat kann dahinstehen lassen, ob eine solche mit dem Stichwort Führerscheintourismus belegte Verhaltensweise als rechtsmissbräuchlich zu bezeichnen wäre oder nicht, weil sie jedenfalls eine Strafbarkeit nicht begründet.

a. Es ist nicht zulässig, der vom Angeklagten erworbenen EU-Fahrerlaubnis ihre tatbestandsausschließende Wirkung mit dem Hinweis darauf abzuerkennen, sie sei rechtsmissbräuchlich erlangt worden (Roxin Strafrecht Allgemeiner Teil Band I 3. Auflage S. 513; Schönke/Schröder/Lenckner StGB 27. Auflage vor § 32 Rn 63a m. w. N.). Ausschlaggebend ist im strafrechtlichen Zusammenhang nur die formelle verwaltungsrechtliche Wirksamkeit eines Verwaltungsakts, nicht dessen materiell-rechtliche Richtigkeit (Tröndle/Fischer StGB 54. Auflage vor § 324 Rn 7 m. w. N.).

b. Diejenigen Umstände, die den unerwünschten Führerscheintourismus begründen, nämlich die innerstaatlichen Vorschriften über die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Entzug, und die der EuGH wie ausgeführt als für die Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat irrelevant erachtet, können nicht mit dem Argument des „Missbrauchs“ nun doch zu einer Verweigerung der Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis führen. Dies käme

einer Missachtung der Rechtsprechung des EuGH gleich, dessen Entscheidungen Kapper und Kremer ebenfalls Sachverhalte aus dem Bereich des Führerscheintourismus zugrunde lagen. Im Ergebnis ist daher der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Führerschein ohne jegliche Formalität und daher auch ohne ein Umschreibungsverfahren anzuerkennen, weil er ipso iure im Inland wirksam ist (ebenso OLG Saarbrücken NStZ-RR 2005, 50; OLG Nürnberg a. a. O.).

4. Diese Rechtslage verliert ihre Geltung nicht dadurch, dass sie zum sogenannten Führerscheintourismus führt. Dieser ist eine Konsequenz der europarechtlichen gegenseitigen Anerkennungspflicht von Fahrerlaubnissen und der fehlenden Harmonisierung der Rechtslage in den einzelnen Mitgliedstaaten bzw. eines fehlenden europaweiten Mitteilungssystems betreffend Fahrerlaubnisse. Jedenfalls in dem vorliegenden strafrechtlichen Zusammenhang kann es sich nicht zu Lasten eines Kraftfahrzeugführers auswirken, dass er bestehende rechtliche Möglichkeiten zur Erlangung eines Zustandes ausnutzt, den der nationale Gesetzgeber vermeiden möchte.

5. Entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft bei dem Revisionsgericht ist vorliegend kein Raum für eine Interessenabwägung zwischen den Belangen der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem Interesse des Kraftfahrers, mit einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Kraftfahrzeuge führen zu dürfen. Eine solche Interessenabwägung, wie sie die Verwaltungsgerichte – überwiegend im Rahmen von Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes (OVG Nordrhein-Westfalen vom 13. 09. 2006 Az. 16 B 989/06 [BA 2006, 507] in juris; VGH Kassel NZV 2006, 668; VGH Baden-Württemberg VM 2006 Nr. 92) – durchführen, hält der Senat im vorliegenden strafrechtlichen Zusammenhang für unzulässig, weil sie möglicherweise im Einzelfall voneinander abweichende Ergebnisse erbrächte, was einer eindeutigen Bestimmbarkeit des regelmäßig im Einzelfall strafbaren Verhaltens durch den Betroffenen und damit Art. 103 Abs. 2 GG widerspräche (vgl. BVerfG vom 20. 03. 2002 in juris Rn. 66–68).

Daraus folgt, dass bei einer richtlinienkonformen Anwendung von Art. 28 Abs. 4 und 5 der FeV die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs aus innerstaatlicher Sicht unberücksichtigt bleiben, weil für diese Belange der die Fahrerlaubnis jeweils erteilende Mitgliedstaat verantwortlich ist. Soweit hiergegen mit gutem Recht eingewendet wird, die innerstaatlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten seien nicht harmonisiert und dies führe daher im Einzelfall zu einer unzureichenden Berücksichtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs (vgl. z. B. LG Freiburg <Breisgau> a. a. O. Rn 45 ff; VGH Kassel NZV 2006, 668/670), erscheint dies auch dem erkennenden Senat unbefriedigend, ist allerdings durch die Strafgerichte solange hinzunehmen, wie die entsprechende Gesetzeslage besteht.

6. Das angefochtene Urteil leidet auch nicht an dem gerügten Darstellungsmangel. Zu Recht hat das Amtsgericht die näheren Umstände der Erteilung der Fahrerlaubnis in Tschechien nicht festgestellt. Denn darauf kommt es für die Entscheidung nicht an. Wie ausgeführt hat nach Auffassung des EuGH ein Mitgliedstaat die von einem anderen Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis unabhängig davon anzuerkennen, ob der Betroffene nach Auffassung des Anerkennungsstaates seine Fahreignung ausreichend nachgewiesen hat oder nicht (Beschluss Kremer Rn 32 und 33).

53. Für die Strafbarkeit nach § 21 StVG trotz Innehabung einer in einem anderen EU-Staat erteilten Fahrerlaubnis kommt es nur darauf an, ob von der Fahrerlaubnis bereits vor oder erst nach Ablauf der in der Bundesrepublik verhängten Sperrfrist Gebrauch gemacht wurde (Anschluss an OLG Nürnberg, Urteil vom 16. 01. 2007, Az. 2 St OLG Ss 286/06; OLG München, Urteil vom 29. 01. 2007, Az. 4 StRR 222/06 [beide Entscheidungen in diesem Heft]).

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 06. März 2007 – 1 Ss 251/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Stadtroda – Strafrichter – verurteilte die Angeklagte am 30. 05. 2006 wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 15,00 €.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts war der Angeklagten durch rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Stadtroda vom 06. 12. 2004 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr die Fahrerlaubnis entzogen worden. Ferner war der Führerschein der Angeklagten eingezogen und eine Sperre zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bis zum 05. 12. 2005 verhängt worden. Am 19. 01. 2006 befuhr die Angeklagte gegen 14.20 Uhr mit dem PKW die Bundesstraße 7 in B. Sie wies sich anlässlich einer Verkehrskontrolle mit einem von der Republik Tschechien am 14. 11. 2005 ausgestellten Führerschein, auf dessen Gültigkeit die Angeklagte vertraute, aus.

Gegen das Urteil des Amtsgerichts Stadtroda vom 30. 05. 2006 wendet sich die Angeklagte mit ihrer (Sprung-)Revision.

Aus den Gründen:

1. Die (Sprung-)Revision der Angeklagten ist gemäß §§ 333, 335 StPO statthaft und auch im Übrigen zulässig (§§ 341 Abs. 1, 344, 345 StPO). In der Sache hat das Rechtsmittel Erfolg.

Das Amtsgericht Stadtroda hat die Angeklagte zu Unrecht wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt. Denn die Angeklagte war am 19. 01. 2007 Inhaberin einer gültigen tschechischen Fahrerlaubnis, die sie nach Ablauf der gegen sie mit Strafbefehl des Amtsgerichts Stadtroda vom 06. 12. 2004 verhängten Sperrfrist zum Führen des Pkw in der Bundesrepublik Deutschland berechtigte.

a) In Umsetzung der Richtlinie 91/439 EWG des Rates vom 29. 07. 1991 über den Führerschein be-

stimmt § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV, dass Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die – wie hier die Angeklagte – ihren ordentlichen Wohnsitz i. S. von § 7 Abs. 1 oder Abs. 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 des § 28 FeV im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen dürfen.

b) Der Vorbehalt nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV steht der Berechtigung der Angeklagten, von ihrer tschechischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, nicht entgegen.

Wie der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. 04. 2004, Az. C-476/01 (NZV 2004, 372 f, Fall K. [= BA 2004, 450]) ausgeführt hat, ist Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 und 4 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.

Es kann folglich dahinstehen, ob die Angeklagte tatsächlich – wie von ihr behauptet – anlässlich des Erwerbes der Fahrerlaubnis von Anfang Juli 2005 bis Ende November 2005 in K./Tschechien gewohnt hat.

c) Auch der Vorbehalt nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV hindert die Berechtigung der Angeklagten, nach Ablauf der gegen sie verhängten Sperrfrist von ihrer tschechischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, nicht.

Gem. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung nach § 28 Abs. 1 FeV nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben.

Aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ergibt sich indes, dass § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV im Wege einer richtlinienkonformen Auslegung hinsichtlich seines tatbestandlichen Anwendungsbereiches nur eingeschränkt anwendbar ist.

Art. 8 Abs. 4 Unterabschnitt 1 der Richtlinie 91/439 erlaubt einem Mitgliedstaat, 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 Entzuges oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis angewendet wurde. Diese Bestimmung stellt eine Ausnahme von dem in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine dar. Nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes sind Bestimmungen einer Richtlinie, die von einem in dieser Richtlinie aufgestellten allgemeinen Grundsatz abweichen, eng auszulegen. Hieraus folgert der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. 04. 2004 (Fall K.), dass ein Mitgliedstaat sich nicht auf die Bestimmung berufen kann, 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 des Führerscheins zu verweigern, der ihr später von einem anderen Mitgliedsstaat ausgestellt wird. Ist die zusätzlich zu der fraglichen Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates bereits abgelaufen, 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.

In dem Beschluss vom 06. 04. 2006, Az. C-227/05 (Fall H.) [BA 2006, 307], hat der Europäische Gerichtshof präzisierend ausgeführt, Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 verwehre es einem Mitgliedstaat, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, gegen den im erstgenannten Mitgliedstaat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat. Dies soll jedenfalls dann gelten, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde. Auch in diesem Zusammenhang betont der Europäische Gerichtshof, der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine würde negiert, wenn ein Mitgliedstaat berechtigt wäre, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern.

In dem Beschluss vom 28. 09. 2006, Az. C – 340/05 (Fall Kr.) [in diesem Heft], hat der Europäische Gerichtshof weiterführend klargestellt, dass ein Mitgliedstaat die von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Fahrerlaubnis auch dann anerkennen muss, wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs wird mithin maßgeblich von dem Grundsatz bestimmt, dass die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins – nach Ablauf einer vom Anerkennungsstaat ausgesprochenen Sperrfrist – nicht von innerstaatlichen Vorschriften über Erwerb, Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis abhängig gemacht (vgl. OLG Saarbrücken NStZ-RR 2005, 50, 51 [= BA 2006,

318]) und die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht auf Dauer verweigert werden darf.

Allerdings war im Fall Kr. der Entzug der ursprünglichen Fahrerlaubnis nicht mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verbunden, und waren in den Fällen K. und H. die EU-Führerscheine erst ausgestellt worden, als die Sperrfrist im Innland schon abgelaufen war. Zudem hat der Europäische Gerichtshof in den Sachen K. und H. die Pflicht zur Anerkennung der von Mitgliedstaaten der EU ausgestellten Führerscheine dem Wortlaut nach auf den Fall beschränkt, dass der Führerschein durch den anderen Mitgliedstaat erst ausgestellt wurde, nachdem die Sperrfrist im Inland bereits abgelaufen war.

Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine inhaltliche Einschränkung, sondern ersichtlich nur um eine nähere Beschreibung der den Entscheidungen zugrunde liegenden Sachverhalte (so auch OLG Nürnberg, Urteil vom 16. 01. 2007, Az. 2 St OLG Ss 286/06, Kurztext bei Juris; OLG München, Urteil vom 29. 01. 2007, Az. 4 StRR 222/06, bei Juris).

Der Senat ist im Einklang mit den Oberlandesgerichten München und Nürnberg (a. a. O.) der Auffassung, dass es für die strafrechtliche Beurteilung keinen Unterschied machen kann, ob der Erwerb der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedsstaat – wie hier – noch während einer im Inland verhängten Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis oder erst nach Ablauf einer solchen Sperrfrist erfolgt ist. Maßgeblich ist der vom Europäischen Gerichtshof hervorgehobene Grundsatz, dass einer EU-Fahrerlaubnis nach Ablauf einer Sperrfrist die Anerkennung nicht auf unbestimmte Zeit versagt werden darf. Deshalb kann einem in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein die Gültigkeit im Inland nicht auf Dauer abgesprochen werden, nur weil die EU-Fahrerlaubnis innerhalb einer Sperrfrist für die Wiederteilung der Fahrerlaubnis erworben worden war.

Im Rahmen der strafrechtlichen Beurteilung kommt es demzufolge nur darauf an, ob von der Fahrerlaubnis bereits vor oder erst nach Ablauf der im Inland verhängten Sperrfrist Gebrauch gemacht wurde.

Die abweichende Auffassung des Oberlandesgerichts Stuttgart (Urteil vom 15. 01. 2007, Az.: 1 Ss 560/06, bei Juris [in diesem Heft]) berücksichtigt nicht hinreichend, dass Art. 8 Abs. 4 Unterabschnitt 1 der Richtlinie 91/439 nicht die Wirksamkeit einer ausländischen Fahrerlaubnis, sondern die Anerkennung ihrer Gültigkeit durch einen anderen Staat regelt.

Wäre eine im Ausland erworbene Fahrerlaubnis unwirksam, wenn sie während der Dauer einer im Heimatland verhängten Sperre erteilt wurde, verbliebe es in der Tat auch nach Ablauf der Sperrfrist bei der Unwirksamkeit. Die Wirksamkeit der Fahrerlaubnis bestimmt sich indes nicht nach Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439, sondern allein nach dem Verwaltungsrecht des ausländischen Staates. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 behandelt vielmehr die Pflicht zur Anerkennung einer – nach dem Recht des erteilenden Staates wirksamen – Fahrerlaubnis durch andere EU-Staaten. Insoweit ist eine Differenzierung danach, ob von der Fahrerlaubnis innerhalb der Sperrfrist oder nach deren Ablauf Gebrauch gemacht wird, rechtslogisch durchaus möglich und auch nicht willkürlich.

Dem Oberlandesgericht Stuttgart ist zuzugeben, dass die dauerhafte Verweigerung der Anerkennung einer während der Sperrfrist erworbenen ausländischen Fahrerlaubnis den zu Recht beklagten Führerscheintourismus eindämmen hülfe. Bei der gegenwärtigen Rechtslage in der Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof ist dieser Weg jedoch versperrt, sodass nur die Hoffnung auf eine baldige Harmonisierung des Führerscheinrechts oder zumindest auf einen effektiveren Austausch von Informationen über fahrerlaubnisrelevante verkehrsrechtliche Maßnahmen in Europa bleibt.

Der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Führerschein ist auch ohne jegliche Formalität und daher ohne ein Umschreibungsverfahren anzuerkennen. Der Europäische Gerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 29. 04. 2005 (Fall K.) ausdrücklich hervorgehoben, dass nach seiner Rechtsprechung die Richtlinie 91/439 die vormals bestehenden Systeme des Führerscheinumtausches beseitigen wollte und die Richtlinie es den Mitgliedstaaten verbietet, die Registrierung oder den Umtausch der nicht von ihren eigenen Behörden ausgestellten Führerscheinen zu verlangen. Der von der Angeklagten in der Republik Tschechien erworbene Führerschein ist mithin ipso iure im Inland wirksam (vgl. hierzu auch: OLG Saarbrücken, NStZ-RR 2005, 50; OLG Nürnberg a. a. O.).

2. Die Voraussetzungen einer Vorlage der Rechtsfrage an den Europäischen Gerichtshof zur Durchführung eines Vorabentscheidungsverfahrens nach Art. 234 Abs. 1 lit. b in Verbindung mit Abs. 3 EGV sind nicht gegeben. (wird ausgeführt)

54.*) 1. Für eine Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG genügt nicht bereits jede festgestellte Menge der Substanz Benzoylecgonin, weshalb in den Entscheidungsgründen neben dem Ergebnis der Blutuntersuchung die wesentlichen tatsächlichen Grundlagen (Anknüpfungstatsachen) und die daraus vom Sachverständigen gezogenen Schlussfolgerungen, d. h. die wesentlichen Befundtatsachen und die das Gutachten tragende fachliche Begründung anzuführen sind.

2. Bei einem Benzoylecgonin-Wert unter 75 ng/ml kommt eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur in Betracht, wenn durch ein ergänzendes rechtsmedizinisches Gutachten festgestellt ist, dass auch in diesem Fall typischerweise rauschmittelbedingte Leistungseinschränkungen der Verkehrstauglichkeit zu erwarten sind.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 01. Dezember 2006
– 2 Ss OWi 1623/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verurteilte den Betroffenen am 25. 07. 2005 wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung des berauschenden Mittels Kokain (§ 24a Abs. 2, 3 StVG) zu einer Geldbuße von 250 Euro und einem Fahrverbot für die Dauer von einem Monat. Hiergegen wendet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird.

Aus den Gründen:

Die gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG zulässige Rechtsbeschwerde hat bereits auf die Sachrüge vorläufigen Erfolg, da die Urteilsgründe lückenhaft und unvollständig sind (§ 267 Abs. 1 Satz 1, 337 StPO i. V. m. § 71 Abs. 1, 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG).

1. Das Amtsgericht hat festgestellt:

„Am 01. 04. 2005 um 0.55 Uhr führte der Betroffene den PKW … in Ü. auf der Straße im öffentlichen Straßenverkehr unter Wirkung des berauschenden Mittels Kokain. …“

Zur Beweiswürdigung stellt das Amtsgericht weiter fest und führt aus:

„Der Betroffene selbst äußerte sich zur Tat nicht. Der Polizeimeister R. berichtete glaubwürdig, dass er auf den Betroffenen anlässlich einer Verkehrskontrolle aufmerksam wurde. Es sei ihm die *große Nervosität* aufgefallen und der *ständige Redefluss.* Aufgrund gewisser Vorschulungen habe er den Verdacht gehegt, dass Drogen im Spiel seien. Dem Betroffenen wurde sofort ein Urintest vor Ort angeboten, den dieser auch wahrnahm. Dabei wären entsprechende Spuren zu Tage getreten, die den Zeugen veranlasst hätten, den Betroffenen mit auf die Polizeiwache zur Blutentnahme zu nehmen. Auf der Polizeiwache sei der Betroffene weiterhin *überdurchschnittlich nervös* gewesen, hätte *innerhalb von 21 Minuten 4 Zigaretten geraucht* und *ständig nachgefragt, was nun geschehen würde.* Trotz wiederholter ausführlicher Beantwortung dieser Fragen hätte der Betroffene nicht abgelassen, erneut die gleichen Fragen zu stellen. Insgesamt sei er auffällig gewesen, wenn auch festzustellen war, dass der mit der Taschenlampe durchgeführte Test bezüglich der *Pupillenveränderung* keinerlei Anhaltspunkte für eine Intoxierung gab.

Der gemäß § 256 StPO verlesene ärztliche Untersuchungsbericht ergab, dass beim Betroffenen um 02.16 Uhr eine Blutprobe genommen wurde. Auch die im Beiblatt von Dr. med. R. getätigten Feststellungen bezüglich des Schwankens und der Balancierung wurden insoweit in die Hauptverhandlung eingeführt.

Der Sachverständige Dr. E. erteilte insoweit Auskunft über den im Blut des Betroffenen gegebenen Stoff Benzoylecgonin und führte glaubwürdig und nachvollziehbar aus, dass es sich bei diesem Stoff um ein Abbauprodukt von Kokain handeln würde. Kokain würde im menschlichen Körper so schnell abgebaut, dass teilweise noch unter Einwirkung von Kokain entsprechender Abbaustoff feststellbar sei. Weitere Belege für eine andere Intoxikation hätten sich aufgrund der Blutanalyse nicht ergeben. Der Sachverständige führte auch glaubwürdig aus, dass die in der Hauptverhandlung zu Tage getretene und vom Zeugen R. beschriebene Verhaltensweise sich lückenlos in den Befund einfügt, dass der Betroffene unter Einfluss von Kokain zum Tatzeitpunkt gestanden hat. Der Sachverständige wies auch deutlich darauf hin, dass die Untersuchungen in Bezug auf das *Steh- und Balanciervermögen* beim Betroffenen keinen nachweisbaren Wert hätten, da der Betroffene sich unwiderlegbar ca. 2 Jahre zuvor einer Achillessehnenoperation unterzogen hatte und sich somit unter anderen Voraussetzungen fortbewegt.

Deutlich wies der Sachverständige darauf hin, dass die Einwirkzeit von Benzoylecgonin ca. 1 Stunde beträgt, mit der Folge, dass der Abbau dieses Stoffes im Körper sehr schnell vonstatten geht. Unter dem Hinweis, dass die Blutentnahme ca. 1 Stunde und 20 Minuten nach der eigentlichen Tat stattgefunden hätte, kam der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass sich beim Betroffenen zum Tatzeitpunkt unter Voraussetzungen normaler Umstände eigentlich mindestens 96 ng/l befunden hätten, so dass die derzeit geführte Diskussion bezüglich der Grenzwerte in diesem Fall dahinstehen könne.

Aufgrund dieser glaubwürdigen Ausführungen des Sachverständigen ist das Gericht davon überzeugt, dass der Betroffene unter den einschränkenden und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr unmöglich machenden Auswirkungen von Kokain stand.“ (kursive Hervorhebung durch den Senat)

2. Diese Feststellungen tragen den Schuldspruch nicht. Gemäß § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG begeht eine Ordnungswidrigkeit, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels führt. Eine solche Wirkung liegt gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG vor, wenn eine dieser in der Anlage angeführte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Dies ist für das berauschende Mittel Kokain die Substanz Benzoylecgonin (BZE) als dessen Abbauprodukt.

a) Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 (NJW 2005, 349 ff [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]), die die Aufnahme von Cannabis und die nachzuweisende Substanz Tetrahydrocannabinol (THC) betroffen hat, ist § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG dahingehend verfassungsgemäß auszulegen, dass eine Konzentration festgestellt sein muss, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (BVerfG NJW 2005, 349/351). Da sich aufgrund der fortgeschrittenen Untersuchungsmethoden die Nachweisdauer erhöht hat, können Nachweisdauer und Wirkungsdauer nicht mehr – wie bei Einführung dieses Tatbestandes im Jahre 1998 vom Gesetzgeber zugrunde gelegt – gleichgesetzt werden. Gleiches gilt auch für die anderen Rauschmittel, so dass § 24a

Abs. 2 Satz 2 StVG auch in Bezug auf Kokain/Benzoylecgonin entsprechend verfassungskonform auszulegen ist (für eine entsprechende Anwendung: Bönke NZV 2005, 272/273; Wehowsky BA 2006, 125/129; Eisenmenger NZV 2006, 2427).

b) Für einen sicheren Nachweis der Substanz Benzoylecgonin (BZE) hat die seit 1993 am Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angesiedelte Grenzwertkommission dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechend eine Konzentration von 75 ng/ml BZE im Blutserum als analytischen Grenzwert in ihrem Beschluss vom 20. 11. 2002 festgelegt (Blutalkohol 2005, 160).

c) Das Amtsgericht hat vorliegend das Ergebnis der Blutuntersuchung überhaupt nicht festgestellt. Soweit es mitteilt, dass sich „beim Betroffenen zum Tatzeitpunkt unter normalen Umständen eigentlich mindestens 96 ng/l befunden hätten", gibt es offensichtlich das Ergebnis einer Rückrechnung des Sachverständigen wieder. Abgesehen davon, dass 96 ng/l einem Wert von 0,096 ng/ml entspricht, damit – bezogen auf BZE – weit unterhalb dem oben angegebenen analytischen Grenzwert liegt und deshalb wohl eher eine Konzentration von 96 ng/ml gemeint war, ist es unzureichend, nur das Ergebnis eines Gutachtens zu übernehmen, ohne die wesentlichen tatsächlichen Grundlagen (Anknüpfungstatsachen) und die daraus vom Sachverständigen gezogenen Schlussfolgerungen, d. h. die wesentlichen Befundtatsachen und die das Gutachten tragende fachliche Begründung anzuführen (BGHSt 39, 291/296; OLG Köln DAR 2005, 699; Göhler OWiG 14. Aufl. § 71 Rn. 43d m. w. N.).

3. Auf diesem Darstellungsmangel beruht auch das Urteil (§ 337 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG), da – wie ausgeführt – nicht jede festgestellte Menge der Substanz Benzoylecgonin für den sicheren Nachweis gemäß § 24a Ab. 2 Satz 2 StVG ausreicht.

4. Für das weitere Verfahren weist der Senat auf Folgendes hin:

Bei einem BZE-Wert unter 75 ng/ml kommt eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nur in Betracht, wenn durch ein ergänzendes rechtsmedizinisches Gutachten festgestellt ist, dass auch in diesem Fall typischerweise rauschmittelbedingte Leistungseinschränkungen der Verkehrstauglichkeit zu erwarten sind. Vorliegend wurden weder Anhaltspunkte einer Pupillenveränderungen festgestellt noch wurde das „Steh- und Balancierungsvermögen" des Betroffenen (ohne dass es im Einzelnen beschrieben war) im Hinblick auf seine Achillessehnenoperation zum Nachweis einer Leistungseinschränkung als geeignet angesehen. Ob die weiteren Auffälligkeiten wie ständiger Redefluss, Nervosität und übermäßiges Zigarettenrauchen ein Anzeichen für eine eingeschränkte Verkehrstüchtigkeit sind, ist zu bezweifeln.

55. 1. Art. 2 I GG gebietet im Hinblick auf die Anforderungen des (allgemeinen) Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, den über § 24a II StVG grundsätzlich verfassungskonform eingegrenzten Eingriff in die Handlungsfreiheit von der über den Gesetzeswortlaut hinausgehenden Einschränkung abhängig zu machen, dass nicht mehr jeder Nachweis eines der in der Anlage zu § 24a II StVG genannten berauschenden Mittel im Blut – darunter Morphin und Heroin – für eine Verurteilung nach § 24a II StVG ausreichend ist. § 24a II StVG ist demgemäß verfassungskonform dahin auszulegen, dass eine Konzentration des berauschenden Mittels festgestellt werden muss, die es zumindest als möglich erscheinen lässt, dass der Betr. am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (Anschluss an Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – = NJW 2005, 349/350 ff. = StV 2005, 383 ff. = DAR 2005, 70 ff. [= BA 2005, 156]).

2. Eine Verurteilung nach § 24a II StVG verlangt auch weiterhin nicht, dass eine tatsächliche Wirkung des Rauschmittels im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei dem Betr. im Einzelfall festgestellt und nachgewiesen wird.

3. Weder aus Art. 2 I GG noch aus sonstigem Verfassungsrecht lässt sich die Notwendigkeit einer weiterreichenden einschränkenden Auslegung von § 24a II StVG des Inhalts herleiten, dass erst ab Erreichen einer bestimmten Wirkstoffkonzentration im Blut im Sinne eines analytischen, lediglich einen Qualitätsstandard beschreibenden Grenzwertes eine Ahndung nach § 24a II StVG in Betracht kommt (Anschluss an OLG München NJW 2006, 1606 f. [= BA 2006, 239]).

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 27. Februar 2007 – 3 Ss OWi 688/05 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (Morphin) nach § 24a II, III StVG zu einer Geldbuße von 250 € verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Nach den Feststellungen hatte der Polizeibeamte W. den Betroffenen gegen 17.30 Uhr in seinem Pkw fahrend im Stadtgebiet von S. beobachtet. Da der Betroffene als zumindest in Rauschgiftkreisen verkehrend bekannt war, entschloss man sich, ihn einer Kontrolle zu unterziehen. Nachdem der Betroffene auf der Dienststelle einen Urintest verweigert hatte, wurde eine Blutentnahme angeordnet, die um 19.12 Uhr vollzogen wurde. Das Ergebnis der toxikologischen Untersuchung der Blutprobe ergab, dass im Blut Morphin < 10,0 ng/ml nachweisbar war.

Der Betroffene hatte zunächst angegeben, erkältungsbedingt kodeinhaltige Präparate eingenommen und Mohnbrötchen verzehrt zu haben, seine Einlassung nach Gutachtenerstellung durch den rechtsmedizinischen Sachverständigen allerdings dahin modifiziert, möglicherweise auch am frühen Nachmittag Mohnkuchen verzehrt zu haben.

Der Sachverständige führte aus, an seinem Institut sei die technische Ausstattung derart, dass ein Nachweis von Morphin im Blut ab 2,5 ng/ml Blut möglich ist. Soweit im schriftlichen Gutachten davon die Rede sei, dass eine Konzentration von „kleiner als 10 ng/ml Blut" nachweisbar ist, rühre dies daher, dass es sich bei dem Wert 10 ng/ml Blut um eine Bestimmungsgrenze handelt. Dies bedeute, dass bei dem von ihm durchgeführten Messverfahren Angaben über die exakte Höhe der Konzentration zwischen 2,5 ng/ml und 10 ng/ml nicht möglich seien; jedoch stehe fest, dass eine Morphinkonzentration von über 2,5 ng/ml im Blut vorhanden gewesen sei. Wolle man die exakte Konzentration feststellen, müsse ein anderes Messverfahren gewählt werden.

Nach Auffassung des Amtsgerichts konnte die Einlassung des Betroffenen, er habe Kodeinpräparate konsumiert, durch den Sachverständigen aus wissenschaftlicher Sicht widerlegt werden. Zwar enthalte Kodein als Abbauprodukt ebenfalls Morphin, jedoch hätte in diesem Fall neben Morphin auch Kodein im Blut nachgewiesen werden müssen. Der Verzehr von Mohnbrötchen sei nicht geeignet, eine Morphinkonzentration im Blut hervorzurufen, was daran liege, dass in der Regel bei Mohnkörnchen der Mohn auf die Brötchen aufgestreut werde und sich auch beim Backen und beim Verzehr Morphin nicht entwickeln könne. Anders sehe es bei Mohnkuchen aus. Die weitere Einlassung des Betroffenen, Mohnkuchen verzehrt zu haben, wertete das Amtsgericht als eine im nachhinein zurecht gelegte Schutzbehauptung, die erst dann vorgetragen worden sei, als der Sachverständige sein Gutachten erstattet und auf die Möglichkeit von Morphinkonzentrationen im Blut nach dem Verzehr von Mohnkuchen hingewiesen hatte.

Die auf die Sachrüge gestützte Rechtsbeschwerde des Betroffenen führte zur Urteilsaufhebung und Zurückverweisung an das Amtsgericht.

Aus den Gründen:

I. Die Entscheidung über die Rechtsbeschwerde ist mit Beschluss des Einzelrichters gemäß § 80a III 1 i. V. m. § 80a I OWiG auf den Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern (§ 80a II OWiG) übertragen worden, weil es geboten ist, das Urteil zur Fortbildung des Rechts nachzuprüfen. Der vorliegende Fall gibt Veranlassung, die Frage, welche tatbestandlichen Anforderungen in objektiver Hinsicht an einen Verstoß gegen § 24a II StVG zu stellen sind, näher zu klären.

II. Die statthafte (§ 79 I 2 Nr. 2 OWiG) und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde erweist sich – zumindest vorläufig – als erfolgreich.

Die bisherigen Feststellungen des Amtsgerichts tragen schon den Schuldspruch wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels nach § 24a II, III StVG und damit auch den Rechtsfolgenausspruch einschließlich des Fahrverbots nicht. Denn das Amtsgericht hat – aus seiner Sicht konsequent und im Einklang mit der im Urteilszeitpunkt herrschenden fachgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. z. B. BayObLG NStZ 2004, 703 [= BA 2005, 318]; NZV 2003, 252/253; OLG Zweibrücken NStZ-RR 2004, 149/151 [= BA 2004, 469]; NZV 2001, 483/484 [= BA 2002, 129]; OLG Saarbrücken VRS 102, 120 [= BA 2004, 72]; OLG Bamberg, Beschluss vom 07. 03. 2005 – 2 Ss OWi 206/05 –; ferner Hentschel Straßenverkehrsrecht 38. Aufl. § 24a StVG Rn. 21, 24 und Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 24a StVG Rn. 5 jeweils m. w. N.) – keine Feststellungen dazu getroffen, ob es die bei dem Betroffenen festgestellte Morphinkonzentration als möglich erscheinen lässt, dass der Betroffene am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit zum Zeitpunkt des Führens des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr eingeschränkt war. Diese Frage bedurfte jedoch ungeachtet des seitens der Staatsanwaltschaft bei dem Rechtsbeschwerdegericht zutreffend herausgestellten und dem Gesetzeswortlaut entsprechenden Charakters der Regelung des § 24a II Satz 1 und 2 StVG als abstraktes Gefährdungsdelikt, seiner Funktion als Auffangtatbestand zu den §§ 316, 315c I Nr. 1 StGB und seines Schutzzwecks vorliegend angesichts der Fortentwicklung der Messverfahren zum Nachweis des berauschenden Mittels im Blut, insbesondere in Bezug auf Wirkstoffkonzentration und Nachweisdauer, der konkreten tatrichterlichen Feststellung.

1. Nach § 24a II StVG handelt ordnungswidrig, wer (zumindest) fahrlässig gegen das Verbot zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung der in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten berauschenden Mittel verstößt (zu den gesteigerten Anforderungen an den Nachweis des subjektiven Tatbestandes bzw. der inneren Tatseite, wenn zwischen der Einnahme des berauschenden Mittels und der Verkehrsteilnahme, d. h. der Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt, ein längerer Zeitraum verstrichen ist, OLG Hamm NJW 2005, 3298 ff. = DAR 2005, 640 ff. = BA 2006, 232 ff.; vgl. auch OLG Bremen NZV 2006, 276 f. [= BA 2007, 179] und zuletzt OLG Saarbrücken NJW 2007, 309/311 [= BA 2007, 176]).

a) Die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes von § 24a II StVG setzt deshalb grundsätzlich lediglich die Feststellung voraus, dass das berauschende Mittel zum Zeitpunkt des Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr gewirkt hat. Eine solche Wirkung liegt nach § 24a II 2 StVG vor, wenn festgestellt wird, dass zu diesem Zeitpunkt eine in der Anlage zu § 24a StVG genannte Substanz, darunter Morphin, im Blut des Betroffenen nachgewiesen ist, und diese Substanz nicht aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt (§ 24a II 3 StVG).

b) Allerdings beruht die Regelung auf der Annahme, dass bei einem solchen Nachweis die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit und damit die der Bußgeldbewehrung zu Grunde liegende Annahme einer abstrakten Verkehrsgefährdung gegeben ist. Der Gesetzgeber ging insoweit davon aus, dass Wirkungs- und Nachweisdauer bei den einzelnen Mitteln übereinstimmen, weil die Feststellung der in der Anlage zu § 24a StVG genannten Substanzen im Blut im Hinblick

darauf, dass sie dort mitunter nur wenige Stunden nachgewiesen werden können, eine Aussage über den erforderlichen engen zeitlichen Zusammenhang zwischen der Einnahme des berauschenden Mittels und der Blutentnahme gestattet (vgl. BT-Dr. 13/3764, S. 4 f.).

Diese Annahme ist jedoch nicht mehr uneingeschränkt gerechtfertigt. So hat sich die Nachweisdauer für das Vorhandensein von Tetrahydrocannabinol (THC), dem psychoaktiven Hauptwirkstoff von Cannabis, auf Grund von Blutproben wesentlich erhöht. Spuren der Substanz lassen sich heute über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen nachweisen. Die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit trifft deshalb für Cannabis nicht mehr zu mit der Folge, dass ein positiver Drogenbefund bei der Blutuntersuchung auch noch dann festgestellt werden kann, wenn der Konsum des Rauschmittels tatsächlich schon längere Zeit vor der Fahrt erfolgte und von der Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit nicht mehr ausgegangen werden kann. Der Vorstellung des Gesetzgebers, die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Wirkstoffe seien nur in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit dem Genuss des berauschenden Mittels im Blut nachweisbar, ist damit – jedenfalls für THC – die Grundlage entzogen (BVerfG NJW 2005, 349/350 f. m. w. N. [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; weitere Nachweise sogleich unten).

c) Ob deshalb auch für das zur Substanzklasse der Opiate zählende Morphin und nicht zuletzt für das von ihm abgeleitete – ebenfalls in der Anlage zu § 24a II StVG ausdrücklich genannte – halbsynthetische Derivat Heroin (Diazethylmorphin) nicht mehr länger von einer übereinstimmenden Wirkungs- und Nachweisdauer auszugehen ist, entzieht sich einer abschließenden Beurteilung durch den zur Prüfung möglicher Gesetzesverletzungen (§ 337 StPO in Verbindung mit § 79 III 1 OWiG) berufenen Rechtsbeschwerdesenat. Für die weitere rechtliche Beurteilung muss jedoch die Möglichkeit genügen, dass auch für Morphin nicht mehr ohne weiteres jedweder Nachweis im Blut die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit und damit eine Verurteilung nach § 24 II StVG rechtfertigen kann.

2. Die in Art. 2 I GG gewährleistete allgemeine Handlungsfreiheit, die im Rahmen ihres weiten Schutzbereichs auch das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr umfasst, gebietet vor diesem Hintergrund im Hinblick auf die Anforderungen des (allgemeinen) Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, und hier innerhalb der Prüfung der Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne (Zumutbarkeit), den über § 24a II StVG grundsätzlich verfassungskonform eingegrenzten Eingriff in die Handlungsfreiheit von der – über den Gesetzeswortlaut hinausgehenden – Einschränkung abhängig zu machen, dass nicht mehr jeder Nachweis eines der in der Anlage zu § 24a II StVG genannten berauschenden Mittel im Blut, darunter Morphin, für eine Verurteilung nach § 24a II StVG ausreichend ist (zum Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung des nicht in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittel Methamphetamin vgl. OLG Jena NStZ 2005, 413 f. = StraFo 2005, 170 f. = StV 2005, 276 = DAR 2005, 465 f. [= BA 2005, 321]). § 24a II StVG ist demgemäß im Wege der verfassungskonformen Auslegung dahin auszulegen, dass durch den Tatrichter eine Konzentration des berauschenden Mittels im Blut festgestellt werden muss, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt zumindest als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Denn nur in diesem Fall ist die in § 24a II 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung weiterhin gerechtfertigt (für Cannabis und seinen psychoaktiven Hauptwirkstoff THC vgl. Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349/350 ff. mit krit. Anm. Schreiber NJW 2005, 1026 f. = NZV 2005, 270/271 ff. mit. Anm. Bönke NZV 2005, 272 = StV 2005, 383 ff. mit Anm. Nobis StV 2005, 386 = DAR 2005, 70 ff.; ferner für Amphetamin OLG München NJW 2006, 1606 f. = DAR 2006, 287 ff. = ZfSch 2006, 290 ff. = VRS 110, 296 ff. = StV 2006, 531 ff. [= BA 2006, 239]; jeweils für Cannabis (THC) OLG Bremen NZV 2006, 276 und OLG Schleswig, Beschluss vom 18. 09. 2006 – 1 Ss OWi 119/06 – [= BA 2007, 181]; für Amphetamin insoweit wie hier auch OLG Zweibrücken NJW 2005, 2168 f. = VRS 108, 441 ff. = DAR 2005, 408 f. = StV 2005, 443 f. [= BA 2006, 235] und für Cannabis (THC) bzw. Heroin (Morphin) auch OLG Köln NStZ-RR 2005, 385 ff. = VRS 109, 193 ff. = DAR 2005, 646 f. = BA 2006, 236 ff. und Beschluss vom 18. 08. 2005 – 81 Ss OWi 31/05 – DAR 2005, 699 ff.).

Demgegenüber verlangt eine Verurteilung nach § 24a II StVG auch weiterhin nicht, dass eine tatsächliche Wirkung des Rauschmittels im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei dem Betroffenen im Einzelfall festgestellt und nachgewiesen wird. Vielmehr erfordert das objektive Tatbestandsmerkmal des § 24a II StVG „unter der Wirkung eines … berauschenden Mittels“ gerade keine tatsächliche Beeinträchtigung der Fahrsicherheit, mithin auch keine Feststellungen zu den konkreten Auswirkungen des Betäubungsmittelkonsums im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit (OLG München, OLG Zweibrücken und OLG Köln, jeweils a. a. O.).

Ebenso wenig lässt sich aus Art. 2 I GG noch aus sonstigem Verfassungsrecht die Notwendigkeit einer weiterreichenden einschränkenden Auslegung und Anwendung von § 24a II StVG des Inhalts herleiten, dass erst ab Erreichen einer ganz bestimmten Wirkstoffkonzentration im Sinne eines analytischen, einen Qualitätsstandard beschreibenden Grenzwertes (Möller BA 2004, Heft 2, Supp. S. 16/17), ab dem die untersuchenden medizinisch-wissenschaftlichen Fachinstitute einen sicheren Nachweis der Substanz im Blut gewährleisten können, eine Ahndung nach § 24a II StVG in Betracht kommt (so für Amphetamin zutreffend OLG München a. a. O.; a. A. für Amphetamin

wegen deutlicher Überschreitung des „empfohlenen Nachweisgrenzwertes“ allerdings mit nicht tragenden Erwägungen vor allem OLG Zweibrücken a. a. O. und für THC und Heroin bzw. Morphin – wegen fehlender bzw. nicht genügend nachvollziehbarer Wiedergabe der konkreten sachverständigen Anknüpfungstatsachen und der daraus gezogenen Schlussfolgerungen des rechtsmedizinischen Gutachtens im angefochtenen Urteil – mit ebenfalls jeweils nicht entscheidungstragenden Gründen auch OLG Köln NStZ-RR 2005, 385 ff. und DAR 2005, 699 ff.). Dabei macht es keinen Unterschied, ob man in einer postulierten Maßgeblichkeit eines analytischen Grenzwertes die Anerkennung eines generell gültigen Gefahrengrenzwertes oder lediglich eine an die verfahrensrechtliche Vorschrift des § 24a II 2 StVG anknüpfende und deshalb den eigentlichen Bußgeldtatbestand nicht berührende, von der Schuldform unabhängige einschränkende Voraussetzung der Ahndbarkeit (OLG Zweibrücken a. a. O.) oder eine „objektive Bedingung der Ahndbarkeit“ (Hentschel § 24a StVG Rn. 26 und Stein NZV 2003, 251, jeweils unter Bezugnahme auf Riemenschneider, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, 2000, S. 269 f.) erblickt. In beiden Fällen blieben in tatsächlicher Hinsicht zudem etwa die Fragen völlig ungeklärt, ob und gegebenenfalls wie die Problematik möglicher Messtoleranzen Berücksichtigung finden (Bönke NZV 2005, 272/273) und wie eine etwaige – die nach dem Gesetz maßgebliche Morphinkonzentration zur Tatzeit angemessen berücksichtigende – Rückrechnung des rechtsmedizinisch analysierten Blutwertes (Krause HRR-Strafrecht 2005, 138/149 ff.) realisiert werden könnte.

Die Verbindlichkeit eines rein analytischen Grenzwertes oder eines anderen Mindest-Grenzwertes für die Anwendung des § 24a II StVG, etwa der seitens der beim Bundesministerium für Verkehr angesiedelten so genannten Grenzwertkommission empfohlenen analytischen Grenzwerte (für Morphin nach der Empfehlung vom 22. 11. 2002, bestätigt durch Beschluss der Kommission vom 24. 10. 2005, derzeit 10 ng/ml Blut, vgl. BA 2005, 160 und Eisenmenger NZV 2006, 25; ferner Möller BA 2004 Heft 2, Supp. S. 17; Albrecht SVR 2005, 82 sowie Bönke NZV 2005, 272/273), kann im Übrigen nicht – auch nicht mittelbar – dem Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 (a. a. O.) entnommen werden. Aus diesem ergibt sich lediglich, dass nicht mehr jeder Nachweis eines berauschenden Mittels im Blut für eine Verurteilung ausreicht (OLG München a. a. O. und zuletzt jeweils für Kokain <Benzoylecgonin> – unter Aufgabe der vereinzelt gebliebenen gegenteiligen Auffassung im Einzelrichterbeschluss des 2. Senats für Bußgeldsachen des OLG Bamberg vom 08. 08. 2005 – 2 Ss OWi 551/2005 – StraFo 2006, 85 = DAR 2006, 286 m. krit. Anm. König – Beschlüsse des 2. Senats für Bußgeldsachen des OLG Bamberg vom 18.08.2006 – 2 Ss OWi 959/06 –, vom 29. 11. 2006 – 2 Ss OWi 1053/05 – und vom 01. 12. 2006 – 2 Ss OWi 1623/05 – [in diesem Heft]; a. A. für THC offenbar Wehowsky BA 2006, 125/128 ff. mit der allerdings ohne Einschränkung zu unterstreichenden Forderung nach einem Tätigwerden des Gesetzgebers im Sinne einer verbindlichen Festlegung der maßgeblichen Schwellenwerte).

III. Nach alledem durfte die Verurteilung des Betroffenen nicht allein auf die unter dem analytischen Grenzwert für Morphin von 10 ng/ml Blut liegende Morphinkonzentration gestützt werden. Bereits der Schuldspruch verlangt vielmehr ergänzende Feststellungen zu der Frage, ob es die festgestellte Morphinkonzentration zumindest als möglich erscheinen lässt, dass der Betroffene am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit zum Zeitpunkt des Führens des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr eingeschränkt war.

Aufgrund des aufgezeigten sachlich-rechtlichen Mangels ist das angefochtene Urteil aufzuheben. Jedoch können die bislang getroffenen Feststellungen zum Schuldspruch bestehen bleiben, weil sie durch die aufgezeigte Gesetzesverletzung nicht betroffen werden (§ 79 III 1 OWiG in Verbindung mit § 353 I, II StPO); sie sind allerdings für den Fall eines neuerlichen Schuldspruchs zu ergänzen.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

56. 1. Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels. Wird im Blut des Betroffenen eine Wirkstoffkonzentration von 1 ng/ml THC gemessen, ist der sichere Nachweis erbracht, dass der Betroffene noch unter der Wirkung zuvor genossenen Cannabis steht.

2. Vorsatz und Fahrlässigkeit müssen sich dabei nicht lediglich auf den Konsumsvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt beziehen. An der Erkennbarkeit der Wirkung zum Tatzeitpunkt kann es fehlen, wenn zwischen der Einnahme des Rauschmittels und der Fahrt längere Zeit vergeht. Bei einem mehr als 28 Stunden zurückliegenden Einnahmezeitpunkt bedarf es deshalb näherer Ausführungen dazu, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass der Haschischkonsum nach mehr als einem Tag noch hätte Auswirkungen haben können.

Oberlandesgericht Saarbrücken,
Beschluss vom 16. März 2007
– Ss (B) 5/2007 (18/07), Ss (B) 5/07 (18/07) –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Amtsgericht gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines PKW unter der Wirkung von Cannabis eine Geldbuße von 150,00 Euro festgesetzt und ein Fahrverbot

von 1 Monat verhängt. Nach den tatrichterlichen Feststellungen hat der Betroffene am 11. März 2006 um 3.35 Uhr im öffentlichen Straßenverkehr einen PKW geführt, obwohl er noch unter der Wirkung zuvor genossenen Cannabis stand. Die toxikologische Analyse der ihm nach der Fahrt entnommenen Blutprobe nach der gaschromatographisch-massenspektrometrischen Methode hatte Werte von 0,002 mg/l – das entspricht 2 ng/ml – THC, 0,001 mg/l Hydroxy-THC und 0,052 mg/l THC-Carbonsäure ergeben.

In der Hauptverhandlung hatte der Betroffene sich nach den Darlegungen im Urteil dahin eingelassen, am Abend des 09. März 2006 einen Joint geraucht zu haben. Bei Fahrtantritt mehr als 28 Stunden danach habe er keinerlei Beeinflussung infolge dieses Haschischkonsums mehr verspürt.

Fahrlässige Tatbegehung hat das Amtsgericht mit der Begründung angenommen, der Betroffene habe die *PKW-Fahrt zu einem Zeitpunkt unternommen, als er nicht sicher sein konnte, dass eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften und Fähigkeiten durch den vorausgegangenen Cannabis-Konsum unter keinen Umständen eintreten kann und in seinem Blut die psychoaktiv wirkende Substanz THC nicht mehr in relevantem Umfang und nicht mehr als allenfalls noch in Spuren von unter 1 ng/ml vorhanden war.*

Mit der Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene unter Hinweis darauf, dass § 24a Abs. 1 S. 1 und 2 StVG nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 (ZfS 2005, 149 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) verfassungskonform auszulegen sei, was vorliegend seiner Auffassung nach nicht geschehen sei, die Verletzung materiellen Rechts. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, das Urteil aufzuheben.

Aus den Gründen:

Die form- und fristgerecht eingelegte Rechtsbeschwerde führt zu einem vorläufigen Erfolg. Zwar begegnet der Schuldspruch zum objektiven Tatbestand keinen Bedenken (1); die Feststellungen tragen indes nicht die Annahme, der Betroffene habe fahrlässig gehandelt (2).

1. Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels, hier von Cannabis. Nach der Legaldefinition des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG liegt eine solche Wirkung vor, wenn eine der in der Anlage genannten Substanzen – hier THC – im Blut nachgewiesen wird. Nach seinem Wortlaut geht das Gesetz von einer „Null-Toleranz-Schwelle“ aus, indem das Führen eines Kraftfahrzeuges selbst bei dem Nachweis geringster Spuren der genannten Substanzen den Ordnungswidrigkeitstatbestand erfüllt.

Der verfassungsgerichtlichen Überprüfung hat allerdings nicht standgehalten, dass nach dem Wortlaut auch geringste Konzentrationen, die nunmehr aufgrund verbesserter Messmethoden gegenüber den Nachweismöglichkeiten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes festgestellt werden können, den Schluss zuließen, sie übten noch eine Wirkung bei dem betroffenen Kraftfahrer aus. Vom blutanalytischen Wirkstoffnachweis sollen nur solche Konzentrationen erfasst werden, die deutlich oberhalb des Nullwertes liegen (BVerfG NZV 2005, 270; BayObLG NZV 2003, 252; OLG Hamm NJW 2005, 3298 [= BA 2006, 232]; OLG Zweibrücken BA 2006, 235; OLG Köln BA 2006, 236; OLG München BA 2006, 239; Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Auflage, § 24a Rn. 5 a; Hentschel NJW 2005, 641 <646>).

Diese Voraussetzung erfüllen die analytischen Grenzwerte, die von der beim Bundesministerium für Verkehr angesiedelten „Grenzwertkommission“ festgelegt wurden (veröffentlicht u. a. in BA 2005, 160 und bestätigt durch den Beschluss der Kommission vom 24. 10. 2005 vor dem Hintergrund der vorgenannten Verfassungsgerichtsentscheidung – vgl. Eisenmenger NZV 2006, 25). Es handelt sich hierbei nicht um Gefahrengrenzwerte oder feststehende Werte, ab denen die Leistungsfähigkeit gemindert ist, sondern um vom wissenschaftlichen Fortschritt abhängige, pharmakodynamische und rein analytische Grenzwerte (vgl. OLG Zweibrücken BA 2006, 235 <236>; Maatz BA 2004 Supplement 1, S. 9 ff.). Damit ist die dort festgelegte 1 ng/ml-Grenze für den Wirkstoff THC im Blut eines Betroffenen in Beachtung verfassungsgerichtlicher Rechtssprechung lediglich als Entscheidungsgrenze („cut-off“) anzusehen, die den sicheren Nachweis belegt, der Betreffende stehe noch unter der Einwirkung zuvor genossenen Cannabis. Ein Zuschlag für „Messunsicherheiten“ ist dabei nicht erforderlich (vgl. hierzu Eisenmenger NZV 2006, 24 <25>).

Diese Voraussetzungen des objektiven Tatbestandes hat das erkennende Gericht vorliegend auf der Grundlage der mit dem standardisierten und auch hinsichtlich seiner Messgenauigkeit allgemein anerkannten Verfahren der Gaschromatographie – Massenspektrometrie durchgeführten Blutserumanalyse des Instituts für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes, welches regelmäßig und mit Erfolg an toxikologischen Ringversuchen der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Medizin (GTFCH) teilnimmt, rechtsfehlerfrei angenommen.

2. Allerdings sind die Ausführungen, mit denen der Tatrichter die Annahme unterlegt, der Betroffene habe den Tatbestand fahrlässig (§§ 24a Abs. 3 StVG, 10 OWiG) verwirklicht, nicht geeignet, den Schuldspruch in subjektiver Hinsicht zu tragen.

Fahrlässiges Handeln i. S. d. § 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 und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt bzw. nicht voraussieht – unbewusste Fahrlässigkeit – oder die Möglichkeit einer Tatbestandsverwirklichung zwar erkennt, aber mit ihr nicht einverstanden ist und ernsthaft darauf vertraut, diese werde nicht eintreten – bewusste Fahrlässigkeit (vgl. Göhler, OWiG, 14. A., § 10 Rn. 6).

Bezogen auf den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass dem Betroffenen nachzuweisen ist,

dass er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Haschischkonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Denn der Vorwurf schuldhafter Tatbegehung, sei dies vorsätzlich oder fahrlässig, bezieht sich nicht allein auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt (vgl. OLG Hamm NJW 2005, 3298). Fahrlässig handelt danach, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer seines Fahrzeuges setzt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert („Ahndungsvoraussetzung" – vgl. Stein NZV 2003, 251) abgebaut ist. Nicht erforderlich ist, dass sich der Betroffene einen „spürbaren" oder „messbaren" Wirkstoffeffekt vorgestellt hat oder zu einer entsprechenden exakten physiologischen und biochemischen Einordnung in der Lage war, zumal ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen in Rechnung zu stellen hat (vgl. OLG Zweibrücken VRS 102, 300 [= BA 2002, 129]; Leipziger Kommentar-König, StGB, 11. Auflage, § 316 Rn. 225; Janiszewski/Jagow/Burmann, aaO., § 24a Rn. 7a).

Diesen Anforderungen genügen die Darlegungen im angefochtenen Urteil nicht. Ihnen ist bereits nicht eindeutig zu entnehmen, ob das Gericht den – im Widerspruch zu seinen Angaben gegenüber den Polizeibeamten vor Ort stehenden – Angaben des Betroffenen in der Hauptverhandlung, er habe letztmalig über 28 Stunden vor der Tat Haschisch geraucht, geglaubt und diesen Zeitpunkt zugrunde gelegt hat.

Wenn man nämlich diesen Zeitpunkt zugrunde legt, hätte es näherer Ausführungen dazu bedurft, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass sein nach eigenen Angaben geringer Haschischkonsum nach mehr als einem Tag noch hätte Auswirkungen haben können. Denn an der Erkennbarkeit im Tatzeitpunkt kann es ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen der Einnahme des Rauschmittels und der Fahrt längere Zeit vergeht (vgl. Senat NJW 2007, 309, 311 [= BA 2007, 176]; OLG Hamm, NJW 2005, 3299; OLG Bremen NZV 2006, 276 [= BA 2007, 179]; OLG Bamberg, Beschluss vom 27. Februar 2007 – 3 Ss OWi 688/2005 – zit. nach juris [in diesem Heft]).

Ob den Angaben des Betroffenen allerdings im Hinblick auf seine früheren Angaben am Tattag und der dabei beobachteten Verhaltensweise Glauben zu schenken ist oder ob nicht der festgestellte THC-Wert von 2 ng/ml bei gleichzeitigem Vorliegen von 0,001 mg/l Hydroxy-THC und 0,052 mg/l THC-Carbonsäure auf einen zeitlich kurz zurückliegenden, jedenfalls nach Stunden zu bemessenden Konsumzeitpunkt schließen lässt (vgl. Eisenmenger, a. a. O., S. 24), muss der neuerlichen Hauptverhandlung vorbehalten bleiben.

57. 1. Bei einer Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG nach Kokainkonsum gehört zu den notwendigen tatrichterlichen Feststellungen auch die Mitteilung der Benzoylecgonin-Konzentration im Blut des Betroffenen.

2. Bei einem Benzoylecgonin-Wert ab 75 ng/ml besteht die überwiegende Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 19. März 2007 – 2 Ss OWi 91/07 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung des berauschenden Mittels Kokain (§ 24a Abs. 2, 3 StVG) zu einer Geldbuße von 250 € verurteilt und ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat festgesetzt. Hiergegen wendet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, das Rechtsmittel nach § 349 Abs. 2 StPO in Verbindung mit § 79 Abs. 3 OWiG zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist zulässig, hat in der Sache jedoch keinen Erfolg.

Das Amtsgericht hat festgestellt:

> „Danach führte der Betroffene am 31. 12. 2005, dem Silvestertag, gegen 22.20 Uhr das Fahrzeug … auf der L. … Str. in H … unter der Wirkung berauschender Mittel (Kokain). … Die Konzentrationen lagen oberhalb des jeweiligen höchsten Eichkurvenwertes von 100 ng/ml Serum für Kokain bzw. 1 000 ng/ml Serum, bei Extrapolation der Eichkurven ergaben sich Werte von Kokain 233 ng/ml Serum Benzoylecgonin 2 431 ng/ml Serum…"

Diese Feststellungen tragen den Schuldspruch wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG. Nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG begeht derjenige eine Ordnungswidrigkeit, der im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels führt. Eine solche Wirkung liegt gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG vor, wenn eine dieser in der Anlage angeführte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Dies ist für das Kokain die Substanz Benzoylecgonin (BZE) als dessen Abbauprodukt.

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. 12. 2004 (NJW 2005, 349 ff. = VRR 2005, 34 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]), die die Aufnahme von Cannabis und die nachzuweisende Substanz Tetrahydrocannabinol (THC) betraf, ist § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG dahingehend verfassungsgemäß auszulegen, dass eine Konzentration festgestellt sein muss, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (BVerfG, a. a. O.). Da sich aufgrund der fortgeschrittenen Untersuchungsmethoden die Nachweisdauer erhöht hat, können Nachweisdauer und Wirkungsdauer nicht mehr – wie bei Einführung

dieses Tatbestandes im Jahre 1998 vom Gesetzgeber zugrunde gelegt – gleichgesetzt werden. Gleiches gilt auch für die anderen Rauschmittel, so dass § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG auch in Bezug auf Kokain/Benzoylecgonin entsprechend verfassungskonform auszulegen ist (für eine entsprechende Anwendung Bönke NZV 2005, 272, 273; Wehowsky BA 2006, 125, 129; Eisenmenger NZV 2006, 24, 27; vgl. dazu z. B. OLG Schleswig VRR 2006, 474 [= BA 2007, 181]; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309 [= BA 2007, 176]; OLG Köln DAR 2005, 699 zu Morphin; OLG Zweibrücken VRR 2005, 199 zu Amphetamin [= BA 2006, 235]; OLG München VRR 2006, 276 zu Amphetamin [= BA 2006, 239]; OLG Bamberg, Beschl. v. 01. 12. 2006, 2 Ss OWi 1623/05 für Kokain [in diesem Heft]; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 29. 01. 2007, 3 Ss 205/06 für THC [BA 2007, 101]).

Für einen sicheren Nachweis der Substanz Benzoylecgonin (BZE) hat die seit 1993 am Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angesiedelte Grenzwertkommission dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechend eine Konzentration von 75 ng/ml BZE im Blutserum als analytischen Grenzwert in ihrem Beschluss vom 20. 11. 2002 festgelegt (BA 2005, 160). Dieser analytische Wert besagt zunächst nicht mehr, als dass ab diesem Wert BZE sicher nachweisbar ist, ohne dass weitere Sicherheitszuschläge erforderlich wären. Er belegt darüber hinaus, dass innerhalb der letzten 24 Stunden Kokain konsumiert wurde (Eisenmenger, a. a. O.). Ab diesem Wert besteht zugleich die überwiegende Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit, die die Sanktionierung durch das abstrakte Gefährdungsdelikt legitimiert. Bei tiefer liegenden Messwerten ist die Annahme eines zeitnahen Konsums zunehmend weniger gerechtfertigt (Grenzwertkommission BA 2005, 160). Unterhalb dieses Grenzwertes nimmt die Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung ab (Wehowsky, BA 2006, 125/129; zu allem auch OLG Bamberg, a. a. O.).

Das Amtsgericht hat vorliegend das Ergebnis der Blutuntersuchung festgestellt. Dieses liegt über dem von der Grenzwertkommission festgelegten analytischen Grenzwert. Die Verurteilung des Betroffenen wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG ist daher aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

58. Die Abkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB stellt einen Ausnahmefall dar und bedarf in jedem Einzelfall einer genauen Prüfung der neu hervorgetretenen Tatsachen, die vorliegen müssen, damit überhaupt eine Abkürzung der Sperrfrist in Betracht kommen kann.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 12. März 2007 – 2 Ws 58/07 –

Zum Sachverhalt:

Der Verurteilte ist durch Urteil des Amtsgerichts Recklinghausen vom 09. Februar 2004 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 11 Monaten verurteilt worden. Außerdem wurde die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von vier Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die Berufung des Verurteilten gegen dieses Urteil hat die auswärtige Strafkammer Recklinghausen des Landgerichts Bochum durch Urteil vom 27. Mai 2004 mit der Maßgabe verworfen, dass unter Einbeziehung der Strafen aus dem Urteil des Amtsgerichts Recklinghausen vom 03. November 2003 nach Aufhebung der dortigen Gesamtstrafe eine Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr und sechs Monaten und eine Sperrfrist zur Erlangung einer Fahrerlaubnis von noch drei Jahren verhängt wird. Das Amtsgericht Recklinghausen hat diese Verurteilung in die durch Beschluss vom 06. Juni 2005 gebildete Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr und zehn Monaten einbezogen und dabei die Maßregel der Besserung und Sicherung aus dem Urteil des Landgerichts Bochum vom 27. Mai 2004 aufrecht erhalten. Die Sperrfrist endet am 14. September 2007.

Der Verurteilte hat die vorgenannte Gesamtfreiheitsstrafe und eine zweijährige Gesamtfreiheitsstrafe aus einem Urteil des Amtsgerichts Bottrop vom 06. Juni 2000 bis zum 29. November 2006 verbüßt. Der danach verbleibende Strafrest ist durch Beschluss der Strafvollstreckungskammer des Landgerichts Bochum vom 15. November 2006 zur Bewährung ausgesetzt und die bedingte Entlassung des Verurteilten angeordnet worden.

Mit Antrag vom 11. Mai 2005 hatte der Verurteilte bereits die Aufhebung bzw. Abkürzung der Fahrerlaubnissperre beantragt. Das ist durch die Strafvollstreckungskammer des Landgerichts Bielefeld abgelehnt worden. Die dagegen gerichtete sofortige Beschwerde des Verurteilten ist durch Beschluss des hiesigen 3. Strafsenats vom 02. August 2006 als unbegründet verworfen worden. Nunmehr hat der Verurteilte erneut die Abkürzung der Sperrfrist beantragt, was die Strafvollstreckungskammer im angefochtenen Beschluss abgelehnt hat. Der Verurteilte macht geltend, er habe nun eine Anstellung als Lagerist in Aussicht. Er wolle sich aber schon im Hinblick auf seine familiäre Situation – der Betroffene ist Alleinernährer seiner Ehefrau und der drei Kinder – um eine bessere Erwerbsmöglichkeit bemühen, dafür sei aber Mobilität unabdingbare Voraussetzung.

Aus den Gründen:

Die sofortige Beschwerde ist zulässig, hat in der Sache jedoch keinen Erfolg. Die Strafvollstreckungskammer hat den Antrag des Verurteilten auf Abkürzung der Sperrfrist zu Recht abgelehnt.

Nach § 69a Abs. 7 StGB kann das Gericht eine Sperre vorzeitig aufheben, wenn sich ein Grund zu der Annahme ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Insoweit besteht in Rechtsprechung und Literatur Einigkeit, dass die Abkürzung der Sperrfrist einen Ausnahmefall darstellt und in jedem Einzelfall eine genaue Prüfung der neu hervorgetretenen Tatsachen, die vorliegen müssen,

damit überhaupt eine Abkürzung der Sperrfrist in Betracht kommt, erforderlich ist (vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 54. Aufl., § 69a Rn. 40 ff., ständige Rechtsprechung des Senats, vgl. insoweit Senatsbeschluss vom 21. 07. 2003 in 2 Ws 162/03 und zuletzt Senat im Beschluss vom 22. 01. 2007 in 2 Ws 17/07).

Vorliegend hat der Verurteilte nur Gründe geltend gemacht, die für eine Abkürzung der Sperrfrist nicht geeignet sind. Er verweist im Wesentlichen nur auf die günstige Sozialprognose, die der Entscheidung der Strafvollstreckungskammer vom 15. November 2006 zugrunde liegt, und darauf, dass zur Erlangung einer besseren Erwerbsmöglichkeit Mobilität und damit der Erwerb der Fahrerlaubnis erforderlich sei. Zur Abkürzung der Sperrfrist sind aber allein der Zeitablauf oder die Aussetzung eines Strafrestes nach §§ 57, 57a StGB oder allein wirtschaftliche Gesichtspunkte nicht ausreichend (Tröndle/Fischer, a. a. O., § 69a Rn. 42 ff. m. w. N.). Vielmehr muss aufgrund neuer Tatsachen ausreichend ersichtlich sein, dass nunmehr der Schluss gerechtfertigt ist, der Verurteilte besitze jetzt entgegen der Prognose des erkennenden Gerichts das für einen Kraftfahrer unersetzliche Verantwortungsbewusstsein, aufgrund dessen er in Zukunft die Allgemeinheit nicht mehr gefährden werde. Diese sind nicht dargetan. Vielmehr ist angesichts zahlreicher Vorstrafen, insbesondere auch wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und unerlaubten Entfernens vom Unfallort, nach wie vor die Annahme begründet, dass erhebliche Zweifel an der charakterlichen Eignung des Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen. Das führt dazu, dass die Entscheidung der Strafvollstreckungskammer, die Sperrfrist nicht abzukürzen, nicht zu beanstanden ist und es nicht verantwortet werden kann, dem Verurteilten vorzeitig die Möglichkeit zu geben, als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilzunehmen. Auch der vom Verurteilten vorgetragene Gesichtspunkt, die Fahrerlaubnis sei für sein persönliches und berufliches Weiterkommen sehr wichtig, ist nicht geeignet, einen Ausnahmefall anzunehmen. Wirtschaftliche Gesichtspunkte als solche haben für die Prognose kein besonderes Gewicht (Senat im Beschluss vom 22. 01. 2007 in 2 Ws 17/07).

59.*) Eine Verkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 S. 1 StGB kann auch durch eine kurzzeitige Aufarbeitung von Verhaltens-Defiziten beim Betroffenen gerechtfertigt sein, wenn die Maßnahme unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Betroffenen sowie der konkreten Tatumstände und -folgen Zweifel an der fortbestehenden Ungeeignetheit zu begründen vermag.

Landgericht Aachen,
Beschluss vom 25. November 2005 – 65 Qs 122/05 –

Zum Sachverhalt:

Durch den rechtskräftigen Strafbefehl ist der – nicht vorbestrafte – Beschwerdeführer wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 90,– Euro verurteilt worden, seine Fahrerlaubnis ist entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung von 8 Monaten festgesetzt worden. Dem liegt zugrunde, daß der Beschwerdeführer am 06. Mai 2005 mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,14 ‰ mit seinem PKW am Straßenverkehr teilgenommen hatte.

Nachdem der Beschwerdeführer an einer „Einzelmaßnahme für erstmals auffällige Kraftfahrer“ der TÜV Kraftfahrt GmbH – Begutachtungsstelle für Fahreignung – teilgenommen hatte, hat er beantragt, die Sperrfrist aufzuheben, hilfsweise die Sperrfrist zu verkürzen. Mit Beschluß vom 27. Oktober 2005 hat es das Amtsgericht kostenpflichtig abgelehnt, die Sperrfrist aufzuheben. Gegen diese Entscheidung wendet sich der Beschwerdeführer mit seiner sofortigen Beschwerde mit dem Antrag, die Sperrfrist angemessen abzukürzen.

Aus den Gründen:

Die in formeller Hinsicht gemäß §§ 463 Abs. 5, 462 Abs. 3, 311 StPO unbedenkliche sofortige Beschwerde hat in dem beantragten Umfang Erfolg. Gemäß § 69a Abs. 7 S. 1 StGB kann das Gericht die Sperre zur Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis vorzeitig aufheben (oder nach h. M. als geringeres Mittel auch abkürzen), wenn sich Grund zu der Annahme ergibt, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Dabei genügt es, wenn *neue* Tatsachen (Tröndle/Fischer, StGB, 52. Aufl., § 69a Rn. 42) vorliegen, „welche die der Entziehung zu Grunde liegenden Feststellungen des Urteils derart in Zweifel ziehen, daß die Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde über die Teilnahme des Verurteilten am Kraftfahrzeugverkehr etwas früher erfolgen kann“ (Himmelreich DAR 2003, 110, m. w. N.). So liegt der Fall hier.

Der Beschwerdeführer hat sich, wie die Bescheinigung des TÜV vom 12. September 2005 belegt, nach einem psychologischen Einzelgespräch mit diagnostischer Analyse (zu Ablauf und Ursache der Trunkenheitsfahrt, früherem und jetzigem Alkoholkonsum, derzeitigen Lebensumständen) und einer medizinischen Untersuchung, beides am 08. August 2005, dann in drei Einzelsitzungen zu je 2 Stunden, vom 01. bis 12. September 2005, einer individuellen Aufarbeitung seines strafbaren Verhaltens unterzogen. Anhaltspunkte dafür, daß der Beschwerdeführer dabei unzutreffende Angaben zu wesentlichen Umständen machte und die Begutachtungsstelle deshalb insoweit keine oder keine objektiven Kenntnisse hatte, sind nicht ersichtlich, der Inhalt der Bescheinigung spricht eher dagegen. Nach Darstellung der Kursleiterin, einer Fachpsychologin für Verkehrspsychologie, sind in den Einzelgesprächen das Gefährdungspotential derartiger Trunkenheitsfahrten eingehend thematisiert, das Risikobewußtsein geschärft und persönlichkeitsspezifische Vermeidungsstrategien („vernünftiges Trinken“) herausgearbeitet worden. Selbstbeobachtungsbögen wurden in den Sitzungen und als Hausaufgaben bearbeitet. Im Ergebnis wird dem Beschwerdeführer ein höheres Verantwortungsbewußtsein als früher, das nunmehr mindestens

dem eines durchschnittlichen Kraftfahrers entspreche, attestiert. Bei der vorzunehmenden Gesamtwürdigung des Einzelfalles reicht diese Maßnahme hier aus, die im Strafbefehl getroffene (Regel-)Beurteilung, § 69 Abs. 2 StGB, der Beschwerdeführer sei noch, jedenfalls bis zum 03. März 2006, dem Ablauf der achtmonatigen Sperrfrist, ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, in Zweifel zu ziehen. Zwar handelte es sich bei der Maßnahme nicht um eine intensive Verhaltenstherapie oder eine dem vergleichbare Schulung sozialer Kompetenzen (vgl. die Zusammenstellung bei Himmelreich, DAR 2004, 8 ff; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage, StGB § 69a, Rn. 14; Tröndle/Fischer a. a. O. Rn. 44), sondern um eine vergleichsweise kurzzeitige Aufarbeitung von Defiziten. Zu berücksichtigen ist aber auch die Persönlichkeit des Beschwerdeführers (nicht vorbestraft, berufstätiger Apotheker in geregelten Verhältnissen, der auf eine Fahrerlaubnis aus beruflichen Gründen angewiesen ist) sowie die konkreten Tatumstände und -folgen (mit 1,14 ‰ Blutalkoholkonzentration im untersten Strafbarkeitsbereich, Alkoholkonsum aus sozialer Veranlassung, geständig, freiwillige Abgabe des zunächst verlegten Führerscheins, sofortige vollständige Zahlung der Geldstrafe). Nach Auffassung der Kammer erscheint die Maßnahme deshalb schon ausreichend, jetzt Zweifel an der fortbestehenden Ungeeignetheit zu begründen, weil der Beschwerdeführer mit einiger Wahrscheinlichkeit zu einer risikobewußteren Einstellung gelangt ist und sich damit das Rückfallrisiko nennenswert vermindert hat. Ob der Beschwerdeführer – auch im Hinblick auf hier tatspezifische Feststellungen – tatsächlich wieder geeignet zur Teilnahme am Straßenverkehr ist und ihm deshalb wieder eine Fahrerlaubnis erteilt werden kann, hat das Gericht im Rahmen des § 69a Abs. 7 StGB weder zu prüfen noch zu beurteilen, vielmehr ist das die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde.

Nach alldem ist die Abkürzung der Sperrfrist von 8 auf 5 Monate gerechtfertigt.

60.*) Bei der Bemessung der Sperrfrist nach § 69a StGB ist das Verhalten des Angeklagten nach der Tat (hier u. a.: § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB) entscheidend zu berücksichtigen. Lässt es eine intensive Auseinandersetzung des Angeklagten mit seinem Verhalten und dem Umgang mit Alkohol erkennen, so kann die Anordnung einer verkürzten Sperrfrist gerechtfertigt sein.

Landgericht Dresden,
Urteil vom 31. August 2006 –12 Ns 708 Js 5101/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte fuhr mit 1,62 Promille nachmittags im Berufsverkehr auf ein stehendes Auto auf, wobei der Beifahrer in dem Fahrzeug verletzt wurde. Er wurde durch Strafbefehl des Amtsgerichts Dresden vom 13. 03. 2006 wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung zu einer Geldstrafe in Höhe von 60 Tagessätzen zu je 25,00 Euro verurteilt. Weiterhin ordnete das Gericht den Entzug der Fahrerlaubnis, die Einziehung des Führerscheins an und sprach eine Sperrfrist zur Wiedererteilung einer neuen Fahrerlaubnis für die Dauer von 11 Monaten aus. Gegen den Strafbefehl legte der Angeklagte Einspruch, beschränkt auf die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Verhängung der Sperrfrist, ein. Mit Urteil des Amtsgerichts – Strafrichter – Dresden vom 06. 06. 2006 ordnete das Gericht den Entzug der Fahrerlaubnis, den Einzug des Führerscheins und eine Sperrfrist für die Dauer von 10 Monaten an.

Hiergegen hat der Angeklagte form- und fristgerecht Berufung eingelegt mit dem Ziel, die Sperrfrist auf das Mindestmaß zu reduzieren.

Die Berufung hatte teilweise Erfolg.

Aus den Gründen:

Aufgrund der wirksamen Beschränkung des Einspruchs gegen den Strafbefehl sind die Feststellungen zum Tatsächlichen und die rechtliche Würdigung des Amtsgerichts in Rechtskraft erwachsen. Ebenso steht die dort verhängte Geldstrafe in Höhe von 60 Tagessätzen zu je 25,00 Euro rechtskräftig fest.

Somit hat sich der Angeklagte der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung schuldig gemacht.

Der Angeklagte hat sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Bei der von dem Angeklagten begangenen Tat handelt es sich um einen Regelfall gemäß § 69 Abs. 2 Ziff. 1 StGB mit der Folge, dass eine Sperrfrist gemäß § 69a StGB anzuordnen war. Hierbei war allerdings das Verhalten des Angeklagten nach Begehung der Tat entscheidend zu berücksichtigen. So hat er sich mehrfach einer therapeutischen Beratung bei dem Facharzt für Neurologie und Psychiatrie … unterzogen. Dieser hat, wie auch der Sachverständige … ausgeführt, dass bei dem Angeklagten keine Alkoholerkrankung vorliege. Somit sei auch eine ärztliche Behandlung nicht notwendig. Weiterhin lebt der Angeklagte seit Begehung der Tat abstinent. Insgesamt ist die Kammer zu dem Eindruck gekommen, dass der Angeklagte sich intensiv mit seinem Verhalten und dem Umgang mit Alkohol auseinandergesetzt hat. Unter Berücksichtigung dieser Umstände hält die Kammer daher eine weitere Sperrfrist für 4 Monate für ausreichend, aber auch für notwendig.

61.*) Entgegen der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sieht die Kammer die Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch mit dem Ziel einer zusätzlichen Anordnung einer Unterbringung nach § 64 StGB neben der verhängten Freiheitsstrafe (hier: wegen § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB) als zulässig an.

Landgericht Münster,
Urteil vom 25. September 2006
– 15 Ns 82 Js 5612/05 (12/06) –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte ist durch das angefochtene Urteil des Amtsgerichts Beckum wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs durch vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von fünf Monaten verurteilt worden. Ihm ist gemäß § 69a StGB eine Sperre von zwei Jahren auferlegt worden und für die Dauer von drei Monaten verboten worden, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder Art zu führen. Diese Verurteilung erging wegen folgender Tat:

Am 29. 05. 2005 befuhr der Angeklagte gegen 17.54 Uhr nach vorangegangenem erheblichen Alkoholgenuss mit einem Mofa in B. die L.-Straße, obwohl er, wie er wusste, alkoholbedingt fahruntüchtig war. Infolge dieser Fahruntüchtigkeit geriet er gegen den Pkw der Zeugin B., welcher dabei so beschädigt wurde, dass ein Sachschaden von etwa 2 000,00 € entstand. Eine dem Angeklagten etwa eine Stunde nach der Tat entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,58 ‰.

Aus den Gründen:

Die Berufung ist zulässig. Der Angeklagte hat sie rechtzeitig und formgerecht zu Protokoll der Geschäftsstelle eingelegt und zugleich auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Der Zulässigkeit steht auch nicht die Erklärung des Angeklagten in der Berufungshauptverhandlung entgegen, Ziel seiner Berufung sei die zusätzliche Anordnung einer Unterbringung nach § 64 StGB neben der verhängten Freiheitsstrafe. Zwar hat der Bundesgerichtshof einmal ein auf ein solches Ziel beschränktes Rechtsmittel als mangels Beschwer unzulässig angesehen (vgl. BGHSt 28, S. 327 ff, 330 ff). Die Kammer hat daraus jedoch keine Bedenken gegen die Zulässigkeit des Rechtsmittels ableiten können. Zum einen dürfte diese Rechtsprechung durch spätere Entscheidungen des Bundesgerichtshofs selbst zumindest in Frage gestellt worden sein, in welchen der Bundesgerichtshof Revisionen von Angeklagten durch Beschlüsse gemäß § 349 Abs. 4 StPO stattgegeben hat (vgl. die Nachweise bei Senge in der Festschrift für Riess, 2002, S. 547 ff, 555 f); denn dann hat der Bundesgerichtshof in diesen Entscheidungen im Unterbleiben der Anordnung offenbar einen den Angeklagten möglicherweise belastenden Fehler gesehen. Darüber hinaus hat der Bundesgerichtshof in späteren Entscheidungen zwar an der Aussage festgehalten, ein Angeklagter werde durch das Unterbleiben einer Anordnung der Unterbringung nicht beschwert, das hindere jedoch das Rechtsmittelgericht nicht daran, im Wege der durch das Rechtsmittel umfassend eröffneten Sachprüfung das Unterbleiben der Unterbringung als einen die Aufhebung des Urteils begründenden Rechtsfehler anzusehen (vgl. BGHSt 37, S. 5 ff, 7 f). Die Kammer vermochte dieser Rechtsprechung nicht zu folgen; denn sie bedeutet, wie ein anderes Revisionsgericht richtig ausgeführt hat, dass ein Rechtsmittel des Angeklagten „nicht allein deswegen“ (vgl. BayOLG JR 1996, S. 79) eingelegt werden dürfe, um das Ziel der Unterbringung zu erreichen. Wäre diese Rechtsprechung richtig, dürfte ein Rechtsmittelführer sein Ziel nicht erklären, sondern müsste es im Dunkeln lassen. Sähe man es als Teil der richterlichen Fürsorgepflicht, dem Angeklagten zur Formulierung von Rechtsmittelerklärungen zu verhelfen, die seinem Ziel dienlich sind (in diese Richtung formuliert Loos, Anm. zur vorgenannten Entscheidung des BayObLG, a. a. O., S. 80), müsste dann ein Gericht, dem der Angeklagte das Ziel seines Rechtsmittels offen erklären will, diesem raten, nur nicht ehrlich zu sein. Schon dieses Ergebnis spricht nach Auffassung der Kammer gegen die eingangs genannte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.

Darüber hinaus hält die Kammer auch die Begründung des Bundesgerichtshofs für diese Rechtsprechung für falsch. In der sie begründenden Entscheidung hat der Bundesgerichtshof das Fehlen einer Beschwer durch die Nichtanordnung einer Unterbringung gemäß § 64 StGB damit begründet, zwar könne sich „im Einzelfall ergeben, dass der Verurteilte durch die Anordnung der Maßregel neben der Verhängung der Freiheitsstrafe im Ergebnis günstiger gestellt wird, als wenn die Freiheitsstrafe allein verhängt würde“, ob ein solcher günstiger Verlauf eintrete sei „jedoch im Zeitpunkt der Entscheidung nicht abzusehen“ (BGHSt 28, S. 327 ff, 331). Daraus zieht der BGH die Konsequenz: „Ist aber im Zeitpunkt des Urteils nicht abzusehen, wie sich die Vollziehung der Maßregel im Ergebnis auswirken wird, so fehlt es damit schon an einer eindeutigen Grundlage für die Beurteilung, ob der Angeklagte (durch das Unterlassen der Maßregel) beschwert ist“ (a. a. O., S. 332). Diese Begründung hat die Kammer nicht überzeugt; denn eine Beschwer deshalb auszuschließen, weil der Eintritt der Besserstellung nicht sicher sei, ist nicht zwingend (vgl. Tolksdorf, Festschrift für Stree und Wessels, 1993, S. 753 ff, S. 758: „Die für den Regelfall … begünstigende Wirkung der zusätzlichen Unterbringung entfällt aber nicht deswegen, weil deren Eintritt nicht sicher ist …“).

Entscheidend für die Annahme einer Beschwer durch das Unterbleiben einer gebotenen Unterbringung gemäß § 64 StGB ist für die Kammer aber unabhängig von der vom BGH in den Mittelpunkt seiner Überlegungen gestellten Frage, ob die Maßregel vor oder nach der Strafe vollzogen wird, der Charakter der Maßregel gemäß § 64 StGB. Sie ist zwar gemäß § 61 StGB eine Maßregel „der Besserung und Sicherung“, jedoch ergibt sich der Sicherungsaspekt des § 64 StGB ausschließlich über eine in der Maßregel erzielte Besserung des Täters, und diese Besserung besteht in der Befreiung von seinem kriminogenen Hang. Das ergibt sich unmissverständlich aus § 64 Abs. 2 StGB. Unabhängig von der jedenfalls mit der Freiheitsentziehung durch Unterbringung auch verbundenen Belastung enthält die Maßregel daher jedenfalls für den entwöhnungswilligen Täter auch eine Begünstigung. Das Unterbleiben des Maßregelausspruchs kann er also jedenfalls auch immer als Beschwer geltend machen.

Die Berufung hatte auch in ihrem beschränkten Umfang Erfolg. Der Angeklagte ist zu Recht vom Amtsgericht zu einer fünfmonatigen Freiheitsstrafe und einem dreimonatigen Fahrverbot verurteilt worden. Die Kam-

mer hat, gestützt auf das überzeugende Gutachten des Sachverständigen Dr. …, darüber hinaus auch die Voraussetzungen des § 64 StGB beim Angeklagten als erfüllt angesehen.

Der Angeklagte hat den Hang, alkoholische Getränke im Übermaß zu sich zu nehmen. Das belegen nicht nur die zahlreichen Vorstrafen wegen Trunkenheit im Verkehr und anderer unter Alkoholeinfluss begangener Straftaten, sondern auch der vom Angeklagten selbst offen zugegebene gegenwärtige Alkoholmissbrauch. Der Angeklagte hat ferner auch die abzuurteilende Tat im Zustand des Rausches begangen, und es besteht die Gefahr, dass er infolge seines Hanges weitere erhebliche rechtswidrige Taten begehen wird. Was die Erheblichkeit der vom Angeklagten bei weiter bestehender Alkoholabhängigkeit zu erwartenden rechtswidrigen Taten betrifft, hat die Kammer zwar berücksichtigt, dass er zuletzt wie bei der verfahrensgegenständlichen Tat nur noch mit einem Mofa unterwegs war, einem Fahrzeug also, das nur geringe kinetische Energie entfalten kann. Die Kammer brauchte jedoch nicht zu entscheiden, ob die Prognose allein solcher Trunkenheitsfahrten mit Fahrrad oder Mofa hinreichend erhebliche rechtswidrige Taten befürchten lässt, denn der Angeklagte hat bei der Tat, wegen derer er unter Bewährung steht, zu einer durchaus gefährlichen Körperverletzung angesetzt, und es besteht auch für die Zukunft danach die Gefahr, dass der Angeklagte im Zustand alkoholbedingter Enthemmung zu Straftaten auch erheblicher Art in der Lage sein würde.

Die Kammer hat ferner aus der Tat auch einen Eignungsmangel des Angeklagten im Sinne von §§ 69, 69a StGB ableiten müssen. Sie hat die danach zu verhängende Sperre gemäß § 69a StGB mit einem Jahr für ausreichend erachtet, weil eine längere Sperre zum einen vom Sicherheitsbedürfnis der Allgemeinheit nicht gefordert wird und weil zum anderen die Aussicht, in absehbarer Zeit bei erfolgreicher Entwöhnung wieder legal am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen, den Willen des Angeklagten unterstützen mag, sich von seiner Alkoholsucht zu befreien. Eine Gefährdung der Verkehrssicherheit durch eine derart kurze Sperre hält die Kammer im Hinblick auf die von der Straßenverkehrsbehörde zu beachtenden Regeln der Fahrerlaubnisverordnung für ausgeschlossen.

(Mitgeteilt von Prof. Dr. Friedrich Dencker, Münster)

62.*) Bei der Bemessung einer Geldbuße wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG bleiben Eintragungen in das Verkehrszentralregister, die der Regelung des § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG unterliegen, außer Betracht und führen folglich nicht zu einer Erhöhung des Regelsatzes von 250,– EUR nach der BKatV.

Amtsgericht Brandenburg a. d. H.,
Beschluss vom 08. Mai 2006
– 21 OWi 451 Js-OWi 46911/05 (272/05) –

Zum Sachverhalt:

Der Betroffene befuhr am 29. 08. 2005 um 18.54 Uhr nach vorangegangenem Alkoholgenuss als Führer eines Pkw in M. die M.-Dorfstraße.

Nachdem der Betroffene durch Polizeibeamte angehalten worden war, ergab eine mit dem Alkoholtestgerät Evidential 7110 durchgeführte Messung bei ihm eine Atemalkoholkonzentration von 0,31 mg/l.

Aus den Gründen:

Der Betroffene hat sich des fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr schuldig gemacht. Bei der erforderlichen und dem Betroffenen zumutbaren Sorgfalt hätte er seine erhebliche, über dem Grenzwert von 0,25 mg/l liegende Alkoholisierung bemerken und unterlassen können.

Nach der Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) ist für eine derartige Zuwiderhandlung gegen § 24a StVG im Regelfall eine Geldbuße von 250,– Euro sowie ein Fahrverbot für die Dauer von 1 Monat vorgesehen.

Von einem Regelfall war vorliegend auszugehen. Zwar enthält der Auszug aus dem Verkehrszentralregister noch zwei Eintragungen wegen einer fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) und einer Alkoholfahrt (§ 24a StVG). Allerdings sind die aus den Jahren 1999 bzw. 2002 stammenden Entscheidungen bei der Bemessung der Geldbuße nicht (mehr) zu berücksichtigen. Dies ergibt sich aus der Regelung des § 29 Abs. 8 S. 2 StVG, wonach die einer zehnjährigen Tilgungsfrist unterliegenden Eintragungen (hier: Strafurteil von 1999) nach mehr als 5 Jahren nur noch für ein Verfahren verwertet werden dürfen, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Da es im konkreten Fall (lediglich) um die Anordnung eines Fahrverbotes geht, entfällt wegen der fehlenden Berücksichtigungsfähigkeit jener Entscheidung aus 1999 auch die mit ihr verbundene Tilgungshemmung in Bezug auf die im Jahr 2002 ergangene, grundsätzlich nur einer zweijährigen Tilgungsfrist unterliegende Bußgeldentscheidung.

63. Der Senat geht auch unter Berücksichtigung des EuGH-Beschlusses vom 28. September 2006 – C-340/05 (Rechtssache Kremer) –, DAR 2007, 77 [in diesem Heft] weiter davon aus, dass Ordnungsverfügungen, mit denen inländische Behörden unter Berufung auf fortbestehende und vom Fahrerlaubnisinhaber nicht ausgeräumte Zweifel an seiner Fahreignung das Gebrauchmachen von einer EU-Fahrerlaubnis in Deutschland untersagen, nicht offensichtlich rechtswidrig sind, wenn sich die Umstände des Erwerbs der ausländischen Fahrerlaubnis bzw. das Sichberufen auf europarechtliche Freizügigkeitsverbürgungen als missbräuchlich darstellen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 23. Februar 2007 – 16 B 178/07 –

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.

Die Interessenabwägung des Verwaltungsgerichts geht aus den zutreffenden Gründen des angefochtenen Beschlusses zu Lasten des Antragstellers aus. Nach der ständigen Senatsrechtsprechung (vgl. Beschluss vom 13. September 2006 – 16 B 989/06 –, BA 2006, 507 sowie Juris) steht dem auch nicht die bisherige Rechtsprechung des EuGH (vgl. Urteil vom 29. April 2004 – C-467/01 – <Rechtssache Kapper>, NJW 2004, 1725 [= BA 2004, 450] und Beschluss vom 06. April 2006 – C-227/05 – <Rechtssache Halbritter>, NJW 2006, 2173 [= BA 2006, 307]) entgegen. Nichts anderes gilt im Hinblick auf die – soweit ersichtlich – neueste Entscheidung des EuGH zu diesem Themenkomplex (vgl. EuGH, Beschluss vom 28. September 2006 – C-340/05 – <Rechtssache Kremer>, DAR 2007, 77 [in diesem Heft], außerdem veröffentlicht unter http://curia.eu <aufrufbar über „Aktuelles" und „Suchformular">).

In dieser Rechtssache hat der EuGH hervorgehoben, dass ein Mitgliedstaat auch dann Fahrerlaubnisse anzuerkennen hat, die in einem anderen Mitgliedstaat der EG ausgestellt worden sind, wenn im erstgenannten Mitgliedstaat zuvor eine Maßnahme des Entzugs einer früher erteilten Fahrerlaubnis ohne gleichzeitige Anordnung einer Sperrfrist angewendet worden ist. Damit dürfte klargestellt sein, dass nicht nur (nach dem Ablauf der Sperrfrist für die Wiedererteilung) strafrechtlich-repressive Fahrerlaubnisentziehungen, sondern auch präventiv-polizeiliche Maßnahmen bzw. die dazu führenden Eignungsmängel durch die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis im EG-Ausland gleichsam überholt werden können. Der EuGH hat indessen auch in der Rechtssache Kremer nicht zu den unter dem Schlagwort des „Führerscheintourismus" zusammengefassten – zahlreichen – Missbrauchsfällen Stellung bezogen, in denen es im Kern gerade nicht um das Gebrauchmachen von europarechtlichen Freizügigkeitsrechten geht, sondern in denen die Betroffenen ohne erkennbare Bindungen zum Ausstellerstaat lediglich die nach wie vor bestehenden Unzulänglichkeiten im innereuropäischen Informationsaustausch ausnutzen, um die regelmäßig strengeren fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften des Heimatstaates zu umgehen und dabei gegebenenfalls auch die Fahrerlaubnisbehörden des Ausstellerstaates über die vormalige Fahrerlaubnisentziehung bzw. die einer Wiedererlangung der Fahrerlaubnis im Heimatstaat entgegenstehenden Eignungsbedenken täuschen. Daher sieht der Senat weiterhin keinen Anlass, von seiner oben genannten Rechtsprechung abzugehen, die dem im Grundsatz auch vom EuGH anerkannten Verbot der missbräuchlichen Inanspruchnahme europarechtlicher Freizügigkeitsverbürgungen und unabweisbaren Sicherheitsinteressen des Straßenverkehrs Rechnung trägt. Auch wenn im Übrigen der vom Verwaltungsgericht hervorgehobene Verstoß des Antragstellers gegen das Wohnsitzerfordernis (Art. 7 Abs. 1 lit. a i.V.m. Art. 9 der Führerschein-Richtlinie 91/439/EWG vom 29. Juli 1991) es für sich gesehen nicht rechtfertigt, der tschechischen Fahrerlaubnis des Antragstellers die Anerkennung zu versagen, ist dieser Verstoß jedenfalls als ein wesentliches Element des dem Antragsteller vorzuhaltenden Missbrauchsverhaltens zu berücksichtigen. Sonstige Umstände, die vorliegend ausnahmsweise ein dem Antragsteller günstigeres Ergebnis rechtfertigen würden, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

64.*) 1. Aus § 13 Nr. 2 Buchst. c) FeV folgt, dass Eignungszweifel nicht erst aus einer Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug, sondern schon mit einem Fahrzeug, also auch einem Fahrrad, resultieren können.

2. Eine Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad stellt noch keinen „Alkoholmissbrauch" im Sinne der Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV dar, denn Nr. 8.1 setzt voraus, dass ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt wurde. Es besteht in diesem Fall lediglich Anlass, mittels medizinisch-psychologischer Fachkunde zu untersuchen, ob sich das mit einem Fahrrad gezeigte Verhalten auch auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken kann.

Verwaltungsgericht Potsdam,
Beschluss vom 08. Juli 2005 – 10 L 279/05 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die in der Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 22. April 2005 enthaltene Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen, ist nach § 80 Abs. 5 Satz 1, 2. Altern. der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zulässig, aber unbegründet. Die Entziehung der Fahrerlaubnis erweist sich schon bei der nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO erforderlichen summarischen Prüfung mit ganz überwiegender Wahrscheinlichkeit als im Ergebnis rechtmäßig. Die angegriffene Verfügung rechtfertigt sich aus § 3 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Danach ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 der auf § 6 Abs. 1 StVG beruhenden Fahrerlaubnis-Verordnung trifft dies namentlich zu, wenn bei dem Betroffenen Erkrankungen oder Mängel nach Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegen. Im vorliegenden Fall ergeben sich die Maßstäbe, um die Kraftfahreignung abschließend beurteilen zu können, aus Nr. 8 der Anlage 4. Da bislang keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Alkoholabhängigkeit des Antragstellers (vgl. Nr. 8.3 und 8.4) gesehen wurden, stellt sich allein die Frage des Alkoholmissbrauchs im Sinne der Nr. 8.1 und 8.2, der die Kraftfahreignung entfallen ließe. In Nr. 8.1 ist „Missbrauch" ausdrücklich definiert. Er liegt vor, „wenn das Führen von Kraftfahr-

zeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann." Nach Nr. 8.2 ist die Kraftfahreignung nach Beendigung des Missbrauchs wieder gegeben, „wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist." Der Verordnungsgeber hat damit in Nr. 8.1 und 8.2 unterschiedliche Prüfungsmaßstäbe geregelt, die davon abhängen, ob ein „Missbrauch" im rechtlich definierten Sinne bereits vorgelegen hat oder nicht. Bei bereits aufgetretenem Missbrauch ist in jedem Falle eine stabile Änderung des Trinkverhaltens zu fordern. Wer seinen Alkoholkonsum in der Vergangenheit nicht hinreichend von dem Führen eines Kraftfahrzeuges trennen konnte, begründet eine erhebliche Wiederholungsgefahr auch für sein künftiges Verhalten. Diese Wiederholungsgefahr sieht der Verordnungsgeber erst dann als hinreichend gemindert an, wenn die Hauptursache des Fehlverhaltens, nämlich der Alkoholkonsum, sich dauerhaft geändert hat. Es stellt deshalb in dieser Fallgruppe eine hinreichende Grundlage für die Eignungsbeurteilung dar, wenn eine medizinisch-psychologische Begutachtung ergibt, dass sich das bislang gezeigte Trinkverhalten nicht geändert hat oder die Änderung noch nicht als stabil angesehen werden kann. Anders hat der Verordnungsgeber indessen den Prüfungsmaßstab in denjenigen Fällen geregelt, in denen sich ein Missbrauch noch nicht ereignet hat. Alkoholkonsumgewohnheiten stellen für sich allein nach der klaren Definition in Nr. 8.1 noch kein hinreichendes Risiko für die Verkehrssicherheit dar, es sei denn, es liegt eine hier nicht angenommene Alkoholabhängigkeit im Sinne der Nr. 8.3 vor, bei der wegen des mit ihr verbundenen Steuerungsverlusts ohne weiteres von fehlender Kraftfahreignung auszugehen ist. Von demjenigen, der – ohne abhängig zu sein– bislang trotz Alkoholgewöhnung wegen seiner charakterlichen Eigenschaften in der Lage war, unter Alkoholeinfluss auf das Führen von Kraftfahrzeugen zu verzichten, kann nicht verlangt werden, dass er seine Konsumgewohnheiten ändert. Da er stets in der Lage war, im Sinne der Nr. 8.1 „hinreichend zu trennen", besteht kein ordnungsrechtlicher Anlass, ihn künftig in seiner privaten Lebensführung zu beschränken.

§ 13 Nr. 2 Buchst. c) FeV bestätigt diese Wertung. Dieser Vorschrift liegt die schon vor Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung entwickelte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde, der zufolge es als hinreichend medizinisch abgesichert gelten konnte, bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von mindestens 1,6 Promille generell auf eine Alkoholgewöhnung zu schließen. Ist es allerdings noch zu keinem Fehlverhalten im Straßenverkehr gekommen, löst eine Alkoholgewöhnung noch nicht einmal klärungsbedürftige Eignungszweifel aus. Eine Gutachtenaufforderung, die sich ausschließlich auf Alkoholgewöhnung stützte, wäre rechtswidrig und müsste deshalb nicht befolgt werden. Erst recht kann allein aus einer Alkoholgewöhnung auch nicht weiter gehend auf eine fehlende Kraftfahreignung geschlossen werden. Aus § 13 Nr. 2 Buchst. c) FeV folgt allerdings, dass Eignungszweifel nicht erst aus einer Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug, sondern schon mit einem Fahrzeug, also auch einem Fahrrad, resultieren können. Denn auch eine Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad kann einen Verkehrsverstoß beinhalten, etwa – wie hier in der Person des Antragstellers geschehen nach § 316 des Strafgesetzbuchs. Dennoch handelt es sich dabei aber noch nicht um einen „Missbrauch" im Sinne der Nr. 8.1, denn Nr. 8.1 setzt – wie gezeigt – voraus, dass ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt wurde. Es besteht lediglich Anlass, mittels medizinisch-psychologischer Fachkunde zu untersuchen, ob sich das mit einem Fahrrad gezeigte Verhalten auch auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken kann. Dazu bedarf es einer eingehenden Auseinandersetzung nicht nur mit den Alkoholkonsumgewohnheiten, sondern insbesondere mit der konkreten Verkehrsvorgeschichte und der aus ihr abzuleitenden charakterlichen Einstellung des Fahrerlaubnisinhabers. Es darf keinesfalls von vornherein unterstellt werden, ein Fahrerlaubnisinhaber, der mit einem Fahrrad nicht das nötige Verantwortungsbewusstsein gezeigt hat, werde stets bereit sein, die Verkehrssicherheit auch ungleich stärker mit einem Kraftfahrzeug zu gefährden. Denn hinsichtlich der Fähigkeit, den Alkoholkonsum und das Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, kann in einem solchen Fall dem Kraftfahrer – im Unterschied zu demjenigen, der bereits eine Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug begangen und damit Alkoholmissbrauch im Rechtssinne betrieben hat – noch kein Versagen vorgehalten werden (vgl. Kammerbeschluss vom 21. Januar 2002 –10 L 1143/01– Entscheidungsabdruck S. 4; ähnlich die Erwägungen zu einem „Radfahrerfall" bei VG Bremen, Urteil vom 11. Dezember 1991 – 5 A 462/90 –, NZV 1992 S. 295 <296>). Soweit für den Betroffenen angesichts seiner Einstellungsdefizite eine „Rückfallgefahr" prognostizierbar ist, kann sie nur die künftige Verkehrsteilnahme mit einem Fahrrad betreffen, die allerdings ihrerseits für die Frage der Kraftfahreignung unerheblich ist. Insbesondere kann auch ein Vorsatz, nach Alkoholkonsum ein Fahrrad zu benutzen, grundsätzlich tauglicher Bestandteil einer Strategie des Kraftfahrers sein zu vermeiden, ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss zu steuern.

Diese Maßstäbe hat das von dem Antragsgegner zu Recht angeforderte und von dem Antragsteller beigebrachte Gutachten der TÜV K. GmbH vom 24. Februar 2005 nicht beachtet. Ebenso wie auch in allen sonstigen der Kammer in gleich gelagerten Fällen bekannt gewordenen Gutachten haben die Gutachterinnen als Ansatzpunkt für die Begutachtung der Kraftfahreignung des Antragstellers die unzutreffende – lediglich aus allgemeinen medizinischen Erfahrungssätzen abgeleitete – Forderung erhoben, der Antragsteller müsse in Anbetracht seiner erhöhten Alkoholgewöhnung sein Trinkverhalten stabil geändert haben, und deshalb die weitere Untersuchung im Wesentlichen auf die Frage beschränkt, ob eine solche Änderung seinen Angaben im Untersuchungsgespräch zufolge eingetreten und gefestigt ist. Ausgehend von der mit einem Fahrrad mit einer BAK von (zurückgerechnet) etwa 1,9 mg/g am

20. Mai 2004 begangenen und rechtskräftig als Vergehen nach § 316 des Strafgesetzbuchs geahndeten Trunkenheitsfahrt des Antragstellers hat sich jedoch noch kein Alkoholmissbrauch im Sinne der Nr. 8.1 der Anlage 4 ereignet, der nach Nr. 8.2 der Anlage 4 nunmehr ohne weiteres eine stabile Änderung des Trinkverhaltens erforderlich machen würde. Zu ihrem abweichenden Ansatz gelangen die Gutachterinnen, weil sie die Festlegung in Nr. 8.1 der Anlage 4 übersehen und statt dessen eingangs ihres Gutachtens postulieren, von Missbrauch sei auszugehen „nach wiederholten Alkoholfahrten“, „nach einmaliger Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration (über 1 Promille)“ oder nach „Verlust der Kontrolle des Alkoholkonsums in Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme“. Ihrer Vorstellung liegt ein nicht näher erläuterter – offenbar an medizinische Erfahrungssätze angelehnter, der FeV aber widersprechender – Missbrauchsbegriff zugrunde, der in vorliegendem Zusammenhang unbrauchbar ist. Die Gutachterinnen verkennen, dass die Anforderungen an den Missbrauch bereits eindeutig durch den Verordnungsgeber rechtlich vorgegeben sind, und zwar in einem strengeren Sinne. Deshalb rechtfertigen auch nicht die Feststellungen zu der „dauerhaft ausgeprägten Alkoholproblematik“, der „korrekturbedürftigen Maßstabsverschiebung in der Einschätzung des Alkoholkonsums“, der Erwartung „künftiger Trinkexzesse“ und der „mangelnden Auseinandersetzung mit der Alkoholproblematik“ die Schlussfolgerung der Gutachterinnen, der Antragsteller müsse eine „grundlegende Einstellungs- und Verhaltensänderung“ vornehmen. Die Gutachterinnen reduzieren in rechtlich unzulässiger Weise die Nachweismöglichkeiten für die Frage, ob ein Proband nachvollziehbar zwischen Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges trennen kann, generell auf diejenigen Voraussetzungen, die der Verordnungsgeber nur bei bereits geschehenem Missbrauch in Nr. 8.2 der Anlage 4 vorgesehen hat. Die nach Nr. 8.1 der Anlage 4 für eine Prognose des Verhaltens bei künftiger Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug maßgebenden charakterlichen Einstellungen des Antragstellers, wie sie insbesondere vor dem Hintergrund der individuellen Verkehrsvorgeschichte abzuleiten sind, werden deshalb nicht hinterfragt und ausgewertet. Von wesentlicher Bedeutung kann es in diesem Zusammenhang sein, ob der Kraftfahrer bei Alkoholkonsum das Fahrrad bewusst benutzt, um einen Missbrauchsfall mit einem Kraftfahrzeug zu vermeiden. Ebenso wenig ist der Frage nachgegangen worden, ob die generellen Konsumgewohnheiten des Antragstellers dafür sprechen, dass er – etwa infolge der Gefahr eines ableitbaren Restalkohols zu üblichen Zeiten der Verkehrsteilnahme – künftig auch mit einem Kraftfahrzeug im Straßenverkehr versagen wird.

Trotz der fehlerhaften Ansätze und unzureichenden Ausführungen der Gutachterinnen sprechen jedoch überwiegende Anhaltspunkte dafür, dass dem Antragsteller derzeit die Kraftfahreignung fehlt. Seine im Gutachten wiedergegebenen Einlassungen lassen letztlich den dort gezogenen Schluss zu, es sei mit erhöhter Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass der Antragsteller zukünftig auch ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird. Schon seine Einschätzung, dass man „auf dem Rad ebenso wenig wie mit dem Auto“ alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen dürfe, weil man sich und andere gefährde, deutet darauf hin, dass er keine stärkeren Hemmschwellen überwinden muss, um ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss zu führen. Diesbezüglich wäre allerdings an sich eine nähere Hinterfragung notwendig, von der die Gutachterinnen bereits aufgrund ihres fehlerhaften Ansatzes abgesehen haben. Eine weitere Sachaufklärung in Form ergänzender Begutachtung erscheint hier allerdings deshalb entbehrlich, weil ein weiteres Ausforschen der Einstellung des Antragstellers insoweit von vornherein als aussichtslos erscheint. Immerhin attestieren die Gutachterinnen dem Antragsteller in nachvollziehbarer Weise, dass er sein wahres Trinkverhalten nicht offengelegt habe. Es erscheint der Kammer plausibel, dass bei dem Antragsteller zumindest in bestimmten Situationen mindestens in den Wochen/Monaten vor dem Delikt von deutlich erhöhtem Alkoholkonsum ausgegangen werden muss, der aus dessen Eigenangaben aber nicht zu erkennen ist. Er räumt lediglich drei bis sechs Konsumfälle je Jahr ein, was allerdings seine Fähigkeit nicht erklären kann, wie er am Tattag noch in der Lage sein konnte, mit der erwiesenen BAK ein Fahrrad zu führen. Die dazu erforderliche Alkoholgewöhnung ist mit den eingeräumten Konsumgewohnheiten nach den insoweit brauchbaren Ausführungen des Gutachtens nicht erreichbar.

Wirkt der Antragsteller also mangels wahrheitsgemäßer Angaben nicht hinreichend daran mit, die entscheidungserheblichen Tatsachen feststellen zu können, geht das Aufklärungsdefizit zu seinen Lasten. Insbesondere bleibt es unaufklärbar, ob und ggf. welche Vermeidungsstrategien der Antragsteller entwickelt hat, um bei den nicht eingeräumten alltäglichen Trinksituationen auf das Führen von Kraftfahrzeugen zu verzichten. Offen bleibt auch, ob bei seinen üblichen Gewohnheiten ein Restalkohol befürchtet werden muss, wenn er nach Trinkende wieder am Straßenverkehr teilnimmt. Eine solche Beweiswürdigung entspricht dem Grundgedanken des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV, wonach auf die Ungeeignetheit des Kraftfahrers geschlossen werden darf, wenn dieser die Mitwirkung an der Eignungsüberprüfung verweigert, indem er das angeforderte Gutachten nicht beibringt.

Da hiernach dem von dem Antragsteller in der Hauptsache eingelegten Rechtsbehelf mit ganz überwiegender Wahrscheinlichkeit der Erfolg versagt bleiben wird, ist von einem Vorrang des öffentlichen Vollziehungsinteresses auszugehen. Bei einer Abwägung mit dem Aufschubinteresse des Fahrerlaubnisinhabers kommt dem Interesse am Vollzug einer Fahrerlaubnisentziehung stets schon deshalb erhebliches Gewicht zu, weil der Straßenverkehr hohe Risiken für Leben, Gesundheit und Eigentum birgt und an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen daher hohe Anforderungen gestellt werden müssen (vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 24. Juni 1993 – 1 BvR 689/92 –,

NJW 1993, S. 2365 <2366 r. Sp.> [= BA 1993, 358]). Dies rechtfertigt auch vorliegend, dem öffentlichen Interesse daran, durch die Vollziehung der Fahrerlaubnisentziehung die mit einer weiteren Teilnahme des Antragstellers am Straßenverkehr verbundenen Gefahren für die genannten Rechtsgüter mit sofortiger Wirkung zu unterbinden, den Vorrang einzuräumen. Angesichts der Bedeutung der im Straßenverkehr auf dem Spiel stehenden Rechtsgüter, die durch eine Fahrerlaubnisentziehung geschützt werden sollen, kommt es grundsätzlich auch nicht darauf an, aus welchen Motiven der Fahrerlaubnisinhaber künftig mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen möchte (vgl. auch OVG Brandenburg, Beschluss vom 31. Januar 2003 – 4 B 10/03 –, S. 4).

Anmerkung:

Die Ableitungskette des VG Potsdam ist grundsätzlich logisch: Eine nach § 316 StGB strafbare Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad führt nicht zur strafrichterlichen Regelentziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 StGB, weil § 69 Abs. 1 StGB nur vom „Führen eines Kraftfahrzeuges" spricht.

Das rettet dem Fahrradfahrer aber noch nicht unbedingt die Fahrerlaubnis. Nach § 13 Nr. 2 lit. c FeV (der über § 46 Abs. 3 FeV auch auf einen Fahrerlaubnisinhaber Anwendung findet) ist der Fahrerlaubnisbehörde „ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ..., wenn … ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr … geführt wurde". Und ein Fahrrad ist zwar kein „Kraftfahrzeug", aber ein „Fahrzeug".

Völlig richtig führt das VG dazu aus, bei der so zu gewinnenden (Kraft-)Fahreignungsprognose dürfe „keinesfalls von vornherein unterstellt werden, ein Fahrerlaubnisinhaber, der mit einem Fahrrad nicht das nötige Verantwortungsbewusstsein gezeigt hat, werde stets bereit sein, die Verkehrssicherheit auch ungleich stärker mit einem Kraftfahrzeug zu gefährden".

Sähe also ganz gut aus für unseren Pedalritter, der sich zum Vatertag 2004 gewaltig einen hinter die Binde gegossen hatte und das Auto stehen ließ – hätte er doch nur seine damalige Missetat bei seiner Begutachtung später verharmlost! – Das VG: „Schon seine Einschätzung, dass man ‚auf dem Rad ebenso wenig wie mit dem Auto' alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen dürfe, weil man sich und andere gefährde, deutet darauf hin, dass er keine stärkeren Hemmschwellen überwinden muss, um ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss zu führen."

Nein, so geht es nicht! Hätte er – alle anderen Erwägungen des Gerichts außer acht gelassen – seine Fahrerlaubnis etwa behalten dürfen, wenn er geäußert hätte, betrunken Rad zu fahren sei nicht allzu schlimm, weil man sich und andere nicht so sehr gefährde?

Warum mir diese paar eigentlich nur ärgerlichen, nicht einmal tragenden Worte dieses Beschlusses Anlass zu einigen Bemerkungen geben, ist Folgendes: Es scheinen sich in letzter Zeit die Entscheidungen im Verkehrsrecht zu häufen, die für den um seinen Führerschein kämpfenden Bürger – nicht immer anwaltlich genügend beraten, zumeist wenig eloquent, selten juristisch gebildet – nur wie nackter Hohn, wie blanker Zynismus klingen können: Da wäre etwa noch der Beschluss des OLG Brandenburg (NStZ 2005, 708), das einen Autofahrer gleich doppelt bepunktet beließ, weil ein ihm nachfahrender Messwagen seine gleichbleibend überhöhte Geschwindigkeit um 8.55 und 8.56 Uhr zweimal gemessen hatte (einem doppelten Fahrverbot entging er nur, weil er unter einer der beiden die erlaubte Geschwindigkeit regelnden Schilderbrücken, die er durchfuhr, das Tempo-Limit nicht mehr „grob" überschritten hatte). Er habe sich ja nicht auf Vorsatz berufen, kann man dem Beschluss entnehmen. Oder da sei noch an die kürzlich im BA (2006, 480) als „Fundstück" abgedruckte Entscheidung des AG Tiergarten erinnert, das aus dem Umstand, der Betroffene sei „ein erfahrener Autofahrer, der seit langer Zeit seine Fahrerlaubnis besitzt und verkehrsordnungswidrigkeitenrechtlich bislang noch nicht unangenehm aufgefallen ist", auf einen vorsätzlichen Rotlichtverstoß schloss – einem grundsätzlich umsichtig fahrenden Kraftfahrer unterlaufe ein derartiges Verhalten doch nicht fahrlässig!

Es ist schon merkwürdig, wenn auch im Verkehrsstrafrecht (iwS.), obwohl, wie man an den sinkenden Zahlen an Verkehrstoten, Unfällen (vgl. „Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr 2006" in BA 2007, 174) usw. sehen kann, ein ungemein erfolgreiches Rechtsgebiet, permanent geschraubt wird und neue Regelungen oder schärfere Sanktionen eigentlich ohne Unterlass seitens des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers vorbereitet werden (siehe hierzu den Informationsbeitrag „Überprüfung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße" in BA 2007, 31). Es mutet aber noch verwunderlicher an, wenn die Gerichte, die eigentlich in Zeiten, in denen die anderen Gewalten dem Rigorismus zuneigen, mit Justitias Waage besonders sensibel auf das Gewicht der Bürgerrechte achten sollten, sich hier mitreißen lassen. Betrachtet man Beispiele aus dem Verkehrsstrafrecht der letzten Monate (allesamt vom Wortlaut der Vorschriften sicher nicht erzwungen), wenn etwa das bloße Uhrzeitablesen vom Handydisplay als „Telefonbenutzung" geahndet wird (s. dazu Scheffler, NZV 2006, 128 ff.) oder den eine Ausnahme vom Fahrverbot erbittenden Temposündern von Gerichten gesagt wird, es stünde ja noch nicht ihre nackte Existenz auf dem Spiel (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 12. 04. 2006 – 3 Ss OWi 140/06 – nicht veröffentlicht; BayObLG, NZV 2002, 143; Frankfurt a.M., NStZ-RR 2000, 312) bzw. die auf die Fahrdienste angewiesene kranke Großmutter eines Sünders könne ja vielleicht auf ihre Kosten solange einen Fahrer einstellen (so OLG Hamm, NZV 2006, 664) – dann weiß man, dass das böse Wort von Günter Jakobs, es gebe in Deutschland rechtsstaatlich fragwürdiges Feindstrafrecht, nicht nur auf Terroristen- oder Kinderschänderhatz beschränkt werden muss (s. dazu Scheffler, FS Schwind, 2006, S. 123 ff.). Wenn dann aber Gerichte noch diejenigen, die bei ihnen um Rechtsschutz nachsuchen, mit Argumenten, die der Dritten Gewalt nicht würdig sind, veralbern, ihnen die Worte im Mund verdrehen – dann

scheint Justitia ihre Waage zugunsten des Richtschwertes abgelegt zu haben ...

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler, Frankfurt (Oder)

65.*) Sieht der Jugendrichter bei der Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad (§ 316 StGB) von der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB ab und trifft er keine Aussagen zur Fahreignung des Betroffenen, so ist die Fahrerlaubnisbehörde nicht gehindert, nach § 13 Nr. 2 c FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen und im Fall der Verweigerung dem Betroffenen die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Verwaltungsgericht Augsburg,
Beschluss vom 21. April 2005 – Au 3 S 05.333 –

Zum Sachverhalt:

Der 19-jährige Antragsteller war seit 11. September 2003 im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse B. Am 28. Juli 2004 stürzte er gegen 23.50 Uhr vom Fahrrad auf die Fahrbahn einer Kreisstraße. Eine Blutalkoholuntersuchung ergab einen Mittelwert von 2,3 Promille. Mit Urteil vom 15. November 2004 erkannte das Amtsgericht den Antragsteller der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr für schuldig und legte ihm auf, 20 Stunden gemeinnützige Arbeit zu leisten. Aussagen zur Fahreignung des Antragstellers enthält das Urteil nicht. Das Landratsamt forderte den Antragsteller mit Schreiben vom 14. Dezember 2004 auf, bis spätestens 17. März 2005 ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen. Die Eignungszweifel ergäben sich daraus, dass der Antragsteller mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,3 Promille mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen habe. Der Antragsteller ließ hiergegen einwenden, dass der Jugendstrafrichter bewusst von der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Verhängung einer Sperre für die Wiedererteilung abgesehen habe. Schließlich erklärte der Antragsteller, er habe die Zusage, an einer medizinisch-psychologischen Untersuchung teilnehmen zu können. Es bedürfe daher keiner Sanktion.

Mit Bescheid vom 06. April 2005 entzog das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis. Der Antragsteller ließ hiergegen Widerspruch einlegen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis dürfe nicht auf die Nichtvorlage des Gutachtens gestützt werden, da dieses hätte nicht angefordert werden dürfen. Der Jugendrichter habe keine Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers gehabt. Entsprechende Ausführungen im Urteil fehlten lediglich deshalb, weil der Antragsteller auf Rechtsmittel verzichtet habe und das Urteil deshalb in abgekürzter Form abgefasst worden sei. An diese Entscheidung sei die Verwaltungsbehörde gebunden. Der Antragsteller sei zur Meidung von Kosten bereit, sich einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen. Hierzu wäre ein weiterer Aufschub erforderlich, da nach Auskunft des technischen Überwachungsvereins die meisten Plätze, insbesondere zeitnah, nicht mehr frei seien.

Aus den Gründen:

Der nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zulässige Antrag bleibt ohne Erfolg.

Erweist sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, so hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) die Fahrerlaubnis zu entziehen. Die näheren Einzelheiten sind geregelt in der auf Grund von § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG ergangenen Verordnung über die Zulassung von Personen im Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV). Nach § 46 Abs. 3 FeV finden die §§ 11 bis 14 entsprechende Anwendung, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Gemäß § 13 Nr. 2 lit. c FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zwingend an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde. Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, so darf sie gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. Hierauf wurde der Antragsteller gemäß § 11 Abs. 8 Satz 2 FeV auch hingewiesen. Die gesetzte Frist von drei Monaten nach Zustellung der entsprechenden Aufforderung zur Beibringung des Gutachtens war angemessen. Die Fristsetzung ist insbesondere nicht deshalb rechtswidrig, weil der „Widerspruch" des Antragstellers hiergegen aufschiebende Wirkung hatte. Denn bei der Anordnung der Beibringung eines Fahreignungsgutachtens handelt es sich um keinen Verwaltungsakt. Dies ergibt sich insbesondere daraus, dass § 13 FeV ausdrücklich davon spricht, dass die Gutachtensaufforderung zur Vorbereitung der Entscheidung dient (vgl. OVG NRW vom 22. 01. 2001, NJW 2001, 3427 [= BA 2001, 474]). Das Landratsamt war auch nicht gehalten, dem Antragsteller eine Fristverlängerung zu gewähren. Die gesetzte Frist war ausreichend, ein Gutachten beizubringen. Der Umstand, dass der Antragsteller zunächst meinte, und auch noch meint, die Gutachtenanforderung sei unberechtigt, geht zu seinen Lasten.

Das Landratsamt war auch nicht durch die Entscheidung des Jugendstrafrichters gehindert, Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers zu hegen. Zwar bestimmt § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG, dass die Fahrerlaubnisbehörde, wenn sie in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen will, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen darf, als es sich unter anderem auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Hiergegen hat das Landratsamt nicht verstoßen. Auf die

Versuche der Bevollmächtigten des Antragstellers, das Strafurteil zu interpretieren, braucht nicht eingegangen zu werden. Denn der Strafrichter hatte über die Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht zu entscheiden. Das Vorbringen der Bevollmächtigten des Antragstellers verkennt den Unterschied zwischen dem „Kraftfahrzeug" und dem „Fahrzeug". Unter „Fahrzeug" ist auch ein Fahrrad zu verstehen, weshalb nach § 316 des Strafgesetzbuchs (StGB) auch verurteilt werden kann, wer mit einem Fahrrad am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist, dieses sicher zu führen (vgl. Henschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, Rd. Nr. 18 zu § 316 StGB). Hingegen setzt die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter nach § 69 StGB voraus, dass eine rechtswidrige Tat, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangen wurde, vorliegt. Hieraus und nicht daraus, dass das Urteil abgekürzt wurde, folgt, dass sich der Strafrichter mit der Fahreignung des Antragstellers nicht auseinandersetzen musste und damit seine Stellungnahme, der Antragsteller sei geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, irrelevant ist. § 13 Nr. 2 lit. c FeV spricht andererseits aber davon, dass ein Fahrzeug geführt wurde. Damit ist die Beibringung eines Fahreignungsgutachtens auch dann anzuordnen, wenn ein Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,6 Promille im Straßenverkehr geführt wurde (vgl. BVerwG vom 27. 09. 1995, BVerwGE 99, 249 [= BA 1996, 107]; OVG NRW vom 22. 01. 2001, NJW 2001, 3427; OVG BbG vom 31. 01. 2003 – 4 B 10/03 – zitiert nach Juris).

66.*) 1. Das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV stellt auf den charakterlich-sittlichen Mangel des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers ab, der ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen. Der sichere Nachweis der Fahruntüchtigkeit des Betreffenden wird ebenso wenig vorausgesetzt wie seine Kenntnis oder Einschätzung.

2. Der Sofortvollzug der Entziehung einer Fahrerlaubnis bleibt auch dann bestehen, wenn im Rahmen des Widerspruchsverfahrens erst noch zu klären ist, ob die beim Betroffenen festgestellten THC/THC-COOH-Befunde den Rückschluss auf einen gelegentlichen Cannabiskonsum i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV rechtfertigen.

Verwaltungsgericht Freiburg,
Beschluss vom 20. November 2006 – 1 K 1914/05 –

Aus den Gründen:

Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist unbegründet. Das ausreichend begründete besondere öffentliche Interesse am sofortigen Vollzug der Entscheidung des Landratsamts [Entzug der Fahrerlaubnis] hat Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers, vom Vollzug dieser Verfügung verschont zu bleiben, bis unanfechtbar über ihre Rechtmäßigkeit entschieden ist.

Allerdings ist derzeit noch nicht völlig verlässlich feststellbar, ob das Landratsamt zu Recht von einer Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen ist. Nach §§ 3 Abs. 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis diese zwingend zu entziehen, wenn er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach Nr. 9.2.2 i. V. m. Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur FeV ist ein Kraftfahrer, der gelegentlich Cannabis einnimmt, im Regelfall als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn keine Trennung zwischen Konsum und Fahren erfolgt. Diese Voraussetzungen lagen zwar möglicherweise am 05. 03. 2005 vor, als der Antragsteller mit seinem PKW am Straßenverkehr teilnahm und dabei Cannabinoide im Blut hatte. Die lediglich 40 Minuten nach (polizeilich verursachter) Beendigung der Fahrt entnommene Blutprobe wies laut rechtsmedizinischem Befundbericht vom 16. 03. 2005 des Instituts für Rechtsmedizin F. Konzentrationen im Blutserum in Höhe von 1,2 ng/ml THC (psychoaktiver Cannabiswirkstoff) und 12,0 ng/ml THC-COOH (inaktiver Metabolit) auf. Unter der Voraussetzung, dass es sich bei ihm um einen gelegentlichen Konsumenten handelt (zur Abgrenzung zwischen regelmäßigem, gelegentlichem und einmaligem Cannabiskonsum vgl. VGH Bad.-Württ., Beschlüsse v. 29. 09. 2003 – 10 S 1294/03 – [BA 2004, 185] und v. 26. 11. 2003 – 10 S 2048/03 – [BA 2004, 363], jeweils in VENSA), hätte der Antragsteller durch seine trotz vorherigen Cannabiskonsums erfolgte Teilnahme am Straßenverkehr dokumentiert, dass er das im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV (zur Bejahung einer Eignung) erforderliche Vermögen, zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, nicht besitzt. Selbst wenn angenommen wird, dass THC im Blut eines Autofahrers unterhalb einer bestimmten Konzentration die fahreignungsrelevanten Eigenschaften des Konsumenten nicht beeinträchtigt, ist durch den – mit einer im unmittelbaren Anschluss an eine Autofahrt entnommenen Blutprobe erbrachten – Nachweis von THC im Blut das unzureichende Trennungsvermögen im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung auch dann als belegt anzusehen, wenn für THC eine geringere Konzentration als 2 ng/ml festgestellt wird. Denn das Zusatzelement des fehlenden Trennungsvermögens stellt auf den charakterlich-sittlichen Mangel des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers ab, der ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen. Der sichere Nachweis der Fahruntüchtigkeit des Betreffenden wird

ebenso wenig vorausgesetzt wie seine Kenntnis oder Einschätzung (vgl. ausführlich VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 15.11.2004 – 10 S 2194/04 – [BA 2005, 187] und Beschl. v. 15.11.2005 – 10 S 2143/05 – [BA 2006, 249], jeweils in VENSA und Juris Portal). Auch wenn infolge medizinisch-technischen Fortschritts jedenfalls bei THC die Annahme der Identität von Wirkungs- und Nachweiszeit nicht mehr zutrifft, gibt dies hier nichts zugunsten des Antragstellers her. Anders als im Straf- und Ordnungswidrigkeitsrecht ist die verwaltungsgerichtliche Praxis, die im Fahrerlaubnisrecht den Grenzwert von 1,0 ng/ml für die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit zugrunde legt, nicht zu beanstanden (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]).

Noch nicht endgültig geklärt ist vorliegend jedoch, ob der Antragsteller gelegentlicher Cannabiskonsument ist. Das Landratsamt ist hiervon ausgegangen, hat sich jedoch dabei nicht damit auseinander gesetzt, dass der Antragsteller keinen gelegentlichen Konsum eingeräumt hat, sondern nur einmalig einen Joint geraucht haben will. Für eine exakte Abgrenzung der Konsumformen bei Cannabis allein anhand von Grenzwerten besteht bislang in Rechtsprechung und Literatur noch kein Konsens. Anders als der Bayerische VGH (Beschl. v. 09.05.2005 – 11 CS 04.2526 – Juris Portal, m. w. N. aus seiner ständigen Rspr.; in diesem Sinne wohl auch Zwerger, DAR 2005, 431, 434), der die Aussagekraft von THC-COOH-Werten, die sich bei unmittelbar nach der Teilnahme am Straßenverkehr entnommenen Blutproben auf 10 ng/ml oder darüber belaufen, zugunsten einer Annahme von Gelegentlichkeit bejaht, fordert die (wohl) herrschende Meinung in Rechtsprechung und Literatur (VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 05.11.2001 – 10 S 1337/01 – NZV 2002, 294 [= BA 2002, 141]; VG Aachen, Beschl. v. 24.11.2004 – 3 L 978/04 – NWVBl 2005, 359 [= BA 2006, 514]; Hartung, VBlBW 2005, 369, 375; Dietz, BayVBl. 2005, 225, 227; Geiger, VBlBW 2004, 1, 4/5), für die nach Auffassung der Kammer die überzeugenderen Gründe sprechen, weitergehende Feststellungen. Vorliegend wird daher im Widerspruchsverfahren mit Hilfe eines Sachverständigen zu klären sein, ob die beim Antragsteller für THC und THC-COOH festgestellten Werte auf einen mehrfachen Konsum schließen lassen (so auch Hartung, a. a. O.; vgl. auch eine entsprechende Beweisaufnahme im Urteil des VG Sigmaringen vom 28.09.2004 – 4 K 1327/04 – VENSA). Da diese Sachverhaltsermittlung an die bereits erhobenen Befunde anknüpft, stellt sie keine (gegenüber der Entziehung mildere) Maßnahme nach § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV (i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV) dar. Eine Rechtswidrigkeit der Entziehungsverfügung steht deshalb derzeit (noch) nicht im Raum; dies wäre erst dann anders, wenn ein entsprechendes Gutachten zu dem Schluss käme, beim Antragsteller handle es sich – sicher oder jedenfalls nicht verlässlich ausschließbar – um einen einmaligen Konsumenten.

Gleichwohl geht dieser noch nicht völlig geklärte Sachverhalt im Rahmen einer Interessenabwägung zu Lasten des Antragstellers. Vor dem Hintergrund seiner doch dürftigen Angaben zu einem einmaligen Cannabiskonsum sowie einer nicht völlig außer acht zu lassenden Indizwirkung des bei ihm ermittelten THC-COOH-Werts von 12 ng/ml hält die Kammer das besondere öffentliche Interesse am Schutz anderer Verkehrsteilnehmer derzeit für überwiegend; der Antragsteller hat demgegenüber keine Gesichtspunkte geltend gemacht, die ihm einen vorläufigen (erzwungenen) Verzicht auf seine Fahrerlaubnis als unzumutbar erscheinen lassen. Angesichts des bislang zügig durchgeführten Verwaltungsverfahrens bestehen an der Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs keine Bedenken; wegen der gebotenen weiteren Aufklärung kann auch der Beteuerung des Antragstellers, es sei beim einmaligen Konsum geblieben, derzeit kein entscheidendes Gewicht zukommen.

BAK-Richtlinienkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin,
der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie
und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin
(Vorsitzender: Prof. Dr. med. D. Krause)

Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration im Blut (BAK) für forensische Zwecke – BAK-Richtlinie –

herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin,
der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und
der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie

Guidelines for determining the blood alcohol concentration (BAC) in blood for forensic purposes – BAC Guidelines –

issued by Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin,
Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin and
Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie

Vorwort

Im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes wurden zur Bestimmung des Blutalkohols bei Verkehrsstraftaten 1966 Richtlinien formuliert, die in der Folge mehrfach, nicht zuletzt durch höchstrichterliche Rechtsprechung, dem jeweils aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik angepasst wurden. Die letzten Anpassungsempfehlungen, die gemeinsam von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM), der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) herausgegeben wurden, stammen vom Oktober 1997. Seitdem haben sich Organisationsformen, Analysenbedingungen und Befundberichtserstattung in vielfältiger Weise verändert, so dass auf Empfehlung der Alkohol-Kommission der DGRM eine BAK-Richtlinien-Kommission gegründet wurde, der von der DGRM Dipl. Ing. Norbert Bilzer und Prof. Dr. Thomas Gilg, von der DGVM Prof. Dr. Herbert Käferstein und PD Dr. Frank Musshoff und von der GTFCh Prof. Dr. Rolf Aderjan und Prof. Dr. Ludwig v. Meyer angehörten (Federführung Prof. Dr. Dieter Krause, DGRM). Das Konsensuspapier wurde im November/Dezember 2006 den Vorständen der drei genannten Fachgesellschaften zugeleitet und von den Vorständen in der vorliegenden Form beschlossen.

1. Zweck der Alkoholbestimmung im Blut

Der Zweck der Alkoholbestimmung im Blut besteht darin, einen Analysenwert zur Verfügung zu stellen, der als Beweismittel in rechtsrelevanten Verfahren aller Art Verwendung finden kann. Unter der Bezeichnung „Alkohol“ ist hier und im folgenden Ethanol zu verstehen.

Die Bestimmung der Alkoholkonzentration erfolgt im Serum/Plasma. Im Befundbericht wird die Konzentration im Vollblut angegeben. Die Berechnung der Blutalkoholkonzen-

tration aus der Serum-/Plasmaalkoholkonzentration erfolgt, dem Verteilungsverhältnis des Wassers zwischen Serum/Plasma und Vollblut entsprechend, durch Division mit 1,2. Werden wässrige Kalibrierlösungen verwendet, die Alkoholkonzentrationen in mg/ml oder g/l ausweisen, ist mit dem Divisor 1,03 (Dichte des Serums) auf mg/g bzw. auf g/kg umzurechnen. Der kombinierte Divisor beträgt demzufolge 1,236.

Wird anderes Untersuchungsmaterial verwendet, z. B. Vollblut oder stark hämolytisches Serum/Plasma, sind dafür spezielle Arbeitsanweisungen erforderlich.

2. Auftraggeber und Fragestellung

Auftraggeber sind Gerichte, Behörden, Institutionen oder Privatpersonen. Die Blutproben können gemäß einschlägiger Bestimmungen der Strafprozessordnung oder der Zivilprozess-ordnung abgenommen oder nach entsprechender Aufklärung freiwillig abgegeben werden.

3. Untersuchungsmaterial

Es werden Blutproben untersucht, die gemäß Ziffer 2 eingesandt/übergeben wurden. Der Probeneingang ist zu dokumentieren. Das Auspacken der Blutproben hat durch zwei befugte Personen zu erfolgen. Darüber ist Protokoll zu führen. Mängel der Proben, der Verpackung, der Beschriftungen und/oder der Begleitpapiere sind sorgfältig zu dokumentieren. Das Labor informiert den Auftraggeber umgehend, wenn die Probe beschädigt oder für die gewünschte Untersuchung ungeeignet bzw. die Probenmenge zu gering ist. Die Übereinstimmung der Blutprobenbeschriftungen mit den Begleitpapieren ist unmittelbar zu prüfen. Die Identitätsbezeichnungen des Auftraggebers und die zugesandten Klebeetiketten sind bestimmungsgemäß zu verwenden. Zusätzlich kann ein laborinternes Probenidentifizierungssystem angewendet werden.

4. Personelle und räumliche Voraussetzungen

4.1 Personal

Der Leiter/die Leiterin des Laboratoriums muss ein abgeschlossenes naturwissenschaftliches oder medizinisches Hochschulstudium (Masterdegree oder vergleichbarer Abschluss) aufweisen. Für Untersuchungen zu forensischen Zwecken ist eine entsprechende forensische Qualifikation (Weiterbildung) nachzuweisen, ferner ist eine Fortbildung durch die regelmäßige Teilnahme an einschlägigen Fortbildungsveranstaltungen der entsprechenden Fachgesellschaften zu belegen.

Beim technischen Personal wird eine qualifizierte Berufsausbildung auf dem Gebiet der Laboranalytik vorausgesetzt. Weiterbildung im forensischen Arbeitsgebiet ist nachzuweisen. Der Leiter/die Leiterin ist verantwortlich für die Durchführung regelmäßiger interner Audits. Besonderes Augenmerk ist auf die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften, Datenschutz und Qualitätssicherung zu legen. Das Qualitätsmanagement-Handbuch muss in allen Laborräumen bzw. Arbeitsplätzen für die Mitarbeiter/Innen jeder Zeit zugänglich sein.

4.2 Räume

Die Bestimmung der Ethanolkonzentration im Blut für forensische Zwecke darf nur in dafür speziell ausgewiesenen Laborräumlichkeiten durchgeführt werden. Jegliche

Kontamination der Blutproben, Standards, Reagenzien und Laborgeräte mit flüchtigen, insbesondere alkoholhaltigen Stoffen (auch Isopropanol u. a.) muss ausgeschlossen sein.

Für die beiden erforderlichen Analyseverfahren müssen getrennte Arbeitsplätze mit jeweils eigenem technischen Personal zur Verfügung stehen. Die Analysen müssen jeweils auf eine Methode bezogen, von einer Person von Beginn bis zum Ende durchgeführt werden. Eine Arbeitsteilung ist unzulässig.

5. Analytik

5.1 Allgemeines

Die Ethanolkonzentration ist grundsätzlich durch zwei differente Methoden zu messen. Dazu müssen ein Alkoholdehydrogenase-(ADH-)Verfahren und ein Gaschromatographie-(GC-)Verfahren oder alternativ zwei differente GC-Verfahren zur Verfügung stehen (vgl. 5.2.2). Jede Methode ist an getrennten Arbeitsplätzen von verschiedenen Personen durchzuführen (vgl. Ziffer 4.2). Mit jeder Methode sind zwei Analysenwerte auf drei Stellen nach dem Komma zu bestimmen. Pro Methode sind jeweils zwei separate Abfüllungen gleichen Volumens / Gewichtes erforderlich.

5.2 GC-Verfahren

5.2.1 Allgemeines

Kalibrierung, Richtigkeits- und Präzisionskontrollen erfolgen gemäß Ziffern 6 und 7 der Richtlinien.

Als innerer Standard ist den Serum/Plasma-Proben eine Substanz zuzusetzen, die üblicherweise nicht im Serum/Plasma vorkommt. Interferenzen mit im Serum/Plasma üblicherweise vorkommenden Substanzen sind auszuschließen.

5.2.2 Zwei differente GC-Verfahren

Zwei differente GC-Verfahren liegen vor, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

- Zwei Gerätesysteme und zwei verschiedene Detektoren (z. B. Flammenionisationsdetektor und Massenspektrometer)

oder

- Zwei Gerätesysteme und zwei unterschiedlich polare Säulen, die gewährleisten, dass Ethanol und der innere Standard mit keiner anderen flüchtigen Substanz koeluieren.

5.3 ADH-Verfahren

Kalibrierung, Richtigkeits- und Präzisionskontrollen erfolgen gemäß Ziffern 6 und 7 der Richtlinien.

Nach Serum/Plasma-Gewinnung und ggf. Eiweißfällung werden von jeder Untersuchungsprobe zwei Analysenproben gleichen Volumens oder Gewichtes entnommen. Die Eiweißfällung hat für beide Proben in getrennten Arbeitsschritten in gleicher Weise zu erfolgen. Eine Mehrfachanalyse aus nur einer enteiweißten Probe ist unzulässig. Die Kalibrierung hat mit gleichartig behandelten wässrigen Standards zu erfolgen. Es muss sichergestellt werden, dass keine Verdunstungseffekte entstehen. Die verwendeten Reagenzien einschließlich Chargennummer sind zu dokumentieren.

6. Kalibrierung

Die Kalibrierung ist vor jeder Analysenserie neu durchzuführen. Dazu werden wässrige Ethanollösungen verwendet, deren Gehalt vom Hersteller garantiert sein muss. Um auch nahe der so genannten Null-Promille-Grenze mit hoher Richtigkeit messen zu können, sind Kalibratoren auch im unteren Messbereich wichtig. Es sind mindestens folgende Kalibrierkonzentrationen einzusetzen: 0,20; 0,50; 1,00; 2,00; 3,00 mg Ethanol pro ml. Die Kalibrierung muss den Vorgaben der Validierung entsprechen.

7. Kontrolle von Präzision und Richtigkeit

Für die laborinterne Kontrolle von Präzision und Richtigkeit können die gleichen Proben verwendet werden. Je Untersuchungstag sind mindestens je eine Negativkontrolle und zwei verschiedene Positivkontrollen mitzuführen.

Zur Kontrolle der Messpräzision werden Abfüllungen aus den Kontrollproben in jeder Analysenserie mindestens nach jeweils 10 Fällen (20 Probandenproben) eingefügt. Zudem hat eine Sequenz mit Kontrollproben abzuschließen. Messergebnisse dürfen nicht akzeptiert werden, wenn der Mittelwert der Messwerte der Kontrollproben kleiner 1 ‰ einen Vertrauensbereich von mehr als 0,05 ‰ oder der Mittelwert der Messwerte der Kontrollproben ab 1 ‰ einen Vertrauensbereich von mehr als 5 % aufweist. Auf dem Befundbericht dürfen in diesen Fällen für die Berechnung des Analysenmittelwertes ausschließlich die Messwerte der Wiederholungsserie verwendet werden.

Für die Richtigkeitskontrolle sollen die Konzentrationen der Positivkontrollen schwerpunktmäßig im Bereich der forensisch relevanten Grenzwerte liegen.

Die Kontrollproben sollen die Variabilität der Matrix der Originalproben widerspiegeln, weshalb Serum-Kontrollproben möglichst verschiedener Hersteller eingesetzt werden sollten. Die Messwerte der Richtigkeitskontrollen sind mit dem Referenzmethodenwert bzw. dem methodenabhängigen Sollwert und den von den Herstellern angegebenen maximal zulässigen relativen Messabweichungen von den Lageparametern der Richtigkeitskontrolle zu vergleichen. Ist die Messabweichung größer, so muss die Ursache festgestellt und ggf. die gesamte Untersuchungsserie einschließlich Kontrollmaßnahmen wiederholt werden.

8. Externe Qualitätskontrollen

Zur externen Qualitätskontrolle ist pro Jahr an mindestens vier Ringversuchen teilzunehmen. Die Ringversuchsproben sind entsprechend Ziffer 5 in gleicher Weise zu messen wie die Routineproben, weshalb die Matrix aus Serum/Plasma bestehen sollte. Jederzeit muss ein gültiges Zertifikat vorliegen. Der Ringversuchsanbieter muss seinen Firmensitz in der Europäischen Union haben und im Handelsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sein.

9. Berechnung der Blutalkoholkonzentration

Die Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) erfolgt gem. Ziffer 1 im Serum/Plasma. Die Berechnung des für eine Begutachtung relevanten Analysenmittelwertes erfolgt aus den vier einzelnen Messwerten. Die Ziffernfolgen sind stets hinter der zweiten Stelle nach dem Komma abzuschneiden. Aufrundungen sind nicht statthaft. Aus den so er-

mittelten Einzelwerten wird das arithmetische Mittel errechnet. Der Analysenmittelwert wird auf zwei Stellen nach dem Komma ohne Rundung auf dem Befundbericht angegeben.

Die so berechnete Blutalkoholkonzentration ist im Befundbericht in „Promille" (Gramm Ethanol pro Kilogramm Blut) anzugeben.

Für Analysenmittelwerte unterhalb von 1,00 ‰ ist eine maximale Differenz zwischen dem höchsten und niedrigsten Einzelergebnis von 0,10 ‰ zulässig. Bei Analysenmittelwerten ab 1,00 ‰ beträgt die maximal zulässige Differenz 10 %.

10. Dokumentenaufbewahrungspflicht

Die Befundberichte, Messwertprotokolle und Qualitätskontrollkarten sind 6 Jahre aufzubewahren.

11. Probenaufbewahrung

Das Untersuchungsmaterial ist nach jeder Probenentnahme für die Analysen jeweils sofort wieder zu verschließen und in einer Kühleinrichtung bei ca. 4°C aufzubewahren. Der Zusatz von Stoffen jeglicher Art ist nicht zulässig. Sollte nach Beendigung der Analyse Serum/Plasma von der übrigen Restprobe getrennt werden, so ist dieses bei Temperaturen von minus 15°C oder niedriger aufzubewahren. Ein solcher Arbeitsgang, einschließlich Beschriftung, ist im Beisein einer zweiten Person durchzuführen und von dieser zu kontrollieren. Die Original- und möglicherweise abgetrennten Proben sind jeweils mindestens 2 Jahre aufzubewahren, sofern rechtswirksame Anordnungen keine anderen Zeiten vorgeben. Die Gewahrsamspflicht obliegt dem/der verantwortlichen Laborleiter/in. Die einschlägigen Verwaltungsvorschriften der Länder sind zu beachten.

12. Datenschutz

Der jeweilige Auftraggeber ist Geheimnisherr. Es ist durch entsprechende Datensicherung zu garantieren, dass unbefugte Dritte keinerlei geheimnisgeschützte Informationen erhalten. Das bezieht sich nicht nur auf den BAK-Wert einer bestimmten Blutprobe sondern auf die Tatsache, ob überhaupt Untersuchungsmaterial einer konkreten Person vorhanden ist. Darüber sind alle Mitarbeiter schriftlich zu belehren.

13. Qualitätsmanagement

Der Leiter/die Leiterin des Laboratoriums stellt sicher, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie eingehalten werden. Dazu muss ein Qualitätsmanagement-System eingeführt werden, welches die in diesen Richtlinien formulierten Anforderungen an die Prozess- und Ergebnisqualität enthält.

Dem Qualitätsmanagement-Handbuch (QM-Handbuch) müssen mindestens folgende Arbeitsschritte zu entnehmen sein:

- Beachtung eines Hygieneplanes incl. Maßnahmen einer Gefährdungsanalyse (Beachtung eines Infektionsrisikos)
- Probenannahme und -registrierung,
- Verwendung der Identifizierungsmittel der Auftraggeber,
- Laborinternes Probenidentifizierungssystem,
- Detaillierte Beschreibung von mindestens zwei Bestimmungsmethoden,

- Validierung der Methoden nach den Vorgaben der GTFCh,
- Berechnung des Analysenmittelwertes,
- Transport und ordnungsgemäße Lagerung der Proben,
- Sicherstellung der Aufbewahrungsfrist von mindestens 2 Jahren bei Temperaturen von minus 15°C oder niedriger und Maßnahmen zur anschließenden Vernichtung der Proben,
- Maßnahmen zum Schutz gegen Verwechslungen, Übertragungs- und Ablesefehler,
- Beschreibung der Kalibrierung, Richtigkeits- und Präzisionskontrollen einschließlich der arbeitstäglichen Auswertungen, Vorgehensweise bei unzulässigen Sollwertabweichungen,
- Umgang mit Reklamationen.

Darüber hinaus sind alle anderen Festlegungen dieser Richtlinie zu berücksichtigen.

Das QM-Handbuch muss für alle Mitarbeiter zugänglich sein. Die darin festgelegten organisatorischen Regelungen sind als Standard verbindlich. Die Standard-Arbeitsanweisungen (SOPs) sind regelmäßig dem Stand der Wissenschaft und Technik anzupassen. Die Funktionsfähigkeit des Qualitätsmanagements ist durch regelmäßigen Soll/Ist–Abgleich im Rahmen von internen Audits sicherzustellen.

Bei einer Akkreditierung nach DIN EN ISO 17025 für forensische Zwecke sind oben angeführte Vorgaben erfüllt.

14. In-Kraft-Treten

Die Richtlinien treten am Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft. Wer vor In-Kraft-Treten dieser Richtlinien auf der Grundlage der davor geltenden Richtlinien Blutalkoholkonzentrationen für forensische Zwecke bestimmt hat, darf diese Tätigkeit unter Berücksichtigung des Vorstehenden weiter durchführen. Ein Qualitätsmanagementsystem gemäß Ziffer 12 muss innerhalb von zwei Jahren nach In-Kraft-Treten dieser Richtlinien etabliert sein. In den Befundberichten ist zu versichern, dass gemäß vorstehender Richtlinien gearbeitet wurde und ein Zertifikat über die erfolgreiche Teilnahme an Ringversuchen für den Analysenzeitraum vorlag.

Literatur

Bonte W (1997) Richtlinien für die Blutalkoholbestimmung für forensische Zwecke, Empfehlung zur Anpassung der Richtlinien des Bundesgesundheitsamtes von 1966 an Gesetze, Verordnungen und Rechtsprechung (Oktober)

DACH QM-VA 0900-50 (00) „Allgemeiner Leitfaden zur Umsetzung der ISO 17025 für forensische Laboratorien“

DACH QM-VA 0900-54(00) „Spezieller Leitfaden für die Blutalkoholbestimmung für forensische Zwecke“

Iffland R, West A, Bilzer N, Schuff A (1999) Zur Zuverlässigkeit der Blutalkoholbestimmung. Das Verteilungsverhältnis des Wassers zwischen Serum und Vollblut. Rechtsmedizin 9, 123–130

Lund PV, Jahn E (1977) Alkohol und Straßenverkehr. Zweites Gutachten des Bundesgesundheitsamtes. Verlag und Druck E. Esdar KG, Bochum

Lund PV (1966) Alkohol und Verkehrsstraftaten. Gutachten des Bundesgesundheitsamtes. Kirschbaumverlag, Bad Godesberg

Schmidt G, Aderjan R (2004) Blutalkoholbestimmung – Validierung und Ermittlung der Messunsicherheit gemäß internationalen Standards. Blutalkohol 41, 299–318

Schoknecht G (1990) Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zum Sicherheitszuschlag auf die Blutalkoholbestimmung. Blutalkohol 27, 202–228

Schoknecht G (2002) Qualitätsvergleich von Atem- und Blutalkoholbestimmungen im Ordnungswidrigkeiten- und Strafrechtsbereich. Blutalkohol 39, 8–20

Steinhorst A (2006) Akkreditierungen von forensischen Laboratorien nach DIN ISO/IEC 17025. Rechtsmedizin 16, 52–56

Empfehlungen zur Anpassungen der Richtlinien des Bundesgesundheitsamtes von 1966 an Gesetze, Verordnung und Rechtsprechung. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie (2003). Blutalkohol 38, 39–42

Foreword

The German Federal Health Office in an expert opinion in1966 proposed guidelines for determining the blood alcohol in Criminal Code traffic offences, which have been adapted thereafter to the state of the art of science and technology from time to time, not least as a result of supreme court judicature. The latest recommendations for adjustments were issued together by Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) and Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) in October 1997. Since then, organisational forms, analytical conditions and the reporting of findings have undergone manifold changes such that, following a recommendation of the Alcohol Commission of the DGRM, a BAC Guideline Commission was founded, comprising the following members: Dipl. Ing. Norbert Bilzer and Prof. Dr. Thomas Gilg from DGRM, Prof. Dr. Herbert Käferstein and PD Dr. Frank Musshoff from DGVM and Prof. Dr. Rolf Aderjan and Prof. Dr. Ludwig v. Meyer from GTFCh (under the aegis of Prof. Dr. Dieter Krause, DGRM). The consensus paper was sent to the boards of these three specialists associations in November/December 2006 and confirmed by the boards in the present version.

1. Purpose of alcohol determination in blood

The purpose of determining alcohol in blood is to provide an analytical value, which can be used as an evidence in all kinds of proceedings of legal relevance. For the purpose of these Guidelines “alcohol” means, and hereinafter refers to, ethanol.

The alcohol concentration is determined in serum/plasma. The findings report indicates concentration in whole blood. The blood alcohol concentration is calculated from the serum/plasma alcohol concentration by division applying a divisor of 1.2 according to the relation of water distribution between serum/plasma and whole blood. If aqueous calibration solutions are used, which yield alcohol concentration values in mg/mL or g/L, a divisor of 1.03 (serum density) is used for conversion into mg/g or g/kg. Hence the combined divisor is 1.236.

Specific working instructions are required if other materials are used for examination, e. g. whole blood or strongly haemolytic serum/plasma.

2. Ordering parties and inquiries

Ordering parties include courts, authorities, institutions or private individuals. Blood samples can be taken in compliance with relevant provisions of the Criminal Code or of the Code of Civil Procedure or may be given with informed consent.

3. Testing materials

Blood samples are examined, which have been sent in or handed in according to Section 2. Incoming samples are recorded. Blood samples are unpacked by two authorised employees. This step is recorded. Any defect of samples, packing, labelling and/or accompanying papers needs to be documented. The lab informs the ordering party without delay if a sample is damaged or not suited for the proposed test or the sample volume is insufficient. Blood sample labels and accompanying papers need to be checked immediately for their correspondence. The identification designations of the ordering party and the stickers provided shall be used as intended. In addition the lab may apply an internal sample identification system.

4. Staff and space requirements

4.1 Staff

The head of the laboratory must have completed scientific or medical studies at a university or institution of higher education and been awarded a graduate degree (master’s or similar degree). For forensic examinations documentary proof of a forensic qualification (advanced training) must be in place in addition to proof of regular attendance of relevant training courses held by specialist associations.

Technical staff must have undergone qualified vocational training in the field of lab analytics. Proof of advanced training in the forensic working area must be in place. The head is responsible for performing regular inter-

nal audits. Special consideration must be given to compliance with safety regulations, data protection and quality assurance. The quality management manual must be accessible for all employees in all lab rooms and at all workplaces at any time.

4.2 Rooms

Determination of the ethanol concentration in blood for forensic purposes is only permitted in lab facilities specifically designated for this purpose. Any contamination of the blood samples, standards, reagents and lab devices by volatile substances, in particular those containing alcohol (also isopropanol, etc.), must be excluded.

Separate workplaces with their own technical staff are to be provided for the required two analytical procedures. Analyses with reference to one method each must be performed by one and the same person from the beginning up to the end. Division of work shall not be acceptable.

5. Analytics

5.1 General

Basically, the ethanol concentration is measured by applying two different methods. To this end, an alcohol dehydrogenase (ADH) method and a gas chromatographic (GC) method or, alternatively, two different GC methods must be in place (cf. 5.2.2). The methods must be performed by different employees each at separate workplaces (cf. 4.2). With each method two analytical values are determined with an accuracy of three decimal places. Two separate aliquots of identical volume / weight are required for each method.

5.2 GC method

5.2.1 General

Calibration as well as verification and precision checks are to be carried out in compliance with Section 6 and 7 of these Guidelines.

In the internal standard method a substance is added to the serum / plasma samples, which is usually not found in serum / plasma. Interference with substances typically occurring in serum / plasma shall be excluded.

5.2.2 Two different GC methods

The requirement of two different GC methods shall be deemed fulfilled if the following criteria are met:

- two instrument systems with two different detectors (e.g. flame ionisation detector and mass spectrometer); or
- two instrument systems with two columns of differing polarity ensuring that ethanol and the internal standard do not coelute with any other volatile substance.

5.3 ADH method

Calibration as well as verification and precision checks are to be carried out in compliance with Section 6 and 7 of the Guidelines.

Following serum / plasma collection and protein precipitation, if any, two analytical samples identical in volume or weight are taken from each examination sample. Thereafter, both samples are subjected to protein precipitation in separate work steps using the same method. Multiple analyses from only one deproteined sample is not permitted. For calibration identically treated aqueous standards are used. Evaporation effects must not occur. The reagents used, including their batch numbers, are documented.

6. Calibration

Instruments are to be newly calibrated prior to each series of analyses. To this end, aqueous ethanol solutions with a content guaranteed by their manufacturers are used. Calibrators are also important in the lower measuring range to ensure high precision when measuring the so-called ‘zero tolerance’. As a minimum requirement the following calibration concentrations should be used: 0.20; 0.50; 1.00; 2.00; 3.00 mg ethanol per mL.

7. Precision and verification checks

The same samples can be used for in-lab precision and verification checks. At least one negative control and two different positive controls each per test day should be run parallel to the test samples.

To verify measuring accuracy, fillings from the control samples are included in each series of analyses after 10 cases (20 subject samples) each. Moreover, a sequence must be closed with control samples. Measurement results must not be accepted, unless the confidence interval for the mean value determined from the measurement values of the control samples below 1 permille is greater than ± 0.05 permille or the confidence interval for the mean value of the measurement values of the control samples from 1 permille is higher than ± 5 %. In such cases only the measurement values of the repetition series must be used in the findings report for calculating the analytical mean value.

For verification concentrations of the positive controls should mainly assume a value in the range of limit values of forensic relevance.

Control samples should reflect the variability of the matrix of original samples, and therefore serum control samples of different manufacturers, if possible, should be used. The measurement values of verification controls are compared with the reference method value or the nominal value depending on the specific method and the maximum permissible relative error of measurement as indicated by manufacturers from the position parameters of the verification control. If the error of measurement is greater, the cause needs to be identified, and if necessary the entire test series, including control measures, needs to be repeated.

8. External quality controls

Participation in not less than four pooled tests per year is required for external quality control purposes. Pooled test samples are measured by following the same procedure as described under Section 5 for routine samples, and therefore the matrix should consist of serum/plasma. A valid certificate is required at any time. The pooled test provider must have his office within the European Union und be registered in the commercial register of the Federal Republic of Germany.

9. Calculation of blood alcohol concentration

Blood alcohol concentration (BAC) is determined from serum/plasma as described under Section 1. The mean analytical value of relevance to an expert opinion is calculated from four individual measurement results. Numerical values are always cut off after the second decimal place. Rounding up is not permitted. The individual values thus determined are used to calculate the arithmetic mean value. The analytical mean value is indicated on the findings report with two decimal places without rounding up.

The blood alcohol concentration thus calculated is indicated in "permille" (grams of ethanol per kilogram of blood) in the findings report.

For analytical mean values below 1.00 permille a maximum difference of 0.10 permille between the highest and the lowest individual result is permitted. For mean analytical values of 1.00 permille and higher the maximum permissible difference is 10 %.

10. Document retention obligation

Findings reports, measurement protocols and quality control cards need to be retained for 6 years.

11. Storage of samples

After each sampling for analytical purposes the examination material needs to be sealed and stored in a cooled place at about 4°C. Addition of substances of any kind is not permitted. If the serum/plasma is to be separated from the remaining sample after the end of analysis, such serum/plasma is required to be stored at a temperature of minus 15°C or lower. Such operation, including labelling, must be carried out in the presence of, and checked by, a second person. Original and any separated samples need to be retained for a minimum period of 2 years, unless stipulated otherwise by legal provisions. The competent head of the laboratory is responsible for compliance with retention obligations. Relevant administrative regulations of the states need to be observed.

12. Data protection

The ordering party is the owner of information. Data is to be protected such that disclosure of protected and confidential information to any unauthorised third party is prevented. This does not only apply to the BAC value of a specific blood sample, but also to the fact that test material of a specific person is in place. All employees are to be instructed in writing.

13. Quality management

The head of the laboratory ensures that the provisions of these Guidelines are complied with. To this end a quality management system needs to be introduced, which contains the requirements on the quality of processes and results set out in these Guidelines.

As a minimum requirement the quality management manual (QM manual) must contain the following operations:

- Compliance with a hygiene plan, including measures of risk analysis (taking into account possible infection risks)
- Sampling and sample registration
- Application of identification means of the ordering party
- In-lab sample identification system
- Detailed description of not less than two methods of determination

- Validation of methods to GTFCh specifications
- Calculation of the analytical mean value
- Transport, handling and proper storage of samples
- Compliance with retention obligations for a period of not less than 2 years at a temperature of minus 15°C or lower and measures for subsequent destruction of samples
- Protective measures to prevent intermixing as well as transmission and reading errors
- Description of calibration, verification and precision checks, including daily evaluations, and procedures for unacceptable deviations
- Complaint handling

In addition, all other provision of these Guidelines must be observed.

The QM manual must be accessible for all employees. Any organisational regulations therein are binding and deemed a standard. Standard operating procedures need to be regularly adapted to the current state of the art. The operability of the quality management system needs to be verified by regular variance analyses during internal audits.

Accreditation to DIN EN ISO 17025 for forensic purposes means that the above requirements are met.

14. Effectiveness

These Guidelines come into effect on the date of their publication. Entities having determined blood alcohol concentrations for forensic purposes on the basis of relevant regulations valid before the date of effectiveness of these Guidelines, should be allowed to continue such activities under due consideration of the above. A quality management system as under Section 12 must have been established within two years from the date of effectiveness of these Guidelines. Findings reports must assure that testing was carried out in compliance with these Guidelines and a certificate about the successful participation in pooled tests was in place for the period of analyses.

K o n t a k t a d r e s s e
Prof. Dr. med. Dieter Krause
Gerichtsmedizin Magdeburg
Domplatz 11
39104 Magdeburg

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)

HANS-THOMAS HAFFNER, MATTHIAS GRAW, ANDREA DETTLING

Überlegungen zu einem Sicherheitszuschlag für Atemalkoholmessergebnisse ohne Berücksichtigung der erforderlichen Wartezeit ab Trinkende

Reflections on a Safety Margin for the Results of Breath Alcohol Measurements when the Required Waiting Period after Completion of Drinking is not Observed

Einleitung

Die Durchführungsbestimmungen für Atemalkoholmessungen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential fordern einen Mindestabstand des Messbeginns vom Zeitpunkt der letzten Alkoholaufnahme von 20 Minuten [1, 5, 17]. Hintergrund sind die Veränderungen der veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten in Abhängigkeit von der Anflutung mit relativer Überhöhung der AAK; eine relative Stabilisierung des Quotienten tritt erst mit Abschluss der Resorption ein. Die Nichtbeachtung dieser Wartezeit gehört zu den häufigsten Fehlern bei AAK-Messungen. Messergebnisse, die auf diese Weise entgegen den Durchführungsvorschriften gewonnen wurden, werden in der Rechtsprechung unterschiedlich bewertet: Teilweise werden sie komplett verworfen [14], teilweise uneingeschränkt unterstellt, sofern eine Kontrollzeit von mindestens 10 Minuten eingehalten wurde [13, 15]. In einem aktuellen Beschluss des OLG Karlsruhe (2006) [16] wird nunmehr gefordert, im Einzelfall unter Zuziehung eines Sachverständigen zu prüfen, „ob die mit der Nichteinhaltung der Wartezeit verbundenen Schwankungen mit einem Sicherheitszuschlag ausgeglichen werden können“. Diesem Beschluss lag eine Fall-Konstellation zugrunde, in der eine Beschuldigte – nach Aufnahme einer größeren Alkoholmenge etwa 2½ Stunden vor der Messung – ca. 15 Minuten vor der Messung noch eine kleinere Alkoholmenge (ca. 3 bis 4 g) zu sich genommen hatte. Das Messergebnis hatte 0,31 mg/L betragen.

Material und Methode

Aus einer Studie zur Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen standen Trinkversuchsergebnisse mit parallelisierten AAK- und BAK-Messungen von 178 Probanden zur Verfügung [2]. In diesen Versuchen erhielten die Probanden 0,8 – 0,95 g Ethanol/kg Körpergewicht in Form frei wählbarer Getränke. Die Trinkzeit lag etwa bei zwei Stunden. Aus diesem Material wurden alle Messergebnisse herausgesucht, die jeweils zwischen 10 Minuten und 30 Minuten nach Trinkende gewonnen worden waren. Da eine Konzentrationsabhängigkeit des Konversionsfaktors auch in der Resorptionsphase nicht auszuschließen ist, wurden allerdings nur Fälle berücksichtigt, die sich zu diesem Zeitpunkt in einem Konzentrationsbereich zwischen 0,25 und 0,35 mg/L bewegten. Dies führte zu einer starken Beschränkung der Fallzahl, weil die zitierte Unter-

suchung primär auf das Erreichen höherer Konzentrationen ausgelegt worden war. In die Untersuchung eingeschlossen werden konnten schließlich 29 AAK-/BAK-Wertepaare von 26 Probanden, 13 Frauen und 13 Männern. Sie wurden in zwei Vergleichsgruppen unterteilt: eine mit einer Wartezeit von 10 bis 19 Minuten nach Trinkende (Gruppe „20 minus“, n = 12), eine mit einer Wartezeit von 20 bis 30 Minuten nach Trinkende (Gruppe „20 plus“, n = 17). Für beide Gruppen wurden die jeweiligen veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten, die Konversionsfaktoren Q (= BAK/AAK-Verhältnis) berechnet.

Darüber hinaus wurde der unmittelbar nach den Messzeitpunkten liegende Verlauf der AAK- und BAK-Kurve in den Fällen mit früher Messung (Gruppe „20 minus“) beobachtet. Hierzu wurde mithilfe des jeweils dem ausgewerteten Messwert folgenden Messwertes durch lineare Interpolation die Konzentrationsänderung innerhalb der sich anschließenden 10 Minuten abgeschätzt und daraus die Konversionsfaktoren berechnet.

Ergebnisse

Die mittlere Geschwindigkeit der vorangegangenen Alkoholaufnahme betrug in der Gruppe „20 minus“ 0,56 ± 0,17 g/kg/h, in der Gruppe „20 plus“ 0,61 ± 0,24 g/kg/h. Dies führte zu einer durchschnittlichen Anflutungsgeschwindigkeit bis zum Erreichen des AAK-Gipfelwertes von 0,18 ± 0,05 mg/L/h bzw. 0,22 ± 0,11 mg/L/h. Zum Zeitpunkt der Messungen lagen AA-Konzentrationen von 0,30 ± 0,04 mg/L (20 minus) und 0,31 ± 0,03 mg/L (20 plus) sowie BA-Konzentrationen von 0,56 ± 0,10 g/kg (20 minus) und 0,62 ± 0,09 g/kg (20 plus) vor. Die aus den Wertepaaren errechneten Konversionsfaktoren Q lagen in der Gruppe „20 minus“ zwischen 1,41 und 2,08, im Mittel bei 1,85 ± 0,25 mit einem Median von 1,90. In der Gruppe „20 plus“ schwankte Q zwischen 1,53 und 2,30 mit einem Mittelwert von 1,97 ± 0,21 und einem Median von 1,94. Der Unterschied ließ sich nicht als signifikant, bei einseitiger Testung wohl aber als Trend sichern (t-Test für unabhängige Stichproben, $p < 0{,}10$). (Tabellen 1 und 2)

Lfd Nr.	Zeit nach TE (min)	AAK (mg/L)	BAK (g/kg)	Konversions-Faktor Q
1	10	0,25	0,38	1,52
2	10	0,34	0,68	2,00
3	11	0,34	0,65	1,91
4	12	0,25	0,52	2,08
5	13	0,29	0,55	1,90
6	14	0,27	0,38	1,41
7	15	0,28	0,48	1,71
8	16	0,33	0,61	1,85
9	18	0,27	0,55	2,04
10	18	0,33	0,60	1,82
11	18	0,33	0,66	2,00
12	18	0,34	0,66	1,94
MW	14,4	0,30	0,56	1,85
Std	3,2	0,04	0,10	0,21
Median	14,5	0,31	0,575	1,90

Tab. 1: AAK und BAK sowie Konversionsfaktor Q bei Messzeitpunkten zwischen 10 und 19 Minuten nach Trinkende (Gruppe „20 minus“).

Lfd Nr.	Zeit nach TE (min)	AAK (mg/L)	BAK (g/kg)	Konversions-Faktor Q
1	20	0,34	0,67	1,97
2	20	0,32	0,49	1,53
3	21	0,31	0,58	1,87
4	21	0,26	0,47	1,81
5	22	0,31	0,67	2,16
6	22	0,27	0,62	2,30
7	23	0,30	0,55	1,83
8	23	0,32	0,62	1,94
9	23	0,35	0,67	1,91
10	24	0,32	0,65	2,03
11	24	0,32	0,71	2,22
12	26	0,32	0,72	2,25
13	27	0,29	0,54	1,86
14	27	0,29	0,48	1,66
15	28	0,35	0,68	1,94
16	29	0,32	0,63	1,97
17	30	0,34	0,74	2,18
MW	24,1	0,31	0,62	1,97
Std	3,2	0,03	0,09	0,21
Median	23	0,32	0,63	1,94

Tab. 2: AAK und BAK sowie Konversionsfaktor Q bei Messzeitpunkten zwischen 20 und 30 Minuten nach Trinkende (Gruppe „20 plus“).

Tabelle 3 zeigt die Ergebnisse der mithilfe einer Interpolation abgeschätzten weiteren Verläufe der Konzentrationskurven in der Gruppe „20 minus“ und die daraus errechneten Konversionsfaktoren.

Lfd Nr.	Interpolierte Zeit nach TE (min)	AAK interpoliert (mg/L)	BAK interpoliert (g/kg)	Konversions-faktor Q interpoliert	Veränderung des Q im Vergleich zu Tbl.1
1	20	0,27	0,46	1,70	+ 0,18
2	20	0,35	0,70	2,00	± 0
3	21	0,33	0,68	2,06	+ 0,15
4	22	0,25	0,52	2,08	± 0
5	23	0,29	0,54	1,86	– 0,04
6	24	0,26	0,40	1,54	+ 0,13
7	25	0,30	0,51	1,70	+ 0,01
8	26	0,32	0,60	1,88	+ 0,03
9	28	0,28	0,57	2,04	± 0
10	28	0,33	0,60	1,82	± 0
11	28	0,33	0,64	1,94	– 0,06
12	28	0,33	0,67	2,03	+ 0,09
MW	24,4	0,30	0,57	1,89	0,04
Std	3,2	0,03	0,09	0,17	0,08
Median	24,5	0,31	0,585	1,91	0,005

Tab. 3: Auf einen 10 Minuten nach der Messung liegenden Zeitpunkt interpolierte Messwerte und resultierende Konversionsfaktoren der Gruppe „20 minus“.

Sie lagen im Mittel bei 1,89 ± 0,17 mit einem Median von 1,91, damit höher als die gemessenen Ausgangswerte der Gruppe „20 minus“. Dieser Unterschied ließ sich bei einseitiger Testung als signifikant auf dem 5 %-Niveau sichern (t-Test für verbundene Stichproben, $p < 0,05$). Zudem ergab sich eine signifikante negative Korrelation zwischen der Höhe der Ausgangswerte des Q und seinen Veränderungen; Q stieg umso stärker an, je kleiner der Ausgangswert war. Insofern war es notwendig, die Veränderungen des Q in Relation zum Q bei korrekter Zeitwahl, d. h. zum interpolierten Q auszudrücken. Dabei lagen die Veränderungen zwischen – 3,1 % und + 10,6 %, im Durchschnitt bei + 2,3 % ± 4,3 %; der Median betrug 0,3 %. Es handelt sich um eine linkssteile Verteilung, eine logarithmische Normalverteilung kann unterstellt werden. Die rechtsseitigen Grenzen der statistischen Sicherheit S liegen bei 19,3 % für S = 97,5 %, bei 27,2 % für S = 99,0 % und bei 34,4 % für S = 99,5 %.

Diskussion

In den beiden Untersuchungskollektiven wie auch in dem durch Interpolation gewonnenen Datenmaterial lagen die Mittelwerte des veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten, landläufig des Konversionsfaktors, unter 2,0. Damit wird zu diesem frühen Zeitpunkt nach Trinkende die Forderung des BGH (2001) [1], „dass bei Vorliegen einer BAK, die einem BAK-Grenzwert entspricht, die Wahrscheinlichkeit mehr als 50 % dafür beträgt, dass der gleichzeitig gemessene AAK-Wert unter dem ausgewählten AAK-Grenzwert liegt“, verfehlt. Dies gilt sowohl für Messungen kurz vor wie auch für Messungen kurz nach Ablauf der 20minütigen Wartezeit; die Resorption ist auch 20 bis 30 Minuten nach Trinkende offensichtlich noch nicht abgeschlossen. Darauf hatten bereits SCHUFF et al. 2002 [18] hingewiesen, wenngleich sie mit ihrer Versuchsanordnung eine schnelle Anflutung auf

etwa 0,25 mg/L provoziert hatten. Aber auch nach den Untersuchungen von DETTLING et al. (2006) [2] mit überwiegend langsamerer Trinkgeschwindigkeit bei allerdings durchschnittlich etwas höheren Konzentrationen kann frühestens 30 bis 40 Minuten nach Trinkende damit gerechnet werden, dass diese Forderung erfüllt ist. Als eine mögliche Lösung des Problems wurde u. a. eine Verlängerung der Wartezeit nach Trinkende empfohlen [18], die sich auch aus anderen Gründen anbieten würde [3, 6, 7]. Auch JONES et al. (2004) [8] stellten in ihrer Arbeit bei neun männlichen Versuchspersonen positive arterio-venöse Differenzen der Blutalkoholkonzentrationen bis durchschnittlich 90 Minuten nach oraler Alkoholgabe fest.

Diese Problematik kann hier jedoch ausgespart bleiben. Auf der Basis der derzeit üblichen Verfahrensweisen und gültigen gesetzlichen Grundlagen geht es alleine um die Frage, wie stark sich die Konversionsfaktoren in Abhängigkeit von der Zeitdauer nach Trinkende verändern, unabhängig davon auf welchem Niveau sich diese Änderung abspielt. Das vorgestellte Untersuchungsmaterial bietet für deren Beantwortung grundsätzlich zwei verschiedene Auswertungsmöglichkeiten an. Zum einen können die Ergebnisse der beiden Untersuchungsgruppen miteinander verglichen werden, in denen die Messungen einmal unter Nichteinhaltung („20 minus“) und einmal unter Einhaltung der Wartezeit von 20 Minuten („20 plus“) durchgeführt wurden. Zum anderen kann interpoliert werden, wie sich die AAK- und BAK-Kurven in den Fällen der Gruppe „20 minus“ nach Überschreiten der 20-Minuten-Grenze weiter entwickelten, woraus sich Rückschlüsse auf die Veränderungen der Konversionsfaktoren ziehen lassen. Die erstgenannte Vorgehensweise birgt Unsicherheiten durch individuelle und situative Variationen, die sich nicht gänzlich ausschließen lassen, sich in der Gruppe aber zumindest teilweise ausmitteln dürften. Sie ermöglicht vornehmlich eine Abschätzung durchschnittlicher Veränderungen. Die letztgenannte Vorgehensweise hat den Nachteil, dass sich durch die Interpolation bei vermutlich nicht-linearen Kurvenverläufen Fehler einschleichen können; diese wären aber angesichts der nur kleinen Zeitdifferenzen als eher gering einzuschätzen. Ihr Vorteil dagegen liegt in der Möglichkeit, individuelle Entwicklungen und damit Extremwerte besser abschätzen zu können.

Voraussetzung für beide Auswertungsmethoden ist zunächst, dass überhaupt Veränderungen der Konversionsfaktoren in diesem Zeitraum unterstellt werden können. Die Unterschiede der Konversionsfaktoren in den Gruppen „20 minus“ und „20 plus“ ließen sich zwar als Trend darstellen, nicht jedoch als signifikant sichern. Dies liegt zum einen an den relativ geringen Fallzahlen, zum anderen an der relativ kleinen numerischen Differenz. Bei Zeiträumen von im Mittel nur 10 Minuten waren große Unterschiede nicht zu erwarten. Trotzdem kann an den gerichteten Veränderungen des Q in Abhängigkeit zur Anflutung und damit auch in Abhängigkeit zur Zeitdauer nach Trinkende kein Zweifel bestehen. Dies konnte bereits vielfach belegt werden [2, 9, 10, 12, 18, 19, 20]. Schließlich ließen sich auch in der zweiten Auswertungsmethode, der Interpolation des weiteren Konzentrationsverlaufs von AAK und BAK und damit des weiteren Verlaufs der Konversionsfaktoren Q für die nächsten 10 Minuten, die Unterschiede zumindest auf dem 5 %-Niveau als signifikant sichern.

Vergleicht man die Konversionsfaktoren der Messungen noch vor Ablauf der Wartezeit (Gruppe „20 minus“) mit denen kurze Zeit nach Ablauf der Wartezeit (Gruppe „20 plus“), so stellt sich in den dazwischen liegenden durchschnittlich 10 Minuten ein Anstieg von 1,85 auf 1,97 dar. Dies entspricht ausgehend von dem korrekt, d. h. unter Einhaltung der Wartezeit gemessenen Wert einer Differenz von 6,1 %. Korrekt kurz nach Ablauf der Wartezeit ermittelte AAK-Werte von 0,25 mg/L hätten bei fehlerhaft zu früh nach Trinkende durchgeführten Messungen vermutlich im Mittel zu 0,26 mg/L oder 0,27 mg/L geführt.

Auch in der zweiten, auf Einzelfallverläufen beruhenden Auswertung wurden in den meisten Fällen Anstiege des Q beobachtet, um bis zu maximal 10,6 %. Die Anstiege waren umso größer, je kleiner die Ausgangswerte des Q waren. Dies erklärt sich daraus, dass Q umso kleiner ist, je größer die Anflutung ist. Andererseits lässt die Anflutung umso stärker nach, je weiter der Zeitpunkt des Trinkendes zurückliegt. In zwei Fällen führte die Interpolation zwar auch zu einer Absenkung des Q um 2,1 % bzw. 3,1 %. Bedenkt man aber die Messfehlerbreite der AAK- und der BAK-Bestimmungen, die auf diesem Konzentrationsniveau bei jeweils etwa ± 3,5 % liegen [4], so rechtfertigt dies keine Zweifel an der Richtung der Veränderung, die sich darüber hinaus trotz der kleinen Fallzahl und der geringen Differenzen bei einseitiger Testung als signifikant sichern ließ.

Die prozentualen Änderungen der Konversionsfaktoren stellen sich auch in dieser Auswertungsform als im Allgemeinen eher gering dar. Dies zeigt sich u. a. in dem bei Null liegenden Dichtemittel (Abbildung 1).

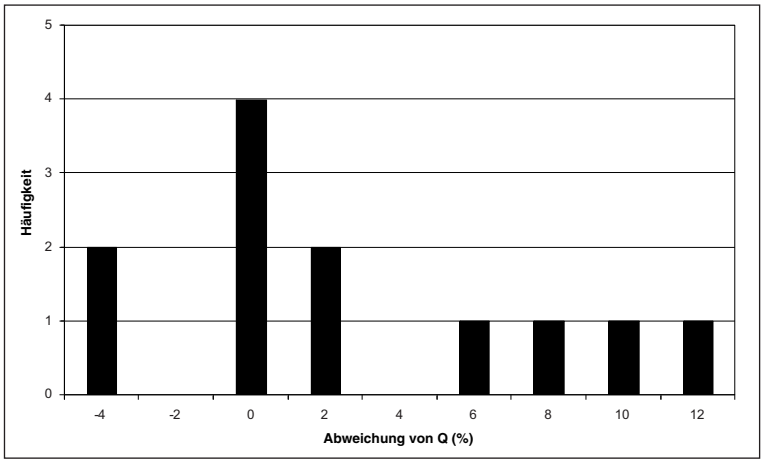


Abb. 1: Verteilung der prozentualen Abweichungen des Q von den durch Interpolation bestimmten Q-Werten zu einem 10 Minuten später liegenden Zeitpunkt.

Die linkssteile Häufigkeitsverteilung mit ihrem langen Auslauf nach rechts bedingt jedoch, dass sich die Grenzen der statistischen Sicherheit S ebenfalls weit nach rechts verlagern. Soll mit der hohen Wahrscheinlichkeit von 99,5 % – dies entspricht in etwa den Anforderungen, die bei der Festlegung des Sicherheitszuschlags im Rahmen der Etablierung des ursprünglichen BAK-Gefahrengrenzwertes erfüllt wurden [11] – ein Erreichen oder Überschreiten des AAK-Grenzwertes festgestellt werden, so muss der unter 10minütiger Verletzung der Wartevorschrift gemessene Wert nach Abzug von 34,4 % von 0,25 mg/L noch ≥ 0,25 mg/L betragen, also mindestens 0,34 mg/L. Für Wahrscheinlichkeiten von 99,0 % und 97,5 % wären Messwerte von mindestens 0,32 mg/L und 0,30 mg/L zu fordern.

Die vorgestellten Auswertungen lassen sich also dahingehend zusammenfassen, dass durch eine 10minütige Vorverlagerung des Messzeitraums unter Verletzung der vorgeschriebenen Wartezeit im Allgemeinen zwar keine großen Fehler auftreten, im Einzelfall aber erhebliche Überhöhungen der Messergebnisse vorkommen können. Sie könnten je nach den von juristischer Seite zu bestimmenden Anforderungen Sicherheitszuschläge von – vorgenanntes Datenmaterial zugrunde gelegt – bis zu 35 % nötig machen. Es ist allerdings davor zu warnen, hier eine darauf begründete Pauschalisierung vorzunehmen. Zum

einen ist das zur Verfügung stehende Datenmaterial numerisch zu klein, um so weitgehende Schlüsse zu ermöglichen. Es fehlen auch wissenschaftliche Ergebnisse in der Literatur, mit denen die vorgestellten Ergebnisse in Relation gesetzt und verglichen werden können. Zum anderen sind in jedem zur Beurteilung anstehenden Fall die besonderen individuellen und situativen Umstände zu berücksichtigen. So liegen etwa in den seltensten Fällen Verletzungen der Wartepflicht um 10 Minuten vor; meist handelt es sich nur um wenige Minuten, die eine Reduzierung etwaiger auf der Basis 10minütiger Abstände ermittelter Sicherheitszuschläge zulassen. Auch das vorangegangene Konsumverhalten ist zu berücksichtigen. So lassen protrahierte Trinkverläufe mit zuletzt eher verhaltener Alkoholaufnahme eine Reduktion etwaiger Sicherheitszuschläge zu, kurze Trinkverläufe mit zu erwartender rascher Anflutung dagegen sind zurückhaltender zu beurteilen.

In dem oben angesprochenen vom OLG Karlsruhe behandelten Fall konnte trotz der fehlerhaften Durchführung der Messung mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass auch bei Einhaltung der Wartezeit der Grenzwert von 0,25 mg/L erreicht oder überschritten gewesen wäre. Zu berücksichtigen war auch ohne konkrete Benennung eines Sicherheitszuschlags die Überschreitung des Grenzwerts um 24 % bei einer Fehlzeit von nur 5 Minuten und zusätzlich einer angesichts der Trinkangaben vermutlich nur geringen Anflutungsgeschwindigkeit.

Zusammenfassung

Auf Anregung eines aktuellen Urteils des OLG Karlsruhe wurde der Frage nachgegangen, welche Fehler bei der AAK-Messung durch eine Nichtbeachtung der 20minütigen Wartezeit nach Trinkende auftreten können. Hierzu wurden aus vorhandenen Trinkversuchsprotokollen Fälle herausgesucht, in denen auf einem Konzentrationsniveau zwischen 0,25 mg/L und 0,35 mg/L parallelisierte AAK- und BAK-Messungen bereits zwischen 10 und 20 Minuten nach Trinkende durchgeführt worden waren (n = 12). Aus den Messwertepaaren wurden die Konversionsfaktoren Q bestimmt (Q = 1,85 ± 0,21). Sie wurden zum einen den Werten einer anderen Untersuchungsgruppe gegenübergestellt, in der unter vergleichbaren Bedingungen die AAK-Messung erst zwischen 20 und 30 Minuten nach Trinkende vorgenommen worden war (Q = 1,97 ± 0,21). Zum anderen wurden mithilfe von Interpolationen der weiteren Konzentrationskurvenverläufe die Konversionsfaktoren für einen Zeitraum 10 Minuten nach den „zu frühen" Messungen bestimmt (1,89 ± 0,17). Die Anstiege der Q-Werte, die ein Maß für die fälschlichen Überhöhungen der AAK durch noch nicht abgeschlossene Resorption darstellen, waren meist nicht sehr groß; die maximale Abweichung betrug jedoch 10,6 %. Vorläufige Berechnungen anhand des noch geringen Datenmaterials ergaben, dass bei Vorverlegung des Messzeitpunktes um 10 Minuten fälschliche Überhöhungen der AAK um bis zu 35 % auftreten können, wenn eine Aussagesicherheit von 99,5 % angestrebt wird. Für kürzere Zeiträume, die in der Praxis eher vorkommen, wären entsprechend kleinere Fehler zu erwarten.

Schlüsselwörter

Wartezeit – Konversionsfaktor – Atemalkohol – Blutalkohol

Summary

In response to a decision of the OLG Karlsruhe, the question was addressed, which errors could appear in BrAC measurements, if the waiting time of 20 minutes after completion of drinking is not observed correctly. Therefore, existing drinking protocols were chosen, in which parallel BrAC and BAC measurements were taken 10 to 20 minutes after completion of drinking on samples with a concentration of 0.25 mg/L to 0.35 mg/l (n = 12). The conversion factor Q was determined from these pairs of values (Q= 1.85 ± 0.21). Firstly, they were compared to the results of another study group, in which BrAC measurements were carried out, under comparable conditions, first between 20 to 30 minutes after completion of drinking (Q= 1.97 ± 0.21). Secondly, conversion factors were determined by interpolating the concentration curve development for a period of 10 minutes after the measurements, which were taken "too early" (Q = 1.89 ± 0.17). The increase of the Q-values, which represent a

degree of falsely raised BrAC values due to incomplete resorption, were not very high. However, the maximal difference was 10.6 %. Provisional calculations on the basis of this limited data base show that when the time of measurement is 10 minutes too early, a falsely raised BrAC of up to 35 % is possible, if a certainty of 99.5 % is aimed for. For shorter periods, which occur more often in routine work, smaller errors are to be expected.

Key words
waiting period – conversion factor – breath alcohol – blood alcohol

Literatur

[1] BGH, 4 StR 507/00, Beschluss vom 03. 04. 2001, BA 2001,280
[2] Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ullrichs F, Schuff A, Skopp G, von Meyer L, Graw M, Haffner H T (2006) Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen. I. Anflutung und Gipfelkonzentrationen. Blutalkohol 43: 257–268
[3] Dettling A, Schuff A, Skopp G, Strohbeck-Kühner P, Lutz R, Haffner H T (2003) Verfälschung der Atemalkoholmessung durch alkoholhaltige Inhalationssprays, Mundspüllösungen und Mundgele. Blutalkohol 40: 343–353
[4] Haffner H T, Graw M, Jeske A, Schmitt G, Goll M, Dietz K (2002) Die Präzision von Atemalkohol-(AAK-)-Messungen mit dem Dräger 7110 Evidential im Vergleich zur Präzision der forensischen Blutalkohol-(BAK-)Bestimmungen. Blutalkohol 39: 397–406
[5] Innenministerium Baden-Württemberg (1999) Verwaltungsvorschrift über den Einsatz von Atemalkoholmessgeräten vom 22. 06. 1999. AZ: 3-1142.1-4/24
[6] 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. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M171: 134–136
[7] Jachau K, Wittig H, Krause D (2005) Der Einfluss ethanolhaltiger Mundsprays auf die Atemalkoholkonzentration, gemessen mit dem Atemalkoholtestgerät Alcotest 7110 Evidential MK III. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M171: 131–133
[8] Jones A W, Lindberg L, Olsson S-G (2004) Magnitude and time-course of arterio-venous differences in blood-alcohol concentration in healthy men. Clin Pharmakokinet 15: 1157–1166
[9] 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 Forensic Sciences: 1088–1094
[10] Loos U, Heifer U (1979) Über den zeitlichen Verlauf von Atem- und venöser Blutalkoholkonzentration und von Alkoholwirkungen. Blutalkohol 16: 321–339
[11] Lundt P V, Jahn E (1966) Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage Alkohol bei Verkehrsstraftaten. Kirschbaum, Bad Godesberg
[12] 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
[13] OLG Celle, 222 Ss 59/03 (Owi), Beschluss vom 18. 08. 2003, Ba 2004, 267
[14] OLG Dresden, Ss (OWi) 32/05, Beschluss vom 08. 02. 2005
[15] OLG Hamm, 2 Ss OWi 357/04, Beschluss vom 23. 08. 2004
[16] OLG Karlsruhe, 1 Ss 32/06, Beschluss vom 05. 05. 2006
[17] Schoknecht G (1992) Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 86: 1–34
[18] 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
[19] Wehner H D, Wehner A, Subke J (2000) Die Genauigkeit des veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten. Blutalkohol 37: 18–29
[20] Wilkinson P K, Rheingold J L (1981) Arterial-venous blood alcohol concentration gradients. J Pharmacokinet Biopharm 9: 279–307

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. med. Hans- Thomas Haffner
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universität Heidelberg
Voßstr. 2
69115 Heidelberg
Email: hans_haffner@uni-heidelberg.de

PRONON Verkehrspsychologische Beratung und Therapie e.V., PRONON Praxis Berlin

RONALD KOSELLEK

Alkohol-Interlocks auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland

Erste Erfahrungen aus der verkehrspsychologischen Praxis

Alcohol Interlocks on the roads in Germany

First experiences from psychological driver rehabilitation practice

1. Einleitung

Das Thema „alkoholsensitive Wegfahrsperre" hat in den vergangenen Jahren die hiesige Fachöffentlichkeit erreicht (GILG, HUTZLER, TOURNEUR, EISENMENGER [4] 1986, SPERHAKE, TSOKOS, PÜSCHEL [12] 1986, EVERS [2] 2003, MARQUES et. al. [10] 2003, LAGOIS, SOHÈGE [8] 2003, KLIPP [5] 2005, KLIPP [6] 2006). Die Darstellung der Wirkungsweise der Geräte und die Diskussion der Frage, ob und wie dadurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann, wurde durch juristische Darlegungen zu den rechtlichen Grundlagen für den Einsatz von Interlockgeräten in Deutschland bereits ergänzt (LOHKAMP [9] 2003, Symposium des B.A.D.S. [13] 2005). Jüngst hat der 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag im Arbeitskreis V dieses Thema ebenfalls behandelt und Empfehlungen entwickelt (BENJAMIN [1] 2007).

Einigkeit besteht hinsichtlich des Einsatzes von alkoholsensitiven Wegfahrsperren darin, dass eine angemessene verkehrspsychologische/verkehrspädagogische Begleitung in Verbindung mit dem Einbau von Alkohol-Interlock-Geräten gewährleistet sein sollte, wenn *rehabilitative* Zielstellungen für alkoholauffällige Kraftfahrer bearbeitet werden. Hierfür gibt es in Europa Erfahrungen aus einem Pilotversuch (EVERS [3] 2007) und in Deutschland im Rahmen eines universitären Forschungsprojektes (KLIPP [5] 2005).

Aus dem Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten in Kombination mit einer verkehrspsychologischen Einzelintervention zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ergeben sich verschiedene Schnittstellen, welche für die Anwendung in Deutschland in einem Pilotprojekt dargelegt wurden (KOSELLEK [7] 2005).

In Beratungen zu dieser Thematik und in der öffentlichen Diskussion stellen sich immer wieder Fragen wie:

– Wann, wie und in welchem Umfang muss ein Kraftfahrer geeignet sein, um an einer Maßnahme mit einer alkoholsensitiven Wegfahrsperre teilnehmen zu können, wenn er zuvor bereits wegen (erheblicher) Alkoholisierung seine Fahrerlaubnis verloren hatte?

– Welche Konsequenzen ergeben sich aus Startversuchen mit unzulässig hoher Atemalkoholkonzentration, wenn die Fahrerlaubnis auf die Benutzung eines Kfz mit Interlockgerät beschränkt wurde?

– Und nicht zuletzt: Sollen die Alkohol-Interlocks menschliche Probleme lösen?

Die folgenden Ausführungen stellen erste Erfahrungen aus einer verkehrspsychologischen Praxis mit zwei Alkohol-Interlock-Geräten vor, welche von insgesamt drei PKW-Fahrern genutzt wurden.

Die beteiligten Kraftfahrer waren und sind im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Bundesrepublik Deutschland. Der Einbau war in allen Fällen auf der Basis einer freiwilligen Entscheidung und ohne irgendeine Auflage erfolgt. Einzelheiten dazu sind dem Abschnitt 3 „Falldarstellungen“ zu entnehmen.

2. Methodik

2.1 Interlock-Gerät und Einbaubedingungen

Vor dem Einbau der alkoholsensitiven Wegfahrsperre wurde mit dem jeweiligen Kraftfahrer ein Nutzungsvertrag abgeschlossen. Dieser beinhaltete neben den üblichen vertragsrechtlichen Vereinbarungen den ausdrücklichen Hinweis auf die ausschließliche Verantwortung des Kraftfahrers für seine Straßenverkehrsteilnahme. Bei Vertragsunterzeichnung wurde ausführlich erläutert, dass die dann eingebaute alkoholsensitive Wegfahrsperre den Nutzer des PKW nicht von seinen Pflichten befreit.

Die beiden eingesetzten Wegfahrsperren waren vom Typ Interlock XT der Firma Dräger Safety Lübeck, bestehend aus der Kontrolleinheit, dem Handteil mit Verbindungsleitung und Mundstücken. Eine Bedienungs- und eine Montageanleitung für die Kfz-Werkstatt standen ebenfalls zur Verfügung. Das Befestigungsset enthält alle notwendigen Teile inkl. der Schrumpfschläuche der Firma Dräger zum Schutz der veränderten Kabelverbindungen. Diese Schrumpfschläuche sind nur einmalig verwendbar und damit Teil des Manipulationsschutzes des Gerätesystems. Die Kontrolleinheit befand sich an einer geschützten Stelle im Motorraum. Das Handteil war im Fahrgastraum zugänglich. Ein Kraftfahrer hatte es mittels Klettverschluss am Armaturenbrett befestigt, zwei Kraftfahrer haben das angeschlossene Handteil im Handschuhfach abgelegt. Der Einbau wurde in der „Einbaubestätigung“ seitens der Kfz-Werkstatt dokumentiert. Unmittelbar nach Einbau erfolgte vom Verkehrspsychologen die Softwareaktualisierung, so dass damit die Wegfahrsperre betriebsbereit war. Von diesem Moment an konnte das Kfz nur gestartet werden, wenn zuvor ein Atemtest (= „Initialtest“) abgegeben wurde. Für den erfolgreichen Start muss die Atemalkoholkonzentration (AAK) „0“ sein oder darf nur unterhalb des programmierten Schwellenwertes für die Atemalkoholkonzentration liegen (siehe 2.2). Außerdem muss die Atemprobe in einem speziellen Blas-Saug-Muster abgegeben werden, worin eine weitere Maßnahme des Manipulationsschutzes besteht. Erst wenn beide Bedingungen erfüllt sind, wird der zusätzliche elektromagnetische Schalter im Starterstromkreis geschlossen und das Kfz kann korrekt gestartet werden.

2.2 Software-Einstellungen

Die verwendete Software zur Einstellung der Funktionsparameter und zur Wartung der Wegfahrsperre trägt die Bezeichnung Upload XT und ist jeweils nur für eine begrenzte Anzahl von Monaten gültig. Nach Ablauf dieser Frist ist zwingend ein Update notwendig, wodurch die gültigen Software-Standards gesichert sind. Die wichtigsten Parameter und deren Einstellungen sind:

1) Kategorie Auswertungen

Alle Maßnahmen zur Umgehungsüberwachung und zur Start-Erkennung sind eingeschaltet. Somit können Manipulationsversuche erkannt, zugeordnet und gespeichert werden.

2) Kategorie Service

Die Serviceauswertung ist ausgeschaltet.

Bei eingeschalteter Serviceauswertung würde das Kfz nach der Überschreitung einer Anzahl unzulässiger Atemtests vollständig stillgelegt und kann nicht mehr gestartet werden. Von dieser starken Restriktion wurde kein Gebrauch gemacht, da sie weder durch die rechtlichen Bedingungen (Fahrerlaubnisinhaber) noch durch das tatsächliche Verhalten (z. B. zuverlässiges Erscheinen zum Auslesen der Speicherinhalte) gerechtfertigt war.

3) Kategorie Datenspeicherung ist eingeschaltet.

4) Kategorie Wiederholtest ist ausgeschaltet.

Wiederholtests sind eine programmierbare Option, bei denen der Kraftfahrer während der Fahrt in unregelmäßigen Zeitabständen zu erneuten Atemproben aufgefordert wird. Das Gerät greift unter diesen Bedingungen nicht in die laufenden Betriebsabläufe des Kfz ein. Das Ergebnis der Atemprobe wird in jedem Falle im Datenspeicher vermerkt.

Von dieser zusätzlichen Maßnahme wurde aus gleichen Gründen wie unter 2) beschrieben kein Gebrauch gemacht.

5) Kategorie Zeitsperren Initialtest

Für Initialtests mit zu hoher Atemalkoholkonzentration wurde eine Zeitsperre eingerichtet. Innerhalb einer Zeitsperre besteht keine Möglichkeit eine neue Atemprobe abzugeben, wodurch ein Starten des Kfz ebenfalls ausgeschlossen ist.

6) Kategorie Alkoholgrenzwert

Für Initialtests wurde der kleinste einstellbare Wert von 0,10 ‰ (Umrechnung mg/l zu ‰ erfolgt geräteintern mit dem Faktor 2100) eingesetzt. Das begründet sich mit der Überlegung, dass sowohl ein Fahranfänger ohne verkehrsrechtliche Vorbelastung als auch Fahrerlaubnisinhaber mit vorangegangener Trunkenheitsfahrt mit dem Ziel der konsequenten Trennung von Trinken und Fahren angeleitet werden sollten.

Für Initialtest Hohe Konzentration wurde der Wert von 0,5 ‰ gewählt. Dieses orientiert sich an der bekannten Promillegrenze im § 24a StVG. Für den Kraftfahrer hatte es nur die Bedeutung, dass er im Kfz mit einer längeren Zeitsperre (siehe 9) bis zur nachfolgend möglichen Atemprobe konfrontiert ist und das Kfz solange nicht starten kann.

7) Kategorie Atemprobe

Das Atemvolumen ist auf 1000 ml eingestellt.

8) Kategorie Service Zeiten

Die Freistartzeit ist auf 15 Minuten eingestellt. Dadurch kann nach einem Motorstart und danach folgendem Ausschalten der Zündung innerhalb von 15 Minuten erneut ohne Atemprobe gestartet werden. Nach 15 Minuten ist die Atemprobe wieder zwingend notwendig.

9) Kategorie Zeitsperren

Die Initialtest Zeitsperre (0,1 ‰ bis 0,49 ‰) ist auf fünf Minuten eingestellt. Innerhalb dieser Zeit nimmt das Gerät keine erneute Atemprobe an.

Initialtest Zeitsperre Hohe Konzentration (mehr als 0,49 ‰) ist auf 30 Minuten eingestellt.

10) Kategorie Fehler für Zeitsperre

Der Zähler für Zeitsperren ist auf den Wert „1“ eingestellt. Daraus ergibt sich, dass bereits ab dem ersten unzulässigen Initialtest die Zeitsperre greift.

11) Kalibrier-Intervall

Der elektrochemische Sensor bedarf zur dauerhaften Aufrechterhaltung seiner Messgenauigkeit der wiederholten Kalibrierung. Das Kalibrierintervall beträgt in den gewählten Standardeinstellungen 180 Tage. Es ist eine Kalibrier-Karenzzeit von weiteren 14 Tagen nach Überschreiten des 180. Tages eingestellt.

Für den Kraftfahrer sind im Handteil als Kundeneinstellungen folgende Optionen geschaltet:

1) Ergebnis anzeigen: AUS

Der Kraftfahrer erhält keine unmittelbare Kenntnis eines Atemalkoholwertes, wodurch ein „Herantrinken“ an einen Promillewert mangels Rückkopplung verhindert werden kann. Es wurde lediglich angezeigt „Test OK“ (für Atemalkoholkonzentrationen kleiner als 0,1 ‰) oder „Test NICHT OK“ (für Atemalkoholkonzentrationen größer/gleich 0,1 ‰).

2) Kalibrierintervall: EIN

Der elektrochemische Sensor muss spätestens zum Ablauf kalibriert werden. Der Kraftfahrer erhält darüber im Display eine Meldung.

3) System-Zugangs-Code: EIN

System-Zugangs-Zeit: 9 Stunden

Mittels dieser Optionen kann das System für eine Zeit von 9 Stunden elektronisch überbrückt werden, wenn das Kfz in einer Werkstatt zu einer Wartung oder Reparatur abgegeben wird. Der Zugangscode wird mit Hilfe der zugehörigen PC-Software stundengenau erzeugt und dem Kraftfahrer oder der Werkstatt telefonisch übermittelt.

2.3 Prozedur des Auslesens der gespeicherten Daten

Zum Auslesen der Speicherdaten stand das jeweilige Kfz in Praxisnähe. Mittels eines Laptops (Windows-2000, Software Upload XT) wurden die Daten über eine spezielle IR-Schnittstelle via Handteil ausgelesen. Optional besteht die Möglichkeit, die Speicherinhalte zu löschen. Letzteres begrenzt der Umfang der Daten auf handhabbare Größenordnungen. Die Datenerfassung über den Gesamtzeitraum bleibt trotzdem lückenlos – in Abschnitte unterteilt – erhalten.

3. Falldarstellungen mit quantitativer und qualitativer Datenauswertung

3.1 Fallbeispiel 1

Herr F. ist 1985 in Berlin geboren und hat nach der üblichen Schullaufbahn eine Lehre im Kfz-Bereich absolviert. Gegenwärtig ist er Schüler für die Fachhochschulreife. Er ist ledig. Im Besitz der Fahrerlaubnis ist er seit 2003 und verkehrsrechtlich nicht in Erscheinung getreten. Aus persönlichen Gesprächen mit ihm war sein Interesse für technische Einrichtungen im Kfz und seine Absicht, am Straßenverkehr verantwortlich als Kraftfahrer teilzunehmen, bekannt. Auf dieser Basis war Herr F. zur Teilnahme motiviert.

Zum Alkoholkonsum: Herr F. hat sich in mehreren Gesprächen zu seinem Alkoholkonsum geäußert. Dem war zu entnehmen, dass er allgemein in geselliger Runde mit Freunden bevorzugt Bier trinkt, aber auch Mixgetränke nicht verachtet. Nach einer Feier mit Alkohol halte er einen genügend großen Zeitabstand bis zu einer nachfolgenden Fahrt am nächsten Nachmittag ein. Im Zeitrahmen der Teilnahme am Projekt nahm Herr F. an mehreren Gesprächen mit Schulungsinhalt zum Thema „Entstehung und Abbau der Blutalkoholkonzentration" und zu den Themen der Alkoholwirkungen, des moderaten Konsums und zu Auswirkungen des Alkohols im Straßenverkehr teil. Am 15. September 2005 wurde das Interlock-Gerät eingebaut und bis zum 17. Februar 2006 gefahren.

Die quantitative Datenauswertung: Der zu betrachtende Zeitraum umfasst 156 Tage. Im Kfz wurden insgesamt 561 Initialtests abgegeben, davon waren 526 Tests ohne jegliche Beanstandung einschließlich der zwei Initialtests „OK > 0" (Messwert liegt zwischen „0" ‰ und 0,09 ‰), was 93,8 % der Tests entspricht. Für die verbleibenden 35 Tests wurde folgende Eigenschaften ermittelt: 32 Initialtests wurden als „verweigert" registriert. Ein Initialtest gilt dann als verweigert, wenn er erst später als fünf Minuten nach dem Einschalten der Zündung abgegeben wird. Zwei Initialtests wurden als „NICHT OK" (Messwert liegt zwischen 0,1 ‰ und 0,49 ‰) (0,39 % aller Initialtests), ein Initialtest wurde in der Kategorie „NICHT OK (Hohe Konzentration)" (Messwert ab 0,5 ‰) registriert (0,19 % aller Initialtests).

Die qualitative Datenauswertung (Konfliktpunkte, Zeitverlauf): Die verkehrspsychologische Haltung in der qualitativen Datenauswertung, welche gesprächsweise mit Herrn F. vorgenommen wurde, war vom Respekt gegenüber seiner noch jungen, dabei aber intensiven Fahrerfahrung bestimmt. Mittels der üblichen psychologischen Gesprächstechniken (Exploration, Glaubwürdigkeitsprüfung, produktive Arbeit mit Widersprüchen) wurden nach dem Auslesen der Daten die Gespräche zu den Ergebnissen geführt.

Der erste unzulässige Startversuch erfolgte bereits am Folgetag des Einbaus (Freitag, 16. 09. 2005, 22:25 Uhr, 0,4 ‰). Die Situationsanalyse ergab, dass eine beabsichtigte Fahrt zur Diskothek nach vorangegangenem Alkoholkonsum verhindert wurde. Die Unerfahrenheit über die weiteren Auswirkungen des Interlock-Gerätes hatte einen weiteren Startversuch erkennbar verhindert. Aus den Schilderungen von Herrn F. war zu entnehmen, dass die Unkenntnis zum Promillewert eine weitere Folge hatte: Dem alkoholisierten Fahrer wurde das Steuer eines alternativen PKW nicht überlassen.

Der zweite unzulässige Startversuch (1 Monat und 15 Tage nach Einbau, Dienstag, 01. 11. 2005, 18:13 Uhr, 1,12 ‰) hatte folgenden Hintergrund. Das Kfz befand sich an diesem Tag ab 14:05 Uhr in einer Werkstatt, was an der Nutzung der Option „Zugangscode" aus den gespeicherten Daten zu entnehmen war. Herr F. hatte dem Werkstattpersonal die Nutzung des Gerätes erklärt, wovon in der Zeit von 14:05 Uhr bis 17:19 Uhr zweimal Gebrauch gemacht wurde (jeweils 0,0 ‰). Um 18:13 Uhr wurde die genannte Atemprobe abgegeben und konnte durch Nachfrage in der Kfz-Werkstatt als von einem Mitarbeiter abgegeben identifiziert werden.

Der dritte unzulässige Startversuch (1 Monat und 28 Tage nach Einbau, Montag 14. 11. 2005, 13:26 Uhr, 0,1 ‰) stellte sich in folgendem Ablauf dar: Herr F. berichtete, anlässlich des Geburtstages eines Bekannten überraschend zu einem Umtrunk eingeladen gewesen zu sein. Nach seiner Einschätzung hätte die Menge von einer Flasche Bier und eine längere Wartezeit ausreichen müssen, das Kfz dann starten zu können. Nach Ablauf der Zeitsperre konnte das Kfz dann im zweiten Versuch ca. 10 Minuten später gestartet wer-

den. Herr F. nannte seine Schlussfolgerung: Ich muss noch konsequenter vorausdenken, wenn ich 0,0 ‰ einhalten will.

Am 08. 12. 2005 (Donnerstag, 22:21 Uhr, 0,07 ‰) und am 10. 01. 2006 (Dienstag, 23:19 Uhr, 0,08 ‰) wurden für den Kraftfahrer im Kfz zunächst unbemerkt die beiden Promillewerte „> 0“ registriert. Im Auswertungsgespräch am 11. 01. 2006 (geplanter Termin zum Auslesen der Daten) wurde darauf aufmerksam gemacht. Bis zum Ausbau des Gerätes waren nur noch Initialtests mit 0,0 ‰ zu verzeichnen.

Das bedeutet, nach Ablauf von 2 Monaten ist es Herrn F. gelungen, unzulässige Atemtests auszuschließen und innerhalb von 4 Monaten die alkoholfreie Straßenverkehrsteilnahme in seinem Kfz konsequent zu erreichen.

3.2 Fallbeispiel 2

Herr M. ist 1964 in Berlin geboren. Nach der üblichen Schullaufbahn absolvierte er eine Lehre in der Metallbranche. Er ist verheiratet und Vater einer 1988 geborenen Tochter. Seit Mitte der neunziger Jahre ist er in der Lebensmittelbranche tätig, inzwischen mit Leitungsfunktion.

Zum Alkoholkonsum: Im Jugendalter habe es zwei erinnerliche Exzesse gegeben, allgemein habe er in geselliger Runde bis 5 kleine Bier getrunken. Mit Gründung der Familie entwickelte sich eine Konkurrenzsituation zum Schwiegervater. Er habe sich auch im gemeinsamen Trinken beweisen wollen und exzessiv durch Bier und Schnaps bis über 200 g Alkohol getrunken. Herr M. gesteht eine unentdeckte, hoch alkoholisierte Trunkenheitsfahrt Mitte der neunziger Jahre ein. Erheblicher Stress im Beruf und Familie führten zu fast täglichem Entlastungstrinken seit Mitte der neunziger Jahre. 1999 wird eine Trunkenheitsfahrt mit 1,3 ‰ entdeckt und verurteilt. Herr M. berichtet von vorübergehender Reduzierung des Alkoholkonsums, welche dann in erneuten Missbrauch mündete. Es gibt eine weitere Trunkenheitsfahrt im April 2002 (1,36 ‰ mit Unfall) und eine weitere Fahrt auf einem Moped im Mai 2002 mit 0,75 ‰.

Die verkehrspsychologische Therapie nach der Konzeption von PRONON e.V. (PRONON [11] 1998) verlief von August 2002 bis September 2003 mit 21 Sitzungen als Einzelgespräche. Die Ziele waren

1. Umkehr im Trinkverhalten,
2. Entwicklung eines effektiven Stressmanagements,
3. Aufrechterhaltung der Verhaltensalternativen und Rückfallprophylaxe.

Das Verhaltensziel hinsichtlich des Alkoholkonsums war kontrollierter, moderater Konsum verbunden mit der Straßenverkehrsteilnahme von 0,0 ‰.

Die verkehrspsychologische Begutachtung im Februar 2004 endete mit einem negativen Ergebnis mit Kursempfehlung. Zitat zur Kursempfehlung: (die Kursteilnahme soll) die „Standortbestimmung, ob kontrolliert-reduziertes Trinken oder Abstinenz unterstützen …“ Herr M. hat den Kurs erfolgreich absolviert. Die Fahrerlaubnis wurde am 19. April 2004 erteilt. Herr M. trinkt kontrolliert und reduziert Alkohol, wobei er diesbezüglich ein Protokoll führt.

Am 24. Oktober 2005 wurde das Interlock-Gerät eingebaut und bis zum 10. März 2006 gefahren. Die Daten wurden aus dem Speicher ca. alle zwei Monate ausgelesen. Unmittelbar damit verbunden war die Diskussion der Ergebnisse und ggf. wurden Festlegungen für weitere Selbstkontrollaufgaben vereinbart.

Die quantitative Datenauswertung: Der zu betrachtende Zeitraum umfasste 138 Tage. Im Kfz wurden insgesamt 539 Initialtests abgegeben, davon waren 501 Tests ohne jegliche

Beanstandung, was 93 % der Tests entspricht. Für die verbleibenden 38 Tests wurde folgende Eigenschaften ermittelt: 29 Initialtests wurden als „verweigert" registriert. 9 Initialtests wurden als „NICHT OK" (Messwert liegt zwischen 0,1 ‰ und 0,49 ‰) registriert (1,7 % aller Initialtests). Es wurde kein Initialtest in der Kategorie „NICHT OK (Hohe Konzentration)" registriert.

Die qualitative Datenauswertung (Konfliktpunkte, Zeitverlauf): Die verkehrspsychologische Haltung in der qualitativen Datenauswertung war in diesem Fall sekundärpräventiv orientiert. Auf Grund der Verkehrsauffälligkeiten mit Alkohol war es wichtig, die konsequente Einstellungs- und Verhaltensänderung zur Vermeidung des Trink-Fahr-Konfliktes, vergleichbar dem Setting in der verkehrspsychologischen Therapie, zu unterstützen.

Ein erster unzulässiger Startversuch war 3 Tage nach Einbau (27. 10. 2005, Donnerstag, 11:52 Uhr, 0,3 ‰) zu verzeichnen. Herr M. führte dazu aus, seinem Schwager das Gerät demonstriert zu haben. Seine genauere Beschreibung widerspiegelt sich auch in den registrierten Daten: Der Treffpunkt war in einer Spätdienstwoche. Die Demonstration erfolgte zum angegebenen Zeitpunkt. Die Abfahrt zum Dienst lässt sich für 12:30 Uhr mit einem Initialtest von 0,0 ‰ und einer Fahrzeit von 41:58 Minuten und die Rückfahrt vom Dienst ab 23:46 Uhr ebenfalls mit Initialtest 0,0 ‰ und einer Fahrzeit von 34:08 Minuten aus den Daten nachvollziehen.

Zwei unzulässige Startversuche in unmittelbarer Folge waren 8 Tage nach Einbau (01. 11. 20005, 13:48 Uhr, 0,24 ‰ und 13:53 Uhr, 0,34 ‰) in den registrierten Daten enthalten. Herr M. wartete bereits seinerseits mit dem Eingeständnis der Fehlversuche auf: Er habe ebenfalls in einer Spätschichtwoche mit seiner Tochter gemeinsamen in der Wohnung Mittag gegessen. Zu Trinken habe es ein gekauftes Apfelsaft-Mix-Getränk gegeben. Über dessen möglichen Alkoholgehalt habe er sich davor keine Gedanken gemacht und beim Trinken keine Alkoholwirkungen gespürt. Von dem Gerät im Wegfahren gesperrt zu werden, habe ihn völlig überrascht, was sich auch in dem zweiten unmittelbar folgenden Startversuch widerspiegelte. Herr M. war entsprechend der Handteil-Einstellungen ohne Kenntnis des Promillewertes geblieben und habe sich an diesem Tag nur entschließen können, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu fahren. Am Folgetag hatte er vorsichtshalber, ausweislich der registrierten Daten, eine halbe Stunde vor beabsichtigtem Fahrtbeginn die Startmöglichkeit getestet (11:46 Uhr, 0,0 ‰) und seine Fahrt dann regulär angetreten (12:16 Uhr, 0,0 ‰, Fahrtdauer 39:33 Minuten). Lernpsychologisch zeigt sich hier die Unmittelbarkeit der Sanktion – das Kfz lässt sich nicht starten! Verkehrspsychologisch bot sich ein Ansatzpunkt zur Arbeit am Thema: „Verantwortlichkeit durch vorsorgliche Haltung" therapeutisch zu vertiefen. In diesem Falle betraf es die Frage: Was trinke ich unmittelbar vor Fahrtantritt? Der Umstand, die Alkoholwirkungen nicht bemerkt zu haben, wurde ebenfalls einbezogen. Da auch die körperlichen Reaktionen auf die Alkoholisierung ausgeblieben waren, wurde insbesondere auf das Konzept der Selbstkontrolle und Handlungsplanung Bezug genommen.

Ein vierter unzulässiger Startversuch wurde einen Monat und 12 Tage nach Einbau (Montag, 05. 12. 2005, 15:35 Uhr, 0,2 ‰) registriert. In dieser Zeit war Herr M. mit einer Operation am Knie konfrontiert und konnte den PKW nicht selber fahren. Er hat einem Bekannten das Kfz überlassen, um u. a. sich von diesem zur Behandlung fahren zu lassen. Bei der Unterweisung in das Gerät habe der andere Kraftfahrer dessen Wirkung sehen wollen. In diesem Zusammenhang sei es zu diesem Messwert gekommen.

Fünf unzulässige Startversuche in unmittelbarer Folge wurden am 18. 01. 2006 (Mittwoch, 19:01 Uhr bis 19:36 Uhr) registriert. Diese sind unter meiner Aufsicht während

einer Fortbildungsveranstaltung der Landessektion des B.A.D.S. entstanden. Herr M. hatte sich einverstanden erklärt, mit seinem Pkw am Veranstaltungsort bereit zu stehen und interessierten Teilnehmern jeweils eine Atemprobe zu gestatten.

Bis zum Ausbau des Gerätes folgten dann nur noch Initialtests mit 0,0 ‰.

Das bedeutet, nach Ablauf von etwa 6 Wochen ist es Herrn M. gelungen, unzulässige Atemtests auszuschließen und die alkoholfreie Straßenverkehrsteilnahme in seinem Kfz konsequent zu erreichen.

3.3 Fallbeispiel 3

Herr K. ist 1958 in Potsdam geboren. Die Schullaufbahn, welche in der Oberstufe eine Spezialisierung als Leistungssportler beinhaltete, wurde mit der 10. Klasse beendet. Danach hat sich eine Berufsausbildung mit Abitur (Baufacharbeiter) angeschlossen. In der Freizeit sei er als Übungsleiter im Sportverein tätig gewesen und habe in einer Musikband gespielt. Nach der Wehrdienstzeit habe er ein Schauspielstudium absolviert und bis zur „Wende" in einem Ensemble in Festanstellung gearbeitet. Danach habe es ein Engagement bis 1999 gegeben. In der darauf folgenden Zeit bis 2005 habe er erhebliche Probleme gehabt, in seinem Beruf auf der Basis freiberuflicher Tätigkeit zu arbeiten. Mit Beginn des Jahres 2006 habe sich die berufliche Situation stabilisiert und sei durch langfristige Engagements wieder sicherer geworden. Herr K. ist verheiratet und Vater eines 1985 geborenen Sohnes.

Zum Alkoholkonsum: Herr K. berichtete von Alkoholkonsum fast ausschließlich in geselliger Runde mit allmählich gesteigerten Mengen bis ca. 100 g (Getränk: Bier) in der Wehrdienstzeit. In der Studienzeit habe er zu besonderen Anlässen (Faschingsfeier, Premierenfeiern) in regelmäßigen Abständen in gesteigerter Menge Alkohol getrunken. In dieser Zeit habe er auch neben dem Konsum von Bier dem Schnaps zugesprochen. Steigerungen der Trinkmenge, welche in vertieften Situations- und Bedingungsanalysen im verkehrspsychologischen Gespräch herausgearbeitet werden konnten, lagen bei 150 g Alkohol an einem solchen Abend. Nach dem Studium habe sich der Alkoholkonsum deutlich geändert: geringere Mengen, jedoch fast täglich drei Bier nach der Vorstellung. Diese Gewohnheit habe sich bis 1999 fortgesetzt, nun regelmäßig zweimal in der Woche, jedoch mit gesteigerter Alkoholmenge bis 80 g (4 x 0,5 l Bier). In der Zeit bis 2005 habe er zu Hause sein „Feierabendbier" getrunken. Herr K. berichtete, dass sich die Gewohnheit entwickelt habe, während der Aufbauarbeit vor der Veranstaltung bereits Bier zu trinken, wie vor der Trunkenheitsfahrt am 03. 12. 2005 (0,72 ‰).

Herr K. hatte wegen einer erheblichen Belastung seines „Punktekontos" eine verkehrspsychologische Beratung in meiner Praxis absolviert. Im Anschluss daran wurde eine verkehrspsychologische Therapie nach der Konzeption von PRONON e.V. (PRONON [11] 1998) durchgeführt. Die Ziele dieser Therapie sind die Stabilisierung des defensiven, risikogeminderten Fahrstiles und der Straßenverkehrsteilnahme mit 0,0 ‰. Die Therapie wurde im Februar 2006 begonnen.

Herr K. fährt als Fahrerlaubnisinhaber seit dem 06. 09. 2006 mit einem in seinem Pkw eingebauten Interlock-Gerät.

Die quantitative Datenauswertung: Der zu betrachtende Zeitraum bis zum 02. 05. 2007 umfasste 241 Tage. Im Kfz wurden insgesamt 533 Initialtests abgegeben, davon waren 506 Tests ohne jegliche Beanstandung einschließlich der 3 Initialtests „OK > 0" (Messwert liegt zwischen „0" ‰ und 0,09 ‰), was 94,9 % der Tests entspricht. Für die verbleibenden

27 Tests wurden folgende Eigenschaften ermittelt: 25 Initialtests wurden als „verweigert" registriert. 2 Initialtests wurden als „NICHT OK" (Messwert liegt zwischen 0,1 ‰ und 0,49 ‰) registriert (0,38 % aller Initialtests).

Es wurde kein Initialtest in der Kategorie „NICHT OK (Hohe Konzentration)" registriert.

Die qualitative Datenauswertung (Konfliktpunkte, Zeitverlauf): Im Unterschied zum Fallbeispiel 2, in welchem die verkehrspsychologische Therapie im weiten zeitlichen Vorfeld des Interlock-Einsatzes abgeschlossen war, verliefen verschiedene Abschnitte der verkehrspsychologischen Therapie und der Interlock-Einsatz diesmal in synchronisierter Form. Mittels situations- und bedingungsanalytischer Gespräche und der kognitiven Strukturierung wurden entlang der bisherigen Entwicklung problematische Gewohnheitsbildungen im Alkoholkonsum aufgearbeitet. Aus den registrierten Daten konnten Rückschlüsse gezogen werden, welches Problemverhalten weiter besteht. Daraus abzuleiten waren die Verhaltensalternativen, welche dem Zielverhalten der alkoholfreien Straßenverkehrsteilnahme dienen.

Als erstes standen 3 Initialtests, welche als „OK > 0" einzustufen waren (Samstag, 09. 09. 2006, 21:50 Uhr, 0,07 ‰; Dienstag, 26. 09. 2006, 22:17 Uhr, 0,05 ‰; Freitag, 29. 09., 17:54 Uhr, 0,07 ‰) zur Diskussion. Diese Daten erschienen erstmalig beim Auslesen des Speichers am 18. 10. 2006. Die Situationsanalyse hatte folgenden Ablauf zum Ergebnis: jeweils vor und nach der Vorstellung setze er aus hygienischen Gründen eine Mundspülung ODOL MED 3 (9,0 Vol % Alkohol) ein. Der Einsatz dieser Hygienemaßnahme finde praktisch unmittelbar vor Abfahrt zum Spielort im Rahmen der sonst üblichen Vorbereitungen statt (3. Messung). Nach der Vorstellung gebe es eine rasche Abfolge einschließlich der Hygienemaßnahme bis zur Abfahrt mit dem PKW (1. und 2. Messung). In Konsequenz dessen hat Herr K. ein anderes Präparat gewählt.

Ein erster unzulässiger Initialtest wurde einen Monat und fünf Tage nach Einbau (Mittwoch, 11. 10. 2006, 22:17 Uhr, 0,13 ‰) registriert. An diesem Tag, so der Bericht von Herrn K., seien für eine Tournee die Requisiten verladen worden. Daran sei er tatkräftig beteiligt gewesen. Während dieser Arbeit habe er Bier getrunken. Zum Ende der Arbeit sei ihm überraschend mitgeteilt worden, dass sein Pkw auf dem falschen Parkplatz stehe und er wegfahren solle. Da der Pkw nicht zu starten war, sei letztlich doch alles beim alten geblieben. In der verkehrspsychologischen Therapie wurde dann gezielt über die traditionell enge Bindung des Alkoholkonsums an berufliche Aufgaben gearbeitet. Herr K. erkannte, dass die pure Absicht allein nicht fruchtet, wenn nicht seine persönliche Haltung zum Alkoholkonsum als solche geändert wird. An diesem Thema wurde therapeutisch in mehreren Stunden weiter gearbeitet.

Ein zweiter unzulässiger Initialtest war drei Monate und einen Tag nach Einbau (Sonntag, 10. 12. 2006, 18:02 Uhr, 0,16 ‰) zu verzeichnen. Anlässlich einer Stadtführung habe es gegen 17:00 Uhr Wein bei einer Verkostung gegeben. Herr K. berichtete, in Fahrbereitschaft gewesen zu sein. Er habe die Hoffnung gehabt, eine Stunde später nüchtern zu sein. Verkehrspsychologisch wurde wie im Fallbeispiel 2 mit der „Verantwortlichkeit durch vorsorgliche Haltung" darauf Bezug genommen. Weiterhin wurde ein Maßnahmenkatalog im Verlaufe der Therapie eingesetzt, welcher persönlichkeitsbildende Inhalte wie z. B. „Abgleich zwischen kurzfristigem Verzicht und dem langfristigen Gewinn" und das Aufrechterhalten einer persönlichen Entscheidung auch bei Widerspruch aus der Umgebung zum Gegenstand hatte.

4. Eine neue Qualität von Daten in der verkehrspsychologischen Beratung und Therapie

4.1 Lernpsychologische Aspekte

Eine oft verwendete Formulierung im Verlauf medizinisch-psychologischer Begutachtungen und auch in der verkehrspsychologischen Therapie ist: „In Zukunft 0,0 ‰ am Steuer!“ Das ist zweifellos eine richtige, gleichwohl ehrgeizige Entscheidung. Nicht selten wird darüber diskutiert, ob es nicht besser wäre, eine 0,0 ‰-Grenze für die Straßenverkehrsteilnahme mit Kfz gesetzlich zu verfügen. Die Teilnehmer dieser Testphase haben sich mit der gegenwärtigen Realität hinsichtlich der gesetzlich festgelegten Promillegrenzen in ihrem Vorsatz unter Zuhilfenahme des Interlock-Gerätes konkret prüfen wollen.

Mit Blick auf die 0,3 ‰-Grenze der Rechtsprechung wurden unter Berücksichtigung der alles in allem 1 580 Initialtests insgesamt 4 potenzielle Fahrten (Herr F. 16. 09. 2005, 0,4 ‰; 01. 11. 2005, 1,12 ‰ [Werkstattpersonal] und Herr M. 27. 10. 2005, 0,3 ‰; 01. 11. 2005, 0,34 ‰) bezogen auf alle 3 teilnehmenden Kraftfahrer verhindert. Bei dieser Betrachtung wird es als unerheblich angesehen, ob der Kraftfahrer in echter Fahrbereitschaft war (Fahrt zur Diskothek, Fahrt zur Arbeit) oder aus Gründen der Erprobung eine alkoholisierte Atemprobe abgegeben wurde.

Alle Atemproben zusammen genommen zeigen, dass eine Anpassungsleistung durch den jeweiligen Kraftfahrer zu erbringen war. Diese verläuft in einer Zeitphase von zwei bis drei Monaten. Durch die strenge Grenzwertsetzung auf 0,1 ‰ unterteilt sich diese Anpassungsphase nochmals in zwei Bereiche: Erstens bezüglich der Atemproben, welche bis 0,09 ‰ für den Kraftfahrer zunächst unbemerkt blieben, weil das Kfz gestartet werden konnte. Zweitens bezüglich der Atemproben ab 0,1 ‰. In letzteren Fällen war der Start des Kfz nicht möglich. Diese Situation hat aus lernpsychologischer Sicht folgende Konsequenzen: Spätestens dann, wenn die Wegfahrsperre das erste Mal den Start des Kfz unterbunden hat, wurde für den Kraftfahrer erlebbar, welch positiven Aspekt die erfolgreichen Initialtests haben. In unserer Versuchsreihe hatte jeder einzelne Kraftfahrer zwischen 350 bis 550 dieser positiven Feedbacks für die Handlungsabsicht „Am Steuer 0,0 ‰“ erhalten.

Wie allgemein bekannt ist, wird positiven Verstärkern und Lob im Straßenverkehr(-srecht) und in der Verkehrssicherheitsarbeit zu wenig Bedeutung beigemessen. Korrektes Verhalten wird als Selbstverständlichkeit angesehen. Insofern finden wir bei dem Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten einen innovativen Ansatz vor.

Von mindestens gleichrangiger Bedeutung ist der sofortige Strafreiz bei Fehlverhalten. Lernpsychologisch sprechen wir bei einem hohen Maß an unmittelbaren Konsequenzen von einer hohen Kontingenz. Hohe Kontingenzen unterstützen effektiv die Löschung von Fehlverhalten, in diesem Falle, wenn der Promillewert zu hoch ist. Im Unterschied dazu können Polizeikontrollen, welche nur stichprobenartige Überprüfungen zum Gegenstand haben, nur eine geringe Kontingenz erzielen. Lernpsychologisch bedeutet ein geringes Maß der Kontingenz, dass das Fehlverhalten in keinem Fall gelöscht sondern sogar unterstützt wird.

Für die Verkehrssicherheit besteht ein weiterer entscheidender Unterschied: Eine zu hohe Atemalkoholkonzentration in der Polizeikontrolle bedeutet, dass der Kraftfahrer bereits gefahren ist …

Ein weiterer Aspekt des Lernens ist zu berücksichtigen: Eine Mitteilung über den Promillewert erfolgt im Kfz in keinem Fall. Auf diesem Wege soll das so genannte Herantrinken an eine Promillegrenze unterbunden werden. Die teilnehmenden Kraftfahrer berich-

teten unabhängig voneinander über einen diesbezüglichen Effekt: Es entsteht im Moment des jeweiligen unzulässigen Initialtestes eine „produktive Verunsicherung", welche die Wahlmöglichkeit, z. B. in einem anderen Kfz fahren zu wollen, unterbunden hat.

4.2 Verkehrspsychologische Aspekte

Durch den Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten wissen wir als Verkehrspsychologen erstmals, was in dem Kfz des betreffenden Kraftfahrers wirklich passiert. Auch die unzulässige Atemprobe ist als diesbezüglicher Beitrag zu sehen, da Informationen zum tatsächlichen Verhalten des Kraftfahrers entstanden sind. Welche Aktivitäten des Kraftfahrers sich in solch einem Fall anschließen, bekommen wir jedoch nur eingeschränkt oder nicht durch die Daten mitgeteilt, weil die Wegfahrsperre die weiteren Handlungen des Kraftfahrers nicht direkt beeinflussen kann. An dieser Stelle erhält die verkehrspsychologische Begleitung ihre Bedeutung.

Zwei Schwerpunkte der verkehrspsychologischen Beratung oder Therapie haben sich herausgebildet:

(1) Kompetenzsteigerung hinsichtlich der Verantwortung, als sicherer Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnehmen zu können durch Aufklärung, Wissensvermittlung und Anleitung zur Risikominderung.

(2) Umgewöhnung und Neuorientierung insbesondere dann, wenn sich (selbst-)schädigende Gewohnheiten beim Alkoholkonsum entwickelt haben oder noch nicht vollständig aufgegeben wurden.

Für die zweite Aufgabenstellung hat sich aus den Speicher-Daten eine nützliche Arbeitsgrundlage entwickelt. Wie beschrieben, waren in allen drei Fällen Konfliktpunkte dann entstanden, wenn Gewohnheiten bezüglich des Alkoholkonsums (noch) unreflektiert geblieben waren. Alle Kraftfahrer konnten aus den problem- und lösungsorientierten Gesprächen profitieren. Der Einstellungswandel zur Haltung „Verantwortung durch vorsorgliches Verhalten" hat in der verkehrspsychologischen Intervention durch die Speicher-Daten Unterstützung erfahren, wodurch sich mehr Handlungsspielraum und Selbstbestimmung statt starre Gewohnheit entwickelte.

5. Schlussbemerkungen

Können Alkohol-Interlocks menschliche Probleme lösen?

Diese Frage wurde eingangs gestellt und ist mit NEIN zu beantworten.

Im Spiegel der bisherigen weltweiten Forschung über die Wirkung von Alkohol-Interlock-Geräten lassen sich die Erfahrungen in der konkreten Umsetzung wie folgt zusammenfassen:

1) In einer verkehrspsychologischen Praxis können sowohl die geräte- wie auch die systemtechnischen Voraussetzungen zur Begleitung von Kraftfahrern mit Alkohol-Interlock-ausgerüsteten Kfz geschaffen und genutzt werden.

2) Speicher-Daten aus Alkohol-Interlock-Geräten sind sensible Daten, welche die informationelle Selbstbestimmung der Kraftfahrer tangieren. Ein verantwortungsvoller Umgang mit diesen Daten muss gewährleistet sein.

3) Für eine zielorientierte Arbeit („0,0 ‰ am Steuer") mit Kraftfahrern unter Nutzung von Alkohol-Interlock-Geräten ist ein (therapeutisches) Arbeitsbündnis nützlich, in welchem ggf. die Korrekturen von Fehleinstellungen und -handlungen zu leisten sind.

4) Alkohol-Interlock-Geräte können in einem Konzept von Verkehrssicherheit zur Vermeidung von Trink-Fahr-Konflikten ein Baustein sein. Das Ziel von Verkehrssicherheitsarbeit kann nur sein, Kraftfahrer in ihrer Selbstverantwortung zu stärken.

Im Zusammenspiel zwischen generalpräventiven Maßnahmen und Mitteln individueller Prävention ist das Potenzial von Alkohol-Interlock-Geräten in der Bundesrepublik Deutschland erst in einer Entwicklung begriffen.

Zusammenfassung

Das politische und fachliche Interesse an der Frage, ob alkoholsensitive Wegfahrsperren einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können, nimmt spürbar zu. Es werden praxisbezogen und detailliert die Methodik und die wichtigsten Funktionsparameter des eingesetzten Alkohol-Interlock-Gerätes beschrieben. Das Gerät wurde in seiner Funktion als alkoholsensitive Wegfahrsperre und hinsichtlich der Speicherung von relevanten Daten in der Bedienung des Kfz eingesetzt.

In drei Fallbeispielen werden der persönliche Hintergrund und die Speicherdaten, unterteilt in die Auswertung quantitativer und qualitativer Merkmale, dargestellt. Die Teilnehmer waren: (1) ein junger Kraftfahrer ohne verkehrsrechtliche Vorbelastung, (2) ein Kraftfahrer mit wiederholten Trunkenheitsfahrten in der Vorgeschichte und (3) ein Kraftfahrer mit erheblicher Belastung durch Punkte im Verkehrszentralregister einschließlich einer Alkoholfahrt (§ 24a StVG). Alle Teilnehmer waren im Besitz einer Fahrerlaubnis der Bundesrepublik Deutschland. Die Konsequenzen aus den praktischen Erfahrungen werden aus lernpsychologischer und verkehrspsychologischer Sicht gezogen. Mit dem Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten in Verbindung mit einer psychologischen Begleitung kann effektiv auf sicheres, alkoholfreies Verkehrsverhalten Einfluss genommen werden. Im verantwortungsvollen Umgang mit den Speicherdaten aus dem Alkohol-Interlock-Gerät eröffnet sich die Möglichkeit, konkretes Ziel- aber auch Fehlverhalten zu erkennen und an zugrunde liegenden Fehleinstellungen und schädigenden Gewohnheiten im Alkoholkonsum mit verkehrspsychologischen Methoden zu arbeiten. Das nutzbare Potenzial dieses Settings ist in Deutschland gerade in Entwicklung begriffen.

Schlüsselwörter

alkoholsensitive Wegfahrsperre – Alkohol-Interlocks – verkehrspsychologische Rehabilitation – Kasuistik

Summary

The political and academic interest whether alcohol ignition interlock devices (Interlocks) contribute to road safety is rising significantly. Method, both in practical use and detail, as well as the Interlock's parameter are being described. The Interlock was being used as an alcohol sensitive vehicle immobiliser and for storing relevant vehicle usage data.

With three case studies, the personal background as well as the stored data, is presented, divided into categories of quantitative and qualitative characteristics. The participants were: (1) one young driver without traffic related records, (2) one traffic offender with repeated incidents of drink driving in the past and (3) one driver with a serious points record of drink driving (§ 24a, StVG). All participants held a drivers licence of the Federal Republic of Germany. Consequences from the practical experiences are drawn from an educational psychological and from a traffic psychological point of view. Employing Interlock devices accompanied by psychological monitoring, can positively influence alcohol free driving behaviour. The responsible use of stored data provides possibilities to detect desired and undesired behaviour. Furthermore underlying attitudes and damaging behaviours concerning the consumption of alcohol can be encountered by traffic psychological methods. In Germany the potential of this setting is currently just developing.

Keywords

breath alcohol sensitive ignition interlock device – Alcohol Interlock traffic – psychological driver rehabilitation – case report

Literatur

[1] Benjamin D (2007) 45. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar. Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise. Blutalkohol, 44, 89–92
[2] Evers C (2003) Zur Realisierbarkeit einer Einführung atemalkoholsensitiver Zündsperren für alkoholauffällige Kraftfahrer in Europa – Ergebnisse des EU-Projektes ALCOLOCKS. Blutalkohol, 40, 20–36
[3] Evers C (2007) Ergebnisse eines europäischen Pilotversuches zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperren bei verschiedenen Kraftfahrergruppen. Blutalkohol, 44, 14–26
[4] Gilg T, Hutzler G & Tourneur D (1998) Medizinische und technische Evaluation der alkoholsensitiven Zündsperre (Breath Alcohol Ignition Interlock Device, BAIID) „alcolock® system" – Anwendungsmöglichkeiten und Verkehrssicherheitsaspekte. Blutalkohol, 35, 331–343
[5] Klipp S (2005) Are there Ways to Establish Interlock Programs in Germany. In: Robertson R D, Vanlaar W G M, Beirness D J (2005) Alcohol Interlock Programs: An Global Perspective. Proceedings of the Sixth International Symposium on Alcohol Ignition Programs, 30-34. Annecy, France, September 25–27, 2005
[6] Klipp S (2006) Primär- und sekundärpräventive Initiativen gegen Trunkenheitsfahrer – eine Übersicht über die weltweiten Interlockprogramme. Blutalkohol, 43, 175–191
[7] Kosellek R (2005) Projektbeschreibung für ein Forschungspilotprojekt. Blutalkohol, 42, 218–222
[8] Lagois J & Sohège J (2003) Interlock – ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Blutalkohol, 40, 199–207
[9] Lohkamp L (2003) Gibt es rechtliche Möglichkeiten für den Einsatz von Interlock-Geräten in Deutschland? Blutalkohol, 40, 208–219
[10] Marques et al. (2003) Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperren (Interlock). Blutalkohol, 40, 177–198
[11] PRO·NON Verkehrspsychologische Beratung und Therapie e.V. (1998) Konzeption für die verkehrspsychologische Beratung und Therapie alkohol- und drogenauffälliger Kraftfahrer und Kraftfahrer mit Verkehrszuwiderhandlungen (unveröffentlicht)
[12] Sperhake J, Tsokos M & Püschel K (1998) Praktische Erprobung der alkoholsensitiven Zündsperre Alkolock® System. Blutalkohol, 35, 344–352
[13] Symposium des B.A.D.S. (2005) Wegfahrsperren für alkoholauffällige Kraftfahrer. Ein Weg zu mehr Verkehrssicherheit? Blutalkohol, 42, Supplement I

Anschrift des Verfassers

Dr. Ronald Kosellek
PRONON
Verkehrspsychologische Beratung und Therapie e.V.
PRONON Praxis Berlin
Klaustaler Straße 28
13187 Berlin
E-Mail: berlin.kos@pro-non.de

Aus der Forschung

ULRIKE NATHOW

Schweiz: Straffälliges Verhalten im Straßenverkehr und Polizeikontrollen

Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001–2006[*])

Einleitung

Nach einer ersten Befragung im Jahr 2001 und der zweiten 2004[**]) haben das Bundesamt für Statistik (BFS) und die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zum dritten Mal im Jahr 2006 eine Erhebung bei Motorfahrzeuglenkenden in der Schweiz (BeMo) über deren selbstberichtetes Verhalten und ihre Einstellungen im Straßenverkehr durchgeführt. Ziel war es, auch Informationen darüber zu erhalten, wie die Bevölkerung die Polizeikontrollen und die Straßenverkehrsgesetze wahrnimmt. Zudem sollten der Einfluss und die Wirksamkeit dieser Kontrollen auf das Verhalten der Fahrzeuglenkenden erforscht werden.

Die Ergebnisse der neuesten BeMo geben einen Überblick über die Situation 2006 sowie über die Entwicklung bei den Straßenverkehrsdelikten in den letzten fünf Jahren.

Methode

Die Erhebung der motorisierten Fahrzeuglenkenden hat das Erhebungsinstitut MIS TREND mit Sitz in Bern und Lausanne per Telefon und mit Computerunterstützung (Computer Assisted Telephone Interview, CATI) durchgeführt. Für jede Befragung wurde eine geschichtete Zufallsstichprobe von 6 000 Haushalten mit festem Telefonanschluss gezogen. Die betroffenen Haushalte sind zwei Wochen vor dem Gespräch per Post über Zweck, Ablauf und Art der gestellten Fragen informiert worden.

Zu beachten ist, dass am 01. Januar 2005, also während der Erhebungszeit, zwei neue Maßnahmen im Straßenverkehrsrecht eingeführt wurden: Die Senkung des erlaubten Alkoholwerts von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰, und die Möglichkeit, Alkoholtests ohne konkreten Verdacht durchzuführen.

---

[*]) Die komplette Studie „Straffälliges Verhalten im Straßenverkehr und Polizeikontrollen – Befragung der Motorfahrzeuglenkenden 2001–2006“ aus der Reihe: Statistik der Schweiz (ISBN: 3-303-19030-5) wurde herausgegeben vom Bundesamt für Statistik der Schweiz (BFS) und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und ist abrufbar unter: http://www.bfs.admin.ch/portal/de/index/themen/19/04/01/01/06.html

[**]) http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/erhebungen_quellen.html

Ergebnisse

1. Selbsteinschätzung der Häufigkeit von Straßenverkehrsdelikten

Insgesamt zeigte sich, dass die Fahrzeuglenkenden immer seltener Verkehrsdelikte angeben. Der zwischen 2000 und 2003 stabile Anteil von Befragten, die einräumten, während des Jahres ein Verkehrsdelikt begangen zu haben, hat 2005 vor allem bezüglich des Fahren in angetrunkenem Zustand abgenommen. Während 2003 noch 21 % bekannten, mindestens einmal im Jahr mit einem Promillewert von 0,8 ‰ oder mehr am Steuer gewesen zu sein, waren es bis 2005 fast um die Hälfte weniger (13 %). Der Teil der Befragten, die 2005 das Gefühl hatten, mit mindestens 0,5 ‰ Alkohol im Blut gefahren zu sein, lag dabei mit 23 % ungefähr gleich hoch wie jener (23 %) der Personen, die 2003 eine Fahrt mit 0,8 ‰ oder mehr einräumten. Immer noch mehr als doppelt so viele Männer als Frauen gaben an, angetrunken gefahren zu sein, auch wenn insgesamt bei beiden Geschlechtern eine Abnahme festzustellen ist. Bei den Personen, die am meisten gefahren waren, lag der Anteil derer, die sich zum Fahren in angetrunkenem Zustand bekannten, umso höher, je mehr Kilometer sie zurückgelegt hatten.

2. Furcht vor Unfällen

Des Weiteren stellte sich heraus, dass ein deutlich höherer Anteil der Befragten befürchtet, durch Fehler anderer in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden (wegen Fahren in angetrunkenem Zustand 93 %), als selbst einen Unfall zu verschulden (wegen Alkohol nur 25 %). Dieser Anteil ist zwischen 2001 und 2006 gleich geblieben. Beinahe zweimal so viele Männer wie Frauen hatten Angst, einen Alkoholunfall zu verursachen. Personen mit hoher Kilometerleistung haben tendenziell größere Sorge, an einem Alkoholunfall Schuld zu sein.

3. Subjektive und objektive Kontrollwahrscheinlichkeit

Hier sollten die Befragten Angaben zur subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit machen. Die Erhebungen von 2001 (Bächli-Biétry & Vaucher, 2002[***]) und von 2004 der BeMo zeigten die sowohl objektiv wie subjektiv sehr kleine Wahrscheinlichkeit, in eine Alkoholkontrolle zu geraten. Nur 2 % der Fahrzeuglenkenden waren im Jahr vor der Befragung mindestens einmal einem Alkoholtest unterzogen worden, und die Hälfte davon war der Ansicht, die Wahrscheinlichkeit, in einen solchen Test zu geraten, betrage null („nie“). In den meisten europäischen Ländern lag der Anteil Fahrzeuglenkender, die 2003 auf Alkohol im Blut kontrolliert wurden, zwischen 5 % (Spanien, Portugal) und 15 % (Schweden, Frankreich); die Spitzenposition hielt Finnland mit 28 % inne (ETSC, 2006[****]).

Im Jahr 2006 befürchteten nur 54 % eine Alkoholkontrolle. Dies ist seit 2001 gleich geblieben. Knapp die Hälfte der Straßenverkehrsteilnehmer hält es demnach für sehr unwahrscheinlich, einem Test unterzogen zu werden. Nach der Einführung der Blutalkoholkontrolle ohne Anzeichen von Trunkenheit Anfang 2005 wurde eine Zunahme der subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit erwartet, die jedoch nicht eintrat. Die Differenz der Prozentanteile der Personen, die eine Alkoholkontrolle befürchteten (49 % im Jahr

[***]) http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/erhebungen_quellen.html
[****]) European Transport Safety Council; http://www.etsc.be

2004, 53 % im Jahr 2006), ist statistisch nicht signifikant. Allein bei jüngeren Menschen unter 40 Jahren ist ein statistisch signifikanter Unterschied festzustellen (53 % im Jahr 2001 und 62 % im Jahr 2006). Männer rechneten eher damit als Frauen, einem Test unterzogen zu werden. Mit zunehmendem Alter beurteilten die Befragten eine Alkoholkontrolle als weniger wahrscheinlich. Bei Befragten, die mindestens 15 000 km zurückgelegt hatten, war die Angst vor Alkoholkontrollen verbreiteter als bei Personen mit niedrigerer Kilometerleistung.

Tatsächlich hat sich der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die sich mindestens einmal einem Alkoholtest unterziehen mussten, von 2000 bis 2005 mehr als verdoppelt (Anstieg von 2 % auf 5 %). Umgekehrt nahm dieser Anteil bei den polizeilichen Kontrollen insgesamt von 28 % im Jahr 2000 auf 24 % 2005 leicht ab, selbst wenn der Unterschied nicht statistisch signifikant ist. Die Abnahme ist auf die allgemeinen Kontrollen zurückzuführen, die in diesem Zeitraum von 22 % auf 17 % zurückgingen. Die Zunahme der Alkoholkontrollen betraf vor allem Männer und junge Fahrzeuglenkende. Bei den jüngeren Fahrzeuglenkenden wurden mehr als dreimal so viel, bei den Männern mehr als doppelt so viele Personen auf Alkohol getestet. Der Anteil der Befragten, die während des Jahres einen Alkoholtest machen mussten, lag bei den Jüngsten am höchsten.

4. Sanktionserfahrung wegen Straßenverkehrsdelikten

0,1 % der befragten Personen gaben an, 2005 wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand bestraft worden zu sein; das entspricht mit einer Hochrechnung der Umfrageergebnisse auf die gesamte Bevölkerung 4 000 Personen. Gemäß der offiziellen Statistik der Führerausweisentzüge (ADMAS) gab es 2005 jedoch 16 000 Führerausweisentzüge wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand. Diese Differenz zeigt, dass sich beim Fahren in alkoholisiertem Zustand wahrscheinlich ein Großteil der Befragten durch das sozial Erwünschte beeinflussen ließ und die Sanktionen verschwieg.

5. Kenntnis und Beurteilung der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand

Eine weitere Frage zielte auf die Kenntnis der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand und deren Akzeptanz ab. 2006 kannten mehr Befragte (76 %) den erlaubten Alkoholgrenzwert als 2004 (69 %). Ebenso wussten immer mehr Fahrzeuglenkende, unter welchen Bedingungen die Polizei Alkoholkontrollen durchführen kann. 2006 waren 79 % die genauen Bestimmungen bekannt, während 2004 schon 31 % meinten, die Polizei könne unter allen Umständen Alkoholtests durchführen. Männer wussten den Alkoholgrenzwert besser als Frauen. Bei den Bedingungen, unter denen die Polizei die Fahrzeuglenkenden auf Alkohol testen kann, war dies jedoch nicht der Fall. Zwischen 2005 und 2006 ist der Unterschied zwischen Männern und Frauen im Bereich der Gesetzeskenntnisse bei beiden Maßnahmen kleiner geworden. Die Kenntnisse bezüglich der Bedingungen, unter denen die Polizei Alkoholtests durchführen kann, veränderten sich weder mit dem Alter noch mit der Anzahl gefahrener Kilometer. Hingegen kannten die älteren Befragten und jene, die mehr gefahren sind, den geltenden Alkoholgrenzwert besser.

2006 stießen die neuen Maßnahmen über Fahren in angetrunkenem Zustand bei den Befragten auf hohe Zustimmung. Der Anteil der Personen, welche die Senkung des Alkoholgrenzwerts befürworteten, stieg von 65 % im Jahr 2001 auf 86 % 2006. Bei den Alkohol-

tests ohne konkreten Verdacht nahm die Akzeptanz von 65 % auf 77 % zu. Der Anteil der Personen, der vollständig dagegen war, ging zwischen 2001 und 2006 beim Alkoholgrenzwert von 17 % auf 4 % zurück, bei den jederzeit möglichen Alkoholkontrollen von 14 % auf 6 %. Frauen waren den Maßnahmen gegenüber positiver eingestellt als Männer. Hingegen gab es für beide Maßnahmen keinen statistisch signifikanten Unterschied zwischen den Altersgruppen. Die Fahrzeuglenkenden mit den wenigsten Fahrkilometern begrüßten die neuen Maßnahmen am stärksten.

6. Beurteilung der Schwere von Straßenverkehrsdelikten

Ein weiterer Fragepunkt beschäftigte sich mit der Beurteilung von Straßenverkehrsdelikten. Fahren in angetrunkenem Zustand wurde deutlich negativer beurteilt als Geschwindigkeitsübertretungen. 2006 waren fast 9 von 10 Personen (88 %) der Meinung, dass angetrunkenes Fahren kriminell ist oder systematisch bestraft werden sollte, während bei den Geschwindigkeitsübertretungen nur halb so viele die Ansicht vertraten. Nach der Einführung der neuen Bestimmungen über Fahren in angetrunkenem Zustand 2005 und der beobachteten Abnahme der alkoholbedingten Unfälle (siehe hierzu den Informationsbeitrag „Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr 2006“ in BA 2006, 174) wurde erwartet, dass eine zunehmende Anzahl Personen Alkohol am Steuer verurteilen würde. Jedoch hat sich die Ansicht der Lenkenden zu den Straßenverkehrsdelikten zwischen 2004 und 2006 nicht verändert. Fast zwei Drittel der Befragten (62 %) waren der Meinung, dass Fahren in angetrunkenem Zustand kriminell ist und ein Viertel (26 %) fand das Vergehen zwar nicht kriminell, sprach sich aber trotzdem für Sanktionen aus. 10 % der Befragten hielten Alkohol am Steuer für fahrlässig, aber je nach Umständen manchmal verständlich und eine von hundert Personen fand, es handle sich nicht wirklich um ein Problem, wenn man beim Fahren aufpasse. Frauen waren leicht häufiger der Ansicht, dass Fahren in angetrunkenem Zustand kriminell sei oder systematisch bestraft werden sollte. Ebenso verurteilten die Fahrzeuglenkenden, die am wenigsten Kilometer zurückgelegt hatten, dieses Vergehen öfter.

7. Fahren in angetrunkenem Zustand

Abschließend lässt sich zwischen 2004 und 2006 eine Verhaltensänderung gegenüber Alkohol und Autofahren feststellen. Die Verhaltensregel, auf Alkohol zu verzichten, wenn man plant, sich nachher ans Steuer zu setzen, wurde immer stärker befolgt (40 % im Jahr 2004, 44 % im Jahr 2006). Die Regel, nicht zu fahren, wenn man getrunken hat, scheint hingegen an Beachtung zu verlieren (26 % im Jahr 2004, 20 % im Jahr 2006). 2006 gab ein Drittel der Verkehrsteilnehmer (33 %) an, diese beiden Verhaltensregeln zu befolgen, während 3 % erklärten, keine besondere Maßnahme zur Vermeidung von Trunkenheit am Steuer zu ergreifen. Die 2004 beobachteten Unterschiede zwischen Männern und Frauen waren 2006 nicht mehr festzustellen.

Beurteilung

Die Studie kommt zu dem abschließenden Ergebnis, dass das Engagement für die Verringerung der Verkehrsstraftaten, besonders Fahren in angetrunkenem Zustand, in der Schweiz zwar Früchte trägt, aber die Medien sich weiter mit dem Thema beschäftigen

müssen. Zudem wird empfohlen, dass die Kontrolldichte nicht sinken, sondern zunehmen sollte. Eine Abnahme der Straßenverkehrsdelikte und -unfälle soll demnach eine dauerhafte Veränderung der einschlägigen sozialen Normen voraussetzen.

Anschrift der Verfasserin
Cand. jur. Ulrike Nathow
c/o Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht, Kriminologie
Europa-Universität Viadrina
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

Literatur

SIGURD LITTBARSKI

Horst Janiszewski/Joachim Jagow/Michael Burmann: Straßenverkehrsrecht

19., neu bearbeitete und erweiterte Auflage, 2006,
Verlag C. H. Beck, München, 986 Seiten, 56,– €, ISBN 340653175X

1. Der Kommentar von JANISZEWSKI/JAGOW/BURMANN zum Straßenverkehrsrecht ist für alle mit dem Verkehrsrecht befassten Personen seit langem eine Institution, wie sein Erscheinen in der 19. Auflage 2006 nur zu gut belegt. Deshalb kann es nachfolgend nicht darum gehen, diesen Kommentar an sich vorzustellen oder sich mit der ihm zugrunde liegenden Konzeption etwas näher zu beschäftigen. Vielmehr kann die Aufgabe ausschließlich darin bestehen, festzustellen, welche Veränderungen die Neuauflage gegenüber der Vorauflage gebracht hat, an welchen Punkten der Kommentierung Kritik angebracht ist und welche Verbesserungsvorschläge im Hinblick auf mit Sicherheit kommende Neuauflagen zu machen sind.

2. Soweit es um Veränderungen der Neuauflage gegenüber der Vorauflage geht, fallen von den recht zahlreichen, im Kommentar berücksichtigten Gesetzesänderungen vor allem folgende ins Auge:

– Ermächtigung zur Erhebung von Parkplatzgebühren sowie Delegierung der Verordnungsermächtigung auf die Landesregierungen in § 6a Abs. 6 StVG;
– Abhängigkeit der Zulassung von Fahrzeugen von der Entrichtung der dafür bestimmten Gebühren und Auslagen sowie der rückständigen Gebühren und Auslagen aus vorangegangenen Zulassungsvorgängen in § 6a Abs. 8 StVG;
– Einfügung des neuen § 6e StVG, der die Rechtsgrundlage für die Möglichkeit der Regelung über das begleitende Fahren ab dem 17. Lebensjahr schafft;
– Einfügung des neuen § 22b StVG mit der Regelung über die Strafbarkeit der verschiedenen Formen des Kennzeichenmissbrauchs;
– Erweiterung der Tilgungshemmung von Ordnungswidrigkeiten nach § 29 StVG;
– Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung durch die Einführung der neuen Fahrerlaubnisklasse S für neue Fahrzeugarten wie Elektroskooter und Quads.

Darüber hinausgehend sind in der Neuauflage auch zahlreiche höchstrichterliche Entscheidungen verschiedener Gerichtsbarkeiten eingehend in den Kommentierungen zu verschiedenen Gesetzen berücksichtigt worden. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang etwa BGH (GS), NJW 2005, 1957 ff. zu den Möglichkeiten des Entzugs der Fahrerlaubnis bei allgemeiner Kriminalität (§ 69 StGB, Rdnr. 1 und 11), BVerwG, NZV 2004, 52 ff. zur Anfechtung von Verkehrszeichen (§ 39 StVO, Rdnr. 8 ff.), BVerwG, VRS 88, 225 ff. zu den Voraussetzungen der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 3 StVG, Rdnr. 2), BGH, DAR 2003, 31 ff. zum Nachweis der alkoholischen Beeinträchtigung durch Blutprobe (§ 24a StVG, Rdnr. 4) und EuGH, NZV 2004, 372 ff. zur Anerkennung von EU- und EWR-Fahrerlaubnissen (§ 2 StVG, Rdnr. 21).

3. Verdeutlichen allein diese vorstehend genannten Beispiele die Aktualität des Kommentars, sind doch auch mehr oder weniger zufällig entdeckte kleinere Fehler und Ungenauigkeiten in der Darstellung unübersehbar. So wird die Legaldefinition der Fahrlässigkeit zu Unrecht aus § 276 Abs. 1 S. 2 BGB abgeleitet (Einführung, Rdnr. 130), obwohl seit dem Inkrafttreten des Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes am 01.01.2002 sich diese Definition in § 276 Abs. 2 BGB findet. Unvollständig ist die Aussage, wonach die Haftungsmilderungen gemäß den §§ 708, 1359 und 1664 BGB im Straßenverkehr keine Anwendung finden (Einführung, Rdnr. 130). Denn diese Vorschriften werden nur bei gleichzeitiger Nennung des § 277 BGB verständlich, der bestimmt, dass derjenige, der nur für Sorgfalt einzustehen hat, welche er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt, von der Haftung wegen grober Fahrlässigkeit nicht befreit ist (sog. diligentia quam in suis). Nicht zuletzt vermisst man etwa im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Sachverständigenbeweis (Einführung, Rdnr. 156–166) einen Hinweis auf die durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften mit Wirkung vom 01.08.2002 in Kraft getretene Haftungsregelung des § 839a BGB, die gegenüber der zuvor geltenden Haftungslage eine verschärfte Haftung zu Lasten des gerichtlich ernannten Sachverständigen gebracht hat.

4. Beim Versuch, Verbesserungsvorschläge für zukünftige Auflagen eines in der Praxis bewährten Kommentars zu machen, sieht sich der Rezensent seinerseits nicht selten dem Vorwurf der Beckmesserei ausgesetzt. Dennoch sei es gestattet, einige Hinweise für die künftige Gestaltung der Kommentierung zu geben, da sich diese nach einer eingehenderen Beschäftigung mit dem Kommentar geradezu aufdrängen.

So wäre es mit Sicherheit der Benutzerfreundlichkeit dienlich, wenn durchweg alle kommentierten Vorschriften mit entsprechenden Literaturhinweisen abgeschlossen würden. Auch eine wenigstens kurze Kommentierung der in der Praxis bedeutsamen §§ 10–16 StVG bietet sich an, zumal zudem auf diese Weise das Verhältnis des Rechts der Gefährdungshaftung zu dem des allgemeinen Deliktsrechts sachgerecht dargestellt und herausgearbeitet werden könnte. Von Vorteil wäre schließlich auch eine einheitliche Zitierweise im Hinblick auf Entscheidungen, da der Leser bisweilen mit der ersten und der Zitatseite konfrontiert wird, ganz überwiegend aber nur eine Seite der jeweiligen Entscheidung genannt bekommt, wobei es sich aus nicht nachvollziehbaren Gründen entweder nur um die erste Seite der Entscheidung oder aber um die eigentliche Zitatseite handelt. Insoweit ist daher die konsequente Einhaltung eines bestimmten Zitiersystems dringend zu empfehlen.

5. Diese soeben genannten Kritikpunkte ändern allerdings nichts an der im Ergebnis uneingeschränkten positiven Einschätzung des Kommentars. Wer sich genauer mit Fragen des Straßenverkehrsrechts beschäftigt, kommt an der Heranziehung des „JANISZEWSKI/JAGOW/BURMANN“ nicht vorbei. Wer es dennoch unterlässt, wird die Nachteile bei seiner Arbeit zu spüren bekommen.

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)
Email: brummack@euv-frankfurt-o.de

Zur Information

Empfehlung der Grenzwertkommission zur Änderung der Anlage zu § 24a StVG[*)]

Am 15. 06. 2007 ist die Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften in Kraft getreten. In die Anlage sind drei weitere Substanzen aufgenommen worden: Cocain, Metamfetamin und Methylendioxyamfetamin. Zielsetzung ist die effizientere Verfolgung von Fahrten unter dem Einfluss dieser Drogen.

Nach eingehender Diskussion empfiehlt die Grenzwertkommission auf einstimmigen Beschluss vom 22. 05. 2007, zur Feststellung der Ordnungswidrigkeit die folgenden Analytischen Grenzwerte anzuwenden:

Tetrahydrocannabinol	1 ng/mL Serum
Benzoylecgonin	75 ng/mL Serum
Cocain	10 ng/mL Serum
Morphin	10 ng/mL Serum
Amfetamin	25 ng/mL Serum
Methylendioxymetamfetamin	25 ng/mL Serum
Methylendioxyethylamfetamin	25 ng/mL Serum
Methylendioxyamfetamin	25 ng/mL Serum
Metamfetamin	25 ng/mL Serum

Konzentrationen in dieser Höhe können bei Anwendung der Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) sowohl sicher nachgewiesen als auch quantitativ präzise und richtig bestimmt werden. („Analytische Grenzwerte“)

Die Grenzwerte enthalten einen entsprechenden Sicherheitszuschlag. Die Bestimmungsgrenze des individuellen analytischen Verfahrens, die angibt, ab welcher Konzentration eine exakte Quantifizierung möglich ist, darf nicht höher als der Grenzwert sein. Messwerte, die unterhalb der Bestimmungsgrenze des Verfahrens liegen, sind mit dem Zusatz „circa“ (abgekürzt „ca.“) zu versehen. In diesen Fällen ist im Befundbericht unter Angabe der richtliniengemäß ermittelte Bestimmungsgrenze darauf hinzuweisen, dass der Messwert unterhalb der Bestimmungsgrenze liegt.

[*)] Mitglieder der Grenzwertkommission sind ROLF ADERJAN, THOMAS DALDRUP, WOLFGANG EISENMENGER, KATJA JACHAU, HERBERT KÄFERSTEIN, GEROLD KAUERT, ANJA KNOCHE, RAINER MATTERN, LUDWIG VON MEYER, JOCHEN WILSKE

Kontaktadresse
Prof. Dr. med. Rainer Mattern
(Vorsitzender der Grenzwertkommission)
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universitätsklinikum Heidelberg
Vosstraße 2
69115 Heidelberg
Email: rainer_mattern@med. uni-heidelberg.de

3. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)

– Ankündigung –

Termin: 18. bis 19. Oktober 2007

Tagungsort: Deutsches Hygiene-Museum Dresden
Lingnerplatz 1
01069 Dresden

Programm:

Donnerstag, 18. Oktober 2007

09:00 **Begrüßung**
Prof. Dr. rer. nat. WOLFGANG SCHUBERT, Berlin (D)

09:05 **Eröffnungsansprache Schirmherrin**
Sächsische Staatsministerin für Soziales HELMA OROSZ, Dresden (D)

09:15 **Aktivitäten der WHO zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**
(Sonderprogramm für Umwelt und Gesundheit bei der WHO, Unfallprävention)
Dr. DINESH SETHI, Rom (I)

09:45 **Ergebnisse des EU-Projektes SUPREME**
Dr. STEFAN SIEGRIST, Bern (CH)

1. Sitzung: Grenzwertsetzungen in der Gesellschaft, der Medizin und der Psychologie

10:15 **Grenzwerte in Gesetz und Rechtsprechung – Wer kennt sich noch aus?**
KAY NEHM, Hamburg (D)
Generalbundesanwalt a. D., Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e. V.

10:45 **Grenzwerte aus verwaltungsrechtlicher Sicht**
Dr. LUDWIG GEHRMANN, Reppenstedt (D)

11:15 **Grenzwertevidenz im Spannungsfeld zwischen normativer Setzung, Individualität und Meßunsicherheit in der Medizin**
Prof. Dr. RAINER MATTERN, Heidelberg (D)

11:35 **Grenzwerte aus verhaltenswissenschaftlicher/verkehrspsychologischer Sicht**
Prof. Dr. WOLFGANG SCHUBERT, Berlin (D)

11:55 **Definition von Gefahrengrenzwerten für psychoaktive Substanzen im Rahmen des EU-Projekts DRUID**
Dr. HORST SCHULZE, Bergisch-Gladbach (D)

2. Sitzung: Psychologische Verfahren

13:45 **Anwendungsprofile verkehrspsychologischer Diagnostik**
Prof. Dr. ULF KIESCHKE, Potsdam (D)

14:05 **Theoriegeleitete Testentwicklung und -konstruktion**
PD Dr. MICHAEL BERG, Berlin (D)

14:25 **Accuracy and precision:**
Is there a difference, and if there is, why is it important?
Dr. RICHARD R. PLANT, York (UK)

14:45 **Explorationstechniken, Begutachtung der Glaubwürdigkeit**
Prof. Dr. GÜNTER KÖHNKEN, Kiel (D)

15:05 **Psychologische Fahrverhaltensbeobachtung**
Dr. THOMAS WAGNER, Dresden (D)

15:25 **Implizite und explizite Aggressivität und objektives Fahrverhalten**
Prof. Dr. RAINER BANSE, Bonn (D), CHRISTINE REBETEZ, York (GB),
HEIDRUN BÖHME, Berlin (D), Prof. Dr. WOLFGANG SCHUBERT, Berlin (D)

3. Sitzung: Medizinische Verfahren, Laboranalytik

16:05 **Was muss ein Marker in der MPU können?**
Prof. Dr. GEROLD KAUERT, Frankfurt/M. (D)

16:25 **Ethylglucuronid als Konsummarker in der Fahreignungsbegutachtung – Indikationen, Grenzen und analytische Gesichtspunkte**
Prof. Dr. ROLF ADERJAN, Heidelberg (D)

16:45 **Konkretisierung der D-Kriterien aus den Beurteilungskriterien**
PD Dr. rer. nat. FRANK MUßHOFF, Bonn (D)

Freitag, 19. Oktober 2007

Workshop Verkehrspsychologie
Moderation: Prof. Dr. phil. EGON STEPHAN, Köln (D)

08:30 **Der Einsatz von Interlock-Geräten in der Verkehrspsychologischen Praxis**
Dr. RONALD KOSELLEK, Berlin (D)

09:00 **Die Kriterien der Leistungsfähigkeit im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung: Kritik und Anregungen**
Dr. PETER STROHBECK-KUEHNER, Heidelberg (D)

09:30 **K-VEBIS – Kölner Verfahren zur vergleichenden Erfassung der kognitiven Beanspruchung im Straßenverkehr**
Dr. WILFRIED FOLLMANN, Köln (D)

Workshop Verkehrsmedizin
Moderation: Dr. med. ROLF HENNIGHAUSEN, Goslar (D)

08:30 **Prävention einschlafbedingter Verkehrsunfälle mit Pupillographie?**
Dr. med. habil. BARBARA WILHELM, Tübingen (D)

09:00 **Interpretation von Laborbefunden bei Alkoholfragestellungen**
Prof. Dr. med. HANS THOMAS HAFFNER, Heidelberg (D)

09:30 **Drogenscreening … und nun?**
Dr. med. MANFRED WINAU, Köln (D)

4. Sitzung: Ältere Kraftfahrzeugführer

10:00 **Alter: Einschränkungen erkennen – Erfahrungen nutzen**
Dr. med. HANNELORE HOFFMANN-BORN, Frankfurt a. M. (D)

10:20 **Fahrtüchtigkeit bei der Alzheimererkrankung**
Prof. Dr. RÜDIGER MIELKE, Köln (D)

11:10 **Lernfähigkeit des Gehirns**
Prof. Dr. Lutz Jäncke, Zürich (CH)

11:30 **Zur objektiv exakten Messung der Auswirkung von Fahrerassistenz-Systemen auf die Verkehrssicherheit**
Prof. Dr. EGON STEPHAN, Köln (D)

11:50 **Mehr Komfort und Sicherheit durch Fahrerassistenzsysteme**
Dr. JÖRG BREUER, Stuttgart (D)

12:10 **Über Kompensationsstrategien im Fahrsimulator zur Fahreignung**
Dr. MARTIN KELLER, Valens (CH)

5. Sitzung: Interlock

13:30 **Internationale Forschungsergebnisse beim Einsatz von elektronischen Zündsperren (Interlock)**
Dr. HANS LAURELL, Borlänge (S)

13:50 **Alkohol-Interlock – Stand und Weiterentwicklung der Technik**
Dr. habil. JOHANNES LAGOIS, Lübeck (D)

14:10 **Programmablauf und Evaluation der Verwendung von Alcolock in der verkehrspsychologischen Rehabilitation**
Dr. HARALD MEYER, Bamberg (D)

6. Sitzung: Sehvermögen

14:30 **Grenzwerte für das Sehvermögen bei der Fahreignungsbegutachtung – Entstehung, Validität, Zukunftsperspektiven**
Prof. Dr. med. GEROLD H. KOLLING, Heidelberg (D)

14:50 **Verbesserung der Sehfähigkeit durch Laserchirurgie**
Prof. Dr. med. Dr. rer. nat. THEO SEILER, Zürich (CH)

15:10 **Anwendung der Wellenfrontaberrometrie an Brillengläsern**
JESÚS M. CABEZA, Aalen (D)

15:30 **Fahrtauglichkeit und Fahrpraxis bei Personen mit cerebral bedingten Sehstörungen**
Prof. Dr. ERICH KASTEN, Magdeburg (D)

15:50 **Zusammenfassung und Abschlussworte**
Prof. Dr. med. RAINER MATTERN, Heidelberg (D)

Kontaktadressen:

Wissenschaftliches Komitee/Tagungspräsidenten
Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)
Ferdinand-Schultze-Straße 65 · 13055 Berlin
Tel.: +49 30 98 60 98 81
Fax: +49 30 98 60 98 67
w.schubert@dgvp-verkehrspsychologie.de

Organisation
Conventus Congressmanagement & Marketing GmbH
Mandy Wagner
Markt 8 · 07743 Jena
Tel.: +49 3641 35 33 222
Fax: +49 3641 35 33 272
mandy.wagner@conventus.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2006, Vol. 1–43), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 43/2006
und ebenso Vol. 1–42 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

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

Rechtsprechung

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

67. *) 1. Bei einer Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG, dem eine Atemalkoholmessung mit einem standardisierten Messverfahren (hier: Dräger Alcotest 7110 Evidential) zu Grunde liegt, bedarf es neben der Mitteilung des Mittelwertes regelmäßig der Nennung der Einzelwerte, aus denen sich der Mittelwert errechnet. Angaben zu den weiteren Erfordernissen des Messverfahrens wie die Einhaltung der Wartezeit von 20 Minuten vor Trinkende, der Kontrollzeit von 10 Minuten vor Messbeginn, des zeitlichen Abstandes für die erforderliche Doppelmessung sind nur erforderlich, wenn einer der Verfahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sich sonst Anhaltspunkte für eine Abweichung von den einzuhaltenden Messbedingungen bieten.

2. Zu den Voraussetzungen einer Verfahrensrüge wegen Verletzung des § 261 StPO (hier: weil das Gericht das AAK-Messprotokoll nicht ordnungsgemäß in die Hauptverhandlung eingeführt habe).

Brandenburgisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 31. Januar 2007 – 2 Ss (OWi) 228 B/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Strausberg hat den Betroffenen mit Urteil vom 05. April 2006 wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs trotz Alkoholisierung zu einer Geldbuße von 250,00 Euro verurteilt, gegen ihn ein Fahrverbot von einem Monat verhängt und ihm die Kosten und Auslagen des Verfahrens auferlegt.

Nach den Urteilsfeststellungen befuhr der Betroffene am 11. Dezember 2005 kurz vor 1.30 Uhr mit einem Pkw den … Weg in H…, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft hatte. Der um 1.50 Uhr auf der Polizeiwache durchgeführte Test mit dem Drägergerät Evidential 7110 ARMM-0113 ergab bei der Messung 1 einen Wert von 0,377 mg/l und bei der Messung 2 einen Wert von 0,376 mg/l. Eine zuvor gegen 1.30 Uhr mit dem Atemalkoholtestgerät Dräger ARTK 0193 bei ihm vorgenommene Messung hatte eine Atemalkoholkonzentration von 0,64 Promille ergeben. Der Betroffene hat eingeräumt, am Abend bis gegen Mitternacht Alkohol getrunken zu haben. Zweifel an dem Messergebnis hat er nicht geäußert, sondern im Bußgeldverfahren eine geringere Sanktion erstrebt.

Mit seiner Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung formellen und materiellen Rechts und wendet sich gegen die Verwertung des Messprotokolls zur Atemalkoholmessung sowie die bezüglich des zeitlichen Abstands beider Messungen seiner Ansicht nach ungenügenden Angaben im Urteil.

Die Generalstaatsanwaltschaft beantragt, auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen das Urteil des Amtsgerichts Strausberg vom 05. April 2006 mit den zu Grunde liegenden Feststellungen aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht Strausberg zurückzuverweisen.

Die zulässige Rechtsbeschwerde und die sofortige Beschwerde haben keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Die auf die Rechtsbeschwerde erfolgte Nachprüfung des amtsgerichtlichen Urteils hat keine Rechtsfehler ergeben.

1. Die formelle Rüge ist nicht zulässig erhoben und zudem unbegründet. Die Generalstaatsanwaltschaft hat dazu ausgeführt:

> „Die Verfahrensrüge, das Urteil sei unter Verletzung der Vorschrift des § 261 StPO zustande gekommen, weil das Gericht das Messprotokoll nicht ordnungsgemäß in die Hauptverhandlung eingeführt habe, ist nicht zulässig erhoben.
>
> Diese ist entsprechend den Formerfordernissen des § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO vorzubringen (vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 22. Mai 1995 – 2 Ss (OWi) 44 B/95 –). Danach müssen die den Mangel enthaltenden Tatsachen so vollständig und genau wiedergegeben werden, dass das Rechtsbeschwerdegericht allein aufgrund der Begründungsschrift ohne Rückgriff auf die Akten prüfen kann, ob der geltend gemachte Verfahrensverstoß vorliegt, wenn die behaupteten Tatsachen bewiesen werden […]. In der Beschwerdebegründung müssen daher der vollständige Inhalt der Urkunde und die Behauptung dargelegt werden, dass die Urkunde nicht verlesen worden ist, wobei der Beschwerdeführer die ihm nachteiligen Tatsachen nicht übergehen darf. Den Beweis dafür liefert das Protokoll der Hauptverhandlung, dem zu entnehmen ist, ob eine Urkunde tatsächlich verlesen worden ist. Zudem ist auch die Darlegung erforderlich, dass der Inhalt der Urkunde nicht in einer sonst zulässigen Art und Weise eingeführt worden ist (vgl. OLG Düsseldorf StV 1995, 120).
>
> Diesen Formerfordernissen genügt das Rügevorbringen nicht. Weder trägt der Beschwerdeführer den Inhalt des Messprotokolls noch das Protokoll der Hauptverhandlung über die behauptete Nichtverlesung vor. Zudem fehlt die Darlegung, dass ausweislich des Protokolls die Vorsitzende das Messprotokoll Bl. 4 d. A. inhaltlich wiedergegeben hat.
>
> Sie ist im Übrigen auch unbegründet.
>
> § 261 StPO ist verletzt, wenn eine Urkunde Urteilsgrundlage geworden ist, die nicht verlesen und deren Inhalt auch nicht durch substantiierten Vorhalt in die Hauptverhandlung eingeführt worden ist. Nicht nur – wie bereits dargelegt – aus dem Proto-

koll über die Hauptverhandlung, sondern auch aus dem vorliegenden Urteil des Amtsgerichts Strausberg ergibt sich, dass das Messprotokoll vorgetragen worden ist. Der Betroffene hat nach den Feststellungen des Urteils die Richtigkeit des Messergebnisses bestätigt."

Diesen Ausführungen schließt sich der Senat an.

2. Auch die materielle Rüge bleibt ohne Erfolg.

Die Urteilsgründe in Bußgeldsachen unterliegen keinen hohen Anforderungen, müssen gleichwohl so beschaffen sein, dass das Rechtsbeschwerdegericht zur Nachprüfung einer richtigen Rechtsanwendung entnehmen kann, welche Feststellungen der Bußgeldrichter getroffen hat und welche tatrichterlichen Erwägungen der Bemessung der Geldbuße und der Anordnung oder dem Absehen von Nebenfolgen zu Grunde liegen.

Die Feststellungen des Urteils tragen den Schuldspruch. Entgegen dem Revisionsvorbringen sind die Feststellungen des Amtsgerichts bezüglich der Angaben zum Messverfahren hier ausreichend.

Es trifft zwar zu, dass die Messung der Atemalkoholkonzentration mithilfe eines bauartzugelassenen und geeichten Atemalkoholtestgerätes unter Beachtung der Verfahrensbestimmungen (Wartezeit von mindestens 20 Minuten seit Trinkende, Kontrollzeit von 10 Minuten vor der Messung, Doppelmessung im Zeitabstand von maximal 5 Minuten und Einhaltung der zulässigen Variationsbreite zwischen den Einzelwerten) zu erfolgen hat (BGHSt 46, 358 [= BA 2001, 280]).

Bei einer Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG, dem eine Atemalkoholmessung mit einem standardisierten Messverfahren (hier: Dräger Alcotest 7110 Evidential) zu Grunde liegt, muss der Tatrichter im Urteil jedoch keine weiteren Einzelheiten zur Messmethode darlegen, wenn nicht vom Betroffenen konkrete Messfehler behauptet werden. Danach bedarf es neben der Mitteilung des Mittelwertes zwar regelmäßig der Nennung der Einzelwerte, aus denen sich der Mittelwert errechnet (Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 10. März 2004 – 1 Ss (OWi) 37 B/04 –; vom 28. Juli 2005 – 2 Ss (OWi) 136 B/05 –; vom 08. Februar 2006 – 2 Ss (OWi) 22 B/06 –; OLG Celle NStZ 2004, 323 [= BA 2004, 465]).

Angaben zu den weiteren Erfordernissen des Messverfahrens wie die Einhaltung der Wartezeit von 20 Minuten vor Trinkende, der Kontrollzeit von 10 Minuten vor Messbeginn, des zeitlichen Abstandes für die erforderliche Doppelmessung sind nur erforderlich, wenn einer der Verfahrensbeteiligten die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt oder sich sonst Anhaltspunkte für eine Abweichung von den einzuhaltenden Messbedingungen bieten (Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 24. Oktober 2005 – 1 Ss (OWi) 237 B/05 –; Beschluss vom 10. März 2004 – 1 Ss (OWi) 37 B/04 –; OLG Hamm, 3. Senat, VRS 102, 115 f. [= BA 2002, 280]; jetzt auch OLG Hamm, 2. Senat, DAR 2004, 713 [= BA 2005, 170]; BayObLG NJW 2003, 1752 [= BA 2003, 380]; NZV 2005, 53 [= BA 2005, 492]; HansOLG NZV 2004, 269; OLG Dresden NStZ-RR 2005, 117 [= BA 2005, 488]; ThürOLG VRS 110, 443 [= BA 2007, 102]; Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Auflage, § 24a StVG Rdnr. 4c; a. A. OLG Zweibrücken, DAR 2002, 279 [= BA 2002, 278]). Denn bei standardisierten Messverfahren wie demjenigen unter Einsatz eines Atemalkoholmessgeräts des Typs Alcotest 7110 Evidential richtet sich der Umfang der Urteilsausführungen nach der jeweiligen Beweislage. Werden deshalb – wie im vorliegenden Fall – weder konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler ersichtlich noch von den Verfahrensbeteiligten behauptet, muss der Tatrichter nicht feststellen, dass die Bedingungen für ein ordnungsgemäßes Messverfahren gewahrt worden sind.

Das angefochtene Urteil enthält ausreichende Angaben zum Zeitpunkt der Messung und nennt die beiden Einzelwerte, aus denen der Mittelwert gebildet wurde. Angesichts der fast identischen Ergebnisse sind Anhaltspunkte für einen fehlerhaften zeitlichen Abstand der beiden Messungen nicht ersichtlich. Die Werte lassen sich mit der vorangegangenen Messung in Einklang bringen und liegen im Übrigen deutlich über dem gesetzlichen Grenzwert, so dass der Senat Anhaltspunkte für Messfehler, die sich zu Lasten des Betroffenen ausgewirkt haben könnten, nicht erkennen kann.

68.*) 1. Aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit kann nicht auf eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr geschlossen werden. Das gilt auch dann, wenn der Täter nach einem Unfall die Fahrt fortsetzt.

2. Das Nichtbeachten eines (bevorrechtigten) Radfahrers ist für sich allein noch kein zuverlässiges Indiz für das Wissen des Betroffenen um seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 30. November 2006
– 1 Ss 503/06 OLG Hamm –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Lemgo hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Trunkenheit in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung und wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort, „jeweils begangen im Zustand erheblich verminderter Schuldfähigkeit", zu einer Gesamtgeldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 35,– € verurteilt. Dem Angeklagten wurde die Fahrerlaubnis entzogen. Sein Führerschein wurde eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von 13 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Zum Tathergang hat das Amtsgericht folgende Feststellungen getroffen:

„Am Tattag befuhr der Angeklagte mit seinem Pkw die Straße A. S. in Richtung B.-weg. Zur glei-

chen Zeit befuhr der Geschädigte, der Zeuge K., den B.-weg in Fahrtrichtung D.-Weg. An der Einmündung der Straßen A. S./B. weg achtete der Angeklagte nicht auf den für ihn von rechts kommenden Fahrradfahrer, vielmehr sprach er mit seiner in der Straße A. S. aus seiner Sicht links am Fahrbahnrand sitzenden volltrunkenen Ehefrau. Im Einmündungsbereich kam es zwischen dem Pkw des Angeklagten und dem Fahrradfahrer K. zur Kollision. Der Geschädigte erlitt eine Steißbeinprellung, des Weiteren war seine ganze linke Körperseite blau. Der Angeklagte hielt sein Fahrzeug nach der Kollision an und fragte den Geschädigten aus dem Fenster heraus ohne auszusteigen, was mit ihm los sei. Sodann drehte der Angeklagte sein Fahrzeug im Einmündungsbereich und fuhr die Straße A. S. wieder hoch. Er stellte sein Fahrzeug vor seiner Wohnanschrift ab und begab sich zur Unfallstelle zurück, wo er etwa 5 bis 6 Minuten später eintraf. Am Unfallort war zwischenzeitlich die Polizei eingetroffen, die den Pkw des Angeklagten in Augenschein nahm und eine Blutprobe veranlasste.

Die dem Angeklagten entnommene Blutprobe ergab eine mittlere Alkoholkonzentration von 2,48 ‰."

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit der Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr (in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort) verurteilt wurde und die Revision im Übrigen zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die statthafte und in zulässiger Weise eingelegte Revision des Angeklagten hat teilweise – einen jedenfalls vorläufigen – Erfolg.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat zu dem Rechtsmittel u. a. wie folgt Stellung genommen:

„Durchgreifenden sachlich-rechtlichen Bedenken begegnet jedoch die Annahme einer vorsätzlichen Tatbegehung der Trunkenheit im Verkehr.

Nach einhelliger oberlandesgerichtlicher Rechtsprechung kann nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit auf eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr geschlossen werden. Dies gilt auch dann, wenn der Täter die Fahrt nach einem Unfall fortsetzt. Es gibt nach wie vor keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit erkennt. Vielmehr müssen weitere auf die vorsätzliche Tatbegehung hinweisende Umstände hinzutreten. Dabei kommt es auf die vom Tatrichter näher festzustellende Erkenntnisfähigkeit des Fahrzeugführers bei Fahrantritt an. Für die Annahme vorsätzlicher Begehung bedarf es deshalb der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, des Trinkverlaufs wie auch dessen Zusammenhang mit dem Fahrtantritt sowie das Verhalten des Täters während und nach der Tat (OLG Hamm, Beschluss vom 04. 02. 1999 – 4 Ss 7/99 – m. w. N.). Insofern lässt das Urteil hinreichende Feststellungen sowie eine Auseinandersetzung mit den insoweit für die Beurteilung der Schuld bedeutsamen Gesichtspunkten vermissen. Allein die Mitteilung des Alkoholgehaltes genügt der Feststellung zur vorsätzlichen Begehungsweise – auch nach einem Unfallgeschehen – nicht."

Diesen Ausführungen tritt der Senat bei und bemerkt ergänzend:

Das Amtsgericht hat keine Feststellungen dazu getroffen, warum sich der Angeklagte seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit bewusst gewesen sein soll, als er nach der Kollision mit dem Radfahrer seine Fahrt fortsetzte. Ob die Art und Weise des Unfalls geeignet war, dem Angeklagten seine Fahruntauglichkeit vor Augen zu führen, ist den getroffenen Feststellungen nicht zu entnehmen. Das Nichtbeachten des (bevorrechtigten) Radfahrers ist für sich allein noch kein zuverlässiges Indiz für das Wissen des Angeklagten um seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit (vgl. dazu OLG Zweibrücken VRS 82, 35 [= BA 1992, 75]). Zwar liegt es nahe, dass der Angeklagte seinen Fahrfehler bemerkt hat, jedoch versteht sich das nicht von selbst, weil die Wahrnehmungsfähigkeit gerade erheblich alkoholisierter Fahrzeugführer häufig deutlich gestört ist (OLG Hamm, NZV 1999, 92).

69. 1. Vorsatz und Fahrlässigkeit müssen sich bei der Fahrt unter Drogeneinfluss (§ 24a II StVG) nicht lediglich auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschgifts zum Tatzeitpunkt beziehen.

2. An der Erkennbarkeit der Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt kann es ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen Konsum der Droge und Fahrt 23 Stunden vergangen sind und zum Tatzeitpunkt der analytische Grenzwert (hier: 1,0 ng/ml THC) nur um geringfügig mehr als das Zweifache überschritten worden ist.

3. In diesem Ausnahmefall muss der Tatrichter nähere Ausführungen dazu machen, auf Grund welcher Umstände sich der Fahrzeugführer hätte bewusst machen können, dass der Rauschmittelkonsum noch Auswirkungen haben kann.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,
Beschluss vom 25. April 2007 – 3 Ss 35/07 –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Amtsgericht das Vorliegen einer Straftat nach § 316 I, III StGB aus tatsächlichen Gründen verneint und gegen den Angeklagten wegen vorsätzlichen Führens eines Pkw unter der Wirkung von Cannabis (§ 24a II StVG) eine Geldbuße von 400 € und ein Fahrverbot für die Dauer von 2 Monaten verhängt. Hiergegen richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte und in gleicher Weise be-

gründete Revision des Angeklagten, die mit der Sachrüge – zumindest vorläufig – Erfolg hat, so dass es eines Eingehens auf die Verfahrensrüge nicht bedarf.

Aus den Gründen:

Zwar begegnet der Schuldspruch zum objektiven Tatbestand keinen Bedenken. Unter Wirkung des Rauschmittels wird ein Kraftfahrzeug bereits dann geführt, wenn – wie hier festgestellt – die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführte Substanz im Blut des Angeklagten nachgewiesen worden ist, ohne dass die Fahrsicherheit konkret beeinträchtigt gewesen sein muss (OLG Frankfurt <2. Strafsenat>, Beschl. v. 22. 05. 2006 – 2 Ss-OWi 191/06 –; BayObLG, NZV 2004, 267 [= BA 2005, 318]; OLG Saarbrücken VRS 102, 120 [= BA 2004, 72]; OLG Köln, NStZ-RR 2005, 385 [= BA 2006, 236]). Zwar kann nach der Entscheidung des BVerfG vom 21. 12. 2004 (NZV 2005, 270 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) eine Wirkung i. S. des § 24a II 1 StVG nur angenommen werden, wenn die betreffende Substanz auch in einer Konzentration nachgewiesen wird, welche die Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a II 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Dies ist indes bereits dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20. 11. 2002 (abgedr. BA 2005, 160, vgl. auch Bönke, NZV 2005, 272, 273) empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist. Dieser beträgt bei THC 1,0 ng/ml. Vorliegend hat das Amtsgericht rechtsfehlerfrei einen Entnahme- und Tatzeit-THC-Wert von 2,2 ng/ml festgestellt.

Hingegen ist die Feststellung zum subjektiven Tatbestand nicht ausreichend. Zur vorsätzlichen Begehungsweise ist erforderlich, dass der tatbestandsmäßige Erfolg zumindest für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen wird. Fahrlässiges Handeln liegt vor, wenn der Täter die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist, außer Acht lässt und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt und nicht voraussieht (unbewusste Fahrlässigkeit) oder die Möglichkeit zwar erkennt, aber mit ihr nicht einverstanden ist und ernsthaft darauf vertraut, diese werde nicht eintreten (bewusste Fahrlässigkeit). Die Feststellungen des Amtsgerichts füllen weder die Voraussetzungen des vorsätzlichen noch – entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft bei dem Oberlandesgericht – des (unbewusst) fahrlässigen Handelns aus, so dass auch eine eigene Entscheidung des Senats – Änderung des Schuldspruchs auf eine fahrlässige Begehensweise – ausscheidet. Vielmehr muss das Urteil aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Amtsgericht zurückverwiesen werden.

Zwar ergibt sich aus den Feststellungen, dass der Angeklagte vor Fahrtantritt bewusst Haschisch konsumiert hat und – auf Grund langjährigen Drogenkonsums – auch allgemein von dessen berauschender Wirkung wusste. Vorsatz und Fahrlässigkeit müssen sich indes auch und gerade auf das Fahren unter Wirkung des Rauschmittels erstrecken (OLG Hamm, NStZ 2005, 710 [= BA 2006, 232]; OLG Saarbrücken, NJW 2007, 309 [= BA 2007, 176]; Beschl. v. 16. 03. 2007 – Ss (B) 5/2007 – [BA 2007, 258] juris). Hierzu muss das Bewusstsein des Angeklagten allerdings keine spürbare Wirkung oder gar eine Beeinträchtigung der Fahruntüchtigkeit umfassen (vgl. KG, NZV 2003, 250, 251 [= BA 2003, 450]). Auch muss der Angeklagte nicht zu einer exakten physiologischen und biochemischen Einordnung der Wirkweise der Droge in der Lage sein. Vielmehr muss er als Kraftfahrer die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen in Rechnung stellen (vgl. OLG Zweibrücken, NStZ 2002, 95 [= BA 2002, 129]).

Für möglich hält ein Kraftfahrer das Fahren unter Wirkung des Rauschgifts jedoch nur, wenn er sich vorstellt, dass der Rauschmittelwirkstoff nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert (hier: 1,0 ng/ml THC) abgebaut ist. Fahrlässig handelt er, wenn er in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer setzt, ohne sich bewusst zu machen, dass der genannte Abbau noch nicht vollständig erfolgt ist, obwohl ihm das erkennbar ist (OLG Saarbrücken a. a. O.; ähnlich OLG Hamm a. a. O.). Bereits an der Erkennbarkeit der – so bestimmten – Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt kann es aber ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen Konsum der Droge und der Fahrt längere Zeit vergeht (OLG Hamm; OLG Saarbrücken – jew. a. a. O.; OLG Bremen, NZV 2006, 276 [= BA 2007, 179]), so dass nicht nur ein vorsätzliches Handeln ausscheidet, sondern selbst der Vorwurf der (unbewussten) Fahrlässigkeit nicht erhoben werden kann. In diesem Ausnahmefall muss der Tatrichter deshalb nähere Ausführung dazu machen, auf Grund welcher Umstände sich der Angeklagte hätte bewusst machen können, dass der Rauschmittelkonsum noch Auswirkungen hätte haben können. Letztgenannter Darlegungslast genügt das angefochtene Urteil nicht.

Das Amtsgericht stellt einerseits fest, „dem Angeklagten (sei) bewusst gewesen, dass er nur Stunden vor Fahrtantritt (20.40 Uhr) Cannabis konsumiert habe". Andererseits führt es im Rahmen der Widerlegung der Einlassung des Angeklagten aus, der Sachverständige, dem das Gericht folgt, habe ausgeführt, dass die Zeitspanne zwischen Blutentnahme (21.47 Uhr) und letztem Konsum „höchstens 24 Stunden" betragen haben könne. Das kann dahin verstanden werden, dass mit der Wendung „nur Stunden vor Fahrtantritt" sei Haschisch konsumiert worden, die knapp 23 Stunden gemeint sind, die nach den Ausführungen des Sachverständigen längstens in Betracht kamen. Jedenfalls sind die Feststellungen nach dem Zweifelssatz so auszulegen. Zwar lagen demnach zwischen Fahrtantritt und letzter Rauschgifteinnahme nicht mehrere Tage (wie im Falle des OLG Hamm a. a. O.), sondern lediglich knapp ein Tag. Mit Blick auf die festgestellte nur etwas mehr als 2-fache Überschreitung des analytischen Grenzwertes kann jedoch – anders als im Falle des OLG Bremen (a. a. O.), in welchem zwischen dem Cannabiskonsum und dem Fahrtantritt „weniger als

ein Tag lag“, aber der 44-fache THC-Wert erreicht wurde, und entsprechend der Entscheidung des OLG Saarbrücken (a. a. O.), in welcher der Tatrichter von einem THC-Wert von 0,2 ng/ml und 28 Stunden zwischen Genuss und Fahrtantritt ausging – ohne weitere Feststellungen nicht ohne weiteres von der Voraussehbarkeit der Tatbestandsverwirklichung ausgegangen werden. Solche fehlen jedoch. Das Amtsgericht wird deshalb mit Hilfe des Sachverständigen zu klären haben, ob sich weitere Indizien für die Erkennbarkeit der fortdauernden Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt feststellen lassen. Namentlich bietet sich an zu überprüfen, ob mit Blick auf die festgestellten Hydroxy-THC- und THC-Carbonsäurewerte eine zeitnähere als die bisher nach dem Zweifelssatz sich ergebende Rauschmitteleinnahme in Betracht kommt (vgl. hierzu OLG Hamm und OLG Bremen – jew. a. a. O.).

70. Die in der Bußgeldkatalogverordnung vorgesehenen Regelsätze [hier: Nr. 242.2 wegen mehrfachen Verstoßes gegen § 24a StVG] können unterschritten werden, wenn ein Festhalten dazu führen würde, dass gegen den Betroffenen eine unverhältnismäßige, da von ihm nicht leistbare, Sanktion festgesetzt wird.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 13. Oktober 2006 – 1 Ss 82/06 –

Zum Sachverhalt:

Am 21.10.2005 verhängte das Amtsgericht B. gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit des fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss in Tateinheit mit fahrlässigem Führen eines Kraftfahrzeuges unter Drogeneinfluss nach § 24a Abs. 1 und 2 StVG eine Geldbuße von 400 Euro und ein Fahrverbot von zwei Monaten. Auf die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft hob der Senat dieses Urteil im Rechtsfolgenausspruch mit Beschluss vom 24.02.2006 auf, weil das Amtsgericht sein Abweichen von der in der Bußgeldkatalogverordnung unter Nr. 242.2 vorgesehenen Regelfolge für einen mehrfach einschlägig auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer (Bußgeldhöhe: 750 Euro; Dauer des Fahrverbots drei Monate) nicht ausreichend begründet hatte. Mit Urteil vom 19.05.2006 setzte das Amtsgericht nunmehr ein Fahrverbot von drei Monaten fest, hielt jedoch an der Verhängung einer Geldbuße von 400 Euro fest, weil der Betroffene zwischenzeitlich arbeitslos geworden war. Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft mit ihrer erneut eingelegten Rechtsbeschwerde, mit welcher sie die Verletzung sachlichen Rechts geltend macht. Sie ist der Ansicht, das Amtsgericht habe durch die Reduzierung der Geldbuße gegen das Gebot der gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsteilnehmer verstoßen.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde hat keinen Erfolg.

Zwar richtet sich das Rechtsmittel ausschließlich gegen die Höhe der verhängten Geldbuße, wegen der bestehenden Wechselwirkung zu dem verhängten Fahrverbot wird hiervon jedoch – auch zugunsten des Betroffenen (§ 79 Abs. 3 OWiG, § 301 StPO) – der Rechtsfolgenausspruch im Ganzen erfasst.

1. Zu Recht ist das Amtsgericht bei dem gerichtsbekannt bereits zweimal wegen Verstoßes gegen § 24a StVG auffällig gewordenen Betroffenen vom Vorliegen eines Regelfalles nach Nr. 242.2 BKatVO ausgegangen. Besondere Umstände, welche ein Abweichen hiervon gebieten könnten, hat das Amtsgericht nicht festgestellt (vgl. hierzu Senat VRS 98, 385 ff.). Unabhängig hiervon wäre die Verhängung eines auch zeitlich nachdrücklichen Fahrverbots gleichwohl deshalb angezeigt gewesen, weil es sich beim Betroffenen ersichtlich um einen wiederholt einschlägig auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer und gegenüber verkehrsrechtlichen Ge- und Verboten uneinsichtigen Verkehrsteilnehmer handelt, auf den nur durch die Verhängung eines Fahrverbots eingewirkt werden kann (vgl. hierzu Senat NJW 2005, 3158 f. = DAR 2005, 644 f. = VRS 109, 284 ff.).

2. Auch die vom Amtsgericht festgesetzte Geldbuße hat Bestand.

a. Zwar trifft es zu, dass den Regelsätzen der nach § 26a StVG als Rechtsverordnung erlassenen BKatV eine auch von Gerichten zu beachtende Bindungswirkung beikommt. Diese Zumessungsrichtlinien entbinden jedoch nicht von der im Einzelfall gebotenen Prüfung der Berechtigung des Katalogsatzes. Dabei geht § 1 Abs. 2 BKatV von fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen aus, weshalb bei Vorliegen von Milderungsgründen oder erschwerenden Umständen eine Reduzierung oder Erhöhung der katalogmäßig vorgesehenen Geldbuße in Betracht kommen kann (vgl. OLG Karlsruhe VRS 100, 460: Mitverschulden; Göhler, OWiG, 14. Aufl. 2006, § 17 Rn. 28b m. w. N.).

Zu den zu beachtenden Umständen gehören auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen. Nach § 17 Abs. 3 Satz 2, 2. Alt. OWiG haben diese nur bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten unter 35 Euro im Regelfall außer Betracht zu bleiben (BT-Drucks. 10/2652, Seite 12; Göhler, OWiG, 14. Aufl. 2006, § 17 Rn. 23). Auch über diesen Betrag hinaus können nähere Feststellungen zu den Einkommensverhältnissen (ggf. Grundbesitz, Eigentum am Pkw) und den Schulden oder sonstigen Verpflichtungen des Betroffenen im Urteil dann entbehrlich sein, wenn die Regelbuße festgesetzt wird und ersichtlich keine Besonderheiten in der Person des Betroffenen vorliegen (ebenso Brandenburgisches Oberlandesgericht VRS 107, 61 ff.; zu den dabei diskutierten Wertgrenzen OLG Celle Zfs 1992, 32 <100 Euro>; BayObLG DAR 2004, 593 <250 Euro>; vgl. auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl. 2006, StVG, § 24 Rn. 48a; Göhler, OWiG, 14. Aufl. 2006, § 17 Rn. 24).

Dies gilt jedoch nicht, wenn aufgrund bestehender Anhaltspunkte die wirtschaftlichen Verhältnisse erkennbar erheblich vom Durchschnitt nach oben oder unten abweichen. Hiervon ist grundsätzlich auszugehen, wenn der Betroffene arbeitslos ist. In einem

solchen Fall ist abgesehen von Geldbußen unterhalb des Höchstbetrages des Verwarnungsgeldes nach § 56 Abs. 1 OWiG von derzeit 35 Euro (OLG Brandenburg VRS 107, 61 ff., 64; OLG Düsseldorf NZV 1992, 418; Hentschel, a. a. O., Rn. 48a) unter entsprechender Darstellung im Urteil regelmäßig zu prüfen, ob der Betroffene ggf. auch unter Gewährung von Zahlungserleichterungen zur Bezahlung des im Bußgeldkatalog vorgesehenen Regelsatzes in der Lage ist. Ein Festhalten an solchen Richtlinien darf nämlich nicht zu der Verhängung einer unverhältnismäßigen, da vom Betroffenen nicht mehr leistbaren, Sanktion führen (vgl. näher Senat VRS 108, 63; Göhler, a. a. O., Rn. 22 m. w. N.).

b. Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe ist die vom Amtsgericht vorgenommene Reduzierung der Regelgeldbuße von 750 Euro auf 400 Euro im Ergebnis nicht zu beanstanden. Berücksichtigt der Tatrichter nämlich rechtlich fehlerfrei alle maßgeblichen Umstände, sind seine Erwägungen im Rahmen des ihm zustehenden Rechtsfolgenermessens bis zur Grenze des rechtlich Vertretbaren hinzunehmen. So liegt der Fall hier.

Entgegen der Ansicht der Staatsanwaltschaft durfte das Amtsgericht zunächst die Angaben des Betroffenen zu seiner Arbeitslosigkeit ohne weitere Sachaufklärungen seinen Urteilsfeststellungen zugrunde le-gen. Zwar darf der Tatrichter – will er von der im Regelsatz der BKatV vorgesehenen Regelbuße abweichen – nicht näher belegte Angaben des Betroffenen nicht in jedem Fall einfach übernehmen. Einer besonders eingehenden und kritischen Bewertung bedarf es aber – anders als beim Absehen vom Regelfahrverbot wegen Vorliegens einer besonderen Härte (vgl. hierzu Senat NJW 2005, 3158 ff.; OLG Rostock NZV 2002, 137 ff.) – nur dann, wenn Anhaltspunkte eine nähere Sachaufklärung gebieten. Solche sind aber nicht ersichtlich und werden von der Staatsanwaltschaft auch nicht dargetan. Auch die vom Tatrichter vorgenommene Schätzung der zukünftigen Einkommenssituation des Betroffenen ist nicht zu beanstanden, da ein entsprechender Bescheid des Arbeitsamtes zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung noch nicht ergangen war. Sichere Feststellungen, ob er bei seinen Eltern, bei welchen er zukünftig wieder Wohnsitz nehmen will, Unterhaltsbeiträge zu leisten haben wird, konnten in der Hauptverhandlung nicht getroffen werden, weshalb das Amtsgericht entgegen der Ansicht der Staatsanwaltschaft zu Recht von der Anrechnung „fiktiver Mietersparnisse“ absehen durfte.

Ausgehend von einem monatlichen Arbeitslosengeld von 900 Euro stellt eine Geldbuße von 750 Euro aber eine erhebliche Belastung dar, die trotz bewilligter Ratenzahlung in Anbetracht stetig steigender Lebenshaltungskosten durchaus an die Grenze der Leistungsfähigkeit des arbeitslosen Betroffenen stoßen kann. Zwar darf anders als beim Tagessatzsystem des § 40 StGB nicht allein auf das monatliche Nettoeinkommen abgestellt werden. Dass der Betroffene aber über das zukünftige Arbeitslosengeld hinaus über Vermögen oder andere Einkünfte verfügen könnte, ist nicht ersichtlich.

Zu Recht hat das Amtsgericht auch den Voreintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister keine entscheidende Bedeutung beigemessen. Zwar wäre bei Vorliegen solcher an sich – eine Erhöhung der in der BKatV vorgesehenen Sanktion ist wegen Ausschöpfung des Bußgeldrahmens nach §§ 17 Abs. 2 OWIG, § 24a Abs. 4 OWIG ohnehin nicht möglich – zumindest ein Festhalten an der Regelbuße geboten; hier besteht aber die Besonderheit, dass Nr. 242.2 BKatV bereits tatbestandlich das Vorliegen von mehreren einschlägigen Voreintragungen voraussetzt, so dass diese nicht nochmals zu Lasten des Betroffenen berücksichtigt werden dürfen. Überdies steht im Bußgeldverfahren auch das verfassungsrechtliche Gebot der Verhältnismäßigkeit der Verhängung von Sanktionen entgegen, welche der Betroffene aufgrund seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nicht erbringen kann.

Insgesamt gesehen hat sich das Amtsgericht daher im Ergebnis innerhalb des ihm zustehenden und auch aus dem persönlichen Eindruck aus der Hauptverhandlung gewonnenen Rechtsfolgenermessens gehalten, so dass auch die Reduzierung der Regelbuße rechtsfehlerfrei erfolgte.

71. Will ein Angehöriger eines EU-Mitgliedsstaates, der im Besitz einer Fahrerlaubnis dieses Mitgliedstaates ist, den innerstaatlichen (strafrechtlichen) Rechtswirkungen der §§ 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG, 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV entgehen, wenn ihm die Fahrerlaubnis durch sofort vollziehbaren Verwaltungsakt einer deutschen Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, muss er diesen Bescheid mit den innerstaatlichen Rechtsbehelfen anfechten, soweit jener Bescheid rechtswirksam und nicht nichtig ist. Auf die Rechtmäßigkeit dieses Bescheids kommt es grundsätzlich nicht an.

Oberlandesgericht Nürnberg,
Beschluss vom 15. Mai 2007 – 2 St OLG Ss 50/07 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht C. hat den Angeklagten am 25. 07. 2006 wegen (vorsätzlichen) Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30,00 Euro verurteilt und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von sechs Monaten keine Fahrerlaubnis zu erteilen. Die hiergegen eingelegte Berufung des Angeklagten hat das Landgericht R. mit Urteil vom 08. 01. 2007 mit der Maßgabe verworfen, dass „der Angeklagte unter Einbeziehung der Verurteilung durch das Amtsgericht C. vom 04. 09. 2006“ zu einer Gesamtgeldstrafe von 80 Tagessätzen zu je 80,00 Euro verurteilt wird.

Mit seiner hiergegen gerichteten Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist zulässig (§§ 333, 341 Abs. 1, 344, 345 StPO) und hat – zumindest vorläufigen – Teilerfolg; im Übrigen ist es unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

1. Der Schuldspruch weist keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.

a) Der Senat hat mit Urteil vom 16. 01. 2007 (StV 2007, 194 [= BA 2007, 246]) unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des EuGH in den Fällen Kapper und Halbritter und die erforderliche richtlinienkonforme Auslegung der Vorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV zur Folge entschieden, dass eine Fahrerlaubnis, die von der Fahrerlaubnisbehörde eines EU-Mitgliedstaats während des Laufes einer gesetzlichen Sperrfrist nach § 4 Abs. 10 S. 1 StVG ausgestellt wurde, nach Ablauf dieser Sperrfrist im Inland anerkannt werden muss (ebenso: OLG München NJW 2007, 1152 [= BA 2007, 249]; a. A. OLG Stuttgart, Urteil vom 15. 01. 2007 – 1 Ss 560/06 – [BA 2007, 244]).

Der Senat hat es allerdings in dieser Entscheidung ausdrücklich dahinstehen lassen, ob die Verwaltungsbehörden bei Bedenken bezüglich der körperlichen oder geistigen Eignung gegen den Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis – wie hier geschehen – verwaltungsrechtlich nach § 46 FeV vorgehen und ihm die Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen im Inland entziehen dürfen.

In solchen Fällen ist, wie das Berufungsgericht rechtlich zutreffend dargelegt hat, zwischen verwaltungsrechtlicher Rechtmäßigkeit und Wirksamkeit der Verwaltungsentscheidung strikt zu trennen. Ob der Bescheid des Landratsamts C. vom 21. 06. 2005 mit Blick auf die vom EuGH in den genannten Entscheidungen (EuGH NJW 2006, 2173 Tz. 28 – Halbritter [= BA 2006, 307]; EuGH NJW 2004, 1725 Tz. 77 – Kapper [= BA 2004, 450]) geforderte richtlinienkonforme Auslegung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV rechtmäßig ist, obwohl es den Mitgliedstaaten wegen des Grundsatzes der gegenseitigen formlosen Anerkennung von Führerscheinerteilungen versagt ist, für ihren Bereich die Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis von zusätzlichen oder abweichenden Bedingungen wie beispielsweise eine medizinisch-psychologische Untersuchung abhängig zu machen, kann hier offen bleiben; denn der gegenständliche Bescheid des Landratsamtes C. vom 21. 06. 2005 ist, wie das Berufungsgericht zu Recht ausführt, jedenfalls nicht nichtig, daher rechtswirksam, und i. S. des § 28 Abs. 4 Nr. 3 Var. 2 FeV sofort vollziehbar.

Soweit die Revision darauf hinweist, dass ein Einschreiten der Verwaltungsbehörde nach dem Zeitpunkt der Ausstellung des polnischen Ersatzführerscheins am 26. 07. 2001 mangels Vorliegens eines neuen Sachverhalts (europa-)rechtswidrig gewesen sei, mag dies zutreffen. Es wäre dann aber an dem Angeklagten gewesen, den Bescheid mit den innerstaatlichen (Verwaltungs-)Rechtsbehelfen anzufechten, um den strafrechtlichen Rechtswirkungen des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV zu entgehen (zur diesbezüglichen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte vgl. Hailbronner/Thoms NJW 2007, 1089, 1091 ff.).

Ob es in dieser Situation, wie das OLG Stuttgart (Beschl. v. 29. 11. 2006 – 2 Ss 520/06 –, NJW 2007, 528) meint, stets irrelevant ist, dass die Fahrerlaubnis des EU-Mitgliedstaates nicht durch einen gesonderten Verwaltungsakt entzogen worden ist, kann ebenfalls offen bleiben. Denn in Ziff. 1 des Bescheids des Landratsamts C. vom 21. 06. 2005 wurde dem Angeklagten ausdrücklich „das Recht aberkannt", von „seiner polnischen EU-Fahrerlaubnis" Gebrauch zu machen.

b) Frei von Rechtsfehlern ist auch die Annahme des Berufungsgerichts, ein Verbotsirrtum des Angeklagten liege nicht vor.

Für die Annahme eines Verbotsirrtums reicht es – entgegen der Auffassung der Revision – nicht aus, dass der Täter in Unkenntnis seiner Strafbarkeit und des anzuwendenden Strafgesetzes gehandelt hat (grundlegend BGHSt 2, 194/202). Schon gar nicht kommt es auf die Kenntnis der Strafbarkeit nach deutschem Recht an (BGHR StGB § 17 Unrechtsbewusstsein 5). Der Verbotsirrtum setzt nach seiner gesetzlichen Umschreibung nur voraus, dass dem Täter bei Begehung der Tat die Einsicht fehlt, Unrecht zu tun (§ 17 S. 1 StGB). Ob dies der Fall ist, beurteilt sich nach dem Rechtsgut, das der betreffende Straftatbestand schützt. Demgemäß unterliegt nur der einem Verbotsirrtum, der die vom verwirklichten Straftatbestand umfasste spezifische Rechtsgutsverletzung nicht als Unrecht erkennt. Das Erkennen des Unrechts durch den Angeklagten belegen die Urteilsfeststellungen aber ausreichend; denn ausweislich dieser Feststellungen wusste der Angeklagte – wenn auch womöglich, was genügt (vgl. BGHR StGB § 17 Unrechtsbewusstsein 5), nur in laienhafter Vorstellungsweise –, dass sein Führen des Fahrzeugs zum Tatzeitpunkt (am 04. 01. 2006) schon im Hinblick auf das Ergebnis der vorangegangenen negativen Fahreignungsgutachten die Verkehrssicherheit als Rechtsgut des § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG (vgl. Jagow in: Janiszewski/Jagow/Burmann Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. § 21 StVG Rn. 1) beeinträchtigen konnte.

2. Der Rechtsfolgenausspruch ist bezüglich der verhängten Maßregel rechtlich nicht zu beanstanden. (wird ausgeführt)

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Nürnberg)

72. 1. Art. 8 II und IV der Richtlinie 91/439/EWG verfolgen den Zweck, den Mitgliedstaaten die Anwendung ihrer nationalen, u. a. auf innerstaatlichem Verwaltungsrecht beruhenden Vorschriften über eine befristete Beschränkung, Entziehung oder Aufhebung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen. Der Bundesrepublik Deutschland ist es deshalb nicht verwehrt, die Anerkennung der Gültigkeit einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis so lange zu verweigern, so lange eine den Entzug einer zuvor erteilten inländischen Fahrer-

laubnis flankierende (gesetzliche) Sperrfrist nach §§ 4 III 1 Nr. 3 i. V. m. X 1 StVG noch nicht abgelaufen ist.

2. § 28 IV FeV schränkt die Berechtigung des Inhabers einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis ein, im Inland Kraftfahrzeuge zu führen. Auf den rechtlichen Bestand der EU-Fahrerlaubnis selbst hat die Norm keinen Einfluss.

3. Für die Frage der Strafbarkeit nach § 21 StVG ist in zeitlicher Hinsicht entscheidend, ob der Inhaber einer nach der die Entziehung der inländischen Fahrerlaubnis anordnenden Entscheidung erworbenen EU-Fahrerlaubnis (hier: Tschechische Republik) von dieser während oder nach Ablauf der inländischen Sperrfrist Gebrauch macht; eine Strafbewehrung nach § 21 StVG für zeitlich erst nach Ablauf einer inländischen Sperrfrist liegende Fahrten scheidet aus (u. a. Anschluss an OLG Nürnberg, Urteil vom 16. 01. 2007 – 2 St OLG Ss 286/06 – = BA 2007, 246 ff. = VD 2007, 130 ff.; OLG München, Urteil vom 29. 01. 2007 – 4St RR 222/06 – = NJW 2007, 1152 ff. = DAR 2007, 276 ff. = StV 2007, 190 ff. = ZfSch 2007, 170 ff. [= BA 2007, 249] und Thüringer OLG, Beschluss v. 06. 03. 2007 – 1 Ss 251/06 – = VRS 112, 367 ff. = DAR 2007, 404 f. = StraFo 2007, 216 ff. = BA 2007, 251 ff.).

Oberlandesgericht Bamberg,
Urteil vom 24. Juli 2007 – 3 Ss 132/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte, ein deutscher Staatsangehöriger mit Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland, fuhr am 28. 11. 2005 mit einem PKW am Grenzübergang S. zur Einreise in das Bundesgebiet vor. Die Fahrerlaubnis der Klassen BE und CE war ihm mit für sofort vollziehbar erklärtem Bescheid des LRA H. vom 13. 12. 2004, bestandskräftig seit dem 07. 03. 2005, nach § 4 III 1 Nr. 3 StVG entzogen worden. Am 03. 03. 2005 erwarb der Angeklagte in der Tschechischen Republik die Fahrerlaubnis der Klasse B.

Das AG hat den Angeklagte vom Vorwurf des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis aus Rechtsgründen freigesprochen. Die hiergegen gerichtete Sprungrevision der StA erwies sich als (vorläufig) erfolgreich.

Aus den Gründen:

Das AG hat rechtsfehlerhaft die Anwendbarkeit des § 4 X StVG verneint und daher nicht geprüft, ob der Angeklagte die verfahrensgegenständliche Fahrt innerhalb oder erst nach Ablauf der Frist des § 4 X 1 StVG vorgenommen hat.

1. Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die – wie der Angeklagte – ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne von § 7 I FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, dürfen in Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. 07. 1991 gemäß § 28 I 1 FeV, vorbehaltlich der Einschränkungen nach § 28 II bis IV FeV, im Umfang ihrer Berechtigung Kfz im Inland fahren.

2. Zwar war der Angeklagte im Tatzeitpunkt Inhaber einer gültigen tschechischen Fahrerlaubnis der Klasse B, jedoch berechtigte ihn diese dann nicht zum Führen von Kfz im Inland (§ 28 IV Nr. 3 FeV), wenn er zu diesem Zeitpunkt aufgrund des Bescheides des LRA H. vom 13. 12. 2004 die deutsche Fahrerlaubnis noch nicht abgegeben hatte oder die Frist des § 4 X 1 StVG noch nicht abgelaufen war.

a) Gemäß § 28 IV Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung nach § 28 I FeV nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen, bestandskräftig versagt oder nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben. Andererseits ist § 28 IV Nr. 3 FeV im Hinblick auf höherrangiges europäisches Recht (Richtlinie 91/439/EWG) im Wege der richtlinienkonformen Auslegung hinsichtlich seines tatbestandlichen Anwendungsbereiches eng auszulegen. Jedoch steht diese restriktive Auslegung der Anwendung des § 4 X StVG im vorliegenden Fall nicht entgegen: Art. 8 II und IV der Richtlinie 91/439/EWG verfolgen den Zweck, den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, in ihrem Hoheitsgebiet ihre nationalen Vorschriften über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden. Die Berufung eines Mitgliedstaates auf diese als Ausnahmebestimmungen eng auszulegenden Regelungen darf aber nicht dazu führen, dass 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 einer Fahrerlaubnis versagt wird, die ihr möglicherweise später von einem anderen Mitgliedsstaat ausgestellt wird. Demgegenüber ist es dem Mitgliedstaat nicht verwehrt, die Anerkennung der Gültigkeit einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis zu verweigern, wenn zusätzlich zu der Maßnahme des Entzugs einer vorher von ihm erteilten Fahrerlaubnis eine damit einhergehende Sperrfrist noch nicht abgelaufen ist (vgl. EuGH NJW 2004, 1725 ff. <Kapper> [= BA 2004, 450]; NJW 2006, 2173 ff. <Halbritter> [= BA 2006, 307]; NJW 2007, 1863 ff. <Kremer> [= BA 2007, 238]).

b) § 4 X 1 StVG, der eine Frist von „frühestens sechs Monaten" für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis und damit eine Sperrfrist in diesem Sinne festlegt, ist unmittelbar und nicht nur analog – wie das AG meint – anwendbar. Aus Art. 8 III und IV der Richtlinie 91/439/EWG, die neben dem straf- auch auf das polizeirechtliche Territorialitätsprinzip verweisen, ergibt sich, dass die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis unter Berufung auch auf innerstaatliches Verwaltungsrecht über die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verweigert werden kann, wenn sie in einer zeitlich befristeten Beschränkung, Entziehung oder Aufhebung der Berechtigung zum Führen von Kfz besteht (vgl. EuGH NJW 2006, 2173/2174 Rn. 27 bis 29 sowie insbesondere NJW 2007, 1863 <Kre-

mer>; OVG Rheinland-Pfalz NJW 2005, 3228/3229 [= BA 2006, 326]; OLG Nürnberg VD 2007, 130 ff. = BeckRS 2007, 01840; Heilbronner/Thoms NJW 2007 1089/1092). Um eine solche verwaltungsrechtliche Vorschrift handelt es sich bei § 4 X StVG.

c) Unerheblich ist demgegenüber, dass der Angeklagte die tschechische Fahrerlaubnis zwar nach Erlass des Bescheides des LRA H., aber noch vor dessen Bestandskraft und vor Ablauf der Sperrfrist des § 4 X 1 StVG erworben hat. Zwar war im Gegensatz zu dem hier zu beurteilenden Fall die Erteilung der EU-Fahrerlaubnis in den vom Europäischen Gerichtshof entschiedenen Fällen „Kapper" und „Halbritter" (a. a. O.) – nach Entzug der inländischen Fahrerlaubnis und Anordnung einer Sperrfrist aufgrund einer strafgerichtlichen Entscheidung gemäß §§ 69, 69a StGB – erst nach Ablauf der angeordneten Sperrfrist erfolgt. Auch war im Fall „Kremer" (a. a. O.) die EU-Fahrerlaubnis nach Entzug der deutschen Fahrerlaubnis und bestandskräftiger Ablehnung der Neuerteilung jeweils durch Verwaltungsakt erteilt worden (in diesem Fall war nach den Ausführungen im Urteil des Europäischen Gerichtshofs „eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis <…> von einem deutschen Gericht nicht verhängt worden", allerdings hatte der zugrundeliegende Vorlagebeschluss des OLG München vom 09. 09. 2005 – 4 St RR 031/05 – im Gegensatz zu anderen einschlägigen Normen die Vorschrift des § 4 X StVG nicht mitgeteilt, dagegen den Hinweis enthalten, die betreffende Person habe im Rahmen des Verfahrens über die Neuerteilung der Fahrerlaubnis den Nachweis der Eignung nicht erbracht und „in der Folgezeit – ohne dass eine Sperrfrist des Aufnahmestaats gelaufen ist – die Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat" erworben). Jedoch führt dies nicht zu einer anderen Beurteilung (vgl. OLG München StV 2007, 190 ff.; Thüringer OLG VRS 112, 367 ff. = DAR 2007, 404 f. = StraFo 2007, 216 ff.; OLG Nürnberg a. a. O. sowie Beschluss vom 28. 03. 2007 – 2 St OLG Ss 19/07–; a.A. OLG Stuttgart StV 2007, 192 ff. [= BA 2007, 244]). Denn § 28 IV FeV schränkt nur die Berechtigung des Inhabers einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis ein, im Inland Kfz zu führen. Auf den rechtlichen Bestand der EU-Fahrerlaubnis selbst hat diese Norm keinen Einfluss. So regelt auch Art. 8 IV der Richtlinie 91/439/EWG nicht die Wirksamkeit einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis, sondern nur die Anerkennung ihrer Gültigkeit durch einen anderen Mitgliedstaat. Dementsprechend ist die entscheidende und in der Rechtsprechung zu Art. 8 II und IV der Richtlinie 91/439/EWG durchgängig enthaltene Aussage des Europäischen Gerichtshofs, dass der Aufnahmestaat zwar während des Laufs einer Sperrfrist die Anerkennung der Gültigkeit einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten EU-Fahrerlaubnis versagen kann, dass er aber nicht befugt ist, die Ausstellungsbedingungen erneut zu überprüfen oder gar die Erfüllung der Bedingungen zu fordern, die im Aufnahmestaat für die Neuerteilung einer inländischen Fahrerlaubnis nach deren Entzug bestehen, und damit die EU-Fahrerlaubnis selbst in Frage zu stellen. Auf den Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis kommt es daher, jedenfalls soweit er – wie hier – nach der die Entziehung der inländischen Fahrerlaubnis anordnenden Entscheidung liegt, nicht an. Ob mit Rücksicht auf die Regelungen der §§ 69b I und II StGB, 47 II FeV die Fälle, in denen der Betroffene im Besitz einer bereits vor der entziehenden Maßnahme ausgestellten EU-Fahrerlaubnis ist, anders zu beurteilen wären (vgl. § 28 V FeV), braucht hier nicht entschieden zu werden.

III. Eine Vorlagepflicht gemäß Art. 234 I lit. b i. V. m. III EGV besteht nicht. Wie oben ausgeführt, hat der Europäische Gerichtshof in den genannten Entscheidungen dargelegt, dass während des Laufs einer Sperrfrist eine von einem anderen Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis die Anerkennung der Gültigkeit versagt werden kann.

IV. Ebenso scheidet eine Vorlage an den Bundesgerichtshof nach § 121 II GVG aus (vgl. BGH wistra 1985, 106/107).

V. Die Sache bedarf insbesondere zu Dauer und Lauf der Sperrfrist des § 4 X StVG ergänzender Feststellungen und gegebenenfalls neuer rechtlicher Beurteilung. Daher ist das Urteil aufzuheben und die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an eine andere Abteilung des AG zurückzuverweisen (§§ 349 V, 353 I und II, 354 II 1 StPO).

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

73. *) Eine vor Ablauf einer im Inland mit dem Entzug der Fahrerlaubnis angeordneten Sperrfrist erteilte neue Fahrerlaubnis eines anderen Mitgliedstaates ist nach Ablauf der Sperrfrist von den deutschen Behörden anzuerkennen und berechtigt den Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland.

Amtsgericht Straubing,
Urteil vom 27. Oktober 2006 – 6 Ds 135 Js 93772/06 –

Der Angeklagte fuhr am 10. 07. 2006 gegen 15.50 Uhr mit dem Pkw auf der R.-Straße in S. Ihm war mit Urteil des Amtsgerichts Straubing vom 12. 08. 2004, rechtskräftig seit dem gleichen Tage, die Fahrerlaubnis entzogen worden; die gem. § 69 StGB festgesetzte Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis lief bis 11. 02. 2005. Am 07. 01. 2005 hat der Angeklagte eine neue Fahrerlaubnis in Tschechien erworben und den Führerschein ausgehändigt erhalten.

Dem Angeklagten lag zur Last, den Pkw am 10. 07. 2006 ohne gültige Fahrerlaubnis auf der R.-Straße in S. geführt zu haben, strafbar nach § 21 I Nr. 1 StVG.

Der Angeklagte bringt zu seiner Verteidigung vor, dass er erst nach Ablauf der Sperrfrist aus dem deutschen Urteil von der tschechischen Fahrerlaubnis

Gebrauch gemacht habe. Der tschechischen Führerscheinbehörde sei die deutsche Sperrfrist bekannt gewesen; er habe das auch selbst bei der Beantragung der Fahrerlaubnis angegeben. Er habe auf die Gültigkeit der tschechischen Fahrerlaubnis jedenfalls für die Zeit nach Ablauf der deutschen Sperrfrist vertraut.

Der Angeklagte ist aus tatsächlichen Gründen freizusprechen, weil die tschechische Fahrerlaubnis jedenfalls nach Ablauf der deutschen Sperrfrist auch für Deutschland gültig war.

Der EuGH hat in der Entscheidung vom 29. 04. 2004 AZ: C 476/01 (NJW 2004, 1725 ff [= BA 2004, 450]) zu Art. 8 der Richtlinie 91/439/EWG klargestellt, dass ein Mitgliedstaat, in welchem eine Fahrerlaubnis entzogen worden war, die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat jedenfalls dann akzeptieren müsse, wenn die mit dem Entzug der Fahrerlaubnis angeordnete Sperrfrist zum Zeitpunkt der Erteilung abgelaufen war. Dies erlaubt aber nicht den Umkehrschluss, dass eine vor Ablauf der Sperrfrist von dem anderen Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen wäre. Der andere Mitgliedstaat entscheidet nämlich unabhängig über die Eignung eines Bewerbers für eine Fahrerlaubnis. Seine Entscheidung ist von den übrigen Mitgliedstaaten gem. Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG zu respektieren. Zwar sieht § 28 V FeV 2002 vor, dass das Recht, von einer mittlerweile von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt werde, wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestände. Das bedeutet jedoch nur, dass eine solche Rechtsverleihung auf Antrag nur dann erforderlich ist, wenn von der neuen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch gemacht werden sollte. Dies soll den deutschen Behörden erlauben zu prüfen, ob die Erteilung der neuen Fahrerlaubnis im Verfahren gem. § 28 V Satz 2, 20 1 FeV Anlass dafür gibt, die Sperre vorzeitig im Sinne des § 69a VII StGB als erledigt zu erachten. Mit Ablauf der Sperrfrist ist jedoch die erteilte Fahrerlaubnis des anderen Mitgliedstaates ohne solche Rechtsverleihung gem. Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 EWG zu akzeptieren. Der Angeklagte war deshalb nach Ablauf der deutschen Sperrfrist berechtigt, das Fahrzeug in der Bundesrepublik Deutschland zu führen.

74. 1. Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie stehen in der Auslegung, die diese Vorschriften durch den Europäischen Gerichtshof (Urt. v. 29. 04. 2004, Rechtssache C-476/01 – Kapper –, NJW 2004, 1725 [= BA 2004, 450]; Beschl. v. 06. 04. 2006, Rechtssache C-227/05 – Halbritter –, NJW 2006, 2173 [= BA 2006, 307]) gefunden haben, der Anwendung von § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV entgegen, wenn der ausstellende Mitgliedstaat die EU-Fahrerlaubnis nach dem Ablauf der Sperrfrist für die Wiedererteilung einer entzogenen nationalen Fahrerlaubnis erteilt hat.

2. Die Auslegung des Gemeinschaftsrechts in Vorabentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs entfaltet für letztinstanzliche Gerichte im Sinne des Art. 234 Abs. 3 EG und damit auch für das Beschwerdegericht im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes eine faktische Präjudizwirkung.

3. Die Aberkennung des Rechts, von der nach dem Ablauf einer Sperrfrist für die Wiedererteilung erteilten EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, darf wegen des Anwendungsvorrangs der Vorschriften in Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie nicht gemäß § 46 Abs. 1 und 3 FeV auf Grund von Tatsachen erfolgen, die bereits vor der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den anderen Mitgliedstaat vorlagen. Das Gemeinschaftsrecht sperrt insoweit den Rückgriff auf die Rechtsprechung des Beschwerdegerichts, wonach in Anwendung von § 46 Abs. 1 FeV die Fahrerlaubnis auch dann entzogen werden kann, wenn die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schon im Zeitpunkt der Erteilung gefehlt hat und die aus diesem Grunde rechtswidrige Erlaubnis ohne eine Änderung der Sach- und Rechtslage mit Wirkung für die Zukunft zum Erlöschen gebracht werden soll (OVG Hamburg, Beschl. v. 30. 01. 2002, NJW 2002, 2123 [= BA 2003, 257]).

4. Der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung kann nicht allein auf Zweifel an der Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses in Art. 7 Abs. 1 lit. b der Führerscheinrichtlinie oder die Erwägung gestützt werden, der Betroffene habe sich die unterschiedlichen Ausstellungsbedingungen für einen Führerschein in den Mitgliedstaaten zu Nutze gemacht.

Oberverwaltungsgericht Hamburg,
Beschluss vom 22. November 2006 – 3 Bs 257/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Hamburg-St. Georg setzte gegen den Antragsteller mit Strafbefehl vom 05. April 2004 wegen Gefährdung des Straßenverkehrs eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen fest. Außerdem sprach es die Entziehung der Fahrerlaubnis, den Einzug des Führerscheins und das Verbot für die Verwaltungsbehörde aus, vor Ablauf des 07. November 2004 eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Das Amtsgericht stellte hierzu fest, dass der Antragsteller am 07. Dezember 2003 seinen Pkw trotz einer Blutalkoholkonzentration von 1,87 ‰ im Straßenverkehr geführt und dadurch einen Signalgebermast beschädigt habe. Auf Grund eines Polizeiberichtes wurde der Antragsgegnerin bekannt, dass der Antragsteller seit dem 26. November 2004 eine polnische Fahrerlaubnis besitzt. Sie ordnete daraufhin ihm gegenüber mit Schreiben vom 17. Oktober 2005 erfolglos die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an. Mit Bescheid vom 15. März 2006 erkannte die Antragsgegnerin gemäß § 11 Abs. 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeug-

verkehr vom 12. November 1934 (RGBl. I S. 1137; zwischenzeitlich zuletzt geändert durch Art. 10 der VO vom 25.04.2006 (BGBl. I S. 988) – IntKfzV) i. V. mit § 46 FeV dem Antragsteller das Recht ab, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen. Außerdem ordnete sie gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 und Abs. 3 VwGO die sofortige Vollziehung des Bescheides an.

Am 22. März 2006 hat der Antragsteller beim Verwaltungsgericht einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs vom 21. März 2006 gestellt. Mit Beschluss vom 31. Juli 2006 hat das Verwaltungsgericht den Antrag abgelehnt. Die dagegen vom Antragsteller erhobene Beschwerde hat Erfolg.

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO wiederherzustellen, ist zulässig (1.). Der Antrag ist auch begründet, da kein besonderes öffentliches Interesse an der von der Antragsgegnerin angeordneten sofortigen Vollziehung des Bescheides besteht. Denn der Widerspruch des Antragstellers wird nach summarischer Prüfung aller Voraussicht nach Erfolg haben, da die verfügte Aberkennung gegen Gemeinschaftsrecht verstößt (2.) und der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung nicht durchgreift (3.).

1. Die Zulässigkeit des Antrags lässt sich nicht mit dem Fehlen des allgemeinen Rechtsschutzbedürfnisses verneinen. Insoweit wird allerdings die Auffassung vertreten, dass die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs dem Rechtsschutzsuchenden keinen Vorteil brächte, wenn die Aberkennung des Rechts, von der ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, sich unabhängig von der behördlich verfügten Entziehung der Fahrerlaubnis bereits unmittelbar aus § 28 Abs. 4 FeV, der die grundsätzlich nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV bestehende Berechtigung einschränke, ergäbe (in diesem Sinne OVG Greifswald, Beschl. v. 29. 08. 2006 – 1 M 46/06 –, Juris [= BA 2006, 501]; VGH Mannheim, Beschl. v. 21. 07. 2006, zfs 2006, 596 [= BA 2006, 432]; OVG Lüneburg, Beschl. v. 11. 10. 2005, NJW 2006, 1158, 1159 [= BA 2006, 329]). Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, ebenso wie die Anordnung einer Maßnahme nach § 46 Abs. 3 und Abs. 4 Satz 2 FeV das Vorhandensein einer gültigen, gemäß § 28 FeV zur Teilnahme am inländischen Kraftfahrzeugverkehr berechtigenden Fahrerlaubnis voraussetzt (so zutreffend Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, § 46 FeV Rdnr. 13). Dies wiederum hängt von der umstrittenen Anwendbarkeit des § 28 Abs. 4 FeV ab. Die materiellen Fragen der Begründetheit des Antrags sind aber nicht vollständig innerhalb der Zulässigkeitsprüfung abzuhandeln. Hinzu kommt hier, dass die gerichtliche Kontrolle der Aberkennungsentscheidung dem Antragsteller jedenfalls den Vorteil bringen kann, dass es nicht zu den ihn belastenden Aberkennungsfolgen kommt, die in § 11 Abs. 2 Satz 4 IntKfzV bestimmt sind.

2. Die Aberkennung des Rechts des Antragstellers, von der polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, ist aller Voraussicht nach rechtswidrig, da sie mit Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie nicht vereinbar sein dürfte (b). Der Senat geht dabei von der rechtlichen Würdigung aus, dass der Antragsteller Inhaber einer gültigen, nach § 28 FeV zur Teilnahme am inländischen Kraftfahrzeugverkehr berechtigenden Fahrerlaubnis ist (a).

a) Das Recht des Antragstellers, der seinen ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hat und Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis ist, gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV im Umfang dieser Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, wird nicht durch § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV beschränkt. Denn diese Regelungen dürften, soweit sie eine EU-Fahrerlaubnis betreffen, die erteilt wurde, nachdem die Sperrfrist für die Wiedererteilung einer entzogenen nationalen Fahrerlaubnis abgelaufen war, mit Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie unvereinbar sein (ebenso OVG Lüneburg, a. a. O, 1159 f.; OVG Greifswald, a. a. O.; vgl. außerdem OVG Koblenz, Beschl. v. 15. 08. 2005, NJW 2005, 3228 ff. [= BA 2006, 326] für den Fall der vorangegangenen verwaltungsbehördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis; einschränkend VGH Mannheim, a. a. O., 596 f.).

Nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV gilt die in § 28 Abs. 1 FeV genannte Berechtigung, auf Grund einer EU-Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, u. a. nicht für Fahrerlaubnisinhaber, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. 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 Regelungen stützen sich auf Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie, 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 Führerscheinrichtlinie genannten Maßnahmen angewendet wurde. Zu diesen Maßnahmen zählt insbesondere der Entzug der Fahrerlaubnis.

Die Vorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV greift tatbestandlich ein: Dem Antragsteller wurde seine deutsche Fahrerlaubnis unter Verhängung einer Sperrfrist bis zum 07. November 2004 durch den rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Hamburg-St.Georg vom 05. April 2004 entzogen. Auch hat er einen Antrag auf Zuerteilung der Berechtigung nicht gestellt. In Anwendung von Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie ist gleichwohl die Berechtigung des Antragstellers gegeben, mit seiner polnischen Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen. Das Gemeinschaftsrecht ist insoweit gegenüber den entgegenstehenden Bestimmungen der Fahrerlaubnis-Verordnung vorrangig anzuwenden (näher zum Grundsatz des An-

wendungsvorrangs EuGH, Urt. v. 09. 03. 1978, NJW 1978, 1741).

Der Senat stützt insoweit seine Auffassung auf die beiden Vorabentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs in den Rechtssachen Kapper (Urt. v. 29. 04. 2004, NJW 2004, 1725 ff.) und Halbritter (Beschl. v. 06. 04. 2006, NJW 2006, 2173 ff.). Die auf Grund des Art. 234 EG ergangenen Vorabentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs binden zwar grundsätzlich nur die im Ausgangsverfahren befassten Gerichte. Im Interesse einer einheitlichen Auslegung des Gemeinschaftsrechts in allen Mitgliedstaaten sind aber die letztinstanzlichen Gerichte i. S. des Art. 234 Abs. 3 EG gehalten, das Gemeinschaftsrecht in der vom Europäischen Gerichtshof gegebenen Auslegung anzuwenden, wenn sie den Europäischen Gerichtshof nicht selbst anrufen (BGH, Urt. v. 21. 04. 1994 – BGHZ 125, 382, 388 f. im Anschluss an EuGH, Urt. v. 06. 10. 1982, NJW 1983, 1257 f.; BGH, Urt. v. 10. 04. 1997, EuZW 1997, 476, 479). Die Auslegungsentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs entfalten deshalb auch für das Beschwerdegericht im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes eine faktische Präjudizwirkung (vgl. Borchardt, in: Lenz/Borchardt, EU- und EG-Vertrag, 4. Aufl. 2006, Art. 234 EGV Rdnr. 61; Dörr, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 2. Aufl. 2006, Europäischer Verwaltungsrechtsschutz <EVR> Rdnr. 140 f.).

Der Europäische Gerichtshof hat in der Rechtssache Kapper Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie so ausgelegt, 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 Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist (so die Antwort des Gerichtshofs auf die zweite Vorlagefrage).

In der Rechtssache Halbritter hat der Europäische Gerichtshof ausgesprochen, dass Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Führerscheinrichtlinie es einem Mitgliedstaat verwehre, 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 (so die Antwort des Gerichtshofs auf die erste Vorlagefrage).

Mit dieser gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zur Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis, die nach Ablauf der Sperrfrist von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist, ist die Anwendung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 und Abs. 5 FeV auf den Fall des Antragstellers nicht vereinbar. Ihn auf einen Antrag nach § 28 Abs. 5 FeV zu verweisen, würde bedeuten, dass in Deutschland überprüft wird, ob die polnische Fahrerlaubnisbehörde die Ausstellungsbedingungen für den Führerschein beachtet hat. Denn die polnische Fahrerlaubnisbehörde war bei der Ausstellung des Führerscheins gemäß Art. 7 Abs. 1 lit. a i. V. mit Anhang III Nr. 14 der Führerscheinrichtlinie im Interesse der Verkehrssicherheit verpflichtet, auch die gesundheitlichen Anforderungen an den Antragsteller in Bezug auf Alkoholgenuss zu prüfen. Dass der Europäische Gerichtshof maßgeblich auf den Ablauf der gemäß § 69a Abs. 1 StGB verhängten Sperrfrist abstellt, ist im Übrigen mit der Konzeption des deutschen Rechtes ohne weiteres vereinbar, da die Bemessung dieser Frist allein von der voraussichtlichen Dauer der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen abhängig ist (so Stree, in: Schönke/Schröder, StGB, 27. Aufl. 2006, § 69a Rdnr. 10). Die Geltungskraft des Anerkennungsgrundsatzes in Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie hängt außerdem nach der zitierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht davon ab, ob es um die Überprüfung von formellen oder inhaltlichen Ausstellungsbedingungen für den Führerschein geht. Denn nach dem Anerkennungsgrundsatz muss die Verwaltung jedes Mitgliedstaates eine Verwaltungsentscheidung eines anderen Mitgliedstaates anerkennen, als hätte sie selbst diesen Verwaltungsakt erlassen (näher dazu Nessler, NVwZ 1995, 863, 864 f.).

b) Die von der Antragsgegnerin verfügte Aberkennung des Rechts, von der polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, ist aller Voraussicht nach rechtswidrig, da sie ebenfalls mit Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie nicht vereinbar sein dürfte.

Ermächtigungsgrundlage für die Aberkennung ist § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG, § 11 Abs. 2 Satz 1 und 3 IntKfzV, § 46 Abs. 1 und 3 FeV sowie § 13 Nr. 2 lit. b und c i. V. mit § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV. Erweist sich der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis (§ 4 IntKfzV) als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen, ist ihm gemäß § 11 Abs. 2 Satz 1 IntKfzV das Recht abzuerkennen, von der ausländischen Fahrerlaubnis (im Inland) Gebrauch zu machen. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, ist die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 46 Abs. 3 FeV unter den Voraussetzungen des § 13 Nr. 2 FeV verpflichtet, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Bringt der Betroffene das von ihr (rechtsfehlerfrei) geforderte Gutachten nicht fristgemäß bei, so darf die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen.

In Anwendung von Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie ist die Antragsgegnerin nicht gemäß § 46 Abs. 1 und 3 FeV berechtigt, ihre Bedenken hinsichtlich der Fahreignung des Antragstellers auf die strafgerichtliche Verurteilung bzw. das Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,6 ‰ zu stützen, da diese Ereignisse vor dem Erwerb seiner polnischen Fahrerlaubnis liegen und die Ausstellung dieses Führerscheins nach Ablauf der Sperrfrist erfolgte.

Der Senat hat keine Zweifel daran (anders OVG Münster, Beschl. v. 13. 09. 2006 – 16 B 989/06 – Juris [= BA 2006, 507]), dass die oben unter 2 a) dargestellte Auslegung des Art. 1 Abs. 2 i. V. mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie durch den Europäischen Gerichtshof nicht nur in den Fällen der Anerkennung der Gültigkeit oder der Umschreibung Platz greift, sondern auch bei der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. der Aberkennung des Rechts, von dieser im Inland Gebrauch zu machen. Der Europäische Gerichtshof (Beschl. v. 06. 04. 2006, a. a. O., 2174 unter Rdnr. 29) hat zur Verwirklichung der Grundfreiheiten vorbehaltlos klargestellt, dass die Mitgliedstaaten vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht verlangen können, dass er die Bedingungen erfüllt, die ihr nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach ihrem Entzug aufstellt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs ist ein Mitgliedstaat außerdem nicht berechtigt, einseitig Korrektur- oder Abwehrmaßnahmen zu ergreifen, um einer möglichen Missachtung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften durch einen anderen Mitgliedstaat entgegenzuwirken (EuGH, Urt. v. 10. 09. 1996, EuZW 1996, 718, 720 unter Rdnr. 37 m. w. N.). Hat ein Mitgliedstaat ernsthafte Gründe, die Ordnungsmäßigkeit der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheine zu bezweifeln, so hat er dies vielmehr dem anderen Mitgliedstaat nach Art. 12 Abs. 3 der Führerscheinrichtlinie mitzuteilen. Falls der Ausstellungsmitgliedstaat nicht die geeigneten Maßnahmen ergreift, könnte der andere Mitgliedstaat gegen diesen Staat gegebenenfalls ein Vertragsverletzungsverfahren nach Art. 227 EG einleiten (so EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, a. a. O., 1727 unter Rdnr. 48). Die Belange der Verkehrssicherheit können deshalb nicht dafür fruchtbar gemacht werden, dass der Antragsgegnerin eine Entscheidungskompetenz für die Fahrerlaubnisentziehung erwächst, die nach Ablauf der verhängten Sperrfrist gemeinschaftsrechtlich allein beim Ausstellungsmitgliedstaat liegt. Der Anerkennungsgrundsatz in Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie schließt es aus, dass die Antragsgegnerin dem Antragsteller die polnische Fahrerlaubnis auf Grund von Tatsachen entziehen darf, die bereits vor der Erteilung der Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat vorlagen.

In diesem Zusammenhang überzeugt es nicht, die Alkoholproblematik als einen in die Gegenwart fortwirkenden Eignungsmangel zu qualifizieren, der sich im Hinblick auf sein Gefährdungspotenzial ständig – also auch nach dem Zeitpunkt der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis – neu aktualisiere (in diesem Sinne aber OVG Lüneburg, a. a. O., 1161). Denn ein solches abstraktes Gefährdungspotenzial stellt keine konkrete Tatsache dar, wie sie in § 46 Abs. 3 FeV vorausgesetzt wird.

Schließlich sperrt das Gemeinschaftsrecht auch den Rückgriff auf die Rechtsprechung des Senats, wonach in Anwendung von § 46 Abs. 1 FeV die Fahrerlaubnis auch dann entzogen werden kann, wenn die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schon im Zeitpunkt der Erteilung gefehlt hat und die aus diesem Grunde rechtswidrige Erlaubnis ohne eine Änderung der Sach- und Rechtslage mit Wirkung für die Zukunft zum Erlöschen gebracht werden soll (siehe OVG Hamburg, Beschl. v. 30. 01. 2002, NJW 2002, 2123 ff.).

3. Der Berufung des Antragstellers auf den Anerkennungsgrundsatz in Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie kann nicht der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung entgegengehalten werden.

Der Senat muss insoweit nicht im Einzelnen prüfen, unter welchen Voraussetzungen es gemeinschaftsrechtlich zulässig ist, die Wirkungen des Anerkennungsgrundsatzes dadurch wieder einzuschränken, dass die Berufung auf ihn als rechtmissbräuchlich bewertet wird. Jedenfalls kann eine solche Bewertung nicht allein darauf gestützt werden, dass Indizien für die Annahme bestehen, dass die EU-Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen das in Art. 7 Abs. 1 lit. b der Führerscheinrichtlinie geregelte Wohnsitzerfordernis erworben wurde (übereinstimmend OVG Greifswald, a. a. O.). Der Europäische Gerichtshof hat bereits festgestellt, dass die Führerscheinrichtlinie dem Ausstellungsmitgliedstaat eine ausschließliche Zuständigkeit verleiht, sich zu vergewissern, dass die Führerscheine unter Beachtung der in Art. 7 Abs. 1 lit. b vorgesehenen Wohnsitzvoraussetzung ausgestellt werden, so dass es allein Sache dieses Mitgliedstaats ist, geeignete Maßnahmen in Bezug auf diejenigen Führerscheine zu ergreifen, bei denen sich nachträglich herausstellt, dass ihre Inhaber diese Voraussetzung nicht erfüllt haben (EuGH, Urt. v. 29. 04. 2004, a. a. O., 1727 unter Rdnr. 48). Gegen diese Zuständigkeitsverteilung würde es grundsätzlich verstoßen, wenn die Antragsgegnerin berechtigt oder sogar verpflichtet wäre, den Anerkennungsgrundsatz in allen Fällen nicht anzuwenden, in denen sie meint, dass seine Anwendung zu einem Ergebnis führen würde, das der Richtliniengeber aus Gründen der Verkehrssicherheit erkennbar zu vermeiden gesucht hätte, wenn er beim Erlass der Richtlinie an diese Fälle gedacht hätte. Die Anerkennung eines solchen Grundsatzes wäre geeignet, die volle Entfaltung der Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts in den Mitgliedstaaten zu verhindern.

Ebenso wenig tragfähig ist die Erwägung, es sei rechtsmissbräuchlich, die Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat zu erwerben, in dem die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht gefordert werde, wenn die Aussichten auf eine günstige Beurteilung der Fahreignung auf der Grundlage eines in Deutschland erstellten Gutachtens als gering einzuschätzen seien. Denn in der Führerscheinrichtlinie ist bewusst davon abgesehen worden, hinsichtlich der

Anforderungen an die körperliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen eine vollständige Harmonisierung herbeizuführen. Vielmehr sind nur Mindestanforderungen bestimmt worden (siehe Erwägungsgrund 8 der Führerscheinrichtlinie). Dann kann es aber nicht schon rechtsmissbräuchlich sein, wenn der Betroffene sich die unterschiedlichen Ausstellungsbedingungen für einen Führerschein zu Nutze macht. Der Einwand unzulässiger Rechtsausübung kann nicht gerade an solche Merkmale anknüpfen, die den Anerkennungsgrundsatz wesentlich ausmachen, weil sie die Unterschiedlichkeit der Ausstellungsbedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten und deren Verantwortung für eine rechtmäßige Erteilung der Fahrerlaubnis betreffen.

Im vorliegenden Fall sind andere beweiskräftige Indizien, die für eine unzulässige Rechtsausübung des Antragstellers sprechen könnten, weder ermittelt worden noch nach Aktenlage sonst ersichtlich.

Das überragende Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs kann ein überwiegendes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung nicht mehr begründen, denn die Aberkennung des Rechts des Antragstellers, von der polnischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit materiell rechtswidrig. An der Vollziehung eines rechtswidrigen Verwaltungsaktes besteht aber grundsätzlich kein überwiegendes Vollzugsinteresse.

Da die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Aberkennung keinen Bestand hat, ist die von der Antragsgegnerin nach § 11 Abs. 2 Satz 4 IntKfzV i. V. mit § 47 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 FeV ausgesprochene Verpflichtung zur unverzüglichen Vorlage des Führerscheins ebenfalls suspendiert.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht Karsten Schulz, Hamburg)

75. 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 die Entziehung wegen danach aufgetretenem Alkoholmissbrauch auszusprechen ist.

2. Auch eine außerhalb des Straßenverkehrs aufgetretene Alkoholauffälligkeit vermag die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen, wenn sie zu der begründeten Annahme Anlass gibt, der Betreffende werde angesichts seiner erkennbaren Alkoholgewohnheiten voraussichtlich schon in überschaubarer Zukunft nach dem Genuss von Alkohol auch ein Kraftfahrzeug führen (hier bejaht).

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 11. September 2006 – 10 B 10734/06 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde bleibt in der Sache ohne Erfolg.

Rechtlicher Ausgangspunkt für die hier streitige Entziehung der dem Antragsteller – nach Ablauf der gegen ihn vom Amtsgericht L. mit Urteil vom 12. Juni 2002 verhängten zweijährigen Sperrfrist – in Tschechien unter dem 24. Februar 2005 ausgestellten Fahrerlaubnis der Klasse B ist zunächst § 3 Abs. 1 und 2 StVG. Hiernach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Diese Pflicht gilt auch gegenüber den Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse, wobei die Entziehung hier die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von ihr im Inland Gebrauch zu machen, hat. 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 in Abs. 1 die sich aus § 3 StVG ergebende Amtspflicht der betreffenden Behörden zur Fahrerlaubnisentziehung bei Ungeeignetheit wiederholt.

Werden Tatsachen bekannt, die lediglich Bedenken an der Fahreignung des Fahrerlaubnisinhabers begründen, so finden gemäß § 46 Abs. 3 FeV die §§ 11 bis 14 FeV entsprechende Anwendung. Das bedeutet im Fall von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik, wie sie hier auf Grund des Vorfalles vom 14. Mai 2005 in M. besteht, dass die Fahrerlaubnisbehörde dem Betreffenden gemäß § 13 FeV aufgeben kann, entweder ein ärztliches Gutachten zur Klärung der Frage einer bei ihm etwa bestehenden Alkoholabhängigkeit oder aber ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung eines bei ihm etwa bestehenden Alkoholmissbrauchs beizubringen. Weigert sich der Betreffende, sich einer derartigen Untersuchung zu unterziehen oder bringt er das geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, so darf die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 8 FeV den – sodann regelmäßig auch gebotenen – Schluss ziehen, dass dieser angesichts der aufgetretenen und nicht ausgeräumten Bedenken tatsächlich zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Voraussetzung in diesem Fall ist aber stets, dass die vorangegangene Anordnung ihrerseits rechtmäßig war.

Bei Anlegung dieser Rechtsgrundsätze sind des Weiteren die Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 und die hierzu ergangene Rechtsprechung des EuGH zu berücksichtigen (vgl. DAR 2004, S. 333 – Kapper – sowie DAR 2006, S. 375 – Halbritter – [= BA 2006, 307]). Damit im Zusammenhang hat der bislang für das Fahrerlaubnisrecht zuständige 7. Senat des beschließenden Gerichts die Auffassung vertreten, dass wegen des europarechtlichen Anwendungsvorranges des Anerkennungsprinzips des Art. 1 Abs. 2 der genannten Richtlinie für die deutschen Fahrerlaubnisbehörden keine Handhabe bestehe, einer nach dem Ablauf einer in Deutschland wegen bestehender Eignungszweifel angeordneten Sperrfrist die in einem anderen Mitgliedstaat erteilte EU-Fahrerlaubnis allein wegen des Fortbestehens bzw. Wiederauflebens dieser Zweifel die Berechtigungswirkung abzusprechen, es sei denn, der Betreffende fiele nach deren Erteilung erneut verkehrsrechtlich relevant auf, wobei jedoch die-

ser Anlassfall von einem selbstständigen Gewicht für die Eignungszweifel sein müsse, ohne dass es jedoch dann – bei dem Vorliegen eines solchen Gewichts – untersagt sei, die vorhandene Vorgeschichte erläuternd heranzuziehen (vgl. DAR 2005, S. 650 [= BA 2006, 326]).

Der Senat kann dahinstehen lassen, inwieweit dieser Auffassung in jedem Fall zu folgen ist. So könnte sie zum einen dann nicht zum Tragen kommen, wenn der Fahrerlaubniserwerb in dem anderen EU-Staat rechtsmissbräuchlich erfolgt ist, weil der Betreffende wegen der in der Bundesrepublik gegebenen Offenkundigkeit seiner Ungeeignetheit das nach dem hier geltenden Recht für ihn aussichtslose Erteilungsverfahren bewusst umgeht (vgl. zur Geltung des allgemeinen Missbrauchsverbots im EU-Recht, Otte/Kühner, NZV 2004, S. 321, 327 m. w. N. aus der Rechtsprechung des EuGH). Ebenso wäre zum anderen zu überlegen, ob nicht zumindest in Fällen, in denen bei dem Betreffenden eine langfristige, bis in die Gegenwart hineinwirkende und sich so gesehen ständig aktualisierende Alkoholproblematik vorliegt, die mithin auch nicht etwa allein deshalb entfallen ist, weil ihm in einem anderen EU-Staat eine Fahrerlaubnis ausgestellt worden ist, diese auch ohne das Vorliegen etwaiger neuerlicher Auffälligkeiten von selbstständigem Gewicht wieder entzogen werden kann (vgl. dazu OVG Lüneburg, DAR 2005, S. 704 [= BA 2006, 329]; Ludowisy, DAR 2006, S. 9, 13).

Indes bedürfen diese Fragen vorliegend keiner abschließenden Klärung; denn auch wenn der Senat der früheren Rechtsprechung des 7. Senates folgt, erweist sich der Vorfall vom 14. Mai 2005 als ein solcher gewichtiger Anlassfall, der es in einer Gesamtschau unter Einbeziehung der früheren Verkehrsverstöße des Antragstellers rechtfertigt, diesem gemäß § 13 Ziff. 2 FeV aufzugeben, wegen der Frage nach dem Vorliegen von Alkoholmissbrauch das ihm auferlegte medizinisch-psychologische Gutachten beizubringen. Dabei kann zudem dahinstehen, ob der Antragsgegner seine diesbezügliche Anordnung vom 13. Oktober 2005 zutreffend auf § 13 Ziff. 2 e FeV gestützt hat, weil beim Antragsteller „sonst zu klären ist, ob ein Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht"; denn jedenfalls findet diese Anordnung ihre gesetzliche Grundlage in § 13 Ziff. 2 a, 2. Alt. FeV, da hinsichtlich des Antragstellers angesichts des angesprochenen Vorfalles „sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen".

Die Frage, was hiernach unter Alkoholmissbrauch zu verstehen ist, hat der Gesetzgeber selbst nicht näher beantwortet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass unter Missbrauch in diesem Zusammenhang entsprechend der Missbrauchsdefinition in Nr. 3.11.1. Abs. 2 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung und im Sinne des Klammervermerks zu Nr. 8.1 der Anlage 4 der FeV das nicht hinreichend sichere Trennenkönnen des Führens eines Kraftfahrzeuges und eines die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsums zu verstehen ist. Das bedeutet indessen nicht notwendigerweise, dass eine aufgetretene Alkoholauffälligkeit nur dann die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen und somit Anlass für eine Anordnung nach § 13 Nr. 2 a, 2. Alt. FeV geben kann, wenn sie im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr steht. Dies folgt daraus, dass § 13 Nr. 2 a, 2. Alt. FeV (bzw. ähnlich Nr. 2 e) ersichtlich – wie ein Vergleich zu den Regelungen der Nr. 2 b, c und d dieser Bestimmung, die den Bereich des Alkoholmissbrauchs in Verbindung mit der Teilnahme am Straßenverkehr abdecken, zeigt – ein Auffangtatbestand ist. Mit ihm soll sichergestellt werden, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei Fällen eines greifbaren Gefahrenverdachts nicht sehenden Auges untätig bleiben muss, bis noch weitere Verdachtsmomente hinzutreten, die einen unmittelbaren Verkehrsbezug aufweisen. Von daher vermag auch eine außerhalb des Straßenverkehrs aufgetretene Alkoholauffälligkeit eine solche Maßnahme jedenfalls dann zu rechtfertigen, wenn sie in einer Weise zutage getreten ist, die zu der begründeten Annahme Anlass gibt, der Betreffende werde angesichts der bei ihm erkennbar gewordenen Alkoholgewohnheiten voraussichtlich schon in überschaubarer Zukunft auch nach dem Genuss von Alkohol ein Kraftfahrzeug führen und so zu einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer werden.

Das wiederum ist etwa dann der Fall, wenn sich bei dem Betreffenden im Rahmen seines Auffälligwerdens angesichts einer hierbei festgestellten schweren Alkoholisierung ein sich häufig wiederkehrender Konsum großer Mengen Alkohols in Verbindung mit einem sonstigen unverantwortlichen Verhalten gegenüber Dritten zeigt und der Fahrerlaubnisinhaber in besonderer Weise auf das regelmäßige Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr angewiesen ist. Das Gleiche gilt überdies, wenn bei dem Betreffenden wegen schon in der Vergangenheit zu verzeichnender Trunkenheitsfahrten von einer gegebenenfalls latenten Trennungsproblematik auszugehen ist (ebenso VGH Mannheim – DAR 2002, S. 579 –; VGH München – B. vom 05. 04. 2004, 11 CE 03.2137, zitiert nach juris –; OVG Lüneburg – B. vom 24. 11. 2004, 12 ME 418/04, zitiert nach juris – sowie ferner Geiger, DAR 2003, S. 97 m. w. N.; anderer Auffassung OVG Saarlouis, zfs 2001, S. 92 und VGH Kassel, DVBl. 2001, S. 843 sowie ferner Himmelreich, DAR 2002, S. 60 m. w. N.).

Dabei kann dahinstehen, inwieweit das Verwaltungsgericht dem Antragsteller schon im Rahmen der Prüfung des selbstständigen Gewichts des Anlassfalles mit Blick auf die Rechtsprechung des 7. Senates seine zur Vorgeschichte zu rechnenden drei früheren Trunkenheitsfahrten aus dem Jahre 2001 vorhalten durfte; denn jedenfalls erfüllt der Antragsteller die Voraussetzungen der soeben aufgezeigten ersten Alternative.

Insofern muss sich der Antragsteller zunächst entgegenhalten lassen, dass bei ihm anlässlich der Fahrzeugkontrolle am 14. Mai 2005 gegen 7.30 Uhr eine Blutalkoholkonzentration von 2,45 ‰ festgestellt wurde. Dieser Wert weist auf eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Antragstellers hin. Dies gilt umso mehr, als er trotz dieses hohen Wer-

tes zu einem geordneten Denkablauf wie auch zu einer deutlichen Sprache in der Lage war, wogegen es der durchschnittlich alkoholgewöhnten Bevölkerung nicht möglich ist, durch eigenes Handeln überhaupt eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ zu erreichen. Bei solchen gewohnheitsmäßig großen Trinkmengen steht ernsthaft zu besorgen, dass der Antragsteller an einer dauerhaften, ausgeprägten Alkoholproblematik leidet und allein wegen seiner Norm abweichenden Trinkgewohnheiten zur Risikogruppe der überdurchschnittlich alkoholgewohnten Kraftfahrer gehört, die im Straßenverkehr doppelt so oft alkoholauffällig werden wie andere Personen (vgl. BVerwGE 99, S. 249 [= BA 1996, 107]).

Darüber hinaus liegt die dringliche Annahme nahe, dass bei dem Antragsteller – wie auch sein gesundheitsschädlicher und insofern missbräuchlicher Umgang mit dem Alkohol zeigt – eine alkoholbedingte Minderung seiner Einsichts- und Kritikfähigkeit besteht, die es mehr als zweifelhaft erscheinen lässt, ob ihm die gebotene Trennung zwischen Alkoholkonsum und Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr noch möglich ist (vgl. Stephan, DAR 1995, S. 41, 49). Insofern muss sich der Antragsteller nämlich weiter entgegenhalten lassen, dass er im Rahmen der in Rede stehenden Kontrolle nicht etwa im rein privaten Bereich bzw. jedenfalls außerhalb jeglichen Verkehrsgeschehens angetroffen worden war, sondern immerhin ungeachtet seiner Volltrunkenheit auf dem Fahrersitz seines auf einem Gehweg abgestellten Kraftfahrzeugs gesessen und dort den CD-Spieler bedient hatte. Zudem hatte er gegenüber den kontrollierenden Beamten auf die Frage nach seinem vorangegangenen Alkoholkonsum lediglich den Genuss von zwei Mixery eingeräumt, obwohl nach Lage der Dinge weder zu erwarten stand, dass ihm diese Angaben abgenommen werden würden, noch es für eine derartige wahrheitswidrige Einlassung überhaupt einen vernünftigen Grund gab, nachdem er selbst mit dem Fahrzeug – ausweislich der späteren Aussagen seiner Freunde – seinerzeit gar nicht gefahren war. Daraus wird deutlich, dass es der Antragsteller ungeachtet seiner Eigenschaft als Halter des Fahrzeugs und trotz des von ihm gesetzten verkehrsbezogenen Scheins an der gebotenen Mitwirkung bei der Aufklärung des Sachverhaltes hat fehlen lassen. Für die Annahme, dass es dem Antragsteller im Zustand der Alkoholisierung auch sonst an der gebotenen Einsichts- und Kritikfähigkeit fehlt bzw. er gar zu Kontrollverlusten neigt, spricht zudem auch der Umstand, dass er den CD-Spieler an jenem Morgen so laut gestellt hatte, dass sich die Anlieger wegen des damit verbundenen Lärms an die Polizei gewandt hatten. Nur am Rande sei erwähnt, dass im Übrigen auch der Umstand, dass der Antragsteller trotz Kenntnis der ihm auferlegten Pflicht zur Vorlage seines Führerscheins diesen verloren hat, dafür spricht, dass es ihm an der gebotenen Sorgfalt und Zuverlässigkeit fehlt.

Endlich kommt hinzu, dass der Antragsteller nach seiner eigenen Darstellung aus beruflichen Gründen auf eine regelmäßige Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr angewiesen ist; damit steht aber zusätzlich zu besorgen, dass er alsdann häufig dem für ihn kaum lösbaren Konflikt ausgesetzt sein wird, entweder angesichts des bei ihm regelmäßig gegebenen erheblichen Alkoholkonsums sowie der üblichen Alkoholabbauzeiten von einer Fahrt zu seiner Arbeitsstelle Abstand zu nehmen und damit seinen Pflichten als Arbeitnehmer nicht nachzukommen oder aber zur Vermeidung des alsdann drohenden Verlustes seines Arbeitsplatzes bzw. seiner Lehrstelle sich eben doch in fahruntüchtigem Zustand an das Steuer seines Kraftfahrzeuges zu setzen.

Erweist sich nach alledem der Vorfall vom 14. Mai 2005 in tatsächlicher wie auch rechtlicher Hinsicht im Sinne der oben angeführten Rechtsprechung des 7. Senates als „Anlassfall von selbstständigem Gewicht" für erhebliche Eignungszweifel nicht nur bezüglich einer beim Antragsteller bestehenden erheblichen Alkoholproblematik, sondern darüber hinaus auch bezüglich der Gefahr eines sich bei ihm jederzeit verwirklichenden verkehrsbezogenen Alkoholmissbrauchs, so wird dieser Befund vollends durch die nunmehr eröffnete Heranziehung seiner Vorgeschichte bestätigt. Hiernach muss sich der Antragsteller nämlich spätestens jetzt zusätzlich entgegenhalten lassen, dass er schon im Jahr 2001 mit drei Trunkenheitsfahrten auffällig geworden war, wobei erschwerend hinzu kommt, dass die beiden letzten Trunkenheitsfahrten vom 08. Dezember 2001 an ein und demselben Tag erfolgt waren, indem er, nachdem er bereits morgens um 4.00 Uhr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,23 ‰ ein Kraftfahrzeug geführt hatte, in der nachfolgenden Nacht gegen 23.00 Uhr erneut am Steuer nunmehr sogar mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,43 ‰ angetroffen wurde. Dass der Antragsteller bei allen diesen Fahrten als damals noch Minderjähriger außerdem noch nicht einmal einen Führerschein besessen hatte und sich bei seiner ersten Trunkenheitsfahrt vom 23. September 2001 unter Durchbrechung des Verkehrskontrollpostens seiner Überprüfung mit nachfolgender längerer Verfolgungsjagd in Verbindung mit weiteren schwerwiegenden Verkehrsverstößen zu entziehen versucht hatte, kommt erschwerend hinzu.

Findet nach alledem die der Entziehungsverfügung vorangegangene Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 13. Oktober 2005 ihre gesetzliche Grundlage in § 13 Ziff. 2 a, 2. Alt. FeV, so erweist sich diese auch nicht etwa deshalb als fehlsam, weil – wie der Antragsteller weiter geltend macht – der Genuss von Alkohol auch in größeren Mengen für sich gesehen nicht verboten ist und er insofern mangels Verstoßes gegen die Rechtsordnung keinen weiteren staatlichen Eingriffen ausgesetzt werden dürfe. Wie sich bereits aus den bisherigen Ausführungen ergibt, dient die Anordnung dem Schutz der Straßenverkehrssicherheit vor konkreten Gefahren, für die naturgemäß auch dann hinreichende Anhaltspunkte bestehen können, wenn diese – wie im Übrigen die in § 13 Ziff. 1 FeV vorgesehene Anordnung eines ärztlichen Gutachtens bei Alkoholabhängigkeit zeigt und auch sonst im Recht der Gefahrenabwehr ganz allgemein gilt – nicht im Zusammenhang mit strafbewehrten Verhal-

tensweisen stehen. Dem damit vom Antragsteller zugleich angesprochenen Übermaßverbot wird hierbei dadurch Rechnung getragen, dass die Anforderung eines Gutachtens lediglich wegen solcher Mängel erfolgen darf, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründen, dass der Betreffende sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht verhalten werde, wohingegen Umstände, die nur auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeuten, als hinreichender Anforderungsgrund ausscheiden (vgl. BVerwG, DAR 2001, S. 522 [= BA 2002, 133]). Dass vorliegend beim Antragsteller eine solche ernsthafte Besorgnis begründet ist, wurde bereits dargelegt; das hat zur Folge, dass ungeachtet dessen, dass bei der Anwendung dieser rechtlichen Vorgaben ein gewisser Beurteilungsspielraum besteht, der Antragsgegner von der alsdann vorgesehenen Anordnung nicht absehen musste, um gegebenenfalls den Antragsteller weniger belastende Maßnahmen zu erwägen. Soweit der Antragsteller meint, dass es in seinem Fall beispielsweise auch genügt hätte, ihm lediglich die Vorlage von Bluttests aufzugeben, so ist ihm zudem entgegenzuhalten, dass es ihm unbenommen geblieben war, zur Minderung der aufgetretenen Bedenken an seiner Fahreignung derartige Tests von sich aus vorzulegen, was er indes ungeachtet dessen, dass seit dem Vorfall vom Mai 2005 inzwischen mehr als ein Jahr vergangen ist, nicht getan hat.

Da der Antragsteller der ihm hiermit zu Recht aufgegebenen Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht Folge geleistet hat, ist vom Antragsgegner gemäß § 11 Abs. 8 FeV zutreffend daraus gefolgert worden, dass dieser mangels Ausräumung der aufgetretenen Bedenken wegen der bestehenden Alkoholproblematik auch tatsächlich zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die auf Grund dessen verfügte Fahrerlaubnisentziehung erweist sich auch nicht als unverhältnismäßig. Zum einen hatte es der Antragsteller selbst in der Hand, durch eine Befolgung der Anordnung und bei entsprechend positivem Ausgang der Begutachtung seine Fahrerlaubnis zu behalten; überdies hat ihm der Antragsgegner zugesichert, dass er die Verfügung nicht aufrechterhalten werde, wenn der Antragsteller noch während des Laufs des Widerspruchsverfahrens ein solches positives Gutachten vorlegen sollte. Zum anderen ist aber auch anerkannt, dass eine Entziehung der Fahrerlaubnis regelmäßig nicht etwa allein deshalb unverhältnismäßig ist, weil auf sie der Betreffende berufsbedingt zum Erreichen seines Arbeitsplatzes bzw. seiner jeweiligen Einsatzorte angewiesen ist. Es gehört zu den Aufgaben der Fahrerlaubnisbehörde, die Allgemeinheit vor der Teilnahme ungeeigneter Kraftfahrer am Straßenverkehr zu schützten. Demgemäß ist ein Einschreiten geboten, wenn die Behörde auf die Ungeeignetheit eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen hat. Der Entzug der Fahrerlaubnis ist dann regelmäßig unvermeidbar. Dies gilt beim Antragsteller umso mehr, als nach den bisherigen Ausführungen bei ihm in besonderer Weise zu besorgen steht, dass er gerade bei seiner berufsbedingten Teilnahme am Straßenverkehr angesichts seines regelmäßigen hohen Alkoholkonsums eine ernsthafte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellt.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Rüdiger Falkenstett, Koblenz)

76. 1. Der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist auch nach dem Beschluss vom 28. September 2006 (C-340/05, DAR 2007, 77 [= BA 2007, 238]) nicht sicher zu entnehmen, dass insbesondere unter Berücksichtigung der Regelungen der 3. Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403, 18) § 28 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 FeV auch in Fällen nicht anwendbar sind, in denen eine Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat erworben wurde, um den Entzug einer Fahrerlaubnis im eigenen Mitgliedstaat zu unterlaufen.

2. Nach der 3. Führerschein-Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten „aus Gründen der Verkehrssicherheit" die Möglichkeit haben, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat. Art. 11 Abs. 2 RL 2006/126/EG (EGRL 126/2006), der mit Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein wörtlich übereinstimmt, und die (ab 19. Januar 2009 geltenden) Regelungen des Art. 11 Abs. 4 Satz 2 und 3, die inhaltlich Art. 8 Abs. 4 Satz 1 und 2 der RL 91/439/EWG (EWGRL 439/91) im Wesentlichen entsprechen, sollen nach dem übereinstimmenden Willen des Rates der Europäischen Union, der EU-Kommission und des Europäischen Parlaments der Vermeidung des Führerschein-Tourismus dienen.

***) 3. Von Alkoholmissbrauch i. S. d. Nr. 8 der Anlage 4 zu §§ 11, 13, 14 FeV ist insbesondere auch bei einem einmaligen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ und mehr (auch ohne weitere Anzeichen einer Alkoholwirkung) auszugehen.**

4. Zur Verwertbarkeit einer fast 6 Jahre zurückliegenden Trunkenheitsfahrt des Betroffenen im Rahmen einer Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV.

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 19. Februar 2007 – 2 TG 13/07 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat keinen Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat zu Recht den Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs vom 24. November 2006 gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 25. Oktober 2006, mit dem dieser dem Antragsteller das Recht aberkannte, von

seiner tschechischen Fahrerlaubnis der Klasse B im Inland Gebrauch zu machen, und die sofortige Vollziehung des Bescheides anordnete, zurückgewiesen. Aus den von dem Bevollmächtigten des Antragstellers dargelegten Gründen ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass der verwaltungsgerichtliche Beschluss fehlerhaft wäre.

Dies gilt zunächst, soweit der Antragsteller geltend macht, die Aufforderung des Antragsgegners vom 07. September 2006 an den Antragsteller, bis spätestens 14. November 2006 ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen, welches seine weitere Kraftfahrereignung bestätige, sei rechtswidrig. Der Bezug darauf, dass der Antragsteller am 18. Dezember 2000 wegen einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,59 ‰ vom Amtsgericht A-Stadt rechtskräftig zu einer Geldstrafe mit Anordnung einer Sperrfrist von einem Jahr verurteilt worden sei, sei unzulässig. Aktuelle Eignungsbedenken in der Person des Antragstellers bestünden nicht und würden von dem Antragsgegner auch nicht behauptet. Selbst wenn man, wozu offensichtlich der beschließende Senat neige, im Grundsatz Eignungsbedenken, die bereits aus der Zeit vor der Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis herrührten, zur Begründung späterer Eignungsbedenken im Rahmen deutscher Überprüfungsverfahren zulasse, könne dies jedoch nicht zeitlich unbegrenzt möglich sein. Insoweit müsse eine klare Grenze gezogen werden. Dies gelte insbesondere im Falle des Antragstellers, dessen Verkehrsverstoß im Zeitpunkt des streitbefangenen Bescheides fast sechs Jahre zurückgelegen habe; zudem habe der Antragsteller seit der Erteilung der Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik im November 2004 beanstandungslos in Deutschland als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilgenommen.

Aus dieser Begründung ergibt sich nicht, dass die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 25. Oktober 2006 wiederherzustellen wäre, weil dieser Bescheid rechtswidrig wäre. Der Senat hält an seiner Auffassung fest, dass entgegen der Ansicht des Bevollmächtigten des Antragstellers zumindest offen ist, ob es die zuständige Behörde eines Mitgliedstaates gemäß Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein – 91/439/EWG – (ABl. L 237 vom 24. 08. 1991, S. 1) in der Fassung der letzten Änderungsverordnung 1882/2003/ EWG (ABl. L 284 vom 31. 10. 2003, S. 1) ablehnen kann, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet – wie im vorliegenden Fall – eine der in Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie genannten Maßnahmen wie der Entzug der Fahrerlaubnis angewendet worden war. Der Senat hat dies in seinem Grundsatzbeschluss vom 03. August 2006 – 2 TG 673/06 – (NZV 2006, 668) insbesondere unter Berücksichtigung der Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom 29. April 2004 (– C-476/01 – Kapper, NJW 2004, 1725 [= BA 2004, 450]) und vom 06. April 2006 (– C-227/05 – Halbritter, NJW 2006, 2173 [= BA 2006, 307]) dargelegt und begründet.

Die Beantwortung der Frage, inwieweit die Behörde eines Mitgliedstaates auch in Fällen von Rechtsmissbrauch (vgl. dazu OVG Mecklenburg-Vorpommern, B. v. 30. 08. 2006 – 1 M 59/06 –; Hamburgisches OVG, B. v. 22. 11. 2006, DAR 2007, 103 [in diesem Heft]) unter dem Gesichtspunkt der in der Richtlinie 91/439/EWG ausdrücklich hervorgehobenen Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ohne Anwendung der Regelungen des Art. 8 Abs. 4 i. V m. Abs. 2 der Richtlinie verpflichtet ist, den in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen, dürfte auch nach dem Beschluss des Europäischen Gerichtshofs vom 28. September 2006 (– C-340/05 – Kremer, DAR 2007, 77 [= BA 2007, 238]) noch offen sein. Darin hat der Gerichtshof seine Rechtsprechung in den beiden oben genannten Rechtssachen Kapper und Halbritter bestätigt und für eine Fallgestaltung fortgeführt, in dem eine Fahrerlaubnis von einer deutschen Führerscheinbehörde nach wiederholter Begehung verkehrsrechtlicher Verstöße entzogen worden war. Eine gerichtliche Entscheidung über eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis lag in diesem Fall nicht vor. Der EuGH führt aus, seine Feststellung, es sei einem Mitgliedstaat verwehrt, das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet nicht anzuerkennen, soweit dies mit Umständen begründet werde, die vor der Erteilung des EU-Führerscheins nach Ablauf einer Sperrfrist eingetreten seien, gelte erst recht, wenn die Maßnahme des Entzugs der ursprünglichen Fahrerlaubnis nicht mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verbunden gewesen sei. Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG könne insoweit nur auf Tatsachen bezogen werden, die das Verhalten des Betroffenen nach Erwerb des EU-Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat beträfen. Diese Feststellungen des Europäischen Gerichtshofs enthalten eine Bekräftigung der oben genannten Grundsätze in den Entscheidungen Kapper und Halbritter.

Die von dem Senat insbesondere im Hinblick auf die Vorlage des Verwaltungsgerichts Chemnitz (B. v. 11. 07. 2000 – 2 K 1380/05 –) erwartete Klärung der oben genannten Fragen liegt damit noch nicht vor. Sie erscheint insbesondere nach Inkrafttreten der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein – Neufassung – (ABl. vom 30. 12. 2006, L 403, S. 18 [siehe hierzu die auszugsweise Veröffentlichung der Dritten EU-Führerschein-Richtlinie in BA 2007, 93]) weiter erforderlich. In den Erwägungsgründen (15) dieser Richtlinie ist ausdrücklich vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten „aus Gründen der Verkehrssicherheit“ die Möglichkeit haben sollten, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat. Dazu wird in Art. 11, dessen 2. Absatz Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/

EWG entspricht, in Abs. 4 nunmehr geregelt, dass ein Mitgliedstaat es ablehne, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden sei, einen Führerschein auszustellen. Ein Mitgliedstaat lehne die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt worden sei, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden sei. Ein Mitgliedstaat könne es ferner ablehnen, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat aufgehoben worden sei, einen Führerschein auszustellen. Im Unterschied zu Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie, die nach Art. 18 Abs. 1 am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft trat, gilt u. a. Art. 11 Abs. 4 erst ab dem 19. Januar 2009. Aus dem oben genannten Erwägungsgrund 15 und den Regelungen des Art. 11 der Richtlinie wird aber schon jetzt deutlich erkennbar, dass der Regelungsgeber den sog. „Führerscheintourismus" eindämmen will. Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie ist unter Heranziehung der Materialien über das Zustandekommen der 3. Führerscheinrichtlinie zu entnehmen, dass diese Norm sich gerade auf Fälle des typischen Führerscheintourismus beziehen soll, in denen einer Person in einem Mitgliedstaat eine Fahrerlaubnis ausgestellt wird, obwohl dieser Person vorher der Führerschein im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates entzogen worden war. Damit sollen erkennbar gerade auch die Fälle erfasst werden, in denen nach Auffassung des Europäischen Gerichtshofes nach Art. 8 Abs. 2 i. V. m. Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG die Anerkennung der Gültigkeit eines in einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht abgelehnt werden dürfe, soweit die Gründe dafür sich auf Tatsachen bezögen, die vor der Ausstellung dieses Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat lägen.

In dem Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments vom 03. Februar 2005 zu dem Vorschlag über eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (KOM(2003)0621-C5-0610/2003-2003/0252(COD)) war in einem neuen Artikel 8 Abs. 5 der Richtlinie vorgesehen, dass ein Mitgliedstaat es ablehne, einen Führerschein auszustellen, wenn erwiesen sei, dass der Bewerber bereits einen von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats ausgestellten Führerschein besitze. Ein Mitgliedstaat könne es außerdem ablehnen, einem Bewerber, auf den in einem anderen Mitgliedstaat eine der Maßnahmen gemäß Art. 12 Abs. 2 angewendet worden sei, einen Führerschein auszustellen. Die Mitgliedstaaten ergriffen Schritte gemäß Art. 8 Abs. 5 Buchst. b. Die notwendigen Schritte bestünden im Hinblick auf die Ausstellung, Ersetzung oder Erneuerung eines Führerscheins darin, zusammen mit anderen Mitgliedstaaten zu prüfen, ob ausreichende Gründe für die Annahme sprächen, dass der Bewerber bereits Inhaber eines Führerscheins sei. Nach der Begründung für diesen Vorschlag zur Änderung des Art. 5 b und c sollten die Mitgliedstaaten der strikten Verpflichtung unterliegen, die Akten in anderen Mitgliedstaaten zu prüfen, eine Verpflichtung, die dem Problem angemessen erscheine. In Art. 12 Abs. 4 des Änderungsvorschlages war vorgesehen, dass ein Mitgliedstaat es ablehne, einem Bewerber, auf den eine Einschränkung, eine Aussetzung oder ein Entzug der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat angewendet worden sei, einen Führerschein auszustellen. Er könne es darüber hinaus ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person zu einem Zeitpunkt ausgestellt worden sei, in dem diese Person ihren Wohnsitz nicht in dem ausstellenden Mitgliedstaat gehabt habe. Ausweislich der Begründung für diesen Änderungsvorschlag solle der Führerscheintourismus damit soweit wie möglich unterbunden werden. Es gebe im Internet bereits viele Angebote, in denen Personen, denen die Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat entzogen worden sei (z. B. wegen Fahrens unter Einfluss von Alkohol/Drogen), nahegelegt werde, einen Schein-Wohnsitz im Ausland zu begründen und dort eine Fahrerlaubnis zu erwerben, um damit die Voraussetzungen in Bezug auf die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis zu unterlaufen. Dies führe nicht nur zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sondern auch zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Fahrschulsektor. In der zusammenfassenden Begründung wird festgestellt, dass sich der Vorschlag mit der Frage der gegenseitigen Anerkennung von Strafmaßnahmen befasse, um dafür zu sorgen, dass der Entzug eines Führerscheins in einem Mitgliedstaat Bedeutung für alle Mitgliedstaaten habe. Dies müsse verstärkt und deshalb müssten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, jede Einschränkung, jede Aussetzung und jeden Entzug anzuerkennen, die von einem anderen Mitgliedstaat verhängt worden sei, und die Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen abzulehnen, auf die eine solche Maßnahme angewendet worden sei.

Nachdem das Europäische Parlament mit seiner legislativen Entschließung vom 23. Februar 2005 (ABl. C 304 E/202 vom 01. 12. 2005) diesen Änderungsvorschlag gebilligt hatte, erzielte der Rat der Europäischen Union am 27. März 2006 eine politische Einigung über die Führerscheinrichtlinie. In seinem gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 23/2006, festgelegt am 18. September 2006 (ABl. C 295 E/01 vom 05. 12. 2006), bekräftigt der Rat den Grundsatz „einen Führerschein pro Person". Führerscheinbetrug sei bei den Polizeibehörden der Mitgliedstaaten ein wohlbekanntes Phänomen, das bis zum Erwerb eines neuen Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat reiche, um das Fahrverbot im eigenen Mitgliedstaat zu unterlaufen. Deshalb würden neue Vorschriften eingeführt, die einen Mitgliedstaat dazu verpflichteten, die Ausstellung eines Führerscheins abzulehnen, wenn erwiesen sei, dass der Bewerber bereits einen Führerschein besitze, und zudem bei der Ausstellung, Ersetzung, Erneuerung oder dem Umtausch eines Führerscheins zusammen mit anderen Mitgliedstaaten Nachforschungen anzustellen, wenn ein hinreichend begründeter Verdacht bestehe, dass der Bewerber bereits Inhaber

eines anderen Führerscheins sei. Die Mitgliedstaaten würden deshalb dazu verpflichtet, Personen, deren Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden sei, die Ausstellung bzw. die Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen zu verweigern. Auch in der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament betreffend den oben genannten gemeinsamen Standpunkt des Rates vom 21. September 2006 (KOM(2006)547 endgültig, 2003/0252(COD)) wird festgestellt, dass der Grundsatz der Einzigartigkeit des Führerscheins gerade der Vermeidung von Führerscheintourismus dienen solle. In seiner Empfehlung für die zweite Lesung betreffend den oben genannten gemeinsamen Standpunkt des Rates führt der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr in dem Entwurf einer legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. November 2006 (A6-0414/2006) aus, Grundgedanke der Abänderungen des Kommissionsvorschlags für eine 3. Führerscheinrichtlinie aus dem Jahre 2003 sei die Verkehrssicherheit wie die effiziente Bekämpfung des Führerscheintourismus. Ein Mitgliedstaat müsse nunmehr die Ausstellung eines Führerscheins ablehnen, wenn der Bewerber seinen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen bekommen habe (Art. 11). Die Mitgliedstaaten unterstützten einander bei der Durchführung der Richtlinie und seien insbesondere bei der Ausstellung, Ersetzung, Erneuerung oder dem Umtausch eines Führerscheins gehalten, zusammen mit anderen Mitgliedstaaten Nachforschungen vorzunehmen, wenn ein hinreichend begründeter Verdacht dafür vorliege, dass ein Bewerber bereits Inhaber eines Führerscheins sei. Zur Erleichterung dieser Zusammenarbeit solle ein EU-Führerscheinnetz für den Datenaustausch eingerichtet werden. Nachdem die Kommission unter dem 18. Dezember 2006 (KOM (2006)859 endgültig, 2003/0252(COD)) alle vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung angenommenen Abänderungen akzeptiert hatte, wurde die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (Neufassung) am 20. Dezember 2006 unterzeichnet und im Amtsblatt L 403/18 am 30. Dezember 2006 veröffentlicht.

Auch wenn § 11 Abs. 4 der Richtlinie, der nach den oben dargestellten Materialien ausdrücklich der Bekämpfung des Führerscheintourismus dienen soll, derzeit noch nicht anwendbar ist, ist doch im Hinblick auf die oben genannten, bei dem Europäischen Gerichtshof anhängigen Vorlageverfahren offen, inwieweit der in der 3. Führerscheinrichtlinie deutlich zum Ausdruck kommende Wille, den Führerscheintourismus wirksam zu bekämpfen, in die Überlegungen zur Auslegung und Anwendung des Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG einzubeziehen ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach den Erwägungsgründen unter Nr. 15 die Mitgliedstaaten „aus Gründen der Verkehrssicherheit“ die Möglichkeit haben sollen, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat. Art. 11 Abs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie stimmt wörtlich mit Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG überein. Auch der Text des Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der 3. Führerscheinrichtlinie stimmt inhaltlich mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie 1991 mit der Änderung überein, dass der Mitgliedstaat es in diesen Fällen nicht nur ablehnen „kann", sondern verpflichtet ist, die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen, der in einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt worden war, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaates entzogen worden war. Dies gilt mit derselben Maßgabe für die Fassung des Art. 11 Abs. 4 Satz 3 im Verhältnis zu Art. 8 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 1991. Inhaltlich neu ist insoweit nur Art. 11 Abs. 4 Satz 1, nach dem ein Mitgliedstaat es ablehnt, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat entzogen worden war, einen Führerschein auszustellen. Aus den weitgehend übereinstimmenden Textfassungen des Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie mit Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie 1991 könnte der Wille des Regelungsgebers entnommen werden, auch in Ansehung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gemäß Art. 2 Abs. 1 der 3. Führerscheinrichtlinie (Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie 1991) insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit den Mitgliedstaaten auch schon heute auf der Grundlage der mit Art. 11 Abs. 2 und Art. 11 Abs. 4 Satz 2 und 3 der 3. Führerscheinrichtlinie wort- bzw. inhaltsgleichen Regelungen des Art. 8 Abs. 2 und 4 der Führerscheinrichtlinie 1991 zu ermöglichen, Führerscheine, die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden waren, obwohl der Führerschein in einem Mitgliedstaat entzogen worden war und die Gründe dafür fortdauern, nicht anzuerkennen. Da insbesondere unter diesem Gesichtspunkt eine weitere Klärung der hier maßgeblichen Frage durch eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs unter Berücksichtigung der 3. Führerscheinrichtlinie zu erwarten ist, hält der Senat die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angegriffenen Verfügung unter den oben dargelegten Gesichtspunkten weiterhin für offen.

Auf dieser Grundlage führt eine Abwägung der Interessen des Antragstellers mit dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung zu dem Ergebnis, dass das besondere öffentliche Interesse an dem Sofortvollzug der Verfügung überwiegt. Das überragende Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit im Straßenverkehr geht dem privaten Interesse des Antragstellers vor, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch machen zu können. Dem steht nicht entgegen, dass der Antragsgegner in seinem Bescheid vom 25. Oktober 2006 auf die rechtskräftige Verurteilung durch den Strafbefehl des Amtsgerichts A-Stadt vom 14. Mai 2001 Bezug genommen hat, mit dem der Antragsteller nach einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,59 ‰ am 18. Dezember 2000 wegen Fahrens ohne

Fahrerlaubnis, Straßenverkehrsgefährdung und fahrlässiger Körperverletzung verurteilt worden war. Der Antragsgegner konnte diesen Umstand im Hinblick auf die Frage, ob im Sinne des § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV „die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen", in seine Entscheidung über die Aberkennung der tschechischen Fahrerlaubnis des Antragstellers einbeziehen. Für welchen Zeitraum gerichtliche Entscheidungen im Rahmen personenbezogener Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörden berücksichtigt werden können, richtet sich nach § 29 Abs. 8 StVG. Danach dürfen die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Abs. 2 StVG nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden, wenn die Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister getilgt worden ist. Unterliegen die Eintragungen einer 10-jährigen Tilgungsfrist, dürfen sie nach Ablauf eines Zeitraums, der einer 5-jährigen Tilgungsfrist nach den Vorschriften des § 29 StVG entspricht, nur noch für ein Verfahren übermittelt und verwertet werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Damit ist ein Verwertungsverbot geregelt, das auch Maßstab für die Frage ist, wie lange nach einer straßenverkehrsrechtlich relevanten Verurteilung in straßenverkehrsrechtlichen Verwaltungsentscheidungen daran angeknüpft werden kann. Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass der Antragsgegner für die Frage, ob die Gründe für die Sperre für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis durch den oben genannten Strafbefehl vom 14. Mai 2001 nicht mehr bestehen, an diese Verurteilung noch anknüpfen konnte. Die Tilgung für die Verurteilung wegen des oben genannten Vergehens unterliegt gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 und 3 StVG einer Frist von 10 Jahren. Zudem wurde eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB angeordnet. Damit kann dem Antragsteller die Verurteilung wegen einer Alkoholfahrt mit 2,59 ‰ im Rahmen der Entscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV weiterhin entgegen gehalten werden.

Entgegen der Auffassung des Bevollmächtigten des Antragstellers bestehen auch aufgrund der der oben genannten Verurteilung zugrunde liegenden Trunkenheitsfahrt mit hoher Blutalkoholkonzentration ausreichende Anhaltspunkte für Zweifel an der Kraftfahrereignung des Antragstellers, die nicht durch bloßen Zeitablauf weggefallen sind. Nach Nr. 8 der Anlage 4 zu §§ 11, 13, 14 FeV besteht bei Alkoholmissbrauch keine Eignung für das Führen von Kraftfahrzeugen. Ein solcher Missbrauch liegt nach den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung (Heft M 115 der Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen) vor, wenn ein Bewerber oder Inhaber einer Fahrerlaubnis das Führen eines Kraftfahrzeuges und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher trennen kann, ohne bereits alkoholabhängig zu sein. In einem solchen Falle ist der Betroffene nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entsprechen. Von Missbrauch ist insbesondere auch bei einer einmaligen Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration (auch ohne weitere Anzeichen einer Alkoholwirkung) auszugehen.

Der Antragsteller führte am 18. Dezember 2000 ein Kraftfahrzeug unter einer Blutalkoholkonzentration von 2,59 ‰, geriet dabei nach den Feststellungen des Strafbefehls vom 14. Mai 2001 alkoholbedingt auf die Gegenfahrbahn und kollidierte dort mit einem anderen Fahrzeug, dessen Insassen bei dem Unfall verletzt wurden. Anschließend fuhr er weiter auf der Gegenfahrbahn und kollidierte mit einem weiteren Kraftfahrzeug. Insoweit ist davon auszugehen, dass es unter der hohen Alkoholkonzentration bei dem Antragsteller auch zu weiteren Anzeichen der Alkoholwirkung gekommen ist. Eine hohe Alkoholkonzentration ist nach 3.11.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung jedenfalls ab 1,6 ‰ anzunehmen. Das einmalige Erreichen bzw. Überschreiten der 1,6 Promille-Grenze ist sogar ohne aktive Verkehrsteilnahme als Beleg für einen gesundheitsschädigenden bzw. missbräuchlichen Umgang mit Alkohol zu bewerten. Wird im Straßenverkehr auch bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit oder ohne Ausfallerscheinungen ein solcher Blutalkoholkonzentrations-Wert festgestellt, wird hierdurch der Verdacht auf längerfristigen missbräuchlichen Umgang mit Alkohol nahegelegt (Schubert u. a., Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2002, 3.11.1, S. 82). Bei einer Trunkenheitsfahrt von 1,6 ‰ oder mehr ist in der Regel von einem langfristig bestehenden Alkoholproblem auszugehen. Deshalb wird gemäß § 13 Nr. 2 c) FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer solchen Blutalkoholkonzentration geführt wurde. Auf dieser Grundlage gibt es keine substantiierten Anhaltspunkte dafür, dass wegen des bloßen Zeitablaufs keine Zweifel an der Kraftfahrereignung des Antragstellers mehr bestehen könnten. Das öffentliche Interesse an der Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs überwiegt auch unter diesem Gesichtspunkt das private Interesse des Antragstellers, trotz bestehender Zweifel an seiner Kraftfahrereignung ein Fahrzeug zu führen.

77. Fehlendes Trennungsvermögen zwischen gelegentlichem Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen ist unabhängig von der beim Fahrerlaubnisinhaber ermittelten THC-Konzentration (hier: 1,4 ng/ml) jedenfalls dann zu bejahen, wenn in nahem zeitlichem Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges drogenbedingte Auffälligkeiten oder Ausfallerscheinungen festgestellt werden, die einen Bezug zur aktuellen Fahrtüchtigkeit aufweisen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 09. Juli 2007 – 16 B 907/07 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wandte sich gegen die sofortige Vollziehung einer Ordnungsverfügung, mit der seine

Fahrerlaubnis entzogen worden war. Der Antrag blieb in beiden Instanzen ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Der Antragsteller wendet sich im Ergebnis ohne Erfolg gegen die dem angefochtenen Beschluss zugrundeliegende Einschätzung, er habe durch die Unfallfahrt vom 03. 08. 2006 gezeigt, dass er den Cannabiskonsum und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht zu trennen vermöge. Der Antragsteller beruft sich insoweit zu unrecht auf die Rechtsprechung des BayVGH (Beschluss vom 25. 01. 2006 – 11 CS 05.1711 –, VRS 110 <2006>, 310 = DAR 2006, 407 = BA 2006, 416), der zufolge bei einer Fahrt mit einer THC-Konzentration im Blutserum zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml noch nicht von einem Verstoß gegen das Trennungsgebot ausgegangen werden könne. Abgesehen davon, dass die Auffassung des Bayerischen VGH im Fachschrifttum nicht unwidersprochen geblieben ist (vgl. insbesondere mit beachtlichen Argumenten Drasch/von Meyer/Roider/Staack/Paul, BA 2006, 441) und andere Gerichte zum Teil niedrigere Grenzwerte zugrundelegen (vgl. Hamb. OVG, Beschluss vom 15. 12. 2005 – 3 Bs 214/05 –, NJW 2006, 1367 = VRS 110 <2006>, 388 = BA 2006, 427; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 27. 03. 2006 – 10 S 2519/05 –, NJW 2006, 2135 = NZV 2007, 55 = VRS 111 <2006>, 311 = BA 2006, 412), liegt der dortigen Entscheidung ein Fall zugrunde, in dem bei dem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber keine cannabisbedingten Ausfallerscheinungen feststellbar waren, es also lediglich um das Vorhandensein einer allein aus dem festgestellten THC-Wert abzuleitenden „absoluten" Fahruntüchtigkeit ging. Vorliegend verhält es sich indessen so, dass der Antragsteller, der einen Verkehrsunfall mit Personenschaden zumindest mitverursacht hatte, nach den polizeilichen Berichten jedenfalls unmittelbar nach dem Unfallgeschehen „einen nicht verkehrstüchtigen Eindruck machte" und leicht gerötete Bindehäute aufwies. Ein etwa zwei Stunden später erstellter ärztlicher Bericht kam zu dem Ergebnis, dass die Pupillen des Antragstellers „mittelweit erweitert" waren und verzögert auf Lichteinfall reagierten. Dabei handelt es sich um körperliche Merkmale, die typischerweise nach einem Cannabiskonsum auftreten und einen deutlichen Bezug zur aktuellen Fahrtüchtigkeit aufweisen. Jedenfalls die Erweiterung der Pupillen (Mydriasis) führt unter anderem zu einer erhöhten Blendungsempfindlichkeit und – zumindest unter bestimmten Lichtverhältnissen – einer Beeinträchtigung des Sehvermögens (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 15. 01. 2007 – 16 B 2429/06 – unter Bezugnahme auf die im Urteil des OVG Rh.-Pf., Urteil vom 13. 01. 2004 – 7 A 10206/03 –, VRS 106 <2004>, 313 = DAR 2004, 413 = BA 2004, 293, zitierte Stellungnahme des Gutachters Prof. Dr. U.).

Es spricht somit ganz Überwiegendes dafür, dass beim Antragsteller unabhängig von der THC-Konzentration von 1,4 ng/ml jedenfalls eine aktuelle drogenbedingte Fahruntüchtigkeit vorgelegen hat. Dass auch in derartigen Fällen einer „relativen" Fahruntüchtigkeit von einem Verstoß gegen das Trennungserfordernis auszugehen ist, wird durch die verbreitete Auffassung von Verkehrsmedizinern unterstrichen, dass die Wirkungen des Cannabiskonsums weit schwerer einschätzbar seien als insbesondere beim Alkohol (vgl. die im Urteil des OVG Rh.-Pf. vom 13. 01. 2004 – 7 A 10206/03 – und im Beschluss des BayVGH vom 25. 01. 2006 – 11 CS 05.1711 –, jeweils a. a. O., wiedergegebenen wissenschaftlichen Stellungnahmen), so dass das Erreichen oder Überschreiten bestimmter Grenzwerte allein nur in beschränktem Maße Aussagen über die konkrete Fahrtauglichkeit ermöglicht. Wenn im Übrigen die in den letzten Jahren veröffentlichten wissenschaftlichen Studien zu den Auswirkungen des Cannabiskonsums und zur Ermittlung von „Grenzwerten" vergleichend darauf abstellen, wie häufig bei bestimmten THC-Werten Ausfallerscheinungen oder doch jedenfalls „Auffälligkeiten" auftreten (vgl. insoweit etwa Drasch/von Meyer/Roider/Staack/Paul, a. a. O.), ist auch dies nach Auffassung des Senats ein gewichtiges Argument dagegen, dann entscheidend auf den im jeweiligen Einzelfall ermittelten THC-Wert bzw. die danach üblicherweise anzunehmenden Beeinträchtigungen abzustellen, wenn der betreffende Fahrzeugführer – wie vorliegend der Antragsteller – konkret unter deutlicher Rauschmitteleinwirkung gestanden hat.

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

78. 1. Eine Verkehrsteilnahme mit einem THC-Wert von unter 2,0 ng/ml rechtfertigt nicht ohne weiteres den Schluss auf fehlendes Trennungsvermögen.

2. Aus einer solchen Fahrt resultieren aber regelmäßig Eignungszweifel, die zur Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens führen.

***) 3. Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis i. S. d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV liegt vor, wenn der Konsument die Droge mehrmals, aber deutlich weniger als täglich zu sich nimmt. Bei einem THC-COOH-Wert von < 5,0 ng/ml und zusätzlich THC positiv ist der gelegentliche Konsum erwiesen, weil in einem solchen Fall nach dem Blutwert zumindest zweimaliger Cannabiskonsum vorliegt.**

4. Die Annahme von regelmäßigem Cannabis-Konsum i. S. d. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei einer spontan entnommenen Blutprobe erst bei einem THC-COOH-Wert ab 150 ng/ml möglich.

Verwaltungsgericht Sigmaringen,
Beschluss vom 09. Februar 2006 – 7 K 55/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Im Jahre 2002 wurde der Antragsteller auffällig, als er von der Polizei von einem fahrenden Lastzug aus einem halb mit Schrott beladenen Kontainer befreit

werden musste. In einer entnommenen Blutprobe wurde ein THC-COOH-Wert von 20 ng/ml festgestellt, THC war nicht nachweisbar. Am 26. 08. 2005 wurde der Antragsteller gegen 11:00 Uhr einer Verkehrskontrolle unterzogen. Ein durchgeführter Lichttest ergab eine verzögerte Pupillenreaktion. Drogenbedingte Ausfallerscheinungen konnten nicht festgestellt werden. Die um 11:50 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen THC-Wert von 1,1 ng/ml, einen OH-THC-Wert von 1,2 ng/ml und einen THC-COOH-Wert von 34,0 ng/ml.

Mit Bescheid vom 19.12. 2005 hat der Antragsgegner nach vorheriger Anhörung dem Antragsteller die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge aller Klassen entzogen. Die sofortige Vollziehbarkeit der Verfügung wurde angeordnet. Hiergegen legte der Antragsteller Widerspruch ein und beantragte beim Verwaltungsgericht Sigmaringen die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist nach § 80 Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO zulässig und begründet.

Nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage ist die Kammer der Auffassung, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis und die hieraus folgenden weiteren Anordnungen des Antragsgegners in der Verfügung vom 19. 12. 2005 voraussichtlich rechtswidrig sind.

Als Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis kommt § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV in Betracht. Nach diesen Vorschriften hat die Fahrerlaubnisbehörde demjenigen Inhaber einer Fahrerlaubnis, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Nach §§ 11 Abs. 1 Satz 1, 46 Abs. 1 Satz 2 FeV erweist sich der Betroffene insbesondere dann als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen. Ein Fahreignungsmangel liegt nach der Vorbemerkung Nr. 3 und nach Nr. 9.2 der Anlage 4 zur FeV in der Regel vor, wenn die Aufnahme von Cannabis regelmäßig erfolgt (Nr. 9.2.1) oder wenn sie zwar nur gelegentlich erfolgt, der Betroffene aber nicht zwischen Cannabiskonsum und Verkehrsteilnahme trennt (Nr. 9.2.2).

Die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers ist voraussichtlich rechtswidrig, weil das Landratsamt davon abgesehen hat, vorher ein Gutachten über die Fahreignung des Antragstellers einzuholen. Denn entgegen der Auffassung des Antragsgegners ist im Rahmen der hier vorzunehmenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage davon auszugehen, dass weder die Voraussetzungen von Nr. 9.2.1 noch Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV vorliegen.

Die Voraussetzungen von Nr. 9.2.1 liegen nicht vor, da der Antragsteller nicht als regelmäßiger, sondern als gelegentlicher Konsument von Cannabis einzuordnen ist. Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis liegt vor, wenn der Konsument die Droge mehrmals, aber deutlich weniger als täglich zu sich nimmt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss v. 26. 11. 2003 – 10 S 2048/03 – DAR 2004, 170 [= BA 2004, 366]). Ein solches Konsummuster ist beim Antragsteller gegeben. Denn der im Blut des Antragstellers nachgewiesene THC-COOH-Wert von 34,0 ng/ml belegt jedenfalls gelegentlichen Cannabiskonsum. Hierzu ist festzustellen, dass die sich bei der Untersuchung einer Blutprobe ergebenden Werte hinsichtlich des Konsummusters eines Cannabiskonsumenten äußerst aussagekräftig sind (vgl. Zwerger, Rechtsfragen beim Entzug der Fahrerlaubnis bei Drogenauffälligkeit, DAR 2005, 431). Die wirkungsfreien Stoffwechselprodukte (Metaboliten) 11 OH-THC und THC-COOH sind abhängig von der Konsumpraxis mehrere Tage nachweisbar. Die Konzentration der Metaboliten insbesondere von THC-COOH gibt Aussage über die Häufigkeit der Einnahme. So ergibt sich nach medizinischen Erkenntnissen, dass bei einem THC-COOH-Wert von < 5,0 ng/ml und zusätzlich THC positiv der gelegentliche Konsum erwiesen ist, weil in einem solchen Fall nach dem Blutwert zumindest zweimaliger Cannabiskonsum vorliegt (vgl. Zwerger, Rechtsfragen beim Entzug der Fahrerlaubnis bei Drogenauffälligkeit, DAR 2005, 431). Dabei ist die Einordnung und Bewertung im Regelfall ohne weiteres Fachwissen möglich und zuverlässig (vgl. OVG Saarland, Beschluss v. 30. 09. 2002 – 9 W 25/02 – BA 2003, 166). Auch sind hier keine Umstände ersichtlich, die zu einer anderen Bewertung führen könnten. Im Gegenteil räumt der Antragsteller selbst gelegentlichen Konsum ein und auch die Untersuchung der 2002 entnommenen Blutprobe hat einen THC-COOH-Wert von 20,0 ng/ml ergeben. Die festgestellten Werte rechtfertigen indes nicht die Annahme von regelmäßigem Konsum. Eine solche Schlussfolgerung ist bei einer spontan entnommenen Blutprobe erst bei einem THC-COOH-Wert ab 150 ng/ml möglich (vgl. OVG Niedersachsen, Beschluss v. 11. 07. 2003 – 12 ME 287/03 – [BA 2004, 183]).

Steht – wie hier beim Antragsteller gegeben – der gelegentliche Konsum von Cannabis fest, so kommt es für die Entziehung der Fahrerlaubnis darauf an, ob die in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV genannten Zusatztatsachen verwirklicht sind, die zur Fahrungeeignetheit führen. Bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis besteht Fahreignung nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nur dann, wenn Konsum und Fahren getrennt werden, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen.

Nach summarischer Prüfung verwirklicht der Antragsteller bislang keine der genannten Zusatztatsachen. Insbesondere rechtfertigt der festgestellte Wert von 1,1 ng/ml allein noch nicht den Schluss auf fehlendes Trennungsvermögen.

Die Frage, ab welcher Konzentration der psychoaktiven Substanz THC im Serum eines Fahrzeugführers dessen Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt ist, wird von der Rechtsprechung nicht einheitlich beantwortet. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seiner bisherigen Rechtsprechung auf die Aussagen in dem

vom Bundesverfassungsgericht im Verfahren 1 BvR 2062/96 eingeholten Gutachten von Prof. Dr. K. vom 15. 08. 2001 [vgl. BA 2002, 336] verwiesen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss v. 22. 09. 2003 – 10 S 1537/04 –, Beschluss v. 08. 10. 2003 – 10 S 842/03 –, Beschluss v. 03. 11. 2003 – 10 S 2281/03 –, Beschluss v. 19. 01. 2004 – 10 S 1495/03 –, Beschluss v. 15. 04. 2004 – 10 S 107/04 –, Beschluss v. 10. 05. 2004 – 10 S 427/04 – DAR 2004, 604 [= BA 2005, 189] und Beschluss v. 02. 06. 2004 – 10 S 1880/03 –). Dort wird unter Auswertung von mehreren wissenschaftlichen Studien ausgeführt, dass jedenfalls bei THC-Konzentrationen über 2 ng/ml eine Risikoerhöhung eintritt (vgl. auch Berghaus/Schulz/Szegedi, in: Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, S. 87). Bei einem nach einer Verkehrskontrolle festgestellten THC-COOH-Wert ab 10,0 ng/ml und einem THC-Wert ab 2,0 ng/ml ist dann nicht nur die gelegentliche Einnahme von Cannabis, sondern zudem mangelndes Trennvermögen erwiesen, ohne dass weitere Aufklärungsmaßnahmen erforderlich sind (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss v. 14. 10. 2003 – 11 CS 03.2433 – [BA 2004, 561] und Beschluss v. 19. 01. 2004 – 11 CS 03.3278 –). In diesem Fall steht dann aber auch die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde fest, so dass die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens nach § 11 Abs. 7 FeV unterbleibt.

Einen THC-Wert von 2,0 ng/ml hat der Antragsteller indes nicht erreicht. Dieser Wert ergibt sich auch nicht im Wege der Rückrechnung, da die Blutprobe 50 Minuten nach der Fahrt entnommen wurde. Die These des Antragsgegners, THC habe eine Halbwertszeit von einer Stunde, ist wissenschaftlich nicht belegt. Eine Rückrechnung ist bei THC nicht möglich (vgl. VGH Mannheim, Beschluss v. 15. 11. 2004, – 10 S 2194/04 – [BA 2005, 187]). Der Konzentrationsverlauf hängt von einer Vielzahl von Variablen ab, die teilweise individuell unterschiedlich sind (vgl. zu den einzelnen Faktoren: Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, 1. Aufl., S. 5 ff). Berghaus/Krüger (a. a. O. S. 10) kommen in ihrer Untersuchung zu folgender Schlussfolgerung:

> Die pharmakokinetischen Daten zeigen, dass bei dem Rauchen von Haschisch oder Marihuana sehr rasch die maximale Konzentration im Blut oder Serum erreicht wird. Die Verteilungsphase mit sehr schnellem Abströmen in die Gewebe wird im Allgemeinen innerhalb der ersten Stunde nach dem Konsum abgeschlossen sein. In der eigentlichen Eliminationsphase wird THC nur langsam abgebaut und ausgeschieden. Dieser Vorgang wird zusätzlich durch eine langsame Rückverteilung aus den Geweben in das Blut geprägt sein. Daher ist bei ausreichend empfindlicher Messmethodik in Abhängigkeit von der individuellen Verstoffwechselung auch mehr als 12 Stunden nach einer THC-Aufnahme noch ein Nachweis im Blut möglich. Dennoch soll auch bei chronischem Cannabis-Konsum 12 Stunden nach dem Rauchen des letzten Joints die THC-Konzentration unter 2 ng/ml Serum liegen.
>
> Abschließend sei darauf hingewiesen, dass selbst wenn man eine Halbwertszeit von einer Stunde unterstellt und man ausgehend von 1,1 ng/ml 50 Minuten zurückrechnet, der Wert von 2,0 ng/ml nicht erreicht wird, sondern sich bei exponentieller Berechnung (1,1 ng/ml × 2 hoch 5/6 Stunden) ein THC-Wert von rund 1,96 ng/ml ergibt.

Für Werte unter 2,0 ng/ml weist der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg regelmäßig darauf hin, dass im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts (§ 24a Abs. 2 StVG) darüber hinaus davon ausgegangen wird, dass bereits bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml ein zeitnaher Cannabiskonsum mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit gegeben sei (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]; Weibrecht, BA 2003, 130, 135). Der Schluss vom Nachweis der jeweiligen Substanz auf die Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ist dabei durch Wortlaut und Systematik des § 24 Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG vorgegeben (Begründung zum Regierungsentwurf, BT-Drucks. 13/3764 sowie Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drucks. 13/8979). In seinem Beschluss vom 15. 11. 2004 (Az 10 S 2194/04) geht der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg von fehlendem Trennungsvermögen auch bei THC-Werten von unter 2,0 ng/ml aus.

Dem vermag sich die Kammer so nicht anzuschließen, denn THC-Werte von unter 2,0 ng/ml lassen für sich allein nicht den Schluss auf fehlendes Trennungsvermögen zwischen dem Konsum von Cannabis und der Teilnahme am Straßenverkehr zu (so auch VGH München, Beschluss v. 11. 11. 2004, – 11 CS 04.2348 – [BA 2006, 414]; VG Weimar, Beschluss v. 22. 07. 2005, – 2 E 869/05 WE –; Zwerger, Aktuelle Rechtsfragen beim Entzug der Fahrerlaubnis wegen Drogenauffälligkeit, DAR 2005, 431, 434). Allerdings begründen sie durchaus Eignungszweifel, welche die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtfertigen.

Zur Feststellung mangelnden Trennungsvermögens ist eine Verkehrsteilnahme mit drogenbedingten Leistungseinbußen für die Fahrtüchtigkeit erforderlich. Nach dem im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts v. 20. 06. 2002 (– 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]) zitierten Gutachten von Prof. Dr. K. ist aber davon auszugehen, dass bei einer THC-Konzentration im Blut unter 2 ng/ml keine Risikoerhöhung für den Verkehr stattfindet. Eine Fahrt im Straßenverkehr, bei der man keinen drogenbedingten Leistungseinbußen ausgesetzt ist, kann aber für sich allein den Schluss auf fehlendes Trennungsvermögen nicht rechtfertigen.

Dies ergibt sich aus dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts v. 21. 12. 2004 (1 BvR 2652/03 [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]). Danach habe sich infolge des technischen Fortschritts die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC wesentlich erhöht. Spuren der Substanz ließen sich nunmehr über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen nachweisen. Für Cannabis treffe daher die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit nicht mehr zu. Mit Rücksicht

darauf könne nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen.

Diese für den Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts getroffene Folgerung ist auch auf den Bereich des Trennungsvermögens zu übertragen. Denn wenn auch THC über einen längeren Zeitraum nachweisbar ist, kann der chemische Nachweis von THC im Blut allein das fehlende Trennungsvermögen nicht mehr belegen. In einem solchen Fall wäre die Entziehung der Fahrerlaubnis unverhältnismäßig, da sie in kei-nem angemessenen Verhältnis mehr zur Intensität der Rechtsgutsgefährdung stünde. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss v. 20. 06. 2002 (a. a. O.) ausgeführt, dass der Betroffene die absehbaren Folgen einer Fahrerlaubnisentziehung hinnehmen müsse, wenn hinreichender Anlass zu der Annahme bestünde, aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr resultiere eine Gefahr für dessen Sicherheit. Dieses Sicherheitsrisiko müsse deutlich über demjenigen liegen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist. Dieses Sicherheitsrisiko besteht aber gerade nicht bei einer Verkehrsteilnahme mit THC-Werten unter 2,0 ng/ml.

Werte von unter 2,0 ng/ml können indes nach Auffassung der Kammer Eignungszweifel i. S. v. § 11 Abs. 2 FeV begründen, welche die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens tragen. Auch bei THC erscheint diese Zwischenstufe zwischen der Entziehung und keiner fahrerlaubnisrechtlichen Maßnahme logisch zwingend. Bei THC-Werten von unter 2,0 ng/ml können sich die Eignungszweifel daraus ergeben, dass – wie oben dargelegt wurde – eine praktikable Rückrechnung nicht möglich ist, so dass eine Fahrt mit einem THC-Wert von über 2,0 ng/ml nicht ausgeschlossen werden kann. Es bleibt deshalb dem Antragsgegner überlassen, in dieser Weise zu verfahren.

Angesichts der sich bei summarischer Prüfung der Sach- und Rechtslage ergebenden hohen Wahrscheinlichkeit, dass die Verfügung des Antragsgegners rechtswidrig ist, überwiegt sein Interesse an der Verschonung vom Vollzug des Verwaltungsaktes bis zu rechtskräftigen Entscheidung über das eingelegte Rechtsmittel.

79. Grundsätzlich handelt fahrlässig und damit schuldhaft im Sinne des § 254 Abs. 1 BGB, wer sich zu einem Kraftfahrer in den Wagen setzt, wenn er dessen Fahruntüchtigkeit bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen können; das hat zur Folge, dass ihn an seinen Verletzungen, die er durch einen anschließenden alkoholbedingten Unfall erleidet, ein Mitverschulden trifft (hier: 25 %).

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 12. Januar 2006 – 12 U 261/04 –
– 17 O 626/00 (LG Berlin) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger und der Beklagte zu 1) besuchten am Abend des 30. März 1994 das Deutsch-Französische Volksfest. Sie fuhren mit dem Wagen des Beklagten zu 1), der bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert ist, dorthin. Auf dem Volksfest konsumierte der Beklagte zu 1) alkoholische Getränke. Beide traten dann den Rückweg an, der Beklagte zu 1) als Fahrer, der Kläger auf dem Beifahrersitz, wo er sich nicht anschnallte. In der C.-Straße kam der Wagen gegen 0.15 Uhr des 31. März 1994 von der Fahrbahn ab, stieß gegen einen Straßenbaum und einen Baumschutzpoller, stieß 10 Meter weiter gegen einen weiteren Straßenbaum und kam auf der Fahrbahnmitte zum Stehen. Der Kläger wurde aus dem auf der rechten Seite völlig zertrümmerten PKW geschleudert. Eine dem Beklagten zu 1) um 1.50 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen Mittelwert der BAK von 1,54 Promille. Der Kläger wurde bei dem Unfall schwer verletzt. Seine Klage, gerichtet auf die Geltendmachung von Ansprüchen auf Schmerzensgeld, eine monatliche Schmerzensgeldrente und seit dem Unfall entstandenen Erwerbsschaden, sah das Landgericht Berlin dem Grunde nach zu 75 % als gerechtfertigt an. Der Kläger müsse sich jedoch ein Mitverschulden in Höhe von 25 % entgegenhalten lassen, weil er mit einem erkennbar alkoholisierten Fahrer mitgefahren sei.

Gegen dieses Grund- und Teilurteil des Landgerichts Berlin richtet sich die Berufung des Klägers. Er beanstandet, dass das Landgericht in dem angefochtenen Grundurteil davon ausgegangen ist, ihn treffe ein Mitverschulden an dem streitgegenständlichen Unfall. Zu Unrecht sei das Landgericht davon ausgegangen, dass ihm die Alkoholisierung des Beklagten zu 1) bekannt gewesen sei. Die Rötung der Augen des Beklagten zu 1) sei keine Folge des Alkoholgenusses, sondern des Unfallereignisses. Darüber hinaus beruft sich der Kläger darauf, dass die Krankenschwester N. und der Rettungssanitäter K. im Ermittlungsverfahren angegeben haben, eine Alkoholisierung des Beklagten zu 1) nicht bemerkt zu haben. Das Landgericht hätte daher nicht unterstellen dürfen, dem Kläger sei die Alkoholisierung des Beklagten zu 1) erkennbar gewesen.

Aus den Gründen:

Der Antrag des Klägers auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe für die Durchführung seiner Berufung ist zurückzuweisen, denn die beabsichtigte Rechtsverfolgung des Klägers bietet keine hinreichende Aussicht auf Erfolg, § 114 ZPO.

Zutreffend ist das Landgericht in dem angefochtenen Grund- und Teilurteil davon ausgegangen, dass der Kläger sich ein Mitverschulden (§ 254 BGB) bei der Verursachung der ihm infolge des Verkehrsunfalls vom 30. März 1994 entstandenen Schäden anrechnen lassen muss.

1. Mitverschulden

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme ein Mitverschulden des Klägers an den Unfallverletzungen wegen Missachtung der Gurtpflicht verneint, weil die Kausalität nicht festzustellen sei. Dies nehmen die Par-

teien hin, so dass sich die Frage des Mitverschuldens auf das Kennen bzw. Kennenmüssen der Alkoholisierung des Beklagten zu 1) beschränkt.

Grundsätzlich handelt fahrlässig und damit schuldhaft im Sinne des § 254 Abs. 1 BGB, wer sich zu einem Kraftfahrer in den Wagen setzt, wenn er dessen Fahruntüchtigkeit bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt erkennen konnte; das hat zur Folge, dass ihn an seinen Verletzungen, die er durch einen anschließenden alkoholbedingten Unfall erleidet, ein Mitverschulden trifft (BGH VR 1963, 165; VR 62, 252; NJW 1988, 2365, 2366; OLG Oldenburg, VR 1998, 1390, 1391; KG, 22. Zivilsenat, VM 1990, 92, 93; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 16 StVG Rdnr. 10, 11 m. w. N.). Die Beweislast liegt insoweit beim Schädiger, hier also bei den Beklagten (vgl. BGH NJW 1988, 2365, 2366).

Um diesen Beweis zu führen, kommt es nicht darauf an, ob sich Beifahrer und Fahrer gemeinsam in Lokalen befunden haben, sondern darauf, ob und in welchem Umfang der Fahrer in Gegenwart des Beifahrers alkoholische Getränke zu sich genommen oder welche Ausfälle in seinem Beisein der Fahrer gezeigt hat, die auf eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit schließen lassen (BGH a. a. O.). Dabei wird in der Rechtsprechung ein Erfahrungssatz des Inhalts, dass ein Mitfahrer die Trunkenheit bei einer BAK von 1,8 Promille erkennen kann, verneint (OLG München, ZfS 1985, 161).

In Fällen, in denen der spätere Fahrer den Alkohol – möglicherweise – schon vor dem Zusammentreffen mit dem später geschädigten Beifahrer zu sich genommen hat, hat die Rechtsprechung überwiegend die Erkennbarkeit der Alkoholisierung verneint (BGH VR 63, 165; VR 62, 252, 253; NJW 1988, 2365, 2366).

Im vorliegenden Fall folgt der Senat dem Landgericht dahin, schon aufgrund der Umstände des Falles die Erkennbarkeit der Alkoholisierung des Beklagten zu 1) für den Kläger als erwiesen anzusehen (§ 286 ZPO).

Soweit der Kläger (offenbar mit Nichtwissen, da er auf den Beklagten zu 1) nicht geachtet haben will) bestreitet, der Beklagte zu 1) habe auf dem Volksfest die von den Beklagten in erster Instanz vorgetragenen Alkoholmengen zu sich genommen, ist dies ohne Erfolg.

Der Kläger hat nicht im Einzelnen vorgetragen, der Beklagte zu 1) sei schon zu dem Zeitpunkt, als beide gemeinsam zum Volksfest gefahren sind, alkoholisiert gewesen. Für einen derartigen Sachverhalt bestehen auch keinerlei Anhaltspunkte (vgl. auch OLG Oldenburg, VR 1998, 1390, 1391).

Ferner ist hervorzuheben, dass der Kläger, der Beklagte zu 1) und die vier bis fünf Trinkgenossen, die der Kläger – zufällig, wie er behauptet – auf dem Volksfest getroffen hat, in einer Gruppe zusammengeblieben waren. Der Kläger macht zwar wiederholt geltend, auf den Beklagten zu 1) nicht geachtet zu haben.

Sollte der Kläger ernsthaft jedoch bestreiten wollen, dass sich der Beklagte zu 1) in der Gruppe mit dem Kläger und dessen Bekannten befunden hat, so wäre dieser Vortrag neu und deshalb mangels Voraussetzungen nach § 531 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Im Übrigen würde dann ein substantiierter Vortrag dazu fehlen, wie der Kläger später in das Fahrzeug des Beklagten zu 1) gekommen sein will, wenn die Parteien auf dem Volksfest kurz vor Mitternacht nicht zusammen geblieben waren.

Soweit der Kläger behauptet, auf den Beklagten zu 1) nicht geachtet zu haben, kann dies der Beurteilung nicht generell zugrunde gelegt werden; insoweit ist auf den Inhalt der vom Landgericht beigezogenen und verwerteten Akten des Strafverfahrens gegen den Beklagten zu 1) (rechtskräftige Verurteilung wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs infolge von Alkoholgenuss in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung) hinzuweisen, deren unzureichende Auswertung durch das Landgericht der Kläger rügt.

Ausweislich des Protokolls der Hauptverhandlung gegen den Beklagten zu 1) hat der Kläger am 10. November 1994, also nur gut 7 Monate nach dem Unfall, als Zeuge davon berichtet, dass er gemeinsam mit dem Beklagten zu 1) Bier bestellt und dann auch gemeinsam mit jenem getrunken hat. Da keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Beklagte zu 1) vor dem Besuch des Volksfestes alkoholisiert war und die Parteien in einer Gruppe von maximal sieben Personen (Kläger, Beklagter zu 1), 4–5 Bekannte) nur eine Stunde auf dem Volksfest zusammen waren, kann dem Kläger bei Beachtung eines Minimums an Sorgfalt nicht entgangen sein, dass der Beklagte zu 1) auf dem Volksfest in erheblichem Maße Alkohol getrunken haben muss, so dass um 01.50 Uhr eine BAK von 1,54 Promille festgestellt wurde.

Alles andere widerspricht jeglicher Lebenswahrscheinlichkeit, (vgl. OLG Oldenburg, VR 1998, 1390, 1391; KG VM 1990, 92, 93; OLG Hamm, MDR 1996, 149; OLG Köln, NJW RR 2000, 1553), zumal – nach den eigenen Angaben des Klägers als Zeugen vor dem Strafgericht – mit dem gemeinsamen Besuch des Volksfestes durch den Kläger und den Beklagten zu 1) auch ein gemeinsames Biertrinken verbunden war. Dafür, dass der Kläger vor und bei der gemeinsamen Rückfahrt insgesamt unaufmerksam mit sich umging und um sein Wohlergehen wenig besorgt war, spricht im Übrigen auch der unstreitige Umstand, dass er den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte. Auf die zwischen den Parteien streitige Frage, was Ursache der Rötung der Augen des Beklagten zu 1) war, wie stark der Beklagte zu 1) nach Alkohol gestunken haben mag und was Polizei und Rettungsdienst nach dem Unfall tief in der Nacht bemerkt oder nicht bemerkt haben, kommt es daher nicht an.

2. Schmerzensgeldrente (wird ausgeführt)

80*) Zu der nach § 17 StVG im Rahmen eines Auffahrunfalls unter Alkoholeinfluss vorzunehmenden Abwägung, inwieweit der Schaden von einem der Kraftfahrzeugführer überwiegend verursacht worden ist oder nicht.

Landgericht Zweibrücken,
Urteil vom 12. September 2006 – 1 O 308/05 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin nimmt die Beklagten auf Schadensersatz wegen eines Verkehrsunfalls in Anspruch, der sich am 05. 05. 2005 kurz nach 2.00 Uhr nachts auf der BAB A 8 ereignet hat.

Die Klägerin befuhr mit dem Fahrzeug ihres Vaters die BAB.

An dem Fahrzeug trat plötzlich ein Motordefekt auf, so dass dieses keinen Antrieb mehr hatte und stehen blieb.

Da die BAB an dieser Stelle über keinen Seitenstreifen verfügt, lenkte die Klägerin das Fahrzeug nach rechts. Das Fahrzeug blieb an einer Stelle stehen, die mehrere hundert Meter weit aus Fahrtrichtung der Klägerin gesehen einsehbar ist.

Das Abblendlicht des Fahrzeugs war eingeschaltet.

Die Warnblinkanlage funktionierte nicht.

Auf das stehende Fahrzeug fuhr der Beklagte zu 1) mit dem Pkw, der zum Unfallzeitpunkt bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert gewesen ist, von hinten auf.

Dabei wurde die Klägerin außerhalb des Fahrzeugs lebensgefährlich verletzt.

Eine dem Beklagten zu 1) um 3.51 Uhr nach dem Unfall entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,76 Promille. In dem Strafverfahren, das gegen ihn wegen Gefährdung des Straßenverkehrs durchgeführt worden ist, erklärte der Beklagte zu 1) in der Berufungsverhandlung, dass er sich den Unfall nur so erklären könne, dass er offensichtlich eingeschlafen sei.

Die Klägerin trägt vor, der Unfall sei passiert, als sie gerade die Tür geöffnet gehabt hätte und sich ganz eng seitlich neben das Fahrzeug begeben habe, um das Warndreieck aufzustellen.

Die Beklagten vertreten die Auffassung, dass sich die Klägerin im Fahrzeug befunden und den Sicherheitsgurt nicht angelegt habe. Sie berufen sich auf eine Mitverursachung des Unfalls durch die Klägerin, da die Warnblinkanlage am Fahrzeug der Klägerin nicht funktioniert habe, die Klägerin nicht so weit wie möglich rechts am Fahrbahnrand angehalten habe, die Gefährdungshaftung des von der Klägerin geführten Fahrzeugs zum Tragen käme, die Klägerin den Sicherheitsgurt nicht angelegt habe. Die Alkoholisierung des Beklagten zu 1) sei nicht unfallursächlich gewesen. Auch jeder nicht alkoholisierte Kraftfahrer hätte größte Schwierigkeiten gehabt, dem durch das Fahrzeug der Klägerin begründeten Hindernis in der konkreten Verkehrssituation rechtzeitig auszuweichen.

Aus den Gründen:

Die Klage ist begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagten einen Anspruch auf vollständigen Ersatz ihres durch den Verkehrsunfall vom 05. 05. 2005 entstandenen materiellen und immateriellen Schadens.

Hinsichtlich des Beklagten zu 1) folgt der Anspruch aus § 7 StVG.

Hinsichtlich der Beklagten zu 2) ergibt er sich aus § 3 PflVersG i. V. m. § 7 StVG.

Da bei dem Verkehrsunfall zwei Kraftfahrzeuge beteiligt gewesen sind, war gemäß § 17 StVG abzuwägen, inwieweit der Schaden von einem der Kraftfahrzeugführer überwiegend verursacht worden ist oder nicht.

Bei dieser Abwägung ist festzustellen, dass weder ein Mitverschulden der Klägerin als Fahrzeugführerin noch eine Gefährdungshaftung des von ihr geführten Kraftfahrzeugs die Haftung der Beklagten zu 100 % verringern können.

Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass der Beklagte zu 1) in erheblich betrunkenem Zustand auf das Fahrzeug der Klägerin aufgefahren ist. Es steht auch zur Überzeugung des Gerichts aufgrund seiner Aussage im Strafverfahren fest, dass er vor dem Unfall keinerlei Wahrnehmungen hinsichtlich des liegen gebliebenen Fahrzeugs der Klägerin gehabt hat, da er, wie er selbst bekundet hat, wohl eingeschlafen war. Aus dem in den beigezogenen Strafakten befindlichen Gutachten des Sachverständigen … ergibt sich darüber hinaus, dass dieser festgestellt hat, dass die linke Tür des von der Klägerin geführten Fahrzeugs während der Kollision etwa 40 cm weit geöffnet gewesen ist.

Weiter stellt der Sachverständige fest, dass davon auszugehen ist, dass sich die Klägerin zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes im geschützten Bereich der Tür mit ihrer Frontseite zum Pkw des Beklagten zu 1) befunden hat. Es besteht demnach eine weitaus höhere Wahrscheinlichkeit und Vermutung dafür, dass der Vortrag der Klägerin zutrifft, dass sie gerade dabei war, das Fahrzeug zu verlassen und das Warndreieck aufzustellen, als der Beklagte zu 1) auffuhr, wohingegen die Behauptung der Beklagten, dass sich die Klägerin im Fahrzeug befunden habe und deshalb mithafte, weil sie den Sicherheitsgurt nicht angelegt gehabt hätte, als völlig ins Blaue hinein behauptet gesehen werden muss.

Hinsichtlich der unstreitig nicht funktionierenden Warnblinkanlage vertritt das Gericht die Auffassung, dass es im vorliegenden Fall völlig gleichgültig ist, ob die Warnblinkanlage in Betrieb war oder nicht, da offensichtlich auch eine in Betrieb befindliche Warnblinkanlage den Beklagten zu 1), der nach seinen eigenen Angaben eingeschlafen war und darüber hinaus erheblich betrunken war, nicht gewarnt hätte, dass er nach links ausweichen müsse.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass unstreitig die beiden Rückleuchten des Fahrzeugs der Klägerin in Funktion waren und an dieser Stelle die Autobahn über mehrere hundert Meter von dem Beklagten zu 1) einzusehen gewesen wäre, wenn er genügend auf den Verkehr geachtet hätte.

Bei Würdigung all dieser Umstände ist davon auszugehen, dass der Beklagte zu 1) allein schuldhaft für das Zustandekommen des Verkehrsunfalls die Verantwortung trägt und jede Gefährdungshaftung des Unfallgegners dadurch nicht zum Tragen kommt.

81. In der privaten Unfallversicherung besteht kein Versicherungsschutz, wenn der Versicherte im Rahmen einer alkoholbedingten Flucht dadurch eine Verletzung erleidet, dass sich nach seinem Halt aus der gezogenen und entsicherten Schusswaffe eines Polizeibeamten ein Schuss löst.

Landgericht Dortmund,
Urteil vom 28. September 2006 – 2 O 122/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger nahm bei der Beklagten im Jahre 1997 eine private Unfallversicherung, es gelten u. a. die AUB 95 der Beklagten sowie deren Besondere Bedingungen für die Unfallversicherung mit erhöhter progressiver Invaliditätsstaffel (Progression 300 %) und einer gesonderten Mehrleistung bei einem Invaliditätsgrad ab 90 %.

Der Kläger erlitt am 30. 05. 2004 anlässlich einer Verfolgung durch die Polizei einen Bauchdurchschuss, was er der Beklagten mit Unfallbericht anzeigen ließ. Unstreitig ist hierzu, dass der Kläger in alkoholisiertem Zustand – die dem Kläger um 23.50 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen BAK-Mittelwert von 2,18 ‰ – mit seinem Fahrzeug gegen 22.00 Uhr mit überhöhter Geschwindigkeit die B.-Straße in Fahrtrichtung P. befuhr, als er einen Streifenwagen der Polizei, dieser besetzt mit den Polizeibeamten I. und B., überholte. Die Polizeibeamten nahmen die Verfolgung des klägerischen Fahrzeugs auf, welches im Übrigen mit den Beifahrern I. 2 und S. besetzt war. In der Ortschaft F. musste der Kläger alsdann an einer Rotlicht aufweisenden Lichtzeichenanlage halten, woraufhin der Polizeibeamte B. den Streifenwagen verließ, um eine Fahrzeugkontrolle durchzuführen. Der Kläger setzte bei Grünlicht seine Fahrt unvermittelt fort, woraufhin der Streifenwagen mit Sondersignalen die Verfolgung wieder aufnahm, in deren Verlauf der Kläger einen weiteren Verkehrsteilnehmer überholte, welcher sein Fahrzeug nach rechts lenkte, wobei dieses beschädigt wurde. In der Ortsmitte von F. musste der Kläger sein Fahrzeug erneut verkehrsbedingt anhalten, woraufhin der Polizeibeamte B. wiederum versuchte, den Kläger zum Verlassen des Fahrzeugs zu bewegen. Der Kläger leistete dem keine Folge, setzte sein Fahrzeug ein kurzes Stück zurück und flüchtete erneut. Der Kläger beendete sodann nach weiterer Verfolgung durch die Polizei seinen Fluchtversuch. Im Rahmen der folgenden Kontrolle löste sich aus der Dienstwaffe des Polizeibeamten B. ein Schuss, der den Kläger lebensgefährlich verletzte.

Mit rechtskräftigem Urteil des Amtsgerichts Oberburg a. M. vom 21. 04. 2005 wurde der Kläger wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte zu einer Geldstrafe verurteilt.

Die Beklagte lehnte die Erbringung von Leistungen aus der Unfallversicherung ab. Hierbei berief sie sich auf den in § 2 I (2) AUB 95 bedungenen Leistungsausschluss.

Mit seiner Klage begehrt der Kläger Invaliditätsleistungen sowie Unfallkrankenhaustagegeld und -genesungsgeld. Der Kläger ist der Ansicht, die Beklagte könne sich auf Leistungsausschlüsse nicht berufen, da seine Alkoholisierung keinen Einfluss auf das Unfallereignis gehabt habe und zudem zwischen einer etwaigen Widerstandshandlung und dem erlittenen Bauchdurchschuss kein adäquater Kausalzusammenhang bestanden habe.

Aus den Gründen:

Die Klage ist unbegründet. Dem Kläger stehen aus der bei der Beklagten genommenen privaten Unfallversicherung wegen des am 30. 05. 2004 erlittenen Bauchdurchschusses keine bedingungsgemäßen Ansprüche gemäß §§ 1, 179 ff. VVG i. V. m. § 7 AUB 95 der Beklagten zu.

Allerdings handelt es sich bei der vom Kläger erlittenen Schussverletzung um ein bedingungsgemäßes Unfallereignis im Sinne von § 1 III AUB 95 der Beklagten, da unfreiwillig erlittene Schussverletzungen selbst bei rechtmäßigen staatlichen Hoheitsakten dem den AUB zu Grunde liegenden Unfallbegriff unterfallen (vgl. Prölss/Martin, VVG, 27. Aufl., § 1 AUB 94 Rn. 11 m. w. N. auch zur abweichenden Ansicht), was auch die Beklagte nicht in Zweifel zieht.

Gleichwohl besteht im Streitfall zugunsten des Klägers kein Versicherungsschutz, da sich die Beklagte zu Recht auf Leistungsfreiheit wegen des in § 2 I (1) AUB 95 bedungenen Ausschlusses beruft.

Nach dieser Vertragsbestimmung fallen u. a. Unfälle durch Geistes- oder Bewusstseinsstörungen, auch soweit diese auf Trunkenheit beruhen, nicht unter den Versicherungsschutz der privaten Unfallversicherung. Für eine Bewusstseinsstörung ist hierbei nach allgemeiner Meinung nicht das volle Versagen der Sinnestätigkeit erforderlich. Der Begriff meint vielmehr eine Störung der Aufnahme- oder Reaktionsfähigkeit, so dass der Geschädigte den Anforderungen der konkreten Gefahrenlage nicht mehr gewachsen ist (vgl. Prölss/Martin, a. a. O., § 2 AUB 94 Rn. 4 m. w. N.; Münchener Anwaltshandbuch zum Versicherungsrecht, § 23 Rn. 123). Angesichts des beim Kläger festgestellten Blutalkoholgehalts von über 2 ‰ bedarf es keiner weiteren Darlegungen, dass der Tatbestand der Bewusstseinsstörung erfüllt ist, zumal von Seiten des Klägers entgegenstehende Umstände nicht vorgetragen sind.

Streitig ist zwischen den Parteien lediglich, ob die Schussverletzung noch ursächlich auf die bestehende Bewusstseinsstörung zurückzuführen ist, was nach Dafürhalten der Kammer der Fall ist. Die Kammer verkennt dabei nicht, dass allein der erforderliche Ursachenzusammenhang zwischen der Alkoholfahrt und der erlittenen Schussverletzung im Sinne der sogenannten Äquivalenztheorie nicht ausreicht, um Ursächlichkeit in diesem Sinne zu bejahen, sondern es darüber hinaus für die Ermittlung der Reichweite des Ausschlusses des Korrektivs eines adäquaten Kausalzusammenhanges bedarf. Nach dem Begriff der adäquaten Kausalität scheiden hierbei solche Ursachen als

Haftungsgrund aus, bei denen die Möglichkeit des Schadenseintritts so entfernt war, dass sie nach der allgemeinen Lebenserfahrung nicht in Betracht gezogen werden konnten bzw. bei denen das Ereignis nur unter besonderen eigenartigen, unwahrscheinlichen und nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen geeignet war, einen Erfolg der eingetretenen Art herbeizuführen (vgl. Palandt/Heinrichs, BGB, 65. Aufl., Vorbemerkung zu § 249 Rn. 58 ff.). Hieran gemessen hält die Kammer dafür, dass der Kläger durch sein trunkenheitsbedingtes Verhalten eine Reaktion der ihn verfolgenden Polizeibeamten herausforderte, die nach der allgemeinen Lebenserfahrung auch die Verwendung der Schusswaffe umfasste. Zwar ist dem Kläger zuzugeben, dass zu der von ihm durch die Trunkenheitsfahrt mit anschließender mehrfacher Flucht gesetzten Ursache mit dem Verhalten des Polizeibeamten B. eine weitere Ursache hinzugetreten ist. Dies rechtfertigt es allerdings nicht, von einer außerhalb der Lebenserfahrung liegenden Unterbrechung des Ursachenzusammenhanges auszugehen, da das Verhalten des Polizeibeamten dem Fehlverhalten des Klägers nicht seine ursächliche Bedeutung für die erlittene Schussverletzung nimmt. Willensentschlüsse Dritter als Zwischenursache beseitigen nämlich den Ursachenzusammenhang dann nicht, wenn diese Willensentscheidung ihrerseits adäquate Folge der ersten gefährlichen Handlung war (vgl. Prölss/Martin, a. a. O., § 2 AUB 94 Rn. 16). Hierzu gilt für den Streitfall, dass das Verhalten des Polizeibeamten B., welches den schädigenden Erfolg herbeigeführt hat, letztlich auf der vom Kläger geschaffenen Gefahrenlage beruht und nicht außerhalb aller Erfahrung liegt. Der Kläger hatte gerade durch seine trunkenheitsbedingt auffällige Fahrweise die Polizeibeamten auf sich aufmerksam gemacht und hierdurch – was der Kläger selbst nicht in Abrede stellt – Anlass zur Verfolgung gegeben. Dass dieses Verhalten des Klägers nach mehrfachem Fluchtversuch eine scharfe Reaktion der Polizeibeamten herausforderte, entspricht der Lebenserfahrung (so auch in einer ähnlichen Fallgestaltung OLG Köln, VersR 1987, 97). Wie gefährlich die Polizeibeamten den Kläger einschätzten, zeigt für sich bereits der Umstand, dass der Polizeibeamte B., als der Kläger schließlich letztmals hielt, mit der gezogenen und offenbar auch entsicherten Waffe auf das Fahrzeug des Klägers zuging. Dass sich bei dieser Benutzung der Schusswaffe ein Schuss löste, lag dann nach der Lebenserfahrung nicht mehr gänzlich fern, zumal hierbei maßgeblich zu berücksichtigen war, dass die Polizeibeamten ex ante aus der Sicht eines objektiven Beobachters durchaus von einer höheren Gefährdungslage ausgehen durften, als sie letztlich ex post betrachtet bestanden haben mag. Die vorangegangenen mehrfachen Fluchtversuche ließen aus Sicht eines objektiven Betrachters besorgen, dass neben der bloß verkehrswidrigen Fahrweise des Klägers oder dessen – aus Sicht der Polizeibeamten – möglichen Trunkenheit weitere Straftaten des Klägers den Anlass für dessen Flucht boten. Dass sich dann beim Gebrauch der Schusswaffe als Drohmittel oder Mittel zur Eigensicherung ein Schuss löst, liegt nicht außerhalb der Lebenserfahrung, was keiner weiteren Begründung bedarf.

Entgegen der Auffassung des Klägers ist es hierbei auch unerheblich, ob der Polizeibeamte B. fahrlässig und im kritischen Moment sachwidrig reagierte. Denn auch unzulässiges und vorschriftswidriges Verhalten ist nicht so ungewöhnlich, dass es außerhalb der Lebenserfahrung liegt (so auch OLG Köln, a. a. O.). Deshalb sind Schäden durch Fehlverhalten Dritter dem Geschädigten auch dann zuzurechnen, wenn er – wie der Kläger im Streitfall – eine gesteigerte Gefahrenlage schafft, bei der Fehlleistungen anderer erfahrungsgemäß vorkommen. Hierzu gehören insbesondere Fälle, in denen ein Straftäter durch sein Verhalten die Verfolgung durch einen Polizeibeamten herausfordert und dabei eine Verletzung erleidet (so BGH, VersR 1996, 715; vgl. hierzu auch Wussow, WI 1997, 90 m. w. N.). Nach alledem unterlag die Klage der Abweisung, wobei offen bleiben kann, ob auch der Ausschluss des § 2 I (2) AUB 95 der Beklagten greift.

Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin der Universität Heidelberg[1]
Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Braunschweig[2]
Gesellschaft für Biomedizinische Technik mbH, Lörrach[3]

SUSANNE LOTT[1,2], CHRISTOPH PROTZEK[3], ROLF ADERJAN[1]

Feldstudie zur Validierung eines optimierten Doppelstreifentestes für Cannabinoide im Urin zur effizienteren Erfassung von Fällen des § 24a StVG

Field study for validating an optimized dual-test for cannabinoids in urine for a more efficient determination of cases regarding legislation (§ 24a StVG)

Einleitung

Bei der Erhärtung polizeilicher Verdachtsmomente bei Fahrten unter dem Einfluss von Drogen gemäß § 24a StVG oder §§ 315/316 StGB können einfach zu handhabende immunologische „Roadside"-Streifentests zur Detektion von Cannabinoiden im Urin nach wie vor als ein nahezu unverzichtbares Hilfsmittel angesehen werden. Einem positiv angezeigten Vortest folgt regelmäßig die Blutentnahme, denn nur ein Nachweis von delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) im Serum mit beweissicheren Methoden wie der Gaschromatographie-Massenspektrometrie (GC/MS) führt zu einer entsprechenden Sanktion des Fahrers.

Bei der Drogenerkennung von Fahrern unter Cannabiseinfluss bestehen zwei wesentliche Nachteile aller Urin-Vortests:

1. Da die Muttersubstanz THC im Urin selbst praktisch nicht vorkommt, sind die Urinschnelltests auf das unwirksame Stoffwechselprodukt 11-nor-delta-9-Carboxy-THC (CTHC) ausgelegt. Zum Einen sind die Bildungs- und Ausscheidungsverhältnisse von THC-Metaboliten sehr komplex und zum Anderen erfolgt die Aufspaltung in den Haupteliminationsweg über die Faeces und nur vergleichsweise wenig über den Urin [12], deswegen besteht zwischen der THC-Konzentration im Serum und der Ausscheidung von CTHC im Urin ein nur sehr begrenzter Zusammenhang. Eine Unterscheidung von aktuellem und nicht aktuellem Konsum dürfte aus dem Urin grundsätzlich nicht vollkommen gelingen.
2. Die zurzeit bestehende nominelle Entscheidungsgrenze immunologischer Tests von 50 ng/mL (bezogen auf freies CTHC) entstammt dem amerikanischen Markt und ist von US-amerikanischen Behörden für die Anzeige des Cannabis-Konsums generell bzw. zur Abgrenzung eines passiven Konsums von einem aktiven Cannabiskonsum eher willkürlich gezogen und so vorgeschrieben.

Die Situation hat sich durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes vom Dezember 2004 noch verschärft, welche besagt, dass erst ab einer Konzentration von 1 ng/mL THC im Serum von einer verkehrsbeeinträchtigenden Wirkung ausgegangen werden kann und deshalb eine Sanktion gerechtfertigt erscheint (§ 24a StVG).

Diese Gründe führen bei den bisher angewendeten Schnelltests im Urin zu einer sehr hohen Anzahl analytisch zwar richtiger, jedoch in Bezug auf die gewünschte Diagnose falsch-positiv bestimmter Proben, bei denen die beweissichere GC/MS-Analyse zum Teil weder THC noch den Metabolit CTHC im Serum feststellen kann.

In Abbildung 1 (modifiziert nach ADERJAN 2003 [1]) werden dazu die Serumkonzentrationen von THC und CTHC von 2 315 durch die Polizei in Nordbaden kontrollierten Cannabiskonsumenten vorgestellt, die im Zeitraum 2001 bis 2002 ermittelt wurden. Es konnte in 23,2 % der Fälle kein Nachweis von THC im Blut bzw. Serum gefunden werden, die Nachweishäufigkeit beträgt somit 76,8 %. In 2,5 % der Fälle betrug das nominelle Messergebnis weniger als 1 ng/mL. Somit liegen insgesamt 25,7 % der betrachteten Proben unterhalb der gewünschten Grenze von 1 ng/mL und 74,3 % oberhalb. In 60,3 % aller Fälle wurden 2 ng/mL THC im Serum oder mehr als Messwert erhalten.

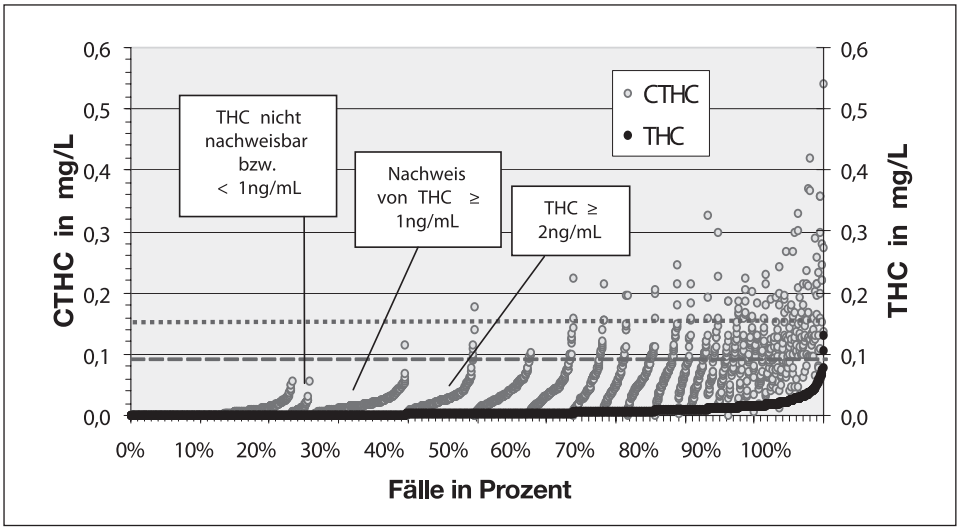


Abb. 1: Serumkonzentrationen von THC und CTHC n = 2315 Konsumenten in Nordbaden (ADERJAN 2003). Die Werte sind jeweils aufsteigend sortiert, THC in Schritten von 1 ng/mL. Die Achsen sind im mg/L dargestellt (0,1 mg/L entsprechen 100 ng/mL). Die gestrichelten Linien entsprechen den Grenzen von 100 bzw. 150 ng CTHC/mL Serum, ab denen die Oberverwaltungsgerichte derzeit den mehr als einmaligen (d. h. eine Konsumepisode auch mit mehreren „Joints") bzw. den regelmäßigen Konsum von Cannabis als nachgewiesen betrachten.

Die herkömmlichen Streifen-Testsysteme lassen sich jedoch in Bezug auf die Feststellung einer Ordnungswidrigkeit verbessern. Einerseits lässt eine Verbesserung sich erreichen, in dem ein Teststreifen in seinem Kreuzreaktionsspektrum auf den Hauptmetaboliten im Urin kalibriert ist, welcher nicht das CTHC, sondern dessen Glucuronid (CTHC-glu) darstellt. Andererseits scheint eine Erhöhung des Schwellenwertes sinnvoll, da die Ausscheidung der THC-Stoffwechselprodukte bei Dauerkonsumenten noch sehr lange die übliche Anzeigeschwelle überschreiten ohne dass eine Wirkung vorliegt.

Arbeitshypothese

Ein neues Doppelstreifensystem mit zusätzlichem Teststreifen und gezielt angehobenem Schwellenwert könnte helfen, die hohe Anzahl diagnostisch falsch-positiver Fälle abzubauen, wobei für den Ausschluss negativer Proben auf den üblichen Anzeigewert nicht verzichtet werden soll. Der neue Schwellenwert wurde anhand von Ausscheidungsdaten von Cannabinoiden im Urin [11] entwickelt und in einer Vorstudie ausgetestet. Er wird von Seiten des Testherstellers bewusst nicht genannt, jedoch können die Grundlagen hierfür durch eine Modell-Grafik (Abbildung 2) veranschaulicht werden.

Bekannt ist, dass einmaliger, gelegentlicher und regelmäßiger Cannabiskonsum zu sehr unterschiedlicher Eliminationsdauer von THC und seinen Stoffwechselprodukten führt. Aufgrund der starken Lipophilie von THC kommt es, wie im Tierversuch beobachtet [9], wahrscheinlich auch beim Menschen zur Einlagerung von THC und von 11-Hydroxy-THC als Fettsäurekonjugate [8] in weniger gut durchblutete Körperkompartimente. Als solche Kompartimente werden oft Körperfett oder andere lipophile Strukturen genannt.

Allgemein wird bei einmaligem oder gelegentlichem Konsum davon ausgegangen, dass wenig THC und seine Stoffwechselprodukte in nur relativ flach liegenden Kompartimenten des Körpers eingelagert werden, die nach dem Absinken der Konzentration von THC im Blut langsam wieder in den Kreislauf zurückgegeben werden. Dies spiegelt sich nicht nur im Blut durch eine verlängerte Nachweisbarkeit von THC [7, 10], sondern auch im Urin wider, mit dem Unterschied, dass im Urin die Muttersubstanz THC selbst nicht vorliegt, sondern wasserlöslichere Metabolite wie z. B. das Glucuronid, CTHC-glu, welches über längere Zeit ausgeschieden wird.

Dies vermag zu erklären, weshalb die vollständige Elimination von THC und ebenso von CTHC-glu bei Dauerkonsumenten wesentlich länger dauert [2]. Der Grund dafür kann das relativ hohe, nur langsam sinkende Angebot an Vorläufern der CTHC gegenüber den Stoffwechselfunktionen sein, welches nach Einlagerung in tiefere Kompartimente des Körpers besteht. Es kommt beim Abströmen von zuvor gebundenem THC zu einer verlängerten Bildung und Ausscheidung seiner Stoffwechselprodukte, die auf diesem geschwindigkeitsbestimmenden Schritt beruht und eine entsprechend geringe Wirkstoffmenge bedeutet. Entscheidend für die Nachweisbarkeit der Metabolite im Urin ist die Elimination des THCs und die entsprechende Halbwertszeit von mehr als 4 Tagen bis zu 8 Tagen [7], sowie eine Transferzeit für die Bildung der Metabolite, denn die Halbwertszeit der Stoffwechselprodukte selbst ist wesentlich kürzer [3-5].

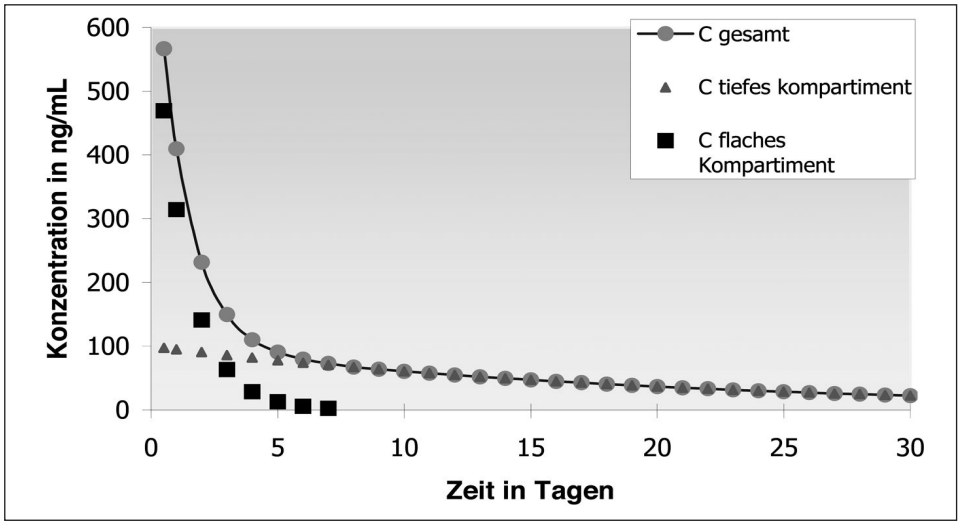


Abb. 2: Modellgrafik zur Ausscheidung von CTHC-glu im Urin (ohne Berücksichtigung von Konzentrationsschwankungen durch die wechselnde Wasserausscheidung der Nieren).

Im Diagramm sind drei unterschiedliche Ausscheidungskurven für CTHC-Glucuronid (CTHC-glu) dargestellt, welche die Ausscheidung im Urin wiedergeben. Für einmaligen Konsum und ohne verzögerte Bildung aus THC wird die Eliminationshalbwertszeit für CTHC-glu mit etwa $t_{1/2}$ = 17 Stunden angenommen. Die Kurve mit den schwarzen Vierecken stellt den resultierten Ausscheidungsverlauf von CTHC-glu für einmaligen Cannabiskonsum dar. Es zeigt sich, dass der Abbau nach wenigen Tagen abgeschlossen ist bzw. nach 3–4 Tagen unter die übliche Anzeigeschwelle von 50 ng/mL fällt.

Die von THC (oder Fettsäurekonjugate von THC-Metaboliten) im tiefen Kompartiment angenommene Eliminationshalbwertszeit für CTHC-glu beträgt im Modell etwa $t_{1/2}$ = 8 Tage. Die resultierende Ausscheidungskurve eines Dauerkonsumenten ohne neuen Konsum ist in der Grafik in Form von Dreiecken dargestellt. Addiert man beide Ausscheidungen, so erhält man eine Abbaukurve, welche im Diagramm in Form von Punkten (verbunden zu einer Linie) dargestellt ist. In der Summe ergibt sich der Konzentrationsverlauf der Ausscheidung von CTHC-glu eines Dauerkonsumenten (bei nach dem letzten Konsum begonnener Abstinenz).

Sind THC und dessen Metabolite in tiefer liegenden Kompartimenten eingelagert und werden von dort nur langsam freigesetzt, kann es sein, dass die Ausscheidung selbst nach einem Monat noch nicht abgeschlossen ist [2]. Der Cut-Off immunologischer Tests von 50 ng/mL (bezogen auf CTHC) bleibt wie die Anzeigeschwelle von Streifentests noch lange überschritten, obwohl weder erneuter Konsum stattgefunden hat noch THC in nachweisbarer Konzentration im Blut zirkuliert.

Durch simultane Anwendung zweier geeigneter Entscheidungsgrenzen, einmal mit der herkömmlichen Anzeigeschwelle von 50 ng/mL und einer mit gezielt angehobenem Schwellenwert, kann die Anzeige der aktuellen Konsumsituation dementsprechend verbessert werden. Die Kombination zweier Testlinien gestattet es, die Daten so zu erheben, dass die Effizienz des Testbestecks gegenüber vorher mit nur einer Testlinie zu überprüfen ist. Eine Untersuchung zur diagnostischen Effizienz von Tests für Urin zur verbesserten Erfassung aktuellen Cannabiskonsums im Straßenverkehr – wie hier konzipiert – wurde bisher nach unserer Kenntnis nicht durchgeführt, obwohl sie für die Erkennung des Fahrens unter Drogeneinfluss notwendig erscheint.

Material und Methoden

Vorgehensweise bei der Studie

Der Prototyp des Doppelstreifen-Testbestecks „Check 24a“ für Cannabinoide im Urin der Firma Protzek (Abbildung 3) sollte mit möglichst wenig Zusatzaufwand, jedoch durch in der Testausführung unterwiesene und erfahrene Beamte unter Realbedingungen in der Praxis eingesetzt werden. Durch den Vergleich mit den Blutprobenergebnissen waren die mit den Entscheidungsgrenzen verbundenen Erfolgsquoten des THC-Nachweises festzustellen und ggf. eine Überlegenheit in der Anwendung gegenüber herkömmlichen Testbestecken aufzuzeigen.

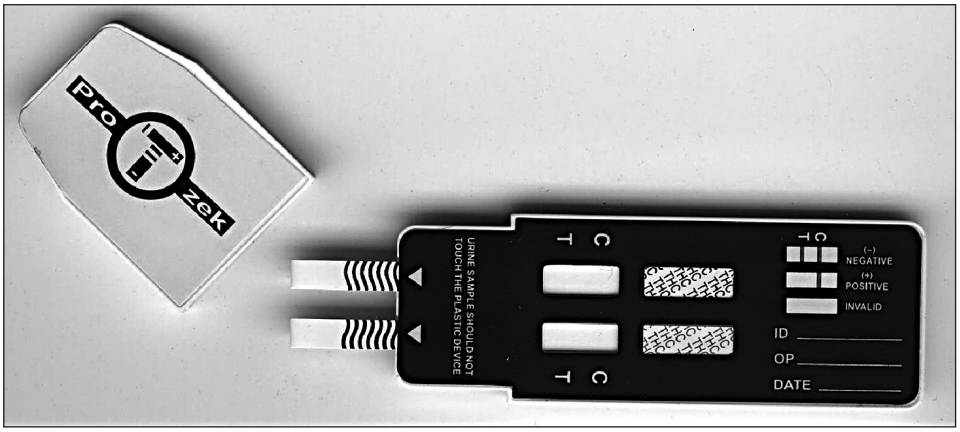


Abb. 3: THC-TWIN-Test (Version als Tauchtest mit beiden Teststreifen nebeneinander; ebenso gibt es die Version als Pipettentest).

Die Umsetzung der Feldstudie erfolgte im Zeitraum Dezember 2005 bis Juli 2006 mit der Unterstützung mehrerer vom Innenministerium Baden-Württemberg empfohlener Polizeidienststellen, welche die Urine bei Verdacht auf Cannabiskonsum zusätzlich zu den bisher üblichen Testbestecken, z. B. „Biofast“, mit dem THC-TWIN-Test (PROTZEK) prüften. Hierfür wurden den Dienststellen etwa 2 000 der neuen Testbestecke zur Verfügung gestellt. Bei allen abgegebenen Urinen handelte es sich um Proben, welche von der Polizei präselektiert wurden und die im Rahmen gezielter oder ungezielter Kontrollsituationen mehr oder minder freiwillig abgegeben wurden.

Die Effizienz des neuen Testsystems ergibt sich aus dem Verhältnis der RICHTIG (richtig-positiv + richtig-negativ) detektierten Proben zu denen der FALSCH (falsch-positiv + falsch-negativ) detektierten Proben. Basierend auf dem oben genannten Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes zur Grenze von 1 ng THC/mL im Serum ergaben sich die folgenden Definitionen für die Auswertung:

Als richtig-positiv (RP) wurde das Ergebnis bezeichnet, wenn der Vortest ein positives Ergebnis anzeigte und durch die GC/MS-Analyse eine Serumskonzentration von THC ≥ 1 ng/mL Serum bestätigt wurde. Das Ergebnis wurde richtig-negativ (RN) bezeichnet, wenn der Vortest ein negatives Ergebnis anzeigte und die Serumkonzentration an THC geringer war als 1 ng/mL. Dementsprechend ergeben sich die Definitionen für falsch-positive (FP) und falsch-negative (FN) Ergebnisse.

Der Gehalt an CTHC-glu der gesammelten Urinproben wurde analysiert und daraus der Zusammenhang zwischen abgelesenem Ergebnis und Konzentration herausgestellt.

Chemikalien und Lösungsmittel

Alle verwendeten deuterierten und nicht deuterierten Standardlösungen von THC (1 mg/mL), THC-D3 (100 µg/mL), 11-OH-THC (100 µg/mL), 11-OH-THC-D3 (100 µg/mL), THC-COOH (100 µg/mL) und THC-COOH-D3 (100 µg/mL) stammen von der Firma LGC Promochem GmbH, Wesel. Die mitgeführten Kontrollseren und Kontrollurine sind von der Medichem GmbH, das verwendete Derivatvisierungsmittel Bis(trimethylsilyl)-trifluoracetamid (BSTFA) ist von Sigma-Aldrich, Steinheim, und Kaliumhydroxid von der Firma Merck KGaA, Darmstadt.

Die verwendeten Lösungsmittel n-Hexan (Firma Merck KGaA, Darmstadt), Ethylacetat und Essigsäure (Firma Carl Roth GmbH & Co, Karlsruhe) besitzen alle analytische Reinheit.

Bestimmung von THC im Serum

Die THC- und Metabolitenkonzentrationen (11-OH-THC und CTHC) im Serum wurden mit einer validierten Standardmethode mittels Gaschromatographie und Quadrupol-Massenspektrometrie (GC/MS) im Selected Ion Monitoring (SIM) Modus analysiert.

Zunächst wurden die deuterierten internen Standards zu 1 mL Serum zugegeben (10 µg THC-D3, 10 µg 11-OH-THC-D3 und 25 µg CTHC-D3). Danach wurde mit 1 mL 0.25M Essigsäure angesäuert und anschließend wurden die Analyte durch eine flüssig-flüssig Extraktion mit 2 mL n-Hexan/Ethylacetat (9:1) ausgeschüttelt. Nach dem Zentrifugieren bei 3 500 g für 10 Minuten (Megafuge1 O.R., Heraeus Sepatech) erfolgte das Überführen der organischen Phase in silanisierte GC-Gläschen. Das Lösungsmittel wurde unter Stickstoff bis zur Trockne eingedampft. Die Derivatisierung der funktionellen Gruppen erfolgte unter Zugabe von jeweils 20 µL BSTFA. Nach sorgfältigem Durchmischen (Vortex-Gerät) wurden die Gläschen 30 Minuten bei 60 °C aufbewahrt. Es folgte eine Überführung in Mirkovials und 1 µL wurde für die GC/MS-Analyse injiziert und gezielt auf THC, 11-OH-THC und CTHC untersucht.

Verwendet wurde ein Gaschromatograph GC-HP 6890 mit Probengeber Serie 7683, Injektor und Massenspektrometer (MSD 5973) der Firma Agilent Technologies. Als Trennsäule wurde eine Kapillare CP-Sil 5 CB (Chromtech) mit den Maßen 12,5 m x 0,2 mm x 0,4 µm benutzt.

Bestimmung von CTHC-Glucuronid im Urin

Die CTHC-Glucuronid-Konzentrationen wurden indirekt nach basischer Spaltung als CTHC bestimmt. Für die Spaltung wurde 0,2 mL 12M KOH zu 1 mL Urin gegeben und die Proben wurden 15 Minuten bei 60 °C gehalten. Danach wurde mittels konz. Essigsäure der pH-Wert zwischen 4–5 eingestellt. Es folgte nun die Aufarbeitung und Analyse des Urins analog zum Serum. Als interne Qualitätskontrolle wurden 2 Urine BTM-U der Firma Medichem GmbH mitgeführt.

Als Analysengeräte diente ein GC-MS der Firma Agilent Technologies, bestehend aus einem Gaschromatographen mit Probengeber, Injektor und einem MSD der Serie 6890. Als Trennsäule wurde ebenfalls die Kapillare CP-Sil 5 CB (12,5 m x 0,2 mm x 0,4 µm) des Herstellers Chromtech benutzt.

Messung von Kreatinin im Urin

Die Kreatininbestimmung erfolgte mit Hilfe eines Analysenautomaten Hitachi 911 nach der Jaffé-Methode.

Ergebnisse

Im Untersuchungszeitraum, der aus analyseökonomischen Gründen auf die ersten 6 Monate des Jahres 2006 begrenzt werden musste, gingen insgesamt 337 Serumproben zusammen mit dem dazugehörigen Urin ein.

Unterschiede in der Anzeige von richtig-positiven Fällen für beide Testlinien des THC-TWIN-Tests konnten nur begrenzt bestehen: Übersteigt die Konzentration an CTHC-Glu-

curonid im Urin einen gewissen Bereich, muss ein richtig-positives Ergebnis von beiden Streifen bzw. Testlinien angezeigt werden. Naturgemäß sind dann keine Unterschiede in der Testleistung mehr zu erwarten. Besonderes Augenmerk wurde daher auf die Leistungsunterschiede der Streifen in einem kritischen Bereich der THC-Konzentration (c_{THC} = 0–2 ng/mL Serum) gelegt. Außerdem galt es zu prüfen, inwieweit mit falsch-negativ angezeigten Fällen zu rechnen ist, wenn die Konzentration von THC im Serum mehr als 1ng/mL beträgt.

In der Feldstudie befanden sich 197 von insgesamt 337 Proben in dem besonders relevanten Konzentrationsbereich (c_{THC} = 0–2 ng/mL Serum), was mehr als 50 % der Fälle entspricht. Tabelle 1 zeigt eine Übersicht zur Darstellung der diagnostischen Effizienz des Teststreifens 1 (üblicher Anzeigewert), geordnet nach dem Konzentrationsbereich für THC. Analog zu Tabelle 1 sind in der Tabelle 2 alle entsprechenden Werte für den Teststreifen 2 aufgelistet.

Probenanzahl	**c_{THC} Bereich**	**RP**	**RN**	**FP**	**FN**	**RICHTIG** in %	**FALSCH** in %
197	0–2 ng/mL	63	42	90	2	53,3	46,7
132	0–1 ng/mL	0	42	90	0	31,8	68,2
65	1–2 ng/mL	63	0	0	2	96,9	3,1
19	2–3 ng/mL	19	0	0	0	100	0
22	3–4 ng/mL	22	0	0	0	100	0
99	> 4 ng/mL	96	1	0	2	98	2
337	**Gesamt**	**200**	**43**	**90**	**4**	**72**	**28**

Tab. 1: Übersicht der Ergebnisse für Teststreifen 1 (üblicher Anzeigewert 50 ng/mL ± 15). In der ersten Spalte wird der kritische Konzentrationsbereich einzeln betrachtet, in den darunter folgenden Spalten findet man die Werte in die einzelnen Konzentrationsbereiche unterteilt.

Probenanzahl	**c_{THC} Bereich**	**RP**	**RN**	**FP**	**FN**	**RICHTIG** in %	**FALSCH** in %
197	0–2 ng/mL	53	86	46	12	70,6	29,4
132	0–1 ng/mL	0	86	46	0	65,2	34,8
65	1–2 ng/mL	53	0	0	12	81,5	18,5
19	2–3 ng/mL	19	0	0	0	100	0
22	3–4 ng/mL	21	0	0	1	95,5	4,5
99	> 4 ng/mL	94	1	0	4	96	4
337	**Gesamt**	**187**	**87**	**46**	**17**	**81,3**	**18,7**
Differenz Streifen 1 und 2		**–13**	**+44**	**–44**	**+13**		

Tab. 2: Übersicht der Ergebnisse für den Teststreifen 2 (oberer Schwellenwert, betriebstechnisch ohne Angabe der Konzentration) und Zusammenfassung der Differenzen beider Streifen.

Wie erwartet zeigt der Teststreifen 2 seine Überlegenheit im kritischen Konzentrationsbereich von THC im Serum CTHC = 0–2 ng/mL, da der höhere Schwellenwert die Anzahl falsch-positiver Ergebnisse erheblich vermindert. Ausgehend von 90 falsch-positiven Fällen (Test 1) ging der Wert auf eine Anzahl von 46 (Test 2) zurück. Dies bedeutet eine Verbesserung von nahezu 50 %. Die Anzahl der richtig-negativ angezeigten Proben wuchs

dementsprechend von 42 auf 86 an (Differenz von 44). Oft handelte es sich hierbei um länger zurückliegenden Konsum.

Besonders deutlich wird der Unterschied im Bereich 0–1 ng/mL. Im Gegensatz dazu schneidet Teststreifen 1 im Bereich 1–2 ng/mL besser ab, da der obere Schwellenwert hier mehr falsch-negativ Fälle anzeigte. Im kritischen Konzentrationsbereich stieg für Test 2 die Anzahl der FN-Proben von 2 auf 12 an, im gesamten Bereich wurden im Vergleich zu Test 1 dreizehn Fälle mehr falsch-negativ bestimmt.

Über den gesamten kritischen Bereich erhob Test 1 die Ergebnisse mit 53 % Richtigkeit und Test 2 mit 71 % Richtigkeit. Betrachtet man alle 337 Proben, so konnte Test 2 die Effizienz um etwa 10 % gegenüber Test 1 erhöhen.

Oberhalb des kritischen Konzentrationsbereichs blieben die Unterschiede sehr gering. Es traten beim zweiten Streifen zusätzlich 3 falsch-negative Ergebnisse auf.

Diskussion

Da es sich beim THC-Twin-Test um ein Doppelstreifensystem handelt, ergeben sich drei mögliche Bewertungen für den Anwender.

Ganz allgemein ist von folgenden drei Ergebnismöglichkeiten auszugehen:

1. Beide Teststreifen sind entfärbt bzw. zeigen ein positives Ergebnis.
2. Beide Teststreifen sind sichtbar bzw. zeigen ein negatives Ergebnis.
3. Testlinie 1 ist entfärbt und die Testlinie 2 ist sichtbar.

Dass die erste Testlinie ein negatives Ergebnis und im selben Testsystem der zweite Teststreifen ein positives Ergebnis zeigt, ist nicht zu erwarten und wurde auch nicht beobachtet.

Beide Streifen zeigen ein positives Ergebnis

In insgesamt 233 Fällen wurde beobachtet, dass beide Teststreifen entfärbt waren, das entspricht 69 % aller untersuchter Proben. Davon haben sich 187 Proben als richtig-positiv herausgestellt und 46 Proben als falsch-positiv. Im Vergleich dazu zeigte Teststreifen 1 unabhängig betrachtet 290 positive Ergebnisse an, 200 davon richtig-positiv.

Ergebnisse	**Test 2**	**Test 1**
richtig-positiv	187	200
falsch-positiv	46	90
insgesamt	**233**	**290**

Tab. 3: Vergleich beider Teststreifen in Bezug auf die positiven Ergebnisse.

Zu einem Vergleich zwischen Test 1 und 2 bietet sich die Odds-Ratio an. Diese statistische Zahl dient als Maß für die Stärke des Unterschieds zweier Gruppen und kann als „Chancenverhältnis“ übersetzt werden. Die Odds-Ratio berechnet sich aus Anteilen von Kreuztabellen und kann Werte zwischen null und unendlich annehmen. Eine OR von eins bedeutet, dass es keinen Unterschied zwischen den Odds gibt.

Im Beispiel von Tabelle 3 ergibt sich folgender Wert:

$$\mathbf{OR = \frac{187 * 290}{233 * 290} = 1{,}16}$$

Die Odds-Ratio besagt, dass die Chance, allein mit Teststreifen 2 richtig anzuzeigen, 1,16-fach ist.

In Prozenten angegeben bedeutet dies, dass zu 80,3 % richtig angezeigt wird, wenn beide Streifen ein positives Ergebnis zeigen. Dagegen ergab Teststreifen 1 alleine nur eine 68,9 %-ige Richtigkeit der Anzeige.

Beide Teststreifen zeigen ein negatives Ergebnis

Die zweite Möglichkeit der Auswertung tritt in Kraft, wenn beide Streifen des TWIN-Tests sichtbar werden bzw. beide ein negatives Ergebnis anzeigen. Insgesamt traten 47 dieser Fälle auf (nur 14 %). Leider ist es unwahrscheinlich, dass hier ein repräsentativer Wert vorliegt, da nur in Fällen der Blutentnahme die Probe samt Urin gesammelt wurde. In den meisten Fällen einer negativen Anzeige wurde sicherlich auf eine Blutprobe verzichtet und die Ergebnisse fließen nicht in die vorhandenen Daten ein.

Die 47 Proben stimmen mit dem Wert überein, der für Teststreifen 1 alleine gelten würde, da Test 2 automatisch negativ anzeigt, wenn schon der übliche Anzeigewert nicht überschritten wird.

Betrachtet man nun Teststreifen 2 unabhängig, so liegen 104 negative Ergebnisse vor, davon sind 87 richtig-negativ.

Ergebnisse	**Test 2**	**Test 1**
richtig-negativ	87	43
falsch-negativ	17	4
insgesamt	**104**	**47**

Tab. 4: Vergleich beider Teststreifen in Bezug auf die negativen Ergebnisse.

Nimmt man wiederum die Odds-Ratio zu Hilfe den Twin-Test mit Test 1 zu vergleichen, so liegen in Fällen einer zweifach negativen Anzeige natürlich keine Unterschiede vor. In diesem Fall beträgt die Odds-Ratio 1.

Würde man aber einen unabhängigen Vergleich zwischen beiden Teststreifen durchführen wollen, so ergäbe sich für die Odds-Ratio ein Wert von 0,91. Dieser würde bedeuten, dass Test 2 alleine 0,91-fach weniger wahrscheinlich ein richtig-negatives Ergebnis erzielt als Test 1.

$$\mathbf{OR = \frac{87 * 47}{104 * 43} = 0{,}91}$$

Die Hauptaussage dieses Chancenverhältnisses ist, dass der Twin-Test auf beide Teststreifen angewiesen ist und Test 1 nicht durch Test 2 ersetzt werden kann.

Prozentual ausgedrückt ergibt Test 1 oder beide Teststreifen zusammen ein negatives Ergebnis mit 91,5 %-iger Richtigkeit, während Test 2 alleine nur 83,7 %-ige Richtigkeit erzielt.

Teststreifen 1 positiv und Teststreifen 2 negativ

Insgesamt trat es in 57 Fällen auf, dass nur Streifen 1 sich entfärbte, das entspricht 17 % aller Proben und stellt die schwierigste Auswertung dar. In 44 Fällen lag die THC-Konzentration im Serum unter 1 ng/mL, sodass Test 2 richtig-negativ angezeigte. Dagegen wurden die restlichen 13 Proben im Serum positiv bestimmt, sodass Test 1 richtig-positiv angezeigte.

Ergebnisse	**Test 2**	**Test 1**
richtig-positiv	0	13
richtig-negativ	44	0
insgesamt	**57**	**57**

Tab. 5: Vergleich beider Teststreifen in Bezug auf die Ergebnisse unterschiedlicher Anzeige.

Wieder bietet die Odds-Ratio eine Vergleichsmöglichkeit, welche besagt, dass für Test 2 gegenüber Test 1 eine 3,38-fache Chance besteht, dass er richtig anzeigt.

$$\mathbf{OR} = \frac{\mathbf{44 * 57}}{\mathbf{57 * 13}} = \mathbf{3{,}38}$$

Die Tendenz geht also dazu, die Probe als negativ zu bewerten, was allerdings bedeuten würde, dass 13 drogenbelastete Fälle übersehen werden.

Für kontrollierende Polizeibeamten bedeuten die genannten Ergebnisse, dass die Aufmerksamkeit und Erfahrung im Umgang mit Personen unter Drogeneinwirkung weiterhin erhöht sein muss, wenn Test 1 mit niederer Anzeigeschwelle positiv und der Test 2 negativ anzeigt. Hier kann nur die richtige Einschätzung des Beamten helfen, die Effizienz zu erhöhen.

Die Ergebnisse sind nochmals in der folgenden Abbildung 4 als Balkengrafik dargestellt.

Die diagnostische Effizienz wird ersichtlich, da sich beide Teststreifen im direkten Vergleich gegenüberstehen. Für den oberen Schwellenwert ist sowohl die deutliche Zunahme der richtig-negativen Ergebnisse ersichtlich als auch die wesentliche Abnahme der falsch-positiven Ergebnisse. Diese Verbesserung wird mit einer leichten Zunahme der falsch-negativen Ergebnisse erkauft. Naturgemäß schneidet der üblich geringere Anzeigewert für die falsch-negativen und richtig-positiven Fälle besser ab.

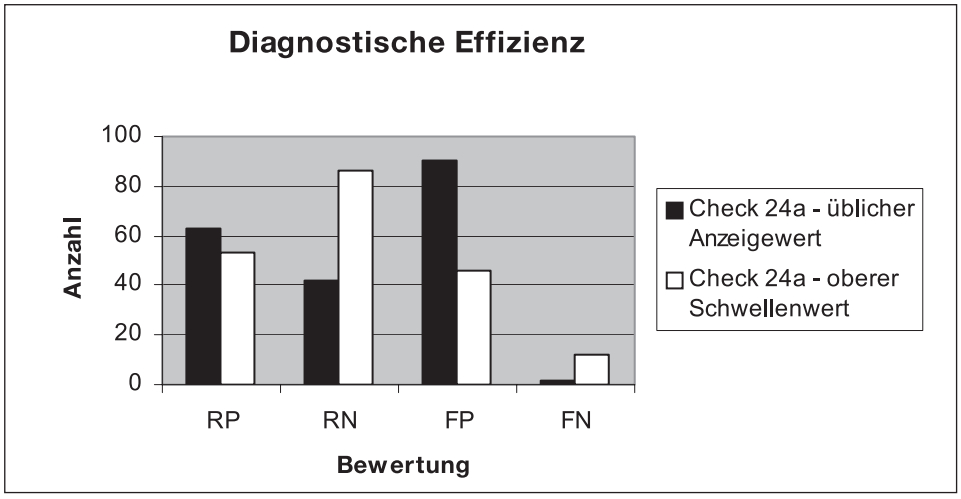


Abb. 4: Diagnostische Effizienz beider Teststreifen im Vergleich.

Es folgt eine genauere Betrachtung und Auswertung der falsch-negativ bestimmten Proben.

Falsch-negative Anzeigen in Bezug auf § 24a StVG:

Zunächst werden diejenigen 4 Fälle analysiert, bei denen beide Teststreifen ein falsch-negatives Ergebnis angeben.

Nummer	Test 1	Test 2	THC in ng/mL	11OH-THC in ng/mL	THC-COOH in ng/mL	THC-COOH-Glu in ng/mL	Kreatinin in mg/dL
	Urin		Serum			Urin	
135	negativ	negativ	1	0,2	10,8	92	111
156	negativ	negativ	1,3	0,5	4	34,4	161
295	negativ	negativ	9,6	2,1	26,8	33,2	21
306	negativ	negativ	11,5	3,6	26,9	10,4	34
273	negativ	negativ	6,3	0,6	0	2,9	46

Tab. 6: Auflistung der falsch-negativen Fälle für beide Teststreifen und inklusive einem richtig-negativen Sonderfall.

In den ersten beiden Fällen lag der THC-Wert im Serum noch sehr nah an der Grenze von 1 ng/mL. Allgemein ist es bei einem Schwellenwert im Vortest nicht möglich eine ganz genaue Grenze zu erreichen, da nur die Konzentration des Metaboliten ausschlaggebend ist.

Generelles Problem immunologischer Streifen-Testsysteme ist es, dass nicht erkannt werden kann, ob die Bestandteile des Urins zu sehr verdünnt sind und deshalb der Schwellenwert nicht überschritten wird. Als Maß für die Konzentration von Urinproben eignet sich die Bestimmung des Kreatinins, ein harnpflichtiges Abbauprodukt, dessen Ausscheidung relativ konstant stattfindet. Falls erforderlich können die Cannabinoid-Messwerte auf diese Messgröße bezogen werden [6, 11]. Die Ausscheidungswerte unterliegen wäh-

rend eines Tagesverlaufs Schwankungen und sind zudem von der Körpermasse (Muskelmasse) abhängig, deshalb werden Kreatiningehalte zwischen 30–350 mg/dL Urin als normal eingestuft. Liegen die Werte darunter, wird davon ausgegangen, dass es sich um einen Verdünnungseffekt handelt und die ebenfalls verdünnte Drogenkonzentration deshalb zu keiner Anzeige führte. Der Messwert für Kreatinin im Urin der Proben 295 und 306 liegt jeweils an der untersten Grenze des Kreatinin-Normalbereichs. Die zur Anzeige notwendige CTHC-Glucuronidkonzentration wurde hier nicht erreicht. Am sehr niedrigen Kreatininwert im Urin ist abzulesen, dass das falsch-negative Ergebnis auf interne Verdünnung zurückzuführen ist. Ungewöhnlich hohe Flüssigkeitszufuhr, aber auch eine nicht erkannte externe Verdünnung, die üblicher Weise durch Sichtkontakt ausgeschlossen wird, sind als Ursache denkbar.

Einen Sonderfall stellt Probe Nummer 273 dar, welche ein völlig untypisches Konzentrationsbild zeigt. Das Messergebnis ist in Bezug auf aktiven Konsum biologisch nicht plausibel. Wahrscheinlich lag hier ein passiver Konsum vor. Denkbar ist eine intensive Mitinhalation von Cannabisrauch in einem geschlossenen Fahrzeug, sonst wäre der Messwert für THC physiologisch nicht zu erklären. Das negative Ergebnis des Vortests ist richtig, denn der Urin enthielt keine Cannabisrückstände, wie die GC-MS-Untersuchung zeigt. Dies stützt die Vorstellung eines unmittelbar vorangegangenen passiven Konsums, von dem im Urin nach kurzer Zeit noch keine Spuren, auch nicht unterhalb der Anzeigeschwellen, zu erwarten sind.

Der Teststreifen 2 hat außer diesen 4 genannten Fällen noch 13 zusätzliche falsch-negative Ergebnisse aufgezeigt.

Nummer	Test 1	Test 2	THC in ng/mL	11OH-THC in ng/mL	THC-COOH in ng/mL	THC-COOH-Glu in ng/mL	Kreatinin in mg/dL
	Urin		Serum			Urin	
133	positiv	negativ	1	0,8	3,6	59,3	119
134	positiv	negativ	1	0,7	8,9	74,3	158
143	positiv	negativ	1,1	0,6	20,3	47,1	54
145	positiv	negativ	1,1	0,7	9,8	129	108
152	positiv	negativ	1,2	0,7	31	182	46
171	positiv	negativ	1,5	0,4	11,8	182	180
174	positiv	negativ	1,6	0,2	13,5	31,3	21
180	positiv	negativ	1,7	1,3	54,7	61,5	169
181	positiv	negativ	1,7	0,2	12,1	63,1	69
192	positiv	negativ	1,9	0,3	2	12,4	132
217	positiv	negativ	3	1,1	11,8	41,1	210
241	positiv	negativ	4,1	1	9,7	35,6	338
272	positiv	negativ	6,2	4,3	36,9	181	60

Tab. 7: Auflistung der zusätzlichen falsch-negativen Fälle für Teststreifen 2.

Zehn dieser Proben liegen im THC-Konzentrationsbereich zwischen 1-2 ng/mL. Solche Fehlzuordnungen in Bezug auf die Diagnostik von Serum-THC-Werten aus dem Urin sind nicht zu vermeiden. Der Test hat die im Urin vorhandenen Rückstände von Cannabinoiden analytisch richtig angezeigt. Diese Fälle zeigen die Grenzen der Möglichkeiten auf, serumbezogene Diagnosen aus Urinanalysen abzuleiten.

In den letzten 3 aufgeführten Beispielen 217, 241 und 272 ist der CTHC-Glucuronidgehalt für den Test nicht ausreichend hoch, obwohl deutliche THC-Werte im Serum waren. Diese Vorkommnisse stellen weniger als 1 % aller Fälle dar und sprechen dafür, dass Frischkonsum vorgelegen hat, dem kein regelmäßiger Konsum vorausging. Jedoch wurde der untere Schwellenwert erreicht und die Cannabinoide von Teststreifen 1 positiv angezeigt. In solchen Fällen ist mit Zeichen aktuellen Konsums besonders zu rechnen. Ein Testergebnis, bei dem nur der untere Schwellenwert überschritten ist, enthebt daher den kontrollierenden Beamten nicht seiner Aufmerksamkeit gegenüber den Zeichen aktuellen Cannabiseinflusses. Nach wie vor muss er diese Anzeichen in seine Entscheidungen einbeziehen, was bedeutet, dass bei umgangsgewohnten Konsumenten die bekannten Probleme der Dissimulation voraussichtlich bleiben.

Die Anzahl solcher Entscheidungsnotwendigkeiten aus dem Zustandsbild des Probanden dürfte erheblich sinken, wenn die nunmehr erweiterten Testinstrumente angewendet werden können. Diagnostisch falsch-positive Ergebnisse beider Teststreifen liegen im Konzentrationsbereich $c_{THC} < 1$ ng/mL. Der Teststreifen 1 zeigte doppelt so viele falsch-positive wie Teststreifen 2. Der Grund für falsch-positive Ergebnisse im Bereich 1-2 ng/mL ist der gleiche wie für die Falsch-negativen, weil eine genaue Grenzziehung zwischen den Fallgruppen biologisch nicht möglich ist.

Fazit

Der THC-TWIN-Test hat sich beim Einsatz in der Praxis methodisch und analytisch bewährt. Mit Hilfe des zusätzlichen Teststreifens mit definiert angehobener Anzeigeschwelle konnte eine wesentliche Verbesserung der Diagnostik erreicht werden. Besonders überlegen zeigt sich das neue Testsystem im kritischen Konzentrationsbereich, da hier die falsch-positiven Ergebnisse auf die Hälfte reduziert werden konnten. Von 81,3 %-iger Richtigkeit kann ausgegangen werden, wenn beide Teststreifen ein positives Ergebnis ergeben. Demgegenüber stehen nur 72 %-ige Richtigkeit mit einem herkömmlichen Teststreifen.

Betrachtet man die Auswertung nur von Teststreifen 2, muss beachtet werden, dass es zu 13 falsch-negativen Befunden führte, bei denen THC-Serumskonzentrationen zwischen 1–4 ng/mL nicht als drogenbelastet angezeigt worden wären. Es soll deshalb an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen werden, dass Teststreifen 2 im THC-Twin-Test nicht Teststreifen 1 ersetzen soll, sondern das dieser immer als ein Doppelstreifensystem gesehen werden muss. Nur mit Hilfe des Doppelstreifensystems kann es bei positiven (bzw. negativen) Ergebnissen, welche durch beide Teststreifen angezeigt werden, zu einer Erhöhung der Richtigkeit in Bezug auf eine Ordnungswidrigkeit kommen.

Im Falle, dass Teststreifen 1 positiv und Teststreifen 2 negativ anzeigt, bleiben die bisherigen Probleme für den Polizeibeamten bestehen und er muss die Entscheidung gegen oder für eine Blutentnahme treffen.

Eine weitere Effizienzsteigerung der Tests ist in Bezug auf den potenziellen Nachweis von mindestens 1 ng/mL THC im Serum entsprechend dem § 24a StVG über geänderte Anzeigewerte voraussichtlich nicht zu erreichen, aufgrund der individuell unterschiedlichen Elimination von Stoffwechselprodukten des Cannabis im Urin.

Inwieweit das untersuchte Probandenkollektiv gegenüber den Cannabis-Konsumentengruppen in Deutschland eine repräsentative oder besondere präselektierte Auswahl darstellt, muss offen bleiben.

Zusammenfassung

Bei Fahrten unter Drogeneinfluss zeigte es sich in der Praxis, dass bei häufigerem Cannabiskonsum die Wirkungs- und Nachweisdauer von THC – dem Hauptwirkstoff von Cannabis – im Serum nicht übereinstimmen müssen. Aus diesem Grund kam es im Dezember 2004 durch einen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zur Änderung von § 24a StVG und damit zur Einführung einer Grenze für THC von 1 ng/mL im Serum. Die von der Polizei eingesetzten Schnelltests dienen eher zur Abgrenzung bzw. Unterscheidung von aktivem und passivem Konsum. Die immunologischen Urinschnelltests sind auf den unwirksamen Metaboliten CTHC kalibriert, welcher je nach Konsumverhalten lange nachweisbar bleibt. Dies führte in Bezug auf eine Ordnungswidrigkeit zu einer sehr hohen Anzahl an falsch-positiv bestimmten Proben.

Aus diesem Grund wurde ein neuer eigens entwickelter Urinschnelltest für Cannabinoide in Zusammenarbeit mit mehreren Polizeirevieren Baden-Württembergs über einen Zeitraum von sechs Monaten in der Praxis getestet. Gegenüber den herkömmlichen Schnelltests besitzt das neue Testsystem einen zusätzlichen Teststreifen mit gezielt angehobenem Schwellenwert, welcher bewirken soll, aktuellen Konsum besser zu erkennen und von weiter zurückliegendem Konsum unterscheiden zu können.

Insgesamt wurden 337 Seren und dazugehörige Urine auf THC und dessen Metaboliten (CTHC, CTHCglu) untersucht. Durch die Anwendung des THC-Twin-Tests konnten die falsch-positiven Befunde auf die Hälfte reduziert werden. Die Effizienz des Schnelltests konnte durch Teststreifen 2 um 10 % erhöht werden, die Richtigkeit der Anzeige liegt hier bei 80 % aller Fälle bezogen auf die Ordnungswidrigkeit im Vergleich zu nur 70 % Richtigkeit des Vortests, wenn nur ein herkömmlicher Teststreifen verwendet wird. Allgemein zeigte der THC-Twin-Test Cannabisrückstände im Urin mit einer 99 %-igen Sicherheit an.

Schlüsselwörter

Urinschnelltest – Cannabinoide – Straßenverkehr – Ordnungswidrigkeit

Summary

It was shown in practice that with regard to driving under influence of drugs, in cases of frequent cannabis consumption the period of effect and potential detection of THC – the main active substance of cannabis – do not have to correspond to each other. In December 2004 the Federal Constitutional Court therefore changed the existing law and a new threshold value for THC in serum was established at the concentration level 1 ng/mL. The road-side-tests used by the police are primarily for differentiation between active and passive cannabis consumption. The immunological urine tests are calibrated to only indicate CTHC in urine, which is an inactive metabolite of THC and shows a long period of potential detection depending on consumption behaviour. Therefore a positive result is not imperative for the presence of THC in serum. Consequently, a high number of false-positive results are reported concerning law infringements.

For this reason, a new specially developed urine road-side-test for cannabinoids was tested, in practice in collaboration with several police stations in Baden-Württemberg over a six months period. Compared to the conventional tests, the new test system possesses an additional strip with deliberately raised threshold value. It should primarily cause a better differentiation between recent consumption and earlier consumption.

All in all 337 serum and corresponding urine samples were tested for THC and metabolites (CTHC, CTHC-glu). By application of the THC-Twin-Test false-positive findings could be reduced by half. The efficiency was increased by 10 % in comparison to the conventional test, due to the second strip.. Concerning administrative offence, previously the accuracy represented 70 % and with the additional stripe an increase of around 80 % could be reported. In general the THC-Twin-Test had shown an accuracy of 99 % for indication of cannabis traces in urine.

Key words

urine road-side-test – cannabinoids – road traffic – law infringements

Literatur

[1] Aderjan R. Beurteilungskriterien der Kraftfahreignung aus toxikologischer Sicht. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen 2003;152:189–200

[2] Ellis G M, Mann M A, Judson B A, Schramm N T, Tashchian A. Excretion patterns of cannabinoid metabolites after last use in a group of chronic users. Clin Pharmacol Ther 1985; 38: 572–8

[3] Glaz-Sandberg A, Dietz L, Nguyen H, Aderjan R, Mikus G. Pharmacokinetics of 11-nor-9-carboxy-Delta (9)-tetrahydrocannabinol (CTHC) after intravenous administration of CTHC in healthy human subjects. Clin Pharmacol Ther. 2007 Jul; 82 (1): 63–9
[4] Gustafson R A, Kim I, Stout P R, Klette K L, George M P, Moolchan E T, et al. Urinary pharmacokinetics of 11-nor-9-carboxy-delta9-tetrahydrocannabinol after controlled oral delta9-tetrahydrocannabinol administration. J Anal Toxicol 2004; 28: 160–7
[5] Huestis M A, Cone E J. Urinary Excretion Half-Life of 11-Nor-9-carboxy-[DELTA]9-tetrahydrocannabinol in Humans. Ther Drug Monit 1998; 20: 570–6
[6] Huestis M A, Cone E J. Differentiating New Marijuana Use from Residual Drug Excretion in Occasional Marijuana Users, J Anal Toxicol 1998; 22: 445–54
[7] Johansson E, Halldin M, Agurell S, Hollister L E, Gillespie H K. Terminal elimination plasma half-life of delta 1-tetrahydrocannabinol (delta 1-THC) in heavy users of marijuana. Eur J Clin Pharmacol 1989; 37: 273–7
[8] Leighty E G, Fentiman A F, Jr., Foltz R L. Long-retained metabolites of delta9- and delta8-tetrahydrocannabinols identified as novel fatty acid conjugates. Research communications in chemical pathology and pharmacology 1976; 14: 13–28
[9] Nahas G, Leger C, Tocque B, Hoellinger H. The kinetics of cannabinoid distribution and storage with special reference to the brain and testis. Journal of clinical pharmacology 1981; 21: 208S–214S
[10] Skopp G, Richter B, Pötsch L. Cannabinoidbefunde im Serum 24 bis 48 Stunden nach Rauchkonsum. Arch Kriminol 2003; 212: 83–95
[11] Skopp G, Pötsch L, Ganámann B, Mauden M, Richter B, Aderjan R, Mattern R. Freie und glucuronidierte Cannabinoide im Urin – Untersuchungen zur Einschätzung des Konsumverhaltens. Rechtsmedizin 1999; 10: 21–8
[12] Wall M E, Perez-Reyes M. The metabolism of delta 9 Tetrahydrocannabinol and Related Cannabinoids in Man. J Clin Pharmacol 1981; 21: 178–89

Anschrift für die Verfasser
Prof. Dr. rer. nat. Rolf Aderjan
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: rolf_aderjan@med.uni-heidelberg.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2006, Vol. 1–43), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 43/2006
und ebenso Vol. 1–42 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandspesen geliefert werden.

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

Aus dem Chemischen und Veterinäruntersuchungsamt Karlsruhe
(LEITENDE VETERINÄR-DIREKTORIN: DR. S. HARTMANN)

CONSTANZE SPROLL, DIRK W. LACHENMEIER

Methodische Fehler bei der forensischen Interpretation der Folgen des Konsums von mohnhaltigen Lebensmitteln

Methodological errors in forensic interpretation of consequences after consumption of food containing poppy seeds

1. Einleitung

In der forensischen Literatur werden zahlreiche umfassende Studien über die Auswirkungen des Konsums mohnhaltiger Lebensmittel im Zusammenhang mit Drogentests beschrieben. Die von Versuchspersonen aufgenommenen Morphinmengen werden dabei aus dem Ausgangsgehalt des verwendeten Mohns rechnerisch abgeleitet. Hierdurch werden die tatsächlich über mohnhaltige Lebensmittel aufgenommenen Morphinmengen überschätzt und die tatsächlich bioverfügbaren Mengen falsch eingeschätzt. Auch aktuell veröffentlichte forensische Studien berücksichtigen nicht, dass eine drastische Morphin-Eliminierung durch übliche küchentechnische Zubereitungsmethoden bei der Herstellung von mohnhaltigen Lebensmitteln erfolgt. In dieser Arbeit werden die hierdurch zustande kommenden methodischen Fehler anhand einer Literaturübersicht erstmals aufgezeigt und Anhaltspunkte für die korrekte forensische Interpretation der Morphin-Aufnahme durch den Genuß von mohnhaltigen Lebensmitteln gegeben.

Die Möglichkeit der Veränderung des Morphingehalts von mohnhaltigen Lebensmitteln während ihrer typischen Herstellung und Behandlung ist seit längerem bekannt. BRENNEISEN und BORNER [5] berichteten bereits 1985 von einem Backversuch mit Mohnbrötchen. Beim Backen der Mohnbrötchen wurde ein Morphin-Verlust von 90 %, bezogen auf den Ausgangsgehalt der für den Versuch verwendeten Mohnsaat, festgestellt. MEADWAY et al. [17] berichteten von Unterschieden der Opiatkonzentrationen zwischen gekochten, gesiebten und unbehandelten Mohnsamen. Mehrfach wurde gezeigt, dass ein einfaches Waschen des Mohnsamens den Morphingehalt drastisch reduziert [1, 4, 9, 15, 17]. In umfangreichen Studien unserer Arbeitsgruppe, die mit statistischer Versuchsplanung durchgeführt wurden, konnten diese Ergebnisse bestätigt werden [30, 31]. Untersucht wurden insbesondere die Morphin-Elimination beim Mahlen und Erhitzen sowie die Möglichkeiten der Beseitigung von Morphin durch das Abwaschen von Mohnsaat. In allen Fällen kam es zu einer statistisch signifikanten Abnahme der Morphingehalte. Ein Mahlen des Mohns führte zu einer Abnahme um durchschnittlich 34 %. Bei der Herstellung von Mohnkuchen (Mahlen und Backen) gingen bis zu 84 % des Morphins verloren. Die Verluste von 90 % beim Backen von Mohnbrötchen konnten wir ebenfalls bestätigen. Ein einfaches Abwaschen des Mohns mit heißem Wasser führte zu einer Morphin-Abnahme von ca. 70 %. Durch Überbrühen mit kochendem Wasser und intensivem Spülen konnte Morphin nahezu vollständig von der Mohnsaat entfernt werden. Eine Übersicht über die Veränderungen der Morphingehalte während der Herstellung von Mohnlebensmitteln gibt Tabelle 1.

Prozess	**Morphinabnahme**	**Literatur**
Waschen des Mohns mit leicht saurem Wasser	40 %	[4]
Durchtränken mit Wasser (5 min)	45,6 %	[15]
Abwaschen des Mohns mit heißem Wasser (2 min)	73 ± 13 %	[30]
Mahlen des Mohns mittels Labormühle	34 ± 5 %	[31]
Mahlen des Mohns mit Mohnmühle	25 ± 15 %	[30]
Mohnkuchenherstellung (180 °C, 20 min)	50–84 %	[31]
Mohnbrötchenherstellung	90 %	[5]
Mohnbrötchenherstellung (220 °C)	80–90%	[31]
Kommerzielle Herstellung von Mohnbackmischungen	100%	[14]

Tab. 1: Veränderungen der Morphingehalte von Mohnlebensmitteln nach Literaturangaben.

Das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) hat kürzlich eine gesundheitliche Bewertung über Morphingehalte in Mohn vorgenommen [3]. Ein vorläufiger Wert der maximalen täglichen Aufnahmemenge in Höhe von 6,3 µg Morphin pro kg Körpergewicht und Tag (= 0,38 mg für einen 60 kg schweren Erwachsenen) wurde ermittelt. Diese Menge sollte bei einer mohnsamenhaltigen Mahlzeit pro Tag oder über den Tag verteilt nicht überschritten werden, um gesundheitliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Aus diesem Wert wurde unter Berücksichtigung der abgeschätzten Verzehrsmengen ein entsprechender vorläufiger Richtwert für den Morphingehalt von Mohnsamen von 4 mg/kg Morphin abgeleitet. Da auch hier der Mophinabbau bei der Herstellung mohnhaltiger Lebensmittel nicht berücksichtigt wird, kann dieser Richtwert nur für den Verzehr von roher, unverarbeiteter Mohnsaat herangezogen werden. Der Verzehr roher unbearbeiteter Mohnsaat in Mengen von etwa 100 g ist jedoch sicher nicht sehr üblich.

Für Mohn, der zur Weiterverarbeitung in Kuchen bestimmt ist, hat unsere Arbeitsgruppe auf der Basis der tatsächlich aufgenommenen Morphin-Mengen einen Richtwert von 20 mg/kg Mohnsaat vorgeschlagen. Bei Verzehr von Brötchen in realistischen Mengen wird selbst bei Morphingehalten von 100 mg/kg Mohn die vom BfR genannte tägliche maximale Aufnahmemenge von 0,38 mg für einen 60 kg schweren Erwachsenen nicht annähernd erreicht [31].

2. Lässt sich der Verzehr eines Mohnbrötchens simulieren?

Die festgestellten methodischen Fehler von Studien über den Verzehr von Mohnlebensmitteln sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Ursache	Wirkung	Literatur
Morphingehalt des verzehrten Produktes unbekannt (d.h. nur die Samen wurden analysiert, nicht aber die tatsächlich verzehrten Produkte).	Aufgenommene Morphinmenge ist unbekannt. Eine Abnahme während der Herstellung der Produkte wird nicht berücksichtigt. Überschätzung der aufgenommenen Morphinmenge bei verarbeiteten Lebensmitteln (z.B. Kuchen, Brötchen).	[6–8, 15, 17–19, 24–27, 29, 33–35, 37]
Vergleich zwischen auf verschiedene Weise behandelten Produkten (z.B. Vergleich der Blutwerte von Probanden nach Kuchenverzehr und nach Verzehr von Milchbrei).	Unterschiedlicher Morphinabbau der verschiedenen Herstellungsmethoden wird nicht berücksichtigt. Die von den Probanden tatsächlich aufgenommene Morphinmenge ist unbekannt.	[17, 19, 25, 26, 37]
„Simulierter" Mohnbrötchenverzehr (d.h. Aufnahme der Samen direkt ohne Backen).	Mohnsamenverzehr kann nicht mit Mohnbrötchenverzehr gleichgesetzt werden. Besonders hohe Abnahmen beim Mohnbrötchenbacken werden nicht berücksichtigt und der Einfluss durch Mohnbrötchen auf Drogentests überschätzt.	[1, 21]
Korrelation zwischen aufgenommener Morphinmenge und Morphingehalten in Blut und Urin.	Korrelation nicht möglich, da die mit verarbeiteten Produkten aufgenommene Morphinmenge unbekannt ist. Die Morphinausscheidung im Urin wird unterschätzt, da die aufgenommene Menge überschätzt wird.	[6, 19, 37]
Einfluss des Mahlvorganges bei der Analyse der Samen bzw. bei der Herstellung der Produkte nicht berücksichtigt	Morphinverluste beim Mahlen des Samens möglich. Tatsächlich aufgenommene Morphinmenge unbekannt.	[10, 11, 21, 32]

Tab. 2: Methodische Fehler forensischer Studien über die Aufnahme von Mohnlebensmitteln.

Es existiert eine deutlich geringere Zahl einwandfrei durchgeführter Studien (Tabelle 3).

Besonderheit	Literatur
Kuchenfüllung wird analysiert und die tatsächlich aufgenommene Morphindosis ist damit bekannt	[4]
Kuchenfüllung wird analysiert und die tatsächlich aufgenommene Morphindosis ist damit bekannt. 100% Wiederfindung bei der Morphin-Ausscheidung im Urin.	[23]
Durch Backen hergestellte, handelsübliche Mohnbrötchen werden verzehrt (nicht nur die einem Mohnbrötchen entsprechende Menge roher Mohnsaat).	[20, 26, 32]
Mohnkuchenrezept mit ungebackener Füllung, um den Morphingehalt zu erhalten (Verlust durch Mahlen allerdings nicht berücksichtigt).	[11]

Tab. 3: Methodisch einwandfreie Studien über die Aufnahme von Morphin aus Mohnlebensmitteln.

In den meisten Studien wurde das eigentlich verzehrte Lebensmittel nicht analysiert, sondern nur die zu dessen Herstellung verwendeten Mohnsamen. Beispielsweise gingen THEVIS et al. [33] irrtümlich davon aus, dass aufgrund der präzisen Vorbereitung einzelner Kuchenstücke die Menge der verwendeten Mohnsaat und damit die Menge des oral aufgenommenen Morphins bekannt sei. Die vielfältigen Möglichkeiten des Morphinabbaus während der Lebensmittelherstellung können aber keinesfalls unberücksichtigt bleiben. Selbst wenn das Gewicht des Kuchenstücks und die darin enthaltene Mohnmenge exakt bekannt ist, kann daraus aufgrund der Back- und Herstellungsverluste die verzehrte Morphinmenge nicht abgeleitet werden.

Auch im Review von MATSUBARA et al. über den Einfluss von Mohnlebensmitteln auf das Ergebnis forensischer Urinanalysen wurde dieses Problem nicht beachtet. Es wurden lediglich die vermeintlichen Morphingehalte der Produkte, ausgehend vom Morphingehalt der verwendeten Mohnsaat, angegeben [16]. Unter Berücksichtigung der Herstellungsverluste von bis zu 90 % ist jedoch davon auszugehen, dass die über Mohnlebensmittel aufgenommene Morphindosis tatsächlich deutlich geringer ist als in den jeweiligen Studien angenommen wurde.

Am schwerwiegendsten ist diese Fehleinschätzung bei Mohn, der zur Dekoration von Brötchen verwendet wird. Beim Backen wird das oxidationsempfindliche Morphin [36] dem Sauerstoff hier unter besonders hohen Temperaturen ausgesetzt, üblich sind in gewerblichen Bäckereien ca. 220 °C über 20 min. Beim Backen mohnhaltigen Teigs ist im Gegensatz dazu von einem gewissen Oxidationsschutz durch die Kuchenfüllung auszugehen, außerdem sind beim Backen von Kuchen moderatere Temperaturen üblich.

ANDRESEN und SCHMOLDT haben einen sog. simulierten regelmäßigen Mohnbrötchen-Verzehr untersucht [1]. Dabei wurde die Morphinaufnahme auf der Basis des regelmäßigen Verzehrs von 2 g Mohnsaat ermittelt, also der für ein Mohnbrötchen äquivalenten Menge an Mohnsaat. Der Morphinverlust durch den Erhitzungsvorgang beim Backen bei der Herstellung eines echten Brötchens blieb unberücksichtigt. Von den gleichen Annahmen ausgehend führten PELDERS und ROS einen Versuch durch [21]. Bei beiden Studien nahmen die Versuchspersonen also das 10-fache der Morphinmenge auf, die sie beim Genuss „echter Brötchen" zu sich genommen hätten. Diese fehlerhafte Voraussetzung im Studiendesign führte zu einer Überbewertung der Gefahr durch den Konsum von Mohnbrötchen. Während in den „simulierten" Mohnbrötchenstudien von ANDRESEN und SCHMOLDT [1] sowie PELDERS und ROS [21] jeweils Urinkonzentrationen über dem Cut-off-Wert der verwendeten immunchemischen Screeningmethode ermittelt wurden, konnte in zwei anderen experimentellen Studien nach dem Verzehr echter Mohnbrötchen keine solche Überschreitung nachgewiesen werden [20, 29]. STRUEMPLER berichtete nach dem Verzehr eines Mohnbrötchens, hergestellt aus Mohn mit extrem hoher Morphinmenge (964 mg/kg), von Konzentrationen über dem Cut-off-Wert [32]. Auch ROCHHOLZ et al. berichteten von einer Überschreitung des Cut-off-Wertes nach einem Verzehr von Mohn-Baguette-Brötchen, wobei keine Angaben zum Morphingehalt des Mohns gemacht wurden [26].

3. Machen Mohnbrötchen „high"?

In einigen Studien werden bestimmte Symptome wie z. B. auffälliges Verhalten, Übelkeit oder Unwohlsein der Versuchspersonen auf die Morphingehalte der verzehrten Mohnsaat zurückgeführt [1, 18, 26, 29, 37]. Die Versuchspersonen hatten dabei beispielsweise 100–250 g Mohn verzehrt und damit „soviel verzehrt, wie sie konnten" [24, 25, 37].

Aus dem Bereich der pharmazeutischen Anwendung von Morphin ist bekannt, dass die absolute Bioverfügbarkeit von Morphin trotz rascher Resorption aus Arzneimitteln nach peroraler Applikation lediglich 20–40 % beträgt [3]. Naheliegend ist, dass die Resorption und Bioverfügbarkeit von Morphin bei der Aufnahme über Lebensmittel noch darunter liegt. So hat z. B. KAIKO [13] festgestellt, dass Plasma-Morphinkonzentrationen signifikant niedriger sind, wenn Morphin mit einer fettreichen Mahlzeit aufgenommen wird.

Die Feststellung einer Opiat-Wirkung beim Verzehr üblicher Mengen von mohnhaltigen durch Mahlen und Erhitzen zubereiteten Lebensmitteln wie z. B. Mohnkuchen ist aus den genannten Gründen wenig plausibel. Ein Blind- oder Placeboversuch mit morphinfreiem

Mohn wurde in keiner der Studien durchgeführt. Bei der Ableitung von vermeintlichen Opiat-Wirkungen wie zum Beispiel Übelkeit sind nach unserer Auffassung immer auch Placebo-Studien mit morphinfreier Mohnsaat einzubeziehen. Übelkeit nach Genuss von mehr als 100 g roher Mohnsaat muss nicht unbedingt auf deren Opiatgehalt zurückzuführen sein, sondern kann auch aus dem überhöhten Genuss eines schwer verdaulichen, sehr fett- und eiweißreichen Lebensmittels oder auch aus anderen, derzeit noch unberücksichtigten Inhaltsstoffen resultieren.

4. Korrelation zwischen aufgenommener Morphinmenge und Konzentrationen im Blut und Urin

ELSOHLY et al. hatten bereits 1990 festgestellt [6], dass in vielen Studien der verzehrte Mohnsamengehalt und damit die aufgenommene Morphin-Dosis entweder unbekannt war oder unrealistisch hoch angesetzt wurde. Die Studie von ELSOHLY et al. wurde daher mit dem Ziel geplant, ausgehend von einer realistischen Aufnahme von Mohnsamen eine Korrelation zwischen aufgenommener Konzentration und den daraus resultierenden Gehalten im Urin festzustellen. Zur Untersuchung dienten Mohnbrötchen, die mit australischem Mohn hergestellt wurden (108 mg/kg Morphin im Samen) und danach bei 400 °F (ca. 204 °C) gebacken wurden. Aus den gewonnenen Daten wurde der auf die aufgenommene Menge bezogene Anteil des mit dem Urin ausgeschiedenen Morphins berechnet. Der innerhalb von 24 Stunden ausgeschiedene Morphinanteil lag bei 23–44 %. Auch in diesem Fall kann davon ausgegangen werden, dass diese Menge bei weitem unterschätzt wurde, da nur der verwendete Mohn aber nicht das Produkt nach dem Backen analysiert wurde. Durch den Backvorgang der Brötchen wurde der Morphingehalt gesenkt und die aufgenommene Menge überschätzt. Eindrucksvoll wird dies durch die Studie von PETTITT et al. belegt, in der die tatsächlich verzehrte Mohnfüllung eines Kuchens analysiert wurde [23]. In diesem Falle wurde beinahe eine 100 %ige Wiederfindung festgestellt (1 302 µg Morphin mit der Kuchenfüllung aufgenommen und 1 299 µg im Urin innerhalb von 38 h ausgeschieden). Der Autor bezeichnet allerdings selbst das Resultat als zufällig [23], obwohl hohe Morphin-Ausscheidungsraten von 85 % innerhalb von 24 h aus der Literatur bekannt sind [38].

In der Studie von WESTPHAL et al. wurde versucht, eine Korrelation zwischen der konsumierten Menge von Mohnsamen und der Morphinkonzentration im Serum aufzustellen [37]. Ein Teil der Versuchspersonen verzehrte Mohnsamen in Form eines selbst bereiteten Mohnbreis mit Milchreis, ein anderer Teil in Form eines selbst gebackenen Mohnkuchens. Aufgrund der Aufnahme durch unterschiedlich zubereitete Lebensmittel mit daraus resultierenden unbekannten aufgenommenen Morphinmengen ist es nicht überraschend, dass bei dem Versuch keine Proportionalität festgestellt werden konnte. Eine abschließende Beurteilung von Korrelationen ist nur anhand von Versuchen mit bekannten aufgenommenen Morphinkonzentrationen möglich.

5. Geeignete Analysenmethoden für die Untersuchung von Mohnsamen und Mohnlebensmitteln

Die für die Bestimmung von forensischen Proben (Blut, Urin) entwickelten Extraktionsverfahren und Analysenmethoden haben sich als ungeeignet für die Bestimmung von Morphin in Mohnsaat und Mohnlebensmitteln erwiesen. Nach Angaben von FRITSCHI und PRESCOTT trat während einer zitronensauren Extraktion und nachfolgender Festphasenextraktion ein Verlust der Analyten von 85 % auf, so dass eine beträchtliche Korrektur der

Ergebnisse und die Anwendung eines internen Standards zwingend erforderlich war [8]. PETTITT et al. haben die Extraktion von Opiaten aus Mohnsamen ebenfalls als schwierig beschrieben, da Mohnsaat ein exzellenter Emulgator ist [23]. Die von PETTITT et al. für Mohnsaat entwickelte methanolische Extraktion lieferte dagegen eine gute Reproduzierbarkeit und signifikant bessere Extraktionsausbeuten als bei der zitronensauren Extraktion nach FRITSCHI und PRESCOTT. Die einzige systematische Untersuchung der Extraktion von Alkaloiden aus Papaver wurde von YOSHIMATSU et al. durchgeführt [39]. Zahlreiche wässrige Lösungen (Wasser, Essigsäure, Salzsäure, Citratpuffer) oder Mischungen dieser Lösungen mit Alkohol wurden verglichen. Die alkoholische Lösung mit 5 % Essigsäure lieferte auch in diesem Fall die höchsten Extraktionsausbeuten für Morphin.

In der aktuellen Literatur werden 2 Methoden vorgeschlagen: eine zitronensaure Heißextraktion mit nachfolgender Festphasenextraktion nach HOLTMANNSPÖTTER et al. [12] sowie eine Kaltextraktion mit Methanol/0.1 % Essigsäure nach SPROLL et al. [31].

Bei der Methode von HOLTMANNSPÖTTER [12] und einigen weiteren Methoden aus dem forensischen Bereich [1, 10, 11, 21, 32, 35] wird gefordert, dass das Probenmaterial vor der Bestimmung intensiv homogenisiert werden soll. Leider wurde die eingesetzte Methodik der Homogenisierung in den meisten Publikationen nicht weiter beschrieben. Homogenisierung durch Mahlen von Mohnsaat ist nach unserem Erkenntnisstand ungeeignet, da dabei Morphinverluste von durchschnittlich 34 ± 5 % eintreten können [31]. Die Abnahme kann durch oxidative Effekte und der Freisetzung von sauerstoffübertragenden Verbindungen aus dem Samen erklärt werden [28, 36]. Somit lässt sich nur aus der Analyse der ungemahlenen Probe das tatsächliche Gefahrenpotential der betreffenden Mohnprobe ableiten.

Da Mahlen zur Homogenisierung nicht in Betracht kommt, ist es in der Praxis sinnvoll, größere Einwaagen als die von HOLTMANNSPÖTTER vorgeschlagenen 1 g zu wählen, um Homogenitätsunterschiede zu kompensieren. Unter 5 g Einwaage wurden große Standardabweichungen der Ergebnisse beschrieben, ab 10 g Einwaage konnten keine signifikanten Unterschiede bei der Untersuchung einer Mohncharge festgestellt werden [31].

Hinsichtlich Zeitaufwand, Personaleinsatz, Einfachheit und Robustheit ist die Kaltextraktion mit essigsaurem Methanol vorteilhafter. Durch die Anwendung statistischer Versuchspläne konnte durch unsere Arbeit gezeigt werden, dass diese Extraktion sehr robust ist, so dass auch selbst bei groben Fehlern (z. B. Überschreitung der Extraktionszeit auf das Doppelte) keine signifikanten Abweichungen der Ergebnisse eintreten. Desweiteren wurde festgestellt, dass die methanolischen Extrakte deutlich weniger matrixbelastet sind als die zitronensauren, bei denen zudem das Problem einer Emulsionsbildung auftritt. Ein weiterer Vorteil der methanolischen Extraktion besteht darin, dass die Extrakte unmittelbar der LC/MS/MS zugeführt werden können und keine weitere Aufreinigung mittels Festphasenextraktion erfordern [31].

6. Aktuelle Entwicklung der Morphingehalte von Mohnsamen – Stellen mohnhaltige Lebensmittel eine Gefahr für den Verbraucher dar?

Auf dem deutschen Markt wurde beobachtet, dass die Importeure und Hersteller mittlerweile eine Eigenkontrolle der Morphingehalte von Mohn durchführen und auf den Import von stark belastetem australischen Mohn – der im Rahmen der pharmazeutischen Morphingewinnung erzeugt wird – verzichten. Ausgelöst wurde dies durch einen Vergiftungsfall im Jahre 2005. Einem Säugling wurde als Schlaftrunk Milch verabreicht, in der

Mohnsaat mit einem extrem hohen Morphingehalt ausgekocht worden war. Daneben kam es durch die amtliche Lebensmittelüberwachung zu Beanstandungen von Mohnsaat aus dem Handel mit deutlich überhöhten Morphingehalten. Die nachfolgenden Maßnahmen der Hersteller haben Wirkung gezeigt. Während im Jahr 2005 noch 84 % aller an den CVUAs Karlsruhe und Stuttgart untersuchten Mohnsamen Gehalte über dem vom BfR abgeleiteten Richtwert von 4 mg/kg hatten (Tabelle 4, [31]) wurde im Jahre 2006 ein deutlicher Rückgang der Morphingehalte in Mohnproben festgestellt [22].

[mg/kg]	Mohnsamen	Backmischungen mit Mohn
< 4	13 (15,7 %)	12 (100 %)
4–30	34 (40,9 %)	0
30–100	18 (21,7 %)	0
> 100	18 (21,7 %)	0

Tab. 4: Morphingehalte von 95 im Jahre 2005 im Rahmen der amtlichen Lebensmittelüberwachung untersuchten Produkte (Daten aus Lit. [31]).

Mohnbrötchen dürften aufgrund der geringen Verzehrsmengen und des weitgehenden Morphinabbaus durch den Backprozess, moderate Morphinmengen im Mohn vorausgesetzt, kaum zu einer Gefahr für den Verbraucher werden. Die Hauptverzehrsquelle für Mohn dürfte Mohnkuchen sein. Bäckereien stellen heutzutage kaum noch eigene Mohnfüllung bei der Kuchenherstellung her. Es werden fast ausschließlich Convenience-Mohn-Fertigfüllungen verwendet, die nach bisherigen Untersuchungen nur Spuren von Opiaten enthalten, Mohnkuchen aus Bäckereien dürften damit ebenfalls kaum eine Gefahrenquelle darstellen.

Als problematische Gruppe verbleiben damit Gerichte, bei denen die Mohnsamen direkt über das fertige Gericht gestreut werden, z. B. Nudeln mit Mohn, Germknödel, Hefeklöße (Dampfnudeln) mit Mohn oder auch Joghurt mit ungemahlenen Mohnsamen. Diese Problematik offenbarte sich Ende letzten Jahres anhand eines Erkrankungsfalles in Baden-Württemberg, bei dem eine Verbraucherin Nudeln mit einem Mohn-Zucker-Gemisch bestreute und nach Verzehr an Sedation, Übelkeit und Erbrechen litt [22]. Weitere Beispiele für Gerichte mit ungemahlenen Mohnsamen wurden von BEER et al. angeben [2]. Weiterhin gibt es Backrezepte, bei denen ungemahlene Mohnsamen erst kurz vor Ende der Backzeit nach dem Bepinseln mit Milch auf Brötchen oder Stangen (Hefegebäck) aufgebracht werden. Dies dürfe bei wesentlich kürzeren Backzeiten zu geringeren Verlusten führen.

Aufgrund dieser zahlreichen Verwendungsmöglichkeiten ohne eine nennenswerte Morphinreduktion sollte der Morphingehalt in Mohn zur direkten Abgabe an den Verbraucher unbedingt auf das technologisch mögliche Mindestmaß gesenkt werden.

7. Fazit

Der direkte Verzehr von unbehandeltem und nicht erhitztem Mohn ist hinsichtlich der Menge des aufgenommenen Morphins nicht mit dem Verzehr von Kuchen und besonders nicht mit dem Verzehr von Brötchen vergleichbar. Die Ermittlung der durch Backwaren aufgenommenen „Morphindosis“ durch einfache Umrechnung aus dem Morphingehalt der eingesetzten Mohnsamen ist nicht möglich.

Es ist derzeit noch ungeklärt, ob verarbeitete Lebensmittel mit Mohn mit heute marktüblichen oder im Bereich der vorgeschlagenen Richtwerte liegenden Morphinkonzen-

trationen geeignet sind, die Cut-off-Werte üblicher Drogentest zu überschreiten, und ob damit die „Poppy-seed-defence“ heute noch aufrechterhalten werden kann. In die Bewertung der Gefahr durch den Verzehr von mohnhaltigen Lebensmitteln ist die tatsächlich „applizierte Dosis“ einzubeziehen. Weitere Studien mit einer realistischen Verzehrsmenge von Mohnbrötchen und Mohnsamen mit heute marktüblichen Morphingehalten sind erforderlich.

Um die korrekte Interpretierbarkeit forensischer Verzehrsstudien sicherzustellen, ist in jedem Fall die Analyse des jeweiligen Erzeugnisses in der verzehrsfertigen Form zu fordern. Nur auf diese Weise ist die aufgenommene Morphindosis bekannt und eine Berechnung von Korrelationen mit Gehalten in Blut oder Urin möglich. Die Herstellung der für die Studien verwendeten Produkte sollte realistischen Rezepturen entsprechen. Die Analytik der Produkte sollte mit einer für Lebensmittel geeigneten Methode erfolgen, bei der keine Morphinverluste während der Probenvorbereitung auftreten. Bei der Ableitung von „Morphin-Wirkungen“ bei Versuchspersonen, wie z. B. Übelkeit beim Verzehr großer Mengen mohnhaltiger Lebensmittel oder auch großer Mengen unbearbeiteten Mohns, müssen immer auch Placeboversuche unternommen werden, um eine eindeutige Zuordnung der beobachteten Effekte zu ermöglichen.

Zusammenfassung

Während der typischen Herstellung und Behandlung von Mohnlebensmitteln sind signifikante Änderungen ihres Morphingehalts möglich. Das Mahlen des Mohns führt zu Morphinabnahmen um durchschnittlich 34 %. Beim Kuchenbacken gehen bis zu 84 % des Morphins verloren. Bei der Herstellung von Mohnbrötchen sind Verluste bis 90 % bekannt. Diese Einflussfaktoren wurden bei forensischen Studien zur Untersuchung der Wirkung von Mohnlebensmitteln auf Drogentests bislang nicht berücksichtigt. In den meisten Studien wurde das eigentlich verzehrte Lebensmittel nicht analysiert, sondern nur die zu dessen Herstellung verwendete Mohnsaat. Daraus wurde dann der vermeintliche Morphingehalt der Produkte berechnet, wobei aufgrund der mannigfaltigen Möglichkeiten der Morphinabnahme während der Lebensmittelherstellung von einer Überschätzung der aufgenommenen Morphindosis ausgegangen werden muss. Dies kann auch als Erklärung für die in den meisten Studien festgestellte fehlende Korrelation zwischen theoretisch aufgenommener Morphinmenge und Konzentrationen im Blut und Urin herangezogen werden.

Um die Interpretierbarkeit forensischer Verzehrsstudien sicherzustellen, ist in jeden Fall die Analyse des jeweiligen Erzeugnisses in der verzehrsfertigen Form mit einer geeigneten Methode zu fordern. Nur auf diese Weise ist die aufgenommene Morphindosis bekannt und eine Berechnung von Korrelationen mit Gehalten in Blut oder Urin möglich. Die Studien sollten mit realistischen Verzehrsmengen, authentischen Rezepturen und unter Berücksichtigung von Placeboversuchen durchgeführt werden, um das tatsächliche Gefahrenpotential durch mohnhaltige Lebensmittel abzubilden.

Schlüsselwörter

Morphin – Mohn – Papaver somniferum L. – Lebensmittel – Flüssigkeitschromatographie/Tandem-Massenspektrometrie (LC/MS/MS)

Summary

A significant change of the morphine concentration of poppy seed food is possible during typical processing steps. Grinding of the poppy seed leads to a morphine reduction of approximately 34 %. Baking of poppy seed cake reduces morphine up to 84 %. The production of poppy seed buns is known for losses of up to 90 %. Those influencing factors were not considered in forensic studies about the interaction between poppy seed food and tests for drugs-of-abuse. In the majority of studies the ingested product was not analysed but only the poppy seed that was originally used for the production of the particular product. The seed concentration was then used to calculate the supposed amount in the ingested product. Because of the multiple possibilities for morphine reduction

during food processing, the ingested morphine dosage was therefore overestimated. This may also be an explanation for the unsuccessful correlation between theoretically ingested dosage and concentration in blood or urine that was found in a number of studies.

For adequate interpretation of forensic studies about consumption of poppy seed food, the analysis of the ready-to-eat food must be insisted upon using a suitable method. Only in this manner, is the ingested amount of morphine known and correlations may be established. The studies should be conducted using realistic amounts of ingestion, authentic recipes and placebo controls to assess the real risk potential of poppy seed food.

Keywords

morphine – poppy seeds – Papaver somniferum L. – food – liquid chromatography/tandem mass spectrometry (LC/MS/MS)

Literatur

[1] Andresen H, Schmoldt A (2004) Does the consumption of poppy seeds lead to positive opiate-test results in urine, blood and hair? Blutalkohol 41:191–202
[2] Beer J H, Vogt A, Bernhard W (1994) Gourmet restaurant syndrome. Lancet 343:1302
[3] BfR (2005) BfR empfiehlt vorläufige maximale tägliche Aufnahmemenge und einen Richtwert für Morphin in Mohnsamen. Gesundheitliche Bewertung Nr. 012/2006. Bundesinstitut für Risikobewertung, Berlin
[4] Bjerver K, Jonsson J, Nilsson A, Schuberth J, Schuberth J (1982) Morphine intake from poppy seed food. J Pharm Pharmacol 34: 798–801
[5] Brenneisen R, Borner S (1985) Psychotrope Drogen IV. Zur Morphinalkaloidführung von Papaver somniferum und Papaver bracteatum. Pharm Acta Helv 60: 302–310
[6] elSohly H N, elSohly M A, Stanford D F (1990) Poppy seed ingestion and opiates urinalysis: a closer look. J Anal Toxicol 14: 308–310
[7] 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: 347–356
[8] Fritschi G, Prescott W R, Jr. (1985) Morphine levels in urine subsequent to poppy seed consumption. Forensic Sci Int 27: 111–117
[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: 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: 806–808
[11] Hill V, Cairns T, Cheng C C, Schaffer M (2005) Multiple aspects of hair analysis for opiates: methodology, clinical and workplace populations, codeine, and poppy seed ingestion. J Anal Toxicol 29: 696–703
[12] Holtmannspötter H, Göllner T, Kochmann R (2006) Probenvorbereitung für die Morphinbestimmung in Mohn. LaborPraxis 30: 44–46
[13] Kaiko R F (1997) The effect of food intake on the pharmacokinetics of sustained-release morphine sulfate capsules. Clin Ther 19: 296–303
[14] Kniel B (2006) Morphin in Backwaren. Fakten aus der Praxis contra Theorie der Risikobewertung. bmi aktuell 1/2006: 2–4
[15] Lo D S T, Chua T H (1992) Poppy seeds: implications of consumption. Med Sci Law 32: 296–302
[16] Matsubara K, Hasegawa M, Kimura K (1993) Special attentions on forensic morphine urinalysis. Poppy seed foods and endogenous morphine. Jap J Forensic Toxicol 11: 146–157
[17] 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: 29–38
[18] Meneely K D (1992) Poppy seed ingestion: the Oregon perspective. J Forensic Sci 37: 1158–1162
[19] 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
[20] Nihira M, Hayashida M, Hirakawa K, Uekusa K, Ohno Y, Nakahara Y (1994) Morphine in the urine after ingestion of poppy seed food. Jap J Forensic Toxicol 12: 140–141
[21] 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: 209–212
[22] Perz R C, Sproll C, Lachenmeier D W, Buschmann R (2007) Opiate in Speisemohn – ein Problem der Globalisierung des Handels? Deutsch Lebensm Rundsch 103: 193–196
[23] Pettitt B C, Jr., 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: 1251–1252

[24] Rochholz G, Westphal F, Kuhlmann A (2005) Erhöhte Morphingehalte in Mohnprodukten und deren Folgen. Cereal Technol 59: 239–243
[25] Rochholz G, Westphal F, Schütz H W, Leinenkugel A, Gheorghiu D (2006) Freies Morphin im Blut nach Mohnsamenverzehr – Bewertung der Ergebnisse einer Studie im Hinblick auf § 24a StVG. In: Pragst F, Aderjan R (Hrsg) GTFCh-Symposium 2005. Verlag Dr. Dieter Helm, Heppenheim, S 99–106
[26] Rochholz G, Westphal F, Wiesbrock U O, Schütz H W (2004) Detection of opiates in urine, blood and hair after consumption of bakery products containing poppy seeds. Blutalkohol 41: 319–329
[27] Rohrig T P, Moore C (2003) The determination of morphine in urine and oral fluid following ingestion of poppy seeds. J Anal Toxicol 27: 449–452
[28] Schenck G (1967) Untersuchungen über die Stabilität einiger pflanzlicher Arzneimittel bei der Einwirkung von Sauerstoff und Licht. Dtsch Apoth Ztg 107: 1516–1521
[29] Selavka C M (1991) Poppy seed ingestion as a contributing factor to opiate-positive urinalysis results: the Pacific perspective. J Forensic Sci 36: 685–696
[30] Sproll C, Perz R C, Buschmann R, Lachenmeier D W (2007) Guidelines for reduction of morphine in poppy seed intended for food purposes. Eur Food Res Technol in press. DOI 10.1007/s00217-006-0522-7
[31] Sproll C, Perz R C, Lachenmeier D W (2006) Optimized LC/MS/MS Analysis of Morphine and Codeine in Poppy Seed and Evaluation of Their Fate during Food Processing as a Basis for Risk Analysis. J Agric Food Chem 54: 5292–5298
[32] Struempler R E (1987) Excretion of codeine and morphine following ingestion of poppy seeds. J Anal Toxicol 11: 97–99
[33] Thevis M, Opfermann G, Schanzer W (2003) Urinary concentrations of morphine and codeine after consumption of poppy seeds. J Anal Toxicol 27: 53–56
[34] Trafkowski J, Madea B, Musshoff F (2006) The significance of putative urinary markers of illicit heroin use after consumption of poppy seed products. Ther Drug Monit 28: 552–558
[35] Trafkowski J, Musshoff F, Madea B (2005) Positive opiate results after consumption of poppy seeds. Analytical procedures for discrimination between heroin abuse and poppy seed consumption. Blutalkohol 42: 431–441
[36] Vermeire A, Remon J P (1999) Stability and compatibility of morphine. Int J Pharm 187: 17–51
[37] Westphal F, Rochholz G, Gheorghiu D, Leinenkugel A, Schütz HW (2006) Morphine and codeine in blood after consumption of poppy seeds. Blutalkohol 43: 14–27
[38] Yeh S Y (1975) Urinary excretion of morphine and its metabolites in morphine-dependent subjects. J Pharmacol Exp Ther 192: 201–210
[39] Yoshimatsu K, Kiuchi F, Shimomura K, Makino Y (2005) A rapid and reliable solid-phase extraction method for high-performance liquid chromatographic analysis of opium alkaloids from papaver plants. Chem Pharm Bull (Tokyo) 53: 1446–1450

Anschrift der Verfasser
Constanze Sproll
Dr. rer. nat. Dirk W. Lachenmeier
Chemisches und Veterinäruntersuchungsamt (CVUA) Karlsruhe
Weißenburger Str. 3
D-76187 Karlsruhe
Email: Lachenmeier@web.de

Zur Information

Öffentliche Petition: Führerscheinwesen – Sanktionen nur bei tatsächlichen Verfehlungen[*])

Der Petent fordert, dass im Verwaltungsverfahren/Führerscheinrecht konkret zu verankern ist, dass negative Sanktionen nur dann zu verhängen sind, wenn es tatsächliche Verfehlungen gibt.

Begründung: „Das Führerscheinrecht i. V. mit dem Verwaltungsrecht lässt es derzeit zu, dass – aufgrund – Vermutungen ohne jeglichen tatsächlichen Verstoß oder Mangel bzw. Auffälligkeit einem FS-Inhaber der Führerschein entzogen werden kann.

Beispiel: Vor einem Strafgericht steht eine Person wg. Besitzes weicher Drogen. Dieser Besitz wird mit med. Gründen belegt und gutachterlich bestätigt. Im Vorfeld d. Verfahrens wurde – vorsorglich – der FS entzogen (StA), da fälschlicherweise der Verdacht d. strafbaren Handlung im Straßenverkehr bestand (Standard Reaktion). Der Führerschein wird dem Betroffenen zurückgegeben, da sich hierzu nichts negatives zu bemängeln gab.

Im Anschluss d. Strafverfahren tendiert d. Straßenverkehrsbehörde zum FS-Entzug mit der Begründung: Der bloße Cannabiskonsum führt zum Verlust des Trennungsvermögens des FS-Inhabers zu entscheiden, wann er im Straßenverkehr sicher teilnehmen könne.

Wie gesagt, es gibt keine Auffälligkeiten, es gibt k. Tatsachen od. Hinweise v. Fehlverhalten, lediglich d. bloße Behauptung der Verkehrsbehörde bzgl. ‚Trennungsvermögen'!

Durch solche Maßnahmen der pers. Einschränkung verlieren d. Betroffenen sehr oft ihren Arbeitsplatz und die gesellschaftliche Integrität.

Es bedarf nicht des besonderen Hinweises, dass es ‚selbstverständlich' Konsequenzen bedarf, sollte jemand in zweifelhaftem Zustand auffällig werden, doch bitte sollten konkrete greifbare Hinweise existieren."

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich wie folgt dar[**]):

„Zwischen Drogen und Alkohol bestehen wesentliche Unterschiede, auch wenn beide zu den ‚berauschenden Mitteln' im Sinne des § 316 Strafgesetzbuch (StGB) gehören. So unterliegt Alkohol einer guten Qualifizierbarkeit, die Konsumarten und -gewohnheiten sowie die daraus resultierende Wirkungsentfaltung bzw. das Wirkungsspektrum ebenso wie das Stoffwechselverhalten sind ausreichend bekannt. Auch gibt es – dank langjähriger Forschung – eine Vielzahl empirischer Daten zum Auftreten von Alkoholdelikten, zu Rückfallwahrscheinlichkeiten und zum relativen Unfallrisiko.

Bei Drogen ist dies dagegen noch nicht der Fall, insbesondere ist die konkrete Dosis-Wirkungsbeziehung bis heute nicht ermittelt. Das gilt auch für Cannabis, wie das Bundesverfassungsgericht zuletzt in seiner Entscheidung vom 21. Dezember 2004 [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker] bestätigt hat. Wissenschaftlich belegt ist aber, dass auch der Konsum von Haschisch in Abhängigkeit von der Konsummenge und dem Zeitpunkt des Konsums beeinträchtigende Wirkungen auf das Fahrverhalten hat. Dabei genügt der bloße Besitz von Cannabis schon heute nicht für die Anordnung einer Fahreignungsprüfung.

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anordnen, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes, dazu zählt auch Cannabis, widerrechtlich besitzt oder besessen hat. Das Bundesverfassungsgericht hat mit seinen Entscheidungen vom 20. Juni 2002 (1 BvR 2062/96 [BA 2002, 362]) und 08. Juli 2002 (1 BvR 2428/95 [BA 2002, 370]) diesbezüglich jedoch klargestellt, dass keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen eine Fahreignungsüberprüfung bestehen, wenn über den bloßen Besitz von Cannabis hinaus konkrete tatsächliche Verdachtsmomente dafür ermittelt wurden, dass der Betroffene den Konsum von Haschisch und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr nicht zuverlässig zu trennen mag oder zu trennen bereit ist. Somit darf die Fahrerlaubnis nicht allein auf Grundlage eines einmalig festgestellten Cannabisbesitzes entzogen werden.

---

[*]) Eingereicht durch: Günther Stolz am 20. März 2006 (Pet 1-16-12-9211-005925), Anzahl der Unterstützer/Mitzeichner: 1228.

[**]) Auszug aus der Begründung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (BR-Drucksache 16/5747 vom 20. Juni 2007), einsehbar unter http://www.bundestag.de/ausschuesse/a02/uebersicht_abgeschlossen/fuehrerscheinwesen.pdf

In der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses ‚Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht' am 24./25. September 2002 wurden mit den Obersten Fahrerlaubnisbehörden der Länder diese Entscheidungen erörtert, um eine verfassungskonforme Handhabung der Vorschriften sicherzustellen. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrerlaubnisbehörden ihr Verwaltungsverfahren entsprechend angepasst haben.

Sollten die Petenten der Auffassung sein, dass die Fahrerlaubnisbehörde in einem jeweiligen Einzelfall nicht rechtmäßig gehandelt habe, besteht die Möglichkeit, diese Entscheidung und die Anordnung der medizinisch-psychologischen Untersuchung bzw. des ärztlichen Gutachtens rechtlich überprüfen zu lassen.

Dem Umstand, dass eine Vielzahl von Cannabiskonsumenten nur gelegentlich und sehr kurzzeitig konsumieren (Probierkonsum), wird dadurch Rechnung getragen, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Cannabis (ohne Hinzutreten weiterer Umstände) gemäß Nr. 9.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung nicht zum Ausschluss der Fahreignung führt. Steht fest, dass es sich um nur einmaligen Konsum handelt oder dass nur gelegentlicher Konsum vorliegt, ohne dass Anhaltspunkte für das Vorliegen weiterer in der Anlage 4 Fahrerlaubnisverordnung genannter Umstände bestehen, darf danach auch keine Fahreignungsüberprüfung stattfinden. …

Eine Aufnahme von Grenzwerten für Tetrahydrocannabinol (THC) in den Gesetzeswortlaut des § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) wird vom Petitionsausschuss nicht für sinnvoll gehalten, da dies eine negative Signalwirkung entfalten und damit der Verkehrssicherheit schaden könnte und sich letztlich negativ auf das Unfallgeschehen auswirken würde.

Nach Auffassung des Petitionsausschusses ist ein Tätigwerden des Gesetzgebers auch nicht erforderlich, da das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung vom 21. Dezember 2004 die Norm des § 24a StVG 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. Bei einem Wert von 5 ng/ml THC wird jedoch von der Möglichkeit der Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit auszugehen sein.

Wegen weiterer Einzelheiten verweist der Petitionsausschuss auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN ‚Bewertung der Fahruntüchtigkeit bei Cannabiskonsum' auf Drucksache 16/2264 vom 19. Juli 2006 [auszugsweise abgedruckt in BA 2006, 394].

Nach alledem sieht der Petitionsausschuss keine Anhaltspunkte dafür, das mit der öffentlichen Petition vorgetragene Anliegen zu unterstützen. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen."

Anmerkung der Schriftleitung: Der Deutsche Bundestag hat die Petition beraten und am 05. 07. 2007 bei Gegenstimmen durch Bündnis 90/Die Grünen und die Linke und bei Zustimmung der übrigen Kolleginnen und Kollegen beschlossen, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte (Plpr.-Nr. 16/108, 11095 (C)). Er folgte damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses. Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das Petitionsverfahren beendet.

Drogenbeauftragte Bätzing zu einer generellen Null-Promille-Grenze

Nach dem Inkrafttreten des Alkoholverbots für Fahranfänger (siehe hierzu die Dokumentation II in BA 2007, 162 ff., 237) denkt die Bundesregierung darüber nach, ein generelles Alkoholverbot am Steuer einzuführen. Die Drogenbeauftragte SABINE BÄTZING sagte, eine umfassende Null-Promille-Regel sei denkbar und ein generelles Alkoholverbot am Steuer das Konsequenteste. Allerdings wolle man zunächst Erfahrungen mit den neuen Vorschriften für junge Fahrer abwarten. Es gehe darum, einen Bewusstseinswandel herbeizuführen. BÄTZING äußerte die Erwartung, dass sich das Alkoholverbot für Fahranfänger positiv auf ältere Erwachsene auswirken wird. „Ich gehe davon aus, dass Punkt-Nüchternheit ganz selbstverständlich wird und vielleicht die Gesellschaft insgesamt sich daran noch stärker ein Beispiel nimmt."

(Aus einer Pressemitteilung von Spiegel-online vom 01. August 2007)

Geteiltes Echo auf schärfere Sanktionierung von schweren Verkehrsverstößen

Bundesverkehrsminister WOLFGANG TIEFENSEE (SPD) will für Verkehrssünder teils drastisch höhere Bußgelder einführen (siehe hierzu BA 2006, 304). Dem Entwurf zufolge soll Trunkenheit künftig bereits beim ersten Mal mit 500 Euro geahndet werden. Bisher beträgt das Bußgeld 250 Euro. Raser sollen mit bis zu 680 Euro zur Kasse gebeten werden. Derzeit liegt die Höchstgrenze bei 425 Euro. Drängler sollen statt 250 Euro künftig 400 Euro zahlen, notorische Linksfahrer 80 statt 40 Euro. Die neuen Bußgelder sollen noch in diesem Jahr Gesetz werden und von 2008 an gelten.

Kritik

Der Koalitionspartner CDU erteilte den Vorschlägen jedoch prompt eine Absage. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Klaus Lippold (CDU), sagte: „Die Erhöhung, mit der da jetzt pauschal zugeschlagen werden soll, halte ich für überzogen." Er gehe von erheblichen politischen Widerständen aus.

Der Autoclub ACE kritisierte das Vorhaben ebenfalls: „Den gefährlichen Rabauken im Straßenverkehr ist zwar nicht anders als mit harten Strafen beizukommen, aber wir bezweifeln, ob es mit Blick auf die Mehrheit unbescholtener Autofahrer richtig ist, auf menschliche Fahr- und Verhaltensfehler mit einer generellen Erweiterung des Strafrahmens zu reagieren", erklärte Verkehrsrechtsexperte VOLKER LEMPP.

Der Verkehrsminister beruft sich nach LEMPPS Ansicht bei seinem Vorhaben zu Unrecht auf die Empfehlungen des jüngsten Verkehrsgerichtstages in Goslar (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 89 f.). Dort hätten die Experten ausdrücklich einer „durchgängigen Erhöhung der Bußgeldsätze" eine Absage erteilt und eine „differenzierte Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße" gefordert, die Hauptunfallursachen darstellten. Davon sei im Entwurf des Verkehrsministers nichts zu merken.

Zustimmung seitens der Polizeivertreter

Der Vorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), KONRAD FREIBERG, hält höhere Bußgelder bei Rasern und Alkoholsündern dagegen für „gerechtfertigt und erfolgversprechend". Voraussetzung sei allerdings, dass die Polizei mehr Personal bekommt, um die Kontrolldichte zu steigern, sagte er.

Der Vorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoLG), RAINER WENDT, nannte die geplanten Bußgelderhöhungen „im Grundsatz richtig, denn die Verkehrsdisziplin in Deutschland ist katastrophal. Drängelei, Raserei und brutales Durchsetzen vermeintlicher Ansprüche im Straßenverkehr sind an der Tagesordnung", sagte er. Allerdings müsse der Katalog überarbeitet werden, „denn manche Änderungen könnten den Eindruck gezielter Abzockerei der Autofahrer entstehen lassen". WENDT forderte den Einsatz von mehr Personal für die Überwachung. Auf den Autobahnen fehlten mindestens 2000 Polizisten.

Verkehrsministerkonferenz für differenzierte Anhebung der Geldbußen

Auszug aus der Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 09./10. Oktober 2007 in Merseburg:

…

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Überprüfung des Sanktionsniveaus für schwere Verkehrsverstöße

1. Das Verkehrsunfallgeschehen in Deutschland ist in den letzten Jahren durch unterschiedliche Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit positiv beeinflusst worden. Noch immer sterben jedoch auf deutschen Straßen jährlich etwa 5 400 Menschen. Auch die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten ist immer noch viel zu hoch. Hinter jedem einzelnen Fall steht menschliches Leid, das nicht hingenommen werden kann.

2. Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen fortgesetzt werden. Alle Verkehrsteilnehmer sind zur Rücksichtnahme im Verkehr und zur Beachtung der Verkehrsregeln aufgefordert.

3. Eine weitere Steigerung der Effektivität der schon heute intensiven Verkehrsüberwachung ist notwendig. Die Orientierung an den örtlichen Gefahrenstellen wird fortgeführt. Die gemeinsame Schwerpunktsetzung an den Hauptunfallursachen und der Überwachung des gewerblichen Straßenverkehrs wird gewährleistet. Zur weiteren Verbesserung der Durchsetzung der Verkehrsregeln sollten dabei die Durchsetzungsmaßnahmen auf Ebene des Bundes und der Länder – soweit es geboten ist – stärker miteinander abgestimmt und lagebildorientiert Schwerpunkte festgesetzt werden.

4. Flankierend hierzu bedarf es einer differenzierten Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen. Von Ausnahmen abgesehen wurden diese zuletzt im Jahr 1990 grundlegend angepasst. Seither haben die Bußgelder ihre Abschreckungswirkung zum Teil eingebüßt. Im Zuge der Euro-Umstellung kam es sogar vereinzelt zu Absenkungen der Verwarnungsgelder. Insbesondere Verwarnungsgelder werden zunehmend bewusst in Kauf genommen. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen entsteht bisweilen der Eindruck, dass sich Autofahrer „an die Bußgeldgrenze heranfahren".

5. Die beabsichtigte EU-weite Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten wird erst ab einem Betrag von 70 Euro zu einer Vollstreckung von Bußgeldern in anderen Staaten führen. Angesichts der vergleichsweise niedrigen Verwarnungs- und Bußgelder in Deutschland werden ausländische Verkehrsteilnehmer also vielfach nicht damit rechnen müssen, dass die in Deutschland begangenen Verkehrsverstöße in ihren Heimatländern geahndet werden.

6. Daneben ist auch eine Verstärkung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit, auch im Sinne von Maßnahmen im Straßenraum, nötig. Darüber hinaus sollten weitere Anstrengungen zur Entwicklung neuer Technologien zur Verbesserung der aktiven und passiven Fahrzeugtechnik unternommen werden, da die Fahrzeugsicherheit als wichtiger Baustein innerhalb der Verkehrssicherheitsarbeit anerkannt ist. Die Gebietskörperschaften sollten die Einnahmen aus Verkehrsordnungswidrigkeiten zu erheblichen Teilen für die Verkehrssicherheit ausgeben.

7. Die Bundesregierung wird gebeten, die Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung der für die Änderung der Bußgeldvorschriften erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere durch Überarbeitung der Bußgeldobergrenzen für schwere Verkehrsverstöße gemäß Ziffer 4, insbesondere Promille- und Drogenverstöße, nunmehr in eine konkrete Gesetzesinitiative zu überführen.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, den Vorsitzenden der Innenministerkonferenz darüber zu informieren, dass die in Ziffer 6 des vorstehenden Beschlusses gewählten Formulierungen zur Verwendung von Einnahmen einen empfehlenden Charakter haben und daher dem diesbezüglichen Beschluss der Finanzministerkonferenz vom 22. Juni 2006 nicht entgegenstehen.

9. Die Innenministerkonferenz wird gebeten, diesem Beschluss beizutreten.

(Aus Pressemitteilungen des Spiegel-online vom 29. September und 01. Oktober 2007 und aus der Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2007)

46. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2008
– Ankündigung –

Die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V., Hamburg, veranstaltet vom 23. bis 25. Januar 2008 ihren 46. 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: PLAGEMANN): **Personenschadensmanagement**
Erfahrungen/Verbindliche Regeln/Unabhängigkeit des Schadensmanagers
Referenten: LAUER, SCHNEIDER, SCHRÖDER

AK II (Leitung: MÜLLER): **Psychische Schäden als Unfallfolgen**
Medizinisch-psychologische Grundlagen/Ursächlichkeit/Haftungsrechtliche Zurechenbarkeit
Referenten: BISCHOFF, EILERS, STEVENS, STÖHR

AK III (Leitung: BRENNER): **Verkehrssanktionen in der EU – Neue Entwicklungen**
Nationale Gesetzgebung und Pläne der EU/ Rückwirkung/Verfassungskonflikte
Referenten: HERRENFELD, JANITZEK, NISSEN

AK IV (Leitung: RIXECKER): **Das neue Versicherungs-Vertragsgesetz (VVG) und die Kraftfahrtversicherung**
Ziele/Neue Versicherungsbedingungen/Auswirkungen für den Verbraucher
Referenten: HÖRA, LANG, SCHÖFISCH

AK V (Leitung: GEPPERT): **Fuhrparkmanagement**
Delegation und Kontrolle/Polizeiliche Überwachung/ Haftung
Referenten: KÖNIG, LÖHR-MÜLLER, SCHINDLER

AK VI (Leitung: KUNZ): **Unfallkommissionen als Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit**
Erfahrungen/Chance und Herausforderung für Länder und Gemeinden/Mitwirkung der Polizei
Referenten: DEGENER, MENGE, MÖNNIGHOF

AK VII (Leitung: BANDMANN): **Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers**
Mensch-Maschine-Kommunikation/Verarbeitungsfähigkeit des Fahrers/Haftungsaspekte
Referenten: GASSER, SPANNER-ULMER, WILHELM

AK VIII (Leitung: EHLERS): **Maßnahmen der Schifffahrt zum Klima- und Emissionsschutz**
Umweltprobleme der Seeschifffahrt/Die Situation von Nord- und Ostsee/Weltweite, europäische und nationale Vorhaben
Referenten: BREUCH-MORITZ, REH, RÜHL

Anfragen an:
Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.
Baron-Voght-Straße 106 a
22607 Hamburg:
– Mo. bis Fr.: 09:00 bis 12:00 Uhr
– Tel.: 040 - 89 38 89
– Fax: 040 - 89 32 92
– E-Mail: service@deutsche-verkehrsakademie.de

Weitere Informationen: http://www.deutsche-verkehrsakademie.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

Laudatio

Laudatio für Professor Dr. med. Rainer Mattern

anlässlich der Verleihung der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold am 05. Oktober 2007

– Auszug –

VON DR. ERWIN GROSSE

Zum 33. Mal verleiht der Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) die nach seinem Gründer benannte „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold an eine Persönlichkeit, die sich um die Verkehrssicherheit in ganz besonderer Weise verdient gemacht hat.

Vorstand und Bundesbeirat unseres Bundes haben beschlossen, diese Auszeichnung Herrn Professor Dr. MATTERN, Geschäftsführender Direktor des Instituts für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin im Klinikum der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg und Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM), zu verleihen.

Es ist kein Zufall, dass sich unter den bisherigen Medaillenträgern sechs Leiter von Instituten für Rechtsmedizin befinden, denn sie waren und sind es immer noch, die uns bei unserem Kampf gegen zunächst Alkohol und später Drogen im Straßenverkehr Rüstzeug und Argumente geliefert und den Gerichten die Grundlagen zur Fortschreibung der Promillegrenzen an Hand gegeben haben.

Sehr geehrter Herr Professor Dr. MATTERN, Sie sind in die Fußstapfen Ihres Vaters, des Arztes und Zahnarztes Dr. med. Dr. dent. MATTERN, getreten.

Nach zügigem Studium der Medizin und Ableistung der Medizinalassistentenzeit am Institut für Rechtsmedizin in Heidelberg und an verschiedenen Krankenhäusern wurde Ihnen bereits im Oktober 1971 im Alter von 26 Jahren die ärztliche Approbation erteilt.

Nach Promotion (1971) und Habilitation (1980) erfolgte im Januar 1981 Ihre Ernennung zum Privatdozenten für Rechtsmedizin.

Zunächst arbeiteten Sie als Verwalter einer wissenschaftlichen Assistentenstelle am Institut für Gerichtliche Medizin in Heidelberg (Nov. 1971 – Febr. 1972) und anschließend als wissenschaftlicher Assistent am gleichen Institut (Febr. 1972 – Jan. 1975).

Ihren Grundwehrdienst (Jan. 1975 – März 1976) leisteten Sie in der Abteilung Pathologie des Bundeswehrzentralkrankenhauses Koblenz und wurden dort (Nov. 1975) zum Stabsarzt ernannt.

Es folgte Ihre Rückkehr als wissenschaftlicher Assistent an das Institut für Gerichtliche Medizin in Heidelberg (Apr. 1976 – Aug. 1985), Ihre Facharzt-Anerkennung (Sept. 1978) und dort auch Ihre Ernennung zum Akademischen Rat (März 1983).

Nach Ihrer Berufung zunächst zum Professor am Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Heidelberg (Aug. 1985) wurden Sie 14 Monate später unter Berufung zum

C 3 – Professor am Institut für Rechtsmedizin Mainz in die Funktion des Stellvertreters des Leiters des Instituts eingesetzt (Okt. 1986), um schließlich im April 1991 unter Berufung zum C 4 – Professor und Lehrstuhlinhaber für Rechtsmedizin zum geschäftsführenden Direktor des Instituts für Rechtsmedizin bestellt zu werden.

Außerdem sind Sie seit Februar 1997 Leiter der vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung am Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin.

Seit damals sind Sie den verkehrsmedizinischen Fragen treu geblieben und haben durch Ihre Forschungsarbeit stetig zur Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beigetragen.

So befassten Sie sich auch in den fast dreihundert Veröffentlichungen, an denen Sie in den vergangenen drei Jahrzehnten mitgewirkt haben, immer wieder mit den unterschiedlichsten Verletzungen, die Fahrzeuginsassen, Motorradfahrer und Fußgänger nüchtern und unter Rauschmitteleinfluss bei Verkehrsunfällen erlitten haben.

Die Reihe Ihrer Ehrenämter ist lang: Sie sind Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Mitglied des Fachausschusses Begutachtung der Fahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mitglied des Sektorkomitees Forensische Medizin der DACH – Deutsche Akkreditierungsstellen Chemie –, Vorsitzender der Grenzwertkommission beim BMVBW, Mitglied der Ethikkommission am Universitätsklinikum Heidelberg.

Außerdem sind Sie Mitglied in zahlreichen wissenschaftlichen Fachgesellschaften, wie z. B. in der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Arbeitsgemeinschaft Süd-Westdeutscher Notärzte, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, der Akademie für Ethik in der Medizin, der Gesellschaft für Obergutachter für Medizinische und Psychologische Fahreignungsbegutachtung, der International academy of legal medicine, im IMBG Förderverein Medizinrecht e. V., in der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie und im B.A.D.S.

Als Ehrung für Ihre wissenschaftliche Arbeit erhielten Sie bereits vom Bundesminister für Verkehr den Verkehrssicherheitspreis. Zudem wurde Ihnen von der Dr. Kurt Steim-Stiftung für Forschungen zur Vermeidung bzw. Minderung körperlicher Schäden bei Kraftfahrzeug-Unfällen in Verbindung mit Rückhaltesystemen oder deren Verbesserung der 2. und 3. Preis verliehen.

Sehr geehrter Herr Professor MATTERN,

wer wie Sie als Mediziner während vieler Jahrzehnte wissenschaftlich daran arbeitet, durch Untersuchung von Unfallursachen der verschiedensten Art die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu verbessern, wer wie Sie breit gefächert zu hilfreichen Erkenntnissen gekommen ist, der hat sich um die Verkehrssicherheit in besonders herausragendem Maße verdient gemacht.

Es ist mir eine Freude und eine Ehre, Ihnen im Namen des B.A.D.S. die „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold zu überreichen.

Rechtsprechung

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

82. 1. Eine Rechtsmittelbeschränkung auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung ist grundsätzlich möglich. Die dem Rechtsmittelberechtigten in § 318 Satz 1 StPO eingeräumte Verfügungsmacht über den Umfang der Anfechtung gebietet es, den in Rechtsmittelerklärungen zum Ausdruck kommenden Gestaltungswillen im Rahmen des rechtlich Möglichen zu respektieren.

2. Dennoch ist die Beschränkung des Rechtsmittels auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung im Einzelfall dann unzulässig, wenn zwischen der Aussetzungsfrage und der Verhängung der Maßregel nach den §§ 69, 69a StGB (wegen charakterlicher Mängel) eine untrennbare Wechselbeziehung besteht und deshalb ohne die Gefahr von Widersprüchen eine selbstständige Prüfung allein des angefochtenen Teils nicht möglich ist.

3. Eine Wechselwirkung zwischen der Frage der Strafaussetzung zur Bewährung und der (isolierten) Sperrfristanordnung nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB besteht dann, wenn trotz des Vorliegens einer Katalogtat nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB Anlass dazu besteht, die Frage der charakterlichen Ungeeignetheit des Angeklagten im Einzelnen zu prüfen. Gleiches gilt in Bezug auf die Anordnung der Nebenstrafe des § 44 Abs. 1 StGB.

4. Ein solcher Anlass kann dann bestehen, wenn der Täter in fahruntüchtigem Zustand nur ein Leichtmofa geführt und mit diesem nur eine kurze Fahrtstrecke zurückgelegt hat und Auslöser der Fahrt eine altruistische Motivation gewesen ist.

Oberlandesgericht Nürnberg,
Beschluss vom 24. Januar 2007 – 2 St OLG Ss 280/06 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht R. hat den Angeklagten am 25. 07. 2006 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von vier Monaten verurteilt, ihm für die Dauer von drei Monaten verboten, Kraftfahrzeuge jeder Art im Straßenverkehr zu führen und der Verwaltungsbehörde untersagt, dem Angeklagten vor Ablauf von 22 Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die Vollstreckung der Freiheitsstrafe wurde zur Bewährung ausgesetzt.

Auf die auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung beschränkte Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht R. am 28. 08. 2006 das Urteil des Amtsgerichts im Rechtsfolgenausspruch insoweit abgeändert, als die gewährte Strafaussetzung zur Bewährung entfällt. Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist zulässig (§§ 333, 341 Abs. 1, 344, 345 SPO) und hat (zumindest vorläufig) Erfolg; denn das Landgericht ist zu Unrecht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung der Staatsanwaltschaft ausgegangen.

1. Die Berufung der Staatsanwaltschaft konnte im vorliegenden Fall nicht wirksam auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung beschränkt werden:

a) 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 Berufungsbeschränkung (§ 318 StPO) sich nur mit einzelnen Teilen des Ersturteils befasst hat, auch nachzuprüfen, ob und inwieweit die Berufung rechtswirksam auf diese Teile beschränkt ist (stRspr. des Senats, vgl. OLG Nürnberg Beschl. v. 15. 03. 2005 – 2 St OLG Ss 13/05 –, S. 3 m. w. N. [BA 2006, 313]; Ruß in: KK-StPO 5. Aufl. § 318 Rn. 1).

Grundsätzlich ist der Rechtsfolgenausspruch oder auch ein Teil von diesem allein anfechtbar. Die dem Rechtsmittelberechtigten in § 318 Satz 1 StPO eingeräumte Verfügungsmacht über den Umfang der Anfechtung gebietet es, den in Rechtsmittelerklärungen zum Ausdruck kommenden Gestaltungswillen im Rahmen des rechtlich Möglichen zu respektieren. Deshalb kann und darf das Revisionsgericht regelmäßig diejenigen Entscheidungsteile nicht nachprüfen, deren Nachprüfung von keiner Seite begehrt wird (BayObLG NStZ-RR 2004, 336 f.; OLG Frankfurt NStZ-RR 2003, 23).

b) Allerdings konnte die Berufung vorliegend deshalb nicht wirksam auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung beschränkt werden, weil eine innere Abhängigkeit der genannten Frage von der Straf- und Maßregelfrage besteht.

aa) Unstreitig ist zwar, dass eine Rechtsmittelbeschränkung auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung unter den gleichen Voraussetzungen wie jede wirksame Rechtsmittelbeschränkung grundsätzlich – und nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHSt 47, 32, 35 [= BA 2002, 126]) sogar regelmäßig – möglich ist.

Dennoch ist die Beschränkung des Rechtsmittels auf die Frage der Strafaussetzung im Einzelfall dann unzulässig, wenn zwischen der Aussetzungsfrage und der Verhängung der Maßregel nach den §§ 69, 69a StGB (wegen charakterlicher Mängel) eine untrennbare Wechselbeziehung besteht oder wenn beiden Entscheidungen im Wesentlichen inhaltsgleiche Erwägungen zugrunde liegen und deshalb ohne die Gefahr von Widersprüchen eine selbstständige Prüfung allein des angefochtenen Teils nicht möglich ist. Das ist

namentlich dann der Fall, wenn bestimmte Feststellungen – etwa zu Vorstrafen – doppelrelevant sind und sich der Beschwerdeführer nach dem erkennbaren Sinn und Ziel seines Rechtsmittels gegen diese Feststellungen wendet oder wenn die Bewährungsentscheidung mit der Maßregelanordnung »eng verzahnt« ist und deshalb die Gefahr besteht, dass die (stufenweise) entstehende Gesamtentscheidung nicht frei von inneren Widersprüchen bleiben würde (BGHSt 47, 32, 38; Meyer-Goßner StPO 49. Aufl. § 318 Rn. 20a).

bb) So liegt es hier. Die vom Landgericht als bindend seiner Entscheidung über den Strafausspruch zu Grunde gelegten Feststellungen des erstinstanzlichen Urteils lassen zwar den Unrechts- und Schuldgehalt der Tat insoweit noch hinreichend erkennen, als sich dort – wenn auch nur im Rahmen der Strafzumessungserwägungen – Angaben zur im alkoholisierten Zustand zurückgelegten Wegstrecke und zum Anlass der Fahrt finden.

Vorliegend bestand aber – bezogen auf den Zeitpunkt des Beratungsergebnisses bei Erlass des Berufungsurteils (vgl. BGHSt 47, 32, 38) – eine Wechselwirkung zwischen der Aussetzungsfrage und der (isolierten) Sperrfristanordnung nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB schon deshalb, weil trotz des Vorliegens einer Katalogtat nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB Anlass dazu bestanden hätte, die Frage der charakterlichen Ungeeignetheit des Angeklagten genauer zu erörtern. Aus dem Führen eines Leichtmofas in fahruntüchtigem Zustand kann jedenfalls bei einer nach den tatrichterlichen Feststellungen „kurze(n) Fahrtstrecke“ und altruistischer Motivation des Täters, der nach den Feststellungen des Amtsgerichts „offensichtlich abends um Hilfe gerufen wurde“, als Auslöser der Trunkenheitsfahrt nicht generell auf die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden. In einem solchen Fall muss deshalb die Täterpersönlichkeit besonders eingehend geprüft und unter Berücksichtigung der gesetzlich bereits vorgenommenen Prognose untersucht werden, ob der Täter nach den Gesamtumständen als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist (LG Oldenburg DAR 1990, 72 [= BA 1990, 136]; Tröndle/Fischer StGB 54. Aufl. § 69 Rn. 25 f.). Die Entscheidung über die Maßregelfrage hängt somit von Tatsachen und Erwägungen ab, die auch für die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung von maßgebender Bedeutung sind. Dies gilt – ungeachtet der von § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB aufgestellten Regelvermutung – damit auch für die Frage der Anordnung des Fahrverbots (Tröndle/Fischer a. a. O. § 44 Rn. 12).

Die Doppelrelevanz entsprechender Feststellungen wird auch darin deutlich, dass die Staatsanwaltschaft in ihrer Berufungsbegründung vom 31. 07. 2006 den angestrebten Wegfall der Strafaussetzung zur Bewährung gerade mit dem Gesichtspunkt der Begehung straßenverkehrsrechtlicher Delikte durch den Angeklagten „mit steter Regelmäßigkeit“ gerechtfertigt hat. Dieser Gesichtspunkt kann – etwa in Bezug auf Rechtsfeindlichkeit und/oder Gleichgültigkeit gegenüber allgemein geltenden Regeln – ebenso für die Beurteilung der Maßregelfrage (und der Frage, ob ein Fahrverbot zu verhängen ist) belangreich sein (vgl. Tröndle/Fischer a. a. O. § 69 Rn. 18).

2. Angesichts dieser Sachlage war die Beschränkung der Berufung der Staatsanwaltschaft auf die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung unwirksam.

3. Wegen des aufgezeigten Mangels (§ 337 StPO) ist das angefochtene Urteil auf die Revision des Angeklagten mit den Feststellungen aufzuheben (§ 353 StPO). Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Strafkammer des Landgerichts R., die auch über die Kosten des Revisionsverfahrens zu befinden haben wird, zurückverwiesen.

4. Für das weitere Verfahren wird bemerkt:

Im Falle einer erneuten Verurteilung des Angeklagten wird sich das Berufungsgericht eingehender als bisher mit der Vorschrift des § 56 Abs. 1 StGB auseinanderzusetzen haben.

Unerlässlich für die nach dieser Vorschrift anzustellenden prognostischen Erwägungen ist es, dass der Tatrichter die wesentlichen, nach Sachlage in seine Entscheidung einzubeziehenden Umstände im Urteil darlegt (BayObLG NStZ-RR 2004, 42 f.). Hierzu hat er eine erschöpfende individuelle Gesamtwürdigung aller Umstände vorzunehmen, welche Rückschlüsse auf das künftige Verhalten des Täters zulassen, wobei mit besonderer Sorgfalt vorzugehen ist, wenn der Täter – wie hier – einschlägig vorbestraft und Bewährungsversager ist (OLG Nürnberg Beschl. v. 25. 10. 2005 – 2 St OLG Ss 150/05 – = OLGSt StGB § 47 Nr. 10). In einem solchen Fall bedarf es besonderer Feststellungen, um gleichwohl zu einer positiven Prognose zu kommen.

Um diesen Anforderungen zu genügen, ist es allerdings nicht ausreichend, aus einer längeren Kette von einschlägigen Vorverurteilungen nur einzelne tatrichterliche Feststellungen ohne erkennbares chronologisches oder sonst inhaltliches Ordnungsprinzip im Wortlaut mitzuteilen und diese Umstände im Rahmen der Prognoseentscheidung nur fragmentarisch zu würdigen.

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Nürnberg)

83. 1. Die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis erst in der Berufungsinstanz ist grundsätzlich zulässig.

2. Verfahren, in denen die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen worden ist, sind beschleunigt zu führen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 07. November 2006
– 4 Ws 556/06 OLG Hamm –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Arnsberg hat gegen den Angeklagten mit Strafbefehl vom 30. August 2006 wegen unerlaubtem Entfernens vom Unfallort eine Geldstrafe von

30 Tagessätzen zu je 40,– € sowie ein einmonatiges Fahrverbot verhängt; wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit gemäß §§ 9 Abs. 5, 1 Abs. 2, 49 Abs. 1 Nr. 1 StVO, 24 StVG ist ferner eine Geldbuße von 60,– € festgesetzt worden. Nachdem der Angeklagte dagegen Einspruch eingelegt hatte, ist er durch Urteil des Amtsgerichts Arnsberg vom 06. Oktober 2006 wegen der genannten Verstöße zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 25,– € und zu einer Geldbuße von 60,– € verurteilt worden. Ferner ist dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist gemäß § 69a StGB angeordnet worden.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Berufung eingelegt. Durch Beschluss vom 26. Oktober 2006 hat das Amtsgericht auf Antrag der Staatsanwaltschaft gemäß § 111a StPO die Fahrerlaubnis des Angeklagten vorläufig entzogen und am selben Tag die Berufungshauptverhandlung auf den 06. März 2007 terminiert. Gegen den vorgenannten Beschluss hat der Angeklagte Beschwerde eingelegt, der das Landgericht nicht abgeholfen hat.

Aus den Gründen:

Das zulässige Rechtsmittel erweist sich als – derzeit – unbegründet.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Zuschrift vom 27. November 2006 Folgendes ausgeführt:

„Es sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Beschwerdeführer die Fahrerlaubnis gem. § 69 StGB entzogen werden wird (§ 111a Abs. 1 S. 1 StPO). Insoweit wird auf das Urteil des Amtsgerichts Arnsberg vom 06. 10. 2006 Bezug genommen. Danach ist sowohl von einem dringenden Tatverdacht auszugehen als auch die Annahme gerechtfertigt, dass der Angeklagte voraussichtlich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Angesichts des Umstandes, dass zum Zeitpunkt der Anordnung über die vorläufige Entziehung das erstinstanzliche Urteil zugestellt und die Gründe demgemäß bekannt gewesen sein dürften, durfte das Landgericht seine Entscheidung auf die Gründe des erstinstanzlichen Urteils stützen.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist zwar wie alle strafprozessualen Zwangsmaßnahmen verfassungsrechtlichen Schranken unterworfen, die sich besonders im Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und in dem Beschleunigungsgebot konkretisieren. Die Belastungen aus einem Eingriff in dem grundrechtlich geschützten Bereich eines Angeklagten muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den der Allgemeinheit erwachsenen Vorteilen stehen. Dieses Übermaßverbot setzt der Zulässigkeit eines Eingriffs nicht nur bei dessen Anordnung und Vollziehung, sondern auch bei dessen Fortdauer Grenzen. Darüber hinaus erfordert das Rechtsstaatsgebot und Art. 6 Abs. 1 EMRK eine angemessene Beschleunigung des Strafverfahrens. Anderenfalls wird bei Versäumnissen im Justizbereich und dadurch eintretenden erheblichen Verfahrensverzögerungen das Recht eines Beschuldigten auf ein rechtsstaatlich faires Verfahren verletzt (zu vgl. OLG Düsseldorf, StV, 1994, 233; Meyer-Goßner, a. a. O., Rdnr. 10).

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze begegnet die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis erst in der Berufungsinstanz keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Die in früheren Verfahrensabschnitten unterbliebene Beantragung bzw. Anordnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt auch unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensgrundsatzes bzw. des Beschleunigungsgebots kein Absehen von deren Anordnung. Der Umstand, dass seit der der noch nicht rechtskräftigen Verurteilung zu Grunde liegenden Verkehrsstraftat annähernd fünf Monate verstrichen sind, führt nicht zur Unzulässigkeit der angefochtenen Maßnahme. Die Anordnung nach § 111a StPO ist grundsätzlich auch im späteren Verfahrensabschnitt bis zur Rechtskraft des Urteils zulässig (Meyer-Goßner, StPO, 49. Aufl., § 111a Rdnr. 14). Nach dem Sinn und Zweck des § 111a StPO soll ein schon vor dem rechtskräftigen Urteil gebotener Schutz der Allgemeinheit vor den von einem ungeeigneten Kraftfahrer regelmäßig ausgehenden Gefahren ermöglicht werden. Dass die Staatsanwaltschaft im Hauptverhandlungstermin am 06. 10. 2006 die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis für den Fall der Einlegung eines Rechtsmittels durch den Angeklagten beantragt hat, stellt keinen Verstoß gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens dar. Es ist nicht ersichtlich, dass mit der ‚bedingten' Antragstellung eine Drucksituation für den Angeklagten geschaffen werden sollte, das amtsgerichtliche Urteil zu akzeptieren. Insbesondere sachliche Gründe dürften die Staatsanwaltschaft dazu bewogen haben, den Abschluss der Beweisaufnahme in erster Instanz abzuwarten.

Dass bis zur Verurteilung in erster Instanz von einer vorläufigen Entziehung abgesehen worden ist, stellt auch keinen Vertrauenstatbestand dar, der der Anordnung der Maßnahme erst in der Berufungsinstanz entgegenstehen könnte. Schließlich hat das Landgericht dem Beschleunigungsgebot Rechnung getragen. Dies gilt auch mit Blick darauf, dass der Termin zur Durchführung der Berufungshauptverhandlung erst für den 06. 03. 2007 anberaumt worden ist. Die Terminsverfügung ist unmittelbar nach Eingang der Akten beim Berufungsgericht erfolgt. Dabei ist davon auszugehen, dass der Vorsitzende der Berufungskammer bei der Terminbestimmung nicht außer Acht gelassen hat, dass angesichts der ergangenen vorläufigen Entziehung das Verfahren mit der gebotenen Beschleunigung zu fördern ist.

Berufliche Nachteile, wie sie etwa von dem Angeklagten im Rahmen der Beschwerde vorgetragen werden, haben bei der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB grundsätzlich außer Betracht zu bleiben (zu vgl. OLG Düsseldorf, NZV 1990, 937). Der vorläufige Charakter einer Maßnahme nach § 111a StPO rechtfertigt vor dem Hintergrund der

dieser Vorschrift zu Grunde liegenden gesetzgeberischen Intention, Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten Fahrzeugführern zu schützen, eine Abstandnahme von der Maßregel bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens nicht. Bei der gebotenen Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Angeklagten und dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern ist Letzterem der Vorrang zu gewähren, und zwar jedenfalls dann, wenn – wie vorliegend – ein auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichtetes Urteil bereits ergangen ist.

Anlass zur Prüfung, ob vorliegend mit Blick auf die Regelung im § 111a Abs. 1 S. 2 StPO die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nur auf Kraftfahrzeuge zu beschränken war, also beruflich genutzte Nutzfahrzeuge von der Entziehung auszunehmen waren, bestand nicht, da die Tat ausweislich der Gründe des erstinstanzlichen Urteils während der Arbeitszeit begangen wurde. Für das weitere Verfahren ist indes darauf hinzuweisen, dass das Landgericht – soweit der Angeklagte, was bisher nicht der Fall ist, substantiiert darlegt, dass der Verlust seines Arbeitsplatzes konkret droht – bei der Frage der Fortdauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu prüfen haben wird, ob aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Beschränkung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge geboten und geeignet ist, um den von § 111a StPO intendierten vorbeugenden Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern zu erfüllen. Für eine solche Prüfung besteht insbesondere vor dem Hintergrund Anlass, dass der Hauptverhandlungstermin erst für den 07. 03. 2007 anberaumt ist."

Dem schließt sich der Senat an, weist jedoch – insoweit einschränkend – auf Folgendes hin:

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, die als solche, auch zum jetzigen Zeitpunkt, rechtlich nicht zu beanstanden ist, hätte den Vorsitzenden der kleinen Strafkammer zu einer zeitnahen Terminierung der Berufungshauptverhandlung veranlassen müssen. Ein Verfahren, in dem die Maßnahme nach § 111a StPO angeordnet worden ist, muss ebenso beschleunigt erledigt werden wie eine Haftsache (vgl. OLG Hamm, NZV 2002, 380). Nach Auffassung des Senats hätte sich daher, um diesem Beschleunigungsgebot Genüge zu tun, in Anbetracht des einfach gelagerten Sachverhalts und einer Verhandlungsdauer vor dem Amtsgericht von lediglich 45 Minuten, ein Termin bis spätestens Ende Januar 2007 finden lassen müssen. Ein Termin erst im März des nächsten Jahres ist im vorliegenden Fall nicht hinnehmbar. Sollte sich das Landgericht nach diesem Hinweis des Senats zu einer entsprechenden Umterminierung nicht in der Lage sehen, wird es unverzüglich eine Aufhebung des angefochtenen Beschlusses zu prüfen haben.

84. Zum erforderlichen Umfang der tatsächlichen Feststellungen bei einer Trunkenheitsfahrt, wenn die BAK knapp unter 2 Promille liegt und damit das Vorliegen der Voraussetzungen des § 21 StGB in Betracht kommt.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 15. März 2007 – 3 Ss 64/07 OLG Hamm –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Bielefeld hat den Angeklagten mit dem angefochtenen Urteil vom 29. 11. 2006 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30,00 € verurteilt. Weiterhin hat es seine Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein des Angeklagten eingezogen und die Straßenverkehrsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von noch 6 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Gegen das in seiner Anwesenheit verkündete Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt, die u. a. mit der Sachrüge die Nichtanwendung des § 21 StGB rügt.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision des Angeklagten hat bereits auf die Sachrüge einen zumindest vorläufigen Erfolg und führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils im nach der Revisionsbegründung allein angefochtenen Rechtsfolgenausspruch.

Der Rechtsfolgenausspruch des angefochtenen Urteils hält der rechtlichen Überprüfung durch den Senat nicht Stand. Die Revision rügt insoweit zu Recht, dass das Amtsgericht sich nicht mit dem Vorliegen der Voraussetzungen des § 21 StGB auseinandergesetzt hat, obwohl sich eine solche Auseinandersetzung hier aufdrängt. Im Übrigen sind die Feststellungen des angefochtenen Urteils zur Frage des § 21 StGB auch lückenhaft und unvollständig.

Das Amtsgericht hat zum Tatgeschehen folgende Feststellungen getroffen:

> „In den frühen Morgenstunden des 27. Mai 2006 befuhr er (der Angeklagte) mit einem Pkw den O…torwall in B… Im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle wurde er angehalten. Dabei wurde festgestellt, dass er unter Alkoholeinfluss stand. Die daraufhin entnommene Blutprobe wies eine Blutalkoholkonzentration von 1,97 Promille auf. Damit war der Angeklagte absolut fahruntüchtig."

Die Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteils sind insoweit lückenhaft, als dass weder der genaue Zeitpunkt der Tat, hier nämlich des Anhaltens des Angeklagten im Rahmen der allgemeinen Verkehrskontrolle, noch der genaue Zeitpunkt der Blutprobenentnahme festgestellt worden ist. Damit ist eine Rückrechnung der im Rahmen der Blutprobe festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,97 Promille auf den Tatzeitpunkt nicht möglich. Eine solche Rückrechnung hat das Amtsgericht hier auch rechtsfehlerhaft unterlassen. Angesichts des Umstandes, dass die Blutalkoholkonzentration knapp unter 2 Promille lag, muss auch davon ausgegangen werden, dass im Wege der Rückrechnung sich eine Blutalkoholkonzentration von

deutlich über 2 Promille ergeben wird. Dann liegen aber die Voraussetzungen einer erheblich verminderten Schuldfähigkeit des Angeklagten derart nahe, dass das Urteil sich mit dieser Frage hätte auseinandersetzen müssen. Dass es dies unterlassen hat, nötigt zur Aufhebung im Rechtsfolgenausspruch.

85.*) Zum Absehen vom Regelfahrverbot nach §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24a Abs. 1 StVG unter Erhöhung der Geldbuße wegen Vorliegen eines (Ausnahme-)Falles mit drohender Existenzvernichtung.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 03. November 2006 – 83 Ss-OWi 76/06 –

Zum Sachverhalt:

Die Verwaltungsbehörde hat mit Bußgeldbescheid gegen den Betroffenen wegen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr eine Geldbuße von 250,00 Euro festgesetzt und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Dagegen hat der Betroffene Einspruch eingelegt, den er in der Hauptverhandlung auf die Anordnung des Fahrverbots beschränkt hat. Das Amtsgericht hat die Beschränkung hinsichtlich der Rechtsfolgenseite für wirksam gehalten und den Betroffenen „wegen fahrlässigen Fahrens eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von über 0,8 ‰“ zu einer Geldbuße von 500,00 Euro verurteilt.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts. Die Staatsanwaltschaft beanstandet das Absehen vom Fahrverbot.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde hat keinen Erfolg.

Die Überprüfung des angefochtenen Urteils aufgrund der Sachrüge ergibt, dass es nicht auf einem Rechtsfehler zugunsten des Betroffenen beruht.

Zu den persönlichen Verhältnissen des Betroffenen heißt es im angefochtenen Urteil:

> „Der Betroffene ist selbstständiger Unternehmer mit einem Schlüsseldienst und für Hausmeisterdienste. Seine Einkünfte sind geregelt. Der Betroffene ist Witwer. Seine Kinder sind erwachsen und beruflich selbstständig tätig. Er ist verkehrsrechtlich noch nicht negativ in Erscheinung getreten.“

Zur Rechtsfolgenbemessung hat das Amtsgericht ausgeführt:

> „… Im Rahmen der konkreten Rechtsfolgenentscheidung war zu berücksichtigen, dass der Betroffene mit seinem selbstständigen Schlüsseldienst einen Notdienst für die Polizei verrichtet. Auch in dem konkreten Fall war der Betroffene für die Polizei im Einsatz. Bei der Alkoholaufnahme während des Tages war er davon ausgegangen, an diesem Tag nicht mehr für die Polizei zu einem Einsatz gerufen zu werden. Er hatte zunächst auch darum gebeten, dass der Auftrag an einen anderen Schlüsseldienst vergeben wird. Er wurde jedoch bei der telefonischen Kontaktaufnahme gedrängt, diesen Termin wahrzunehmen. Gleichzeitig ging er davon aus, dass der zuvor genossene Alkohol soweit abgebaut ist, dass ein ordnungswidriges Verhalten bei der Teilnahme am Straßenverkehr nicht mehr vorliegen wird. Aufgrund seines Pflichtbewusstseins traute er sich nicht, der polizeilichen Anforderung nicht nachzukommen.
>
> Der Betroffene hat zudem glaubhaft gemacht, dass er im Falle der Festsetzung eines Fahrverbots die Geschäftsbeziehungen zur Polizei für Schlüsseldiensteinsätze als auch sonstige Geschäftskontakte seiner Hausmeisterdienste einbüßen würde und dass sich damit das Fahrverbot für ihn als existenzvernichtend auswirken könnte. Aus der Familie steht ihm niemand als Fahrer für sein Geschäft zur Verfügung. Seine Einnahmen aus dem Geschäftsbetrieb lassen unwiderlegt die Einstellung eines Fahrers nicht zu.
>
> Im Hinblick auf diese besonderen Umstände hat das Gericht von der Festsetzung eines Fahrverbots abgesehen und stattdessen die vorgeschriebene Regelbuße verdoppelt, so dass ein Bußgeld in Höhe von 500,00 Euro gegen den Betroffenen festgesetzt wurde.“

Diese Rechtsfolgenerwägungen sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Die Rechtsfolgenbemessung ist Sache des Tatrichters. Dessen Wertung ist vom Rechtsbeschwerdegericht bis zur Grenze des Vertretbaren zu respektieren (vgl. BGHSt 27, 2, 3; 29, 319, 320; jeweils m. w. Nachw.). Das gilt auch für Ordnungswidrigkeiten, für die Regelsanktionen (hier: nach der Bußgeldkatalog-Verordnung) vorgesehen sind.

Rechtsfehler, die ein Eingreifen des Rechtsbeschwerdegerichts ermöglichen und zugleich notwendig machen würden, lässt das angefochtene Urteil nicht erkennen.

Zwar wird die Tat trotz der vom Amtsgericht festgestellten besonderen Tatumstände noch als Regelfall einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG einzuordnen sein. Auch enthält die Vorschrift des § 25 Abs. 1 S. 2 StVG ein gesetzliches Regelfahrverbot für solche Ordnungswidrigkeiten. In Fällen außergewöhnlicher Härte kann indes von der Verhängung eines solchen Regelfahrverbotes abgesehen werden. Das ist insbesondere für (Ausnahme-)Fälle mit drohender Existenzvernichtung anerkannt (vgl. Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Auflage, StVG § 25 Rn. 13 a mit Nachweisen).

Einen solchen Fall hat das Amtsgericht ersichtlich angenommen. Dass es die Angaben des Betroffenen ohne weitere Beweiserhebung für glaubhaft erachtet hat, ist im Hinblick auf die Art der Tätigkeit des Betroffenen und seine familiäre Situation vertretbar.

86.*) 1. Eine vom Betroffenen nach einem verbotswidrigen Wendevorgang begangene Geschwindig-

keitsüberschreitung genügt nicht zum Nachweis der relativen Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung aus Angst vor einer polizeilichen Kontrolle erfolgte und deshalb als „verständliches Motiv" bei „fluchtbedingter" Geschwindigkeitsüberschreitung zu werten ist.

2. Ein Abkommen von der Fahrbahn beim Rechtsabbiegen bei schlechten Straßenverhältnissen und Schneematsch auf der Straße kann auch auf einem „normalen" Fahrfehler, welcher einem nüchternen Fahrer hätte unterlaufen können, beruhen, weshalb dieses verkehrswidrige Verhalten keine alkoholbedingte Ausfallerscheinung darstellt.

Landgericht Leipzig,
Beschluss vom 20. April 2006 – 7 Qs 29/06 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig und hat in der Sache Erfolg.

Nach der der Kammer vorliegenden Sachakte sind bei dem gegenwärtigen Ermittlungsstand keine dringenden Gründe für die Annahme vorhanden, dass der Beschuldigten die Fahrerlaubnis wegen einer – fahrlässig begangenen – Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1, Nr. 1a, Abs. 3 Nr. 2, § 69 Abs. 1 und 2 StGB endgültig entzogen werden wird, § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Ermittlungen fehlt es an hinreichend konkreten Anhaltspunkten dafür, dass die Beschuldigte am 10. 02. 2006 gegen 22.55 Uhr im Straßenverkehr im Zustand relativer Fahruntüchtigkeit den verfahrensgegenständlichen Unfall verursachte und damit fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdete. Denn die Annahme relativer Fahruntüchtigkeit setzt die Feststellung voraus, dass sich die Beschuldigte zum Zeitpunkt der Tat unter dem Einfluss von Alkohol befand, dass sie fahruntüchtig war und die Fahruntüchtigkeit Folge des zuvor erfolgten Alkoholkonsums war.

Zwar stand die Beschuldigte zum Zeitpunkt des Vorfalls am 10. 02. 2006 gegen 22.55 Uhr unter dem Einfluss von Alkohol. Ausweislich des Befundberichts der Universität L. über die Untersuchung auf Ethanol vom 14. 02. 2006 wies die der Beschuldigten am 10. 02. 2006 um 23.19 Uhr entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 0,62 Promille aus. Von diesem Blutalkoholwert hatte die Kammer auch auszugehen, nachdem die Beschuldigte den Konsum von 0,3 l Rotwein am 10. 02. 2006 zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr angegeben hatte.

Zwar ist nach gesicherten Erkenntnissen eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille bereits regelmäßig eine kritische Grenze zur Fahruntüchtigkeit (vgl. Tröndle/Fischer, Kommentar zum Strafgesetzbuch, 52. Auflage, Rdnr. 32 zu § 316 mit weiteren Nachweisen). Die Überschreitung dieser – kritischen – Grenze genügt jedoch zur Feststellung der Fahruntüchtigkeit nicht. Diese ist zum Tatzeitpunkt anhand einer Gesamtbewertung sämtlicher Indiztatsachen und der Umstände der konkreten Tat festzustellen.

Die aus den bisherigen Ermittlungsergebnissen ersichtlichen Anhaltspunkte genügen nach Einschätzung der Kammer jedoch nicht für die Annahme, dass die Beschuldigte den Unfall infolge alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit verursacht hatte.

Zunächst stellte die Kammer fest, dass ausweislich des Protokolls und Antrags zur Feststellung des Alkohols im Blut vom 10. 02. 2006 durch den untersuchenden Arzt Dr. D. keinerlei Ausfallerscheinungen dokumentiert wurden. Die Einschätzung, dass die Beschuldigte leicht unter Alkoholeinfluss zu stehen scheint, ist offenkundig ausschließlich auf den durch Dr. D. wahrgenommenen Alkoholgeruch zurückzuführen.

Zum Nachweis der relativen Fahruntüchtigkeit genügt nicht, dass die Beschuldigte beim Rechtsabbiegen vom A. in die Z.-Straße so weit nach links abkam, dass sie im Kreuzungsbereich gegen den auf der Gegenseite abgeparkten PKW fuhr. Denn dieses verkehrswidrige Verhalten konnte auch auf einem „normalen" Fahrfehler, welcher auch einem nüchternen Fahrer hätte unterlaufen können, beruhen, zumal ausweislich der in der Akte befindlichen Lichtbilder schlechte Straßenverhältnisse herrschten und sich Schneematsch auf der Straße befand.

Auch aus dem der Tat vorhergegangenen verkehrswidrigen Verhalten kann nicht auf die Ursächlichkeit der Alkoholisierung für eine Fahruntüchtigkeit geschlossen werden. Hierfür genügt nicht der durch die Polizeibeamten S. und E. festgestellte verbotswidrige Wendevorgang auf dem M.-L.-Ring. Auch die von den Polizeibeamten beobachtete überhöhte Geschwindigkeit in einer 30er-Zone – konkretere Angaben oder eine Schätzung der durch die Beschuldigte gefahrenen Geschwindigkeit enthält der o. g. Aktenvermerk nicht – kann nach Auffassung der Kammer nicht als alkoholbedingte Ausfallerscheinung betrachtet werden. Denn ausweislich des vorgenannten Aktenvermerks gab die Beschuldigte den Polizeibeamten S. und E. gegenüber spontan an, wegen des verkehrswidrigen Wendevorgangs „und der damit verbunden(en) Strafe" Angst vor einer polizeilichen Kontrolle gehabt zu haben. Die überhöhte Geschwindigkeit ist deshalb als ein „verständliches Motiv" bei „fluchtbedingter" Geschwindigkeitsüberschreitung zu werten (vgl. Tröndle/Fischer, a. a. O., Rdnr. 36 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung).

Nach der Auffassung der Kammer liegen jedenfalls gegenwärtig keine dringenden Gründe für die Annahme vor, dass bei einer das Verfahren abschließenden Entscheidung die Maßregel nach § 69 StGB angeordnet wird. Der angefochtene Beschluss war deshalb aufzuheben.

87.*) Gemäß § 111a Abs. 2 StPO ist die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben, wenn die in Betracht kommende Entzugsdauer zum Zeitpunkt einer etwaigen Hauptverhandlung zwischenzeitlich abgelaufen sein wird

und somit mehr als zweifelhaft ist, ob es selbst im Fall einer Verurteilung des Betroffenen überhaupt noch zu einer Entscheidung gemäß §§ 69, 69a StGB kommen wird.

Amtsgericht Cottbus,
Beschluss vom 29. Juni 2005 – 70 Gs 1009/04 –

Aus den Gründen:

Die Anordnung gemäß § 111a StPO verlangt das Vorliegen dringender Gründe für die Annahme, dass die Fahrerlaubnis im Hauptverfahren entzogen werden wird. Gemäß § 111a Abs. 2 StPO ist die Anordnung aufzuheben, wenn ihr Grund weggefallen ist. Dies ist eben dann der Fall, wenn – aus welchen Gründen auch immer – nach dem jeweiligen Verfahrensstand keine dringenden Gründe mehr vorliegen. Dabei ist prognostisch darauf abzustellen, ob nach wie vor von einer Entziehung in der Hauptverhandlung ausgegangen werden kann.

Dies ist in der vorliegenden Sache nicht mehr der Fall.

Die Beschuldigte entbehrt ihren Führerschein seit 9 Monaten. Bedenkt man, dass die Staatsanwaltschaft nunmehr zunächst eine von dem Gericht bereits angeordnete DNA-Untersuchung bei dem LKA betreiben und nach Eingang des Untersuchungsergebnisses über die Frage der Anklageerhebung entscheiden muss, kann mit der Durchführung des Hauptverfahrens vor dem Monat Oktober 2005 kaum mehr gerechnet werden. Dies ergibt sich aus der dem Gericht bekannten hohen Belastung des LKA, aber auch aus der Terminierungspraxis der Strafrichter am Amtsgericht Cottbus. Demnach wird das Gericht der Hauptsache über ein Jahr nach Tatbegehung zu prüfen haben, ob zu diesem Zeitpunkt noch eine Ungeeignetheit der Beschuldigten feststellbar ist, woran man wohl erhebliche Zweifel haben muss (vgl. auch OLG Karlsruhe, JWO 2005, 3). Das Landgericht Cottbus hat in diesem Zusammenhang bspw. entschieden, dass bereits sieben Monate nach der Tat eine vorläufige Entziehung unverhältnismäßig sei (23 Qs 35/04). Aber bereits unabhängig davon wäre davon auszugehen, dass aufgrund der vorliegenden Sachverhaltskonstellation mit einer Entzugsdauer von etwa insgesamt 12 Monaten zu rechnen gewesen wäre. Diese Frist wird aber zum Zeitpunkt einer etwaigen Hauptverhandlung längst abgelaufen sein. Somit ist mehr als zweifelhaft, ob selbst im Fall einer Verurteilung der Beschuldigten es überhaupt noch zu einer Entscheidung gemäß §§ 69, 69a StGB kommen wird. Dringende Gründe hierfür sind jedenfalls nicht mehr gegeben.

88. 1. Eine wiederholte vorsätzliche Trunkenheitsfahrt eines Polizeibeamten, verbunden mit mehrfachem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie in einem Falle mit einer Straßenverkehrsgefährdung stellt ein Dienstvergehen i. S. des § 77 Abs. 1 Satz 2 BBG dar und kann die Voraussetzungen für die Aberkennung des Ruhegehalts gemäß § 12 BDG erfüllen.

2. Der Verstoß gegen eine dem Beamten erteilte, ihm verständliche Weisung, sich einer Therapie zu unterziehen, erfüllt die Voraussetzungen eines Dienstvergehens i. S. des § 77 Abs. 1 Satz 1 BBG und kann zur Aberkennung des Ruhegehalts führen (Therapieverweigerung).

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt,
Urteil vom 22. Juni 2006 – 10 L 6/05 –

Zum Sachverhalt:

Der Beklagte wurde – nach Absolvierung der Gesellenprüfung im Maler- und Lackiererhandwerk – zum (…) in den Dienst des damaligen Bundesgrenzschutzes eingestellt. Am (…) folgte seine Ernennung zum Polizeimeister im Bundesgrenzschutz, am (…) die Übernahme in das Beamtenverhältnis auf Lebenszeit.

Der Beklagte wurde mehrfach wegen Alkoholdelikten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges strafrechtlich verurteilt:

– am 28. Mai 2003 verurteilte ihn das Amtsgericht Braunschweig wegen vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung infolge Trunkenheit (BAK 1,94 g/ml) zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen und einer Fahrerlaubnissperre von einem Jahr,

– am 09. September 2003 erfolgte eine Verurteilung des Amtsgerichts Braunschweig wegen zweimaligen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis, in einem Fall in Tateinheit mit Trunkenheit im Verkehr (BAK 1,31 g/ml) zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen und einer Fahrerlaubnissperre von einem Jahr,

– sodann verurteilte das Amtsgericht Wolfenbüttel den Beklagten am 22. Januar 2004 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen,

– mit Urteil vom 30. März 2004 erkannte das Amtsgericht Northeim gegen den Beklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr (BAK 1,64 g/ml) in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis auf eine Freiheitsstrafe von vier Monaten sowie auf eine Fahrerlaubnissperre von zwei Jahren.

Die vorgenannten strafrichterlichen Verurteilungen waren Gegenstand des mit Verfügung vom 31. Oktober 2002 eingeleiteten und durch mehrere spätere Verfügungen jeweils gemäß § 19 Abs. 1 BDG erweiterten disziplinaren Ermittlungsverfahrens.

Aufgrund der offensichtlichen Alkoholproblematik, welche im Übrigen zu zahlreichen dienstlichen Unregelmäßigkeiten – Verspätungen, unerlaubtes Fernbleiben vom Dienst – sowie zu einem erheblichen dienstlichen Leistungsabfall geführt hatten, wurde der Beklagte am 16. April 2003 zur Erstellung eines medizinischen Gutachtens bei dem Sozialmedizinischen Dienst einbestellt. Dort erschien er mit einer dreistündigen Verspätung und mit der Entschuldigung, er habe verschlafen; dabei trug er – wie sich aus dem Gutachten ergibt – eine auffällige Alkoholfahne. In dem Gutachten vom 07. Mai 2003 heißt es u. a. wie folgt:

„In der Gesamtschau der Ereignisse ist von dem Vorliegen einer psychischen Gesundheitsstörung in Verbindung mit Alkoholmissbrauch auszugehen. Hier besteht primäre Behandlungsbedürftigkeit. PM A. muss sich dringend einer klinischen Behandlung unterziehen …“

Am 13. Mai 2003 begann der Beklagte eine ambulante Therapie in einer Tagesklinik in F. Die Behandlung wurde indes am 22. Mai 2003 abgebrochen, weil der Beklagte nicht erschienen war. Am Vortag hatte er erneut unter Alkoholeinfluss (BAK 1,31 g/ml) ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt. Danach erschien der Beklagte mehrere Tage lang unentschuldigt nicht zum Dienst. Sodann wurde – in Abstimmung mit den den Beklagten behandelnden Ärzten – eine tagesstationäre Behandlung im Kreiskrankenhaus G. vereinbart, welche ab dem 19. Juni 2003 beginnen sollte. Der Beklagte trat indes diese Behandlung nicht an und blieb stattdessen dem Dienst wiederum unerlaubt fern.

Mit Schreiben vom 19. Juni 2003 hielt die Dienststelle dem Beklagten erneut die Notwendigkeit einer klinischen Behandlung vor Augen. Sodann trat der Beklagte zwar am 24. Juni 2003 eine ambulante Therapie im Kreiskrankenhaus G. an, brach diese jedoch vorzeitig wieder ab, nachdem er am 03. Juli 2003 mit einem Blutalkoholgehalt von 1,64 g/ml – ohne Fahrerlaubnis – die BAB 7 in der Nähe von N. befahren hatte und infolge Alkoholeinflusses mit seinem PKW in den Graben gerutscht war.

Der Beklagte wurde schließlich durch Schreiben des Grenzschutzpräsidiums H. vom 14. Juli 2003 erneut aufgefordert, sich einer dringend notwendigen stationären Behandlung zu unterziehen und hierzu unverzüglich mit dem Abteilungsarzt Kontakt aufzunehmen.

Dieser Aufforderung kam der Beklagte indes nicht nach, so dass mit Verfügung vom 18. Juni 2003 die vorläufige Dienstenthebung gemäß § 60 BBG angeordnet und schließlich unter dem 09. Oktober 2003 die Zurruhesetzungsverfügung wegen Dienstunfähigkeit zum Ablauf des 31. Oktober 2003 erging.

Am 23. April 2004 hat die Klägerin Disziplinarklage erhoben, mit welcher sie die Aberkennung des Ruhegehalts des Beamten erstrebt.

Die Disziplinarkammer hat dem Antrag der Klägerin entsprochen. Dabei hat das Verwaltungsgericht seine Entscheidung – selbständig tragend – auf folgende Dienstpflichtverletzungen abgestellt:

Zum einen habe der Beklagte schuldhaft nicht daran mitgewirkt, seine offensichtlich bestehende Alkoholkrankheit zu überwinden, indem er Therapieversuche abgebrochen und auch in der Folgezeit nicht an einer Therapie seiner gesundheitlichen Probleme mitgewirkt habe. Daneben habe sich der Beklagte bereits wegen der von ihm begangenen Straftaten im Zusammenhang mit Trunkenheit im Verkehr bzw. wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis einer Dienstpflichtverletzung schuldig gemacht, welche geeignet sei, Achtung und Vertrauen in bedeutsamer Weise zu beinträchtigen. Die Voraussetzungen des § 13 Abs. 2 Satz 1 BDG für die Aberkennung des Ruhegehalts seien gegeben, denn der Beklagte hätte als noch im Dienst befindlicher Beamter aus dem Beamtenverhältnis entfernt werden müssen.

Gegen die Entscheidung richtet sich die Berufung des Beklagten, mit welcher er zwar nicht das Vorliegen eines Disziplinarvergehens in Abrede stellt, aber eine Milderung der vom Verwaltungsgericht verhängten Sanktion anstrebt.

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung des Beklagten bleibt ohne Erfolg, denn die von der Disziplinarkammer verhängte Sanktion ist – auch der Höhe nach – rechtlich nicht zu beanstanden.

Der Disziplinarsenat schließt sich der Auffassung der Disziplinarkammer an, wonach die Voraussetzungen für die Aberkennung des Ruhegehalts gemäß § 12 BDG gegeben sind, denn der Beklagte hätte als noch im Dienst befindlicher Beamter aufgrund der festgestellten Dienstpflichtverletzungen aus dem Beamtenverhältnis entfernt werden müssen. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Bereits die von dem Beklagten mehrfach begangenen Straftaten der Trunkenheit im Straßenverkehr, des mehrfachen Fahrens ohne Fahrerlaubnis sowie der Straßenverkehrsgefährdung erfüllen die Voraussetzungen eines außerdienstlichen Disziplinarvergehens i. S. von § 77 Abs. 1 Satz 2 BBG. Dabei berücksichtigt der Disziplinarsenat durchaus die – neuere – Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach eine – erstmalige – außerdienstliche Trunkenheitsfahrt eines Beamten i. S. von § 316 StGB noch nicht als Verletzung von Dienstpflichten i. S. von § 54 Satz 3 BBG anzusehen ist (so BVerwG, U. v. 30. 08. 2000, DVBl. 2001, S. 137). Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht in der vorgenannten Entscheidung ausdrücklich offen gelassen, ob eine Dienstpflichtverletzung dann gegeben sein kann, wenn bei einer Mehrzahl entsprechender außerdienstlicher Gesetzesverstöße der Schluss möglich ist, dass das Fehlverhalten „dadurch eine neue Qualität im Hinblick auf die Beurteilung der dienstlichen Vertrauenswürdigkeit des Beamten“ erhält. Diese Voraussetzungen sieht der Disziplinarsenat in dem hier gegebenen Sachverhalt als gegeben an:

Zum einem handelt es sich hier nicht um eine lediglich einmalige Trunkenheitsfahrt i. S. von § 316 StGB, sondern um eine erhebliche Zahl gleich gelagerter Fälle in einem engen Zeitraum von weniger als einem Jahr; dazu kommt, dass es in einem Fall nicht nur bei der – abstrakten Straßenverkehrsgefährdung in Gestalt einer – Trunkenheitsfahrt verblieb, sondern dass hier eine vorsätzliche Straßenverkehrsgefährdung i. S. von § 315c StGB , d. h. eine konkrete Gefährdung für Leib oder Leben anderer Verkehrsteilnehmer festzustellen war.

Zu berücksichtigen ist auch der Umstand, dass sich der Beklagte weder durch die mehrfache strafrichterliche Verurteilung wegen Trunkenheitsfahrten, verbunden mit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis, noch durch die Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis hat davon abbringen lassen, gleichwohl wiederholt

ein Fahrzeug im Straßenverkehr zu führen. Dabei sieht es der Disziplinarsenat – gerade im Hinblick auf die dienstliche Stellung des Beklagten als Polizeibeamter – als zusätzlich gravierend an, dass dieser – trotz Entziehung der Fahrerlaubnis und einschlägiger strafrechtlicher Vorverurteilungen – mit seinem PKW zu seiner Dienststelle nach D. gefahren ist. Eine derartige Hartnäckigkeit und Häufigkeit von Verstößen gegen elementare strafrechtliche Bestimmungen durch einen Polizeivollzugsbeamten ist ohne Zweifel geeignet, den Rückschluss auf eine fehlende Gesetzestreue zuzulassen und die Annahme zu begründen, dass eine derartige Verhaltensweise zu einer ganz erheblichen Beeinträchtigung der dienstlichen Vertrauenswürdigkeit eines Beamten und nicht zuletzt auch zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Ansehens des Berufsbeamtentums in der Öffentlichkeit führt, die für sich die Annahme eines endgültigen Vertrauensverlustes rechtfertigt.

Danach schließt sich der Disziplinarsenat der Auffassung der Disziplinarkammer dahin gehend an, dass auch außerdienstliche Trunkenheitsfahrten – jedenfalls wenn sie in der hier gegebenen Häufigkeit festzustellen sind – eine Verletzung von Dienstpflichten i. S. von § 54 Satz 3 BBG begründen.

Im Übrigen kommt – selbstständig tragend – hinzu, dass der Beklagte auch mit seiner hartnäckigen Weigerung, an Therapien zur Beseitigung seiner alkoholbedingten Dienstunfähigkeit teilzunehmen, einen Verstoß gegen seine Dienstpflichten i. S. von §§ 54 Satz 1, 55 Satz 2 BBG und damit auch insoweit ein schuldhaftes Dienstvergehen i. S. von § 77 Abs. 1 Satz 1 BBG begangen hat. (wird ausgeführt)

Die vorstehend festgestellten Dienstpflichtverletzungen rechtfertigen – bereits jeweils für sich genommen, in jedem Falle aber insgesamt – die Verhängung der erkannten Höchstmaßnahme der Aberkennung des Ruhegehalts gemäß § 12 Abs. 1 BDG, denn ein aktiver Beamter, der entsprechende Dienstvergehen begangen hätte, hätte das Vertrauen des Dienstherrn und der Allgemeinheit endgültig verloren und wäre aus dem Beamtenverhältnis zu entfernen.

89. 1. Eine „gelegentliche“ Cannabiseinnahme i. S. der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV setzt einen mehrmaligen Cannabiskonsum voraus.

2. Ein in der Vergangenheit liegender Drogenkonsum ist nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis, der eine mehrjährige Drogenabstinenz vorausging, nicht mehr zur Beurteilung der Frage heranzuziehen, ob eine „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis vorliegt.

3. Wird die Fahrerlaubnis neu erteilt, nachdem ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu dem Ergebnis gekommen ist, dass eine längere Drogenabstinenz vorliegt, so stellt der frühere Drogenkonsum ein abgeschlossenes Ereignis dar, das keinen für die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals „gelegentlich“ relevanten Zusammenhang mit einem späteren – einmaligen – Cannabiskonsum nach der Neuerteilung aufweist.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 18. Juli 2006 – 1 M 64/06 –

Zum Sachverhalt:

Dem Antragsteller war am 04. Januar 2005 die Fahrerlaubnis neu erteilt worden, nachdem ihm diese bereits schon einmal wegen des Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz entzogen worden war. Zuvor hatte der Antragsteller im Rahmen einer Begutachtung vom 21. Dezember 2004 eine positive Begutachtung erhalten.

Im Rahmen einer Verfolgungsfahrt wurde der Antragsteller am 13. Januar 2005 um 17:00 Uhr vorläufig festgenommen. Dabei räumte der Antragsteller ein, im Besitz von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge zu sein. Es kam eine Plastikdose mit 1 348 XTC Tabletten zum Vorschein. Bei der angeordneten Durchsuchung der Wohnung des Antragstellers wurden weitere 632 XTC Tabletten sowie weitere Betäubungsmittel, unter anderem Ecstasy und 251,1 g Haschisch, aufgefunden und sichergestellt. Im Rahmen einer richterlichen Vernehmung vom 14. Januar 2005 erklärte der Antragsteller, 1999 habe er das erste Mal angefangen, Haschisch zu konsumieren. Dann habe er es sein lassen. Eine von dem Antragsteller genommene Urinprobe wurde am 14. Januar 2005 zur Untersuchung auf Betäubungsmittel verschickt. Der toxikologisch-chemische Befundbericht vom 18. Januar 2005 ergab, dass Cannabinoide nachgewiesen werden konnten. Positive Betäubungsmittelbefunde im Urin ergäben Indizien für den Konsum eines Stoffes, nicht für dessen Wirkung. Für die forensische Beurteilung der Wirkung seien die Kenntnis der Konzentration im Blut und eine Bestätigungsanalyse mittels GC/MS erforderlich. Nachdem der Antragsteller zu einer beabsichtigten Entziehung der Fahrerlaubnis wegen erheblicher Bedenken an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen angehört worden war, entzog der Antragsgegner unter Anordnung des Sofortvollzugs dem Antragsteller die Fahrerlaubnis. Dagegen legte der Antragsteller Widerspruch ein und beantragte beim Verwaltungsgericht die Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes. Das Verwaltungsgericht lehnte den Antrag ab und führte zur Begründung aus, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiere und nicht über das erforderliche Trennungsvermögen zwischen Konsum und Fahren verfüge.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist begründet. Das Verwaltungsgericht hätte dem Antrag des Antragstellers, ihm nach Maßgabe von § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO einstweiligen Rechtsschutz zu gewähren, entsprechen und die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherstellen müssen.

Die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der

Anlage 4 zur FeV sind nicht erfüllt. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich der Antragsteller – erneut – als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. des § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV erwiesen hat. Ein Eignungsmangel wegen Fahrens unter dem Einfluss von Cannabis gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ist nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht festzustellen. Gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV besteht bei „gelegentlicher Einnahme von Cannabis" die Fahreignung, wenn eine Trennung von Konsum und Fahren festgestellt werden kann und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen.

Unter diesen Voraussetzungen ist von einer mangelnden Fahreignung des Antragstellers nicht auszugehen, weil bereits eine „gelegentliche" Einnahme von Cannabis nicht mit hinreichender Gewissheit festgestellt worden ist. Der Begriff „gelegentlich" wird in der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht näher definiert. Im Hinblick darauf, dass nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV bei „regelmäßiger" Einnahme von Cannabis generell von mangelnder Fahreignung auszugehen ist, muss es sich bei „gelegentlicher" Einnahme um eine geringere Konsumhäufigkeit handeln. Umstritten ist in der Rechtsprechung, ob bereits der einmalige Konsum von Cannabis die Voraussetzungen einer „gelegentlichen" Einnahme erfüllt (so Hamb. OVG, Beschluss vom 23. 06. 2005 – 3 Bs 87/05 –, VRS 2005, 214 [= BA 2006, 165]; a. A. BayVGH, Beschluss vom 25. 01. 2006 – 11 CS 05.1453 –, DAR 2006, 349 [= BA 2006, 422]; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 29. 09. 2003 – 10 S 1294/03 – DÖV 2004, 129 [= BA 2004, 185]; OVG Brandenb., Beschluss vom 13. 12. 2004 – 4 B 206/04 –, BA 2006, 161; Sächs. OVG, Beschluss vom 08. 11. 2001 – 3 BS 136/01 –, DÖV 2002, 577 [= BA 2002, 372]). Nach Auffassung des beschließenden Senats setzt der Begriff der gelegentlichen Einnahme einen mehrmaligen Cannabiskonsum voraus. Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Begriff „gelegentlich" im Sinne von „manchmal", „häufiger, aber nicht regelmäßig", „öfters", „hin und wieder" oder „ab und zu" verstanden und dient damit der Beschreibung eines mehr als ein Mal eingetretenen Ereignisses (vgl. VGH Bad.-Württ., a. a. O., m. N. aus dem philologischen Schrifttum). Soweit in gesetzlichen Bestimmungen der Begriff „gelegentlich" auch ein einmaliges Ereignis erfasst (etwa in § 64a Abs. 2 Nr. 4 BBergG und § 651k Abs. 6 Nr. 1 BGB), handelt es sich um begünstigende Regelungen, bei denen der Begriff die Obergrenze der zur Tatbestandsverwirklichung erforderlichen Häufigkeit zum Ausdruck bringt. In Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bezeichnet der Begriff „gelegentlich" hingegen die Untergrenze, von der an die in der Regelung bestimmte Rechtsfolge eintritt (BayVGH, a. a. O.).

Im Übrigen ergibt sich weder aus der Entstehungsgeschichte noch aus dem Sinn und Zweck der Regelungen, dass der Begriff „gelegentlich" – abweichend vom allgemeinen Sprachgebrauch – auch die bloß einmalige Einnahme von Cannabis erfasst. So weist der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (a. a. O.) zutreffend darauf hin, dass das Bundesverfassungsgericht vor dem Erlass der Fahrerlaubnis-Verordnung entschieden hatte, dass die Feststellung eines einmaligen Cannabisgebrauchs für sich genommen kein hinreichend tragfähiger Anhaltspunkt für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei (BVerfG, Beschluss vom 24. 06. 1993 – 1 BvR 689/92 –, BVerfGE 89, 69 [= BA 1993, 358]).

Vor diesem Hintergrund spricht die in der Fahrerlaubnis-Verordnung getroffene Unterscheidung zwischen „gelegentlicher" und „regelmäßiger" Cannabis-Einnahme, die auch der Regelung des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV über die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zugrunde liegt, dafür, dass der einmalige Cannabiskonsum nicht vom Anwendungsbereich des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und der Nr. 9.2.2. der Anlage 4 zur FeV erfasst werden sollte (BayVGH, a. a. O.). Das von der Fahrerlaubnis-Verordnung verfolgte Ziel der Sicherheit des Straßenverkehrs gebietet keine hiervon abweichende Auslegung. Auch bei Nachweis eines nur einmaligen Cannabiskonsums, der allerdings einen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen muss (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 –, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]), haben die Fahrerlaubnisbehörden die Möglichkeit, gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zu verlangen, mit dem die Konsumhäufigkeit aufgeklärt werden kann. Gibt es – wie auch das Hamburgische Oberverwaltungsgericht (a. a. O.) feststellt – keine gesicherten Erkenntnisse darüber, ob es die überwiegende Mehrzahl der Cannabiskonsumenten bei dem einmaligen Konsum von Cannabis belässt oder weiter Cannabis konsumiert, ist jedenfalls eine erweiternde Auslegung der § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV und der Nr. 9.2.2. der Anlage 4 zur FeV dahin, dass bereits der einmalige Konsum von Cannabis die dort genannten Rechtsfolgen auslöst, nicht geboten.

Eine „gelegentliche" Einnahme von Cannabis war beim Antragsteller seinerzeit (vgl. zum maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage bei der Entziehung der Fahrerlaubnis: BVerwG, Beschluss vom 22. 01. 2001 – 3 B 144.00 –, juris) nicht festzustellen. Eine Urinprobe vom 14. 01. 2005 ergab zwar hinsichtlich Cannabinoide ein positives Ergebnis. Der Antragsteller räumt auch ein, am 13. 01. 2005 Cannabis eingenommen zu haben, wenn auch unter den Beteiligten streitig ist, ob der Antragsteller unter Cannabiseinfluss ein Fahrzeug geführt hat. Unabhängig von der Frage, ob der mit der Urinprobe vom 14. 01. 2005 festgestellte Cannabiskonsum die Feststellung der Nichteignung nach dem inzwischen eingetretenen Zeitablauf noch rechtfertigen kann (vgl. zur Heranziehung der Jahresfrist nach Nr. 9.5 Anlage 4 zur FeV bei der Prüfung der Wiedergewinnung der Fahreignung: BayVGH, a. a. O., und zum Zeitablauf zwischen Drogenkonsum und einer Anordnung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV: BVerwG, Urteil vom 09. 06. 2005 – 3 C 25/04 –, DAR 2005, 581 [= BA 2006, 49]), lässt

das Ergebnis dieser Probe jedenfalls nicht auf eine mehr als einmalige Einnahme von Cannabis schließen. Eine Blutprobe, deren Ergebnis Rückschlüsse auf die Häufigkeit des Cannabiskonsums zulassen könnte (vgl. dazu die Übersicht zur Bestimmung der Konsumgewohnheiten anhand der festgestellten THC-COOH-Konzentration bei Zwerger, DAR 2005, 431, 434), wurde nicht entnommen, so dass insoweit eine Möglichkeit der Nachweisführung ungenutzt blieb.

Es steht zwar fest, dass der Antragsteller auch in der Vergangenheit – bis zum Jahr 2002 – Drogen konsumiert hat. Dieser Konsum führte zu der mit Bescheid vom 28. 05. 2003 verfügten Entziehung der Fahrerlaubnis. Nachdem aber dem Antragsteller mit Bescheid vom 04. 01. 2005 die Fahrerlaubnis neu erteilt worden ist, rechtfertigt der damalige Drogenkonsum – auch unter Berücksichtigung der mit der Urinprobe vom 14. 01. 2005 feststehenden (einmaligen) Cannabiseinnahme – nicht die Annahme, dass der Antragsteller derzeit „gelegentlich" Cannabis einnimmt. Bei der medizinisch-psychologischen Untersuchung der DEKRA am (…) gab der Antragsteller an, in der Zeit von 1999 bis Januar 2002 Drogen konsumiert zu haben und seitdem abstinent zu sein. Es gibt keine Hinweise darauf, dass der Antragsteller in der Zeit von Januar 2002 bis unmittelbar vor dem Vorfall am 13. 01. 2005 Betäubungsmittel eingenommen hat. Bei Drogenscreenings am 30. 07. 2002 und 05. 02. 2003 ergaben sich keine Hinweise auf Drogenkonsum. Ausweislich des Gutachtens der DEKRA vom (…) verliefen ein Drogenscreening des Bundeswehrkrankenhauses E vom (…) sowie neue weitere Drogenscreenings in der Zeit vom 11. 03. bis 02. 12. 2004 negativ. In dem Gutachten der DEKRA wurde die vom Antragsteller geltend gemachte abstinente Lebensweise als „glaubwürdig und stabil" angesehen. Aus der Stellungnahme des Prozessbevollmächtigten des Antragstellers in dem Schreiben an den Antragsgegner vom 24. 11. 2005, in der es heißt, außer der Einnahme von Cannabiskeksen „zwecks Tatverschleierung" am 13. 01. 2005 sei „feststellbar, dass seit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis" vom Antragsteller „keinerlei Drogen gebraucht wurden" und „auch seit seiner letzten Verurteilung durch das Amtsgericht B-Stadt am 15. 01. 2004" habe er „keinerlei Betäubungsmittel konsumiert", ergibt sich nichts Gegenteiliges. Der Antragsteller hat damit nicht zum Ausdruck gebracht, dass er unmittelbar vor den genannten Zeitpunkten Betäubungsmittel konsumiert hat. Die von ihm geltend gemachte Abstinenz seit Januar 2002 hat der Antragsteller mit diesen Ausführungen nicht in Frage gestellt. Ein in der Vergangenheit liegender Drogenkonsum ist nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis, der eine mehrjährige Drogenabstinenz vorausging, nicht mehr zur Beurteilung der Frage heranzuziehen, ob eine „gelegentliche" Einnahme von Cannabis i. S. der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV vorliegt. Eine „gelegentliche" Cannabiseinnahme setzt einen inneren und zeitlichen Zusammenhang der Konsumereignisse voraus.

Wurde die Fahrerlaubnis wegen Drogenkonsums entzogen, so ist die Neuerteilung der Fahrerlaubnis (§ 20 Abs. 1 FeV) nur nach Wiedergewinnung der Fahreignung (vgl. § 11 Abs. 1 FeV) zulässig. Wird die Fahrerlaubnis neu erteilt, nachdem ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu dem Ergebnis gekommen ist, dass eine längere Drogenabstinenz vorliegt, so stellt der frühere Drogenkonsum ein abgeschlossenes Ereignis dar, das keinen für die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals „gelegentlich" relevanten Zusammenhang mit einem späteren – einmaligen – Cannabiskonsum nach der Neuerteilung aufweist.

Unter diesen Voraussetzungen ist der – vor der Neuerteilung der Fahrerlaubnis liegende – Drogenkonsum des Antragstellers aus der Zeit bis Januar 2002 nicht für die Annahme einer „gelegentlichen" Cannabiseinnahme i. S. der Nr. 9.2.2 Anlage 4 zur FeV heranzuziehen. Ist demnach (lediglich) von einer einmaligen Cannabiseinnahme im Januar 2005 auszugehen, so sind die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 46 Abs. 1 i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nicht erfüllt; es kommt nicht darauf an, ob eine „Trennung von Konsum und Fahren" vorliegt. Demnach kann auch dahinstehen, ob der Antragsteller am 13. 01. 2005 unter Einfluss von Cannabis gefahren ist oder – wie er behauptet – Cannabis erst zu sich genommen hat, nachdem er das Fahrzeug angehalten hatte.

90. Bei gelegentlichem Konsum von Cannabis und Führen eines Kraftfahrzeugs unter relevantem Drogeneinfluss [hier: 7,00 ng/ml THC] steht die Fahrungeeignetheit in der Regel fest und rechtfertigt regelmäßig die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis.

Saarländisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 01. Juni 2006 – 1 W 26/06 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts des Saarlandes, mit dem der Antrag der Antragstellerin auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis und Abgabe des Führerscheins durch den Bescheid des Antragsgegners vom 31. 03. 2006 abgelehnt wurde, ist nicht begründet.

Der von der Antragstellerin angegriffene Bescheid, der darauf gestützt ist, dass die Antragstellerin am 03. 08. 2005 ein Kraftfahrzeug unter Drogeneinfluss führte und die daraufhin von ihr abverlangte Haarprobe den Nachweis eines wöchentlichen bis täglichen Cannabiskonsums erbrachte, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Wegen der durch die Blutanalyse und die Haarprobe nachgewiesenen und von der Antragstellerin nicht in Abrede gestellten zumindest gelegentlichen Einnahme von Cannabis und ihres Unvermögens zum Trennen von Fahren und Konsum ist sie voraussichtlich nach Maßgabe der Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet.

Für die Überzeugungsgewissheit des gelegentlichen Cannabiskonsums der Antragstellerin ist es unerheblich, ob die untersuchten vom Gesundheitsamt des Antragsgegners am 07. 10. 2005 an Prof. Dr. W. übersandten Haare, wie die Antragstellerin vorträgt, nicht unmittelbar an der Kopfhaut abgetrennt wurden. Die Aussage der Haarprobe geht, beginnend jedenfalls mit dem 03. 08. 2005, entweder auf die Zeit bis Anfang April 2005 bzw. wenn die Haare, wie die Antragstellerin zuletzt vorträgt, etwa 7 cm bis 8 cm oberhalb der Kopfhaut abgetrennt wurden, bis Anfang September/August 2004 zurück.

Der in der im Anschluss an eine Verkehrskontrolle entnommenen Blutprobe vom 03. 08. 2005 festgestellte THC-Wert von 0,007 mg/l = 7,00 ng/ml beweist, dass die Antragstellerin den Konsum von Cannabis und das Fahren eines Kraftfahrzeugs nicht trennt. Mit diesem THC-Wert stand die Antragstellerin bei der vorausgegangenen Fahrt mit ihrem Kraftfahrzeug unter einem fahreignungsrelevanten Cannabiseinfluss (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 25. 01. 2006 – 11 CS 05.1711 –, zfs 2006, 236 [= BA 2006, 416]: 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; Fahreignungsrelevanz und fehlendes Trennungsvermögen bereits bei einer im Anschluss an die Autofahrt unter Cannabiseinfluss gemessenen THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml annehmend: OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 07. 06. 2005 – 4 MB 49/05 –, bei juris; OVG Hamburg, Beschluss vom 15. 12. 2005 – 3 Bs 214/05 –, NJW 2006, 1367 [= BA 2006, 427]; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. 03. 2006 – 10 S 2519/05 – [BA 2006, 412], bei juris, sowie OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 13. 01. 2004 – 7 A 10206/03 –, DAR 2004, 413 [= BA 2004, 293], welches bei einer THC-Konzentration von 2,0 ng/ml die Feststellung verlangt, dass cannabisbedingte Beeinträchtigungen aufgetreten sind, die im Allgemeinen Auswirkungen auf die Sicherheit des Straßenverkehrs haben).

Wie vom Gutachter im angeführten Urteil des OVG Koblenz vom 13. 01. 2004 wiedergegeben wird, können jedenfalls bei einer THC-Konzentration von 2,0 ng/ml bei ca. 50 % der Cannabis-Konsumenten Beeinträchtigungen festgestellt werden, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Die bei der Antragstellerin festgestellte THC-Konzentration war jedoch mehr als dreifach höher. Im Hinblick darauf, dass THC auf Grund seines schnellen Abbaus nur relativ kurze Zeit nach Konsumende nachweisbar ist, lässt der ermittelte THC-Gehalt von 7,00 ng/ml des Weiteren darauf schließen, dass die Antragstellerin in einem zeitlichen Zusammenhang mit der Blutentnahme und damit auch mit dem Führen des Kraftfahrzeugs Cannabis konsumiert hat. Damit liegen die Voraussetzungen, unter denen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV bei gelegentlichem Cannabiskonsum die Fahreignung zu bejahen ist, bei der Antragstellerin nicht vor. Nach den Bewertungen der Anlage 4 zur FeV ist die Antragstellerin nach allem nicht als fahrgeeignet anzusehen (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 03. 02. 2004 – 11 CS 04.157 –, bei juris <bei 6,4 ng/ml THC>; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 07. 02. 2006 –16 B 1392/05 –, bei juris <bei 2,1 ng/ml THC>).

In diesem Zusammenhang ist die von der Antragstellerin behauptete „Verkehrstüchtigkeit" bei der Fahrt am 03. 08. 2005 nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Denn für die ordnungsrechtliche, an den Belangen der Verkehrssicherheit und der vorbeugenden Gefahrenabwehr ausgerichtete Beantwortung der Frage, ob der Fahrerlaubnisinhaber in der Lage ist, bei gelegentlichem Cannabiskonsum zuverlässig zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, kommt es nicht darauf an, ob bei einer konkreten Fahrt Fahruntüchtigkeit vorlag (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 21. 07. 2005 – 19 B 862/04 –, BA 2006, 253).

Für den Antragsgegner bestand auch kein Anlass anzunehmen, die Antragstellerin könnte ihre Fahreignung bei Erlass des angefochtenen Bescheids wieder erlangt haben. Ebenso wenig muss der Senat auf Grund des Beschwerdevorbringens, dass die Antragstellerin nach dem 03. 08. 2005 kein Cannabis mehr konsumiert habe, von einer inzwischen wieder gewonnenen Fahreignung der Antragstellerin ausgehen. Soweit es um Cannabis geht, könnte im Hinblick darauf, dass gelegentlicher Konsum unter den in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV genannten Voraussetzungen die Fahreignung bestehen lässt, nicht nur mit dem Nachweis völliger Abstinenz, sondern auch mit dem Nachweis einer Umstellung auf eine die Fahreignung nicht berührende Konsumgewohnheit die wieder gewonnene Fahreignung dargetan werden (vgl. OVG des Saarlandes vom 30. 09. 2002 – 9 W 25/02 –, BA 2003, 166, 169).

Jedenfalls bei einem über das einmalige Probieren hinausgehenden Betäubungsmittelmissbrauch ist jedoch die Frage, ob ein stabiler Einstellungswandel stattgefunden hat, für die Einschätzung der Gefahrensituation von entscheidender Bedeutung (BVerwG, Urteil vom 09. 06. 2005 – 3 C 25/04 –, NJW 2005, 3081 [= BA 2006, 49]).

Damit ein Rückfall in ein die Fahreignung ausschließendes Verhaltensmuster hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann, muss die als Voraussetzung für die Wiedergewinnung der Fahreignung zu fordernde Änderung der Konsumgewohnheiten, konkret der Übergang zu völliger Abstinenz oder zu einem – bei Cannabis, wie dargelegt, unter Umständen genügenden – eingeschränkten Konsum, in jedem Fall nachhaltig und stabil sein. Über welchen Zeitraum ein geändertes Konsumverhalten praktiziert werden muss, um wieder als fahrgeeignet angesehen werden zu können, ist für Fälle der vorliegenden Art in der Fahrerlaubnisverordnung nicht ausdrücklich geregelt. Ziff. 9.5 der Anlage 4 zur FeV, wonach die Fahreignung nach Entgiftung und Entwöhnung und anschließender einjähriger Abstinenz wieder zu bejahen ist,

dürfte sich unmittelbar nur auf Fälle beziehen, in denen Betäubungsmittelabhängigkeit bestand (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 03. 02. 2004 – 11 CS 04.157 –, bei juris, dazu neigend, in entsprechender Anwendung von Ziff. 9.5 der Anlage 4 zur FeV die Forderung einer einjährigen Abstinenz in allen Fällen eines die Fahreignung ausschließenden Betäubungsmittelkonsums – einschließlich Cannabis – zu erheben).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze rechtfertigt die bloße Behauptung der Antragstellerin, nach dem 03. 08. 2005 kein Cannabis mehr konsumiert zu haben, nicht die Annahme, sie sei jedenfalls derzeit wieder fahrgeeignet. Es mangelt an jedwedem Nachweis. Zwar kann die Antragstellerin nicht den Nachweis über die selbst veranlasste Inanspruchnahme des Gesundheitsamtes des Antragsgegners führen. Sie hat jedoch die Möglichkeit, allgemein über Gutachter ihre vorgetragene Abstinenz zu belegen. Die Frage des fehlenden Trennungsvermögens bedarf im konkreten Fall auch keiner weiteren Aufklärung von Amts wegen. In Fällen der vorliegenden Art, in denen keine tatsächlichen Gründe für das Erlangen des Vermögens des Trennens von Fahren und Konsum sprechen, ist die Straßenverkehrsbehörde auch ohne weitere gutachtliche Aufklärung zur Annahme fehlender Fahreignung berechtigt und hat demgemäß nach § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 S. 1 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen. Hier ist die gelegentliche Einnahme von Cannabis offensichtlich gegeben. Der Drogenkonsum ist durch die mitgeteilten Ergebnisse der Blutuntersuchung und Haarprobe nachgewiesen. Dass die Antragstellerin nicht bereit oder nicht fähig ist, den Konsum von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen, hat sie durch die Fahrt vom 03. 08. 2005 selbst belegt. Darin ist bereits der Nachweis dafür zu sehen, dass das Trennungsvermögen fehlt. Besondere Umstände, die in Bezug auf die Fahreignung ausnahmsweise eine andere als die Regelfallbeurteilung rechtfertigen könnten, sind weder dargetan noch ersichtlich (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 03. 02. 2004 – 11 CS 04.157 –, bei juris).

Ist demnach der Antragsgegner mit großer Wahrscheinlichkeit zu Recht von der fehlenden Eignung der Antragstellerin zum Führen eines Kraftfahrzeugs ausgegangen und dementsprechend die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Bescheid des Antragsgegners vom 31. 03. 2006 nicht zu beanstanden, so rechtfertigt dies unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr angesichts der hohen Bedeutung der Sicherheit des Straßenverkehrs auch die Anordnung der sofortigen Vollziehung, wie dies bei Fahrerlaubnisentziehungen regelmäßig anzunehmen ist. Auch insoweit vermag der Einwand der Antragstellerin, dass sie bisher im Straßenverkehr nicht negativ in Erscheinung getreten sei, nicht durchzudringen. Allein eine bisherige Unauffälligkeit im Straßenverkehr besagt nämlich nichts über das tatsächliche Gefährdungspotential eines als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehenden Fahrzeugführers, zumal es gerade auch bei Verkehrsverstößen im Zusammenhang mit Drogenkonsum eine hohe Dunkelziffer gibt. Demzufolge ist die vom Verwaltungsgericht im Rahmen des § 80 Abs. 5 VwGO zu Lasten der Antragstellerin vorgenommene Interessenabwägung auch unter Berücksichtigung ihrer persönlichen Situation, insbesondere des Angewiesenseins auf den Führerschein aus beruflichen Gründen, nicht zu beanstanden.

91.*) 1. Aus Sicht des Senats erscheint es zweifelhaft, für die Annahme eines regelmäßigen Konsums von Cannabis i. S. v. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV einen täglichen oder nahezu täglichen Konsum zu fordern. Vielmehr sind auch andere konsumprägende Faktoren wie die Intensität und Häufung an bestimmten Tagen (z. B. Mehrfachkonsum an Wochenenden) und die Dauer des Konsums über einen bestimmten Zeitraum hinweg in den Blick zu nehmen, die nach Lage des Einzelfalles auch bei einem Konsum, der hinter einem täglichen oder nahezu täglichen zurückbleibt, die Annahme einer Regelmäßigkeit rechtfertigen können.

2. Allein aus dem Besitz eines Rauschmittels (hier: 5,45 Gramm Marihuana) lässt sich auf einen regelmäßigen, die Fahreignung ausschließenden Konsum nicht schließen.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 08. November 2006 – 12 ME 274/06 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts, mit dem sein Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gegen die mit einer Anordnung der sofortigen Vollziehung versehene Entziehung seiner Fahrerlaubnis durch Bescheid des Antragsgegners vom 31. Mai 2006 abgelehnt worden ist, ist zulässig und hat auch in der Sache Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung ausgeführt, die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers gemäß §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1 FeV seien aller Voraussicht nach erfüllt. Die Fahreignung des Antragstellers sei voraussichtlich nicht mehr gegeben, weil davon auszugehen sei, dass er regelmäßiger Konsument von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV sei.

Unter Zugrundelegung der dagegen mit seiner Beschwerde erhobenen Einwendungen des Antragstellers, auf deren Überprüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, bestehen gegen diese Annahme durchgreifende Bedenken. Was unter dem Begriff des regelmäßigen Cannabiskonsums zu verstehen ist, wird weder im StVG noch in der FeV (dort unter Nr. 9.2.1 der Anlage 4) ausdrücklich definiert. Da in Nrn. 9.2.1 und 9.2.2 der Anlage 4 zwischen regelmäßigem und gelegentlichem Konsum von Cannabis unterschieden wird und der regelmäßige Konsum die Fahreignung auch ohne Hinzutreten weiterer

fahreignungsrelevanter Umstände wie etwa ein fehlendes Trennungsvermögen des Fahrerlaubnisinhabers im Regelfall ausschließt, setzt die Annahme regelmäßigen Cannabiskonsums aufgrund dieser Systematik der FeV voraus, dass die Einnahme in einem Umfang getätigt wird, der als solcher (ohne Hinzutreten weiterer Umstände) fahreignungsausschließend wirkt. Der Begriff des regelmäßigen Konsums wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung zum Teil dahin ausgelegt, dass die Einnahme täglich oder nahezu täglich erfolgt (vgl. BayVGH, Beschluss vom 03. 09. 2002 – 11 CS 02.1082 –, ZfS 2003, 429 [= BA 2004, 97]; Bad.-Württ. VGH, Beschlüsse vom 30. 05. 2003 – 10 S 1907/02 –, NZV 2004, 213 [= BA 2003, 467] und vom 26. 11. 2003 – 10 S 2048/03 –, DAR 2004, 170 [= BA 2004, 363]; offen gelassen von OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 07. 01. 2003 – 19 B 1249/02 –, DAR 2003, 187 [= BA 2003, 332]; vgl. auch Nr. 3.12.1 der v. d. Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegebenen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 6. Aufl., Heft M 115 <„täglich oder gewohnheitsmäßig“>; Geiger, NZV 2003, 272; weniger präzis: Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 2 StVG Rdnr. 17: „eine über einen längeren Zeitraum sich ständig wiederholende Einnahme des Rauschmittels“). Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass bei zunehmendem Konsum die Gefahr steigt, dass der Fahrerlaubnisinhaber ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr unter verminderter Leistungsfähigkeit führt und die erforderliche Trennung von Konsum und Fahren nicht mehr hinreichend gewährleistet ist (vgl. zu entsprechenden gutachterlichen Äußerungen BVerfG, Beschluss vom 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 –, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]). Im vorliegenden Verfahren bedarf es keiner abschließenden Beurteilung durch den Senat, in welchem Umfang der Konsum von Cannabis getätigt werden muss, um einen regelmäßigen Konsum annehmen zu können. Ob dafür ein täglicher oder nahezu täglicher Konsum zu fordern ist, erscheint dem Senat jedoch durchaus zweifelhaft, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass die durch den regelmäßigen Konsum hervorgerufene Gefahr einer Gewöhnung an das Rauschmittel und Vernachlässigung des erforderlichen Trennungsvermögens in Einzelfällen auch bei einer geringeren Konsumhäufigkeit bestehen kann. Deshalb erscheint es dem Senat angebracht, auch andere konsumprägende Faktoren wie die Intensität und Häufung an bestimmten Tagen (z. B. Mehrfachkonsum an Wochenenden) und die Dauer des Konsums über einen bestimmten Zeitraum hinweg in den Blick zu nehmen (vgl. aus der bisherigen, auf die Erheblichkeit des Konsums abstellenden Rechtsprechung des Senats z. B. Beschlüsse vom 22. 11. 1999 – 12 M 4409/99 –, juris und vom 20. 06. 2000 – 12 O 2295/00 –, V. n. b.; zum Konsum über einen längeren Zeitraum hinweg: Petersen, ZfS 2002, 56; Himmelreich, DAR 2002, 26), die nach Lage des Einzelfalles auch bei einem Konsum, der hinter einem täglichen oder nahezu täglichen zurückbleibt, die Annahme einer Regelmäßigkeit im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV rechtfertigen können. Einer weiteren Vertiefung bedarf die Frage im vorliegenden Verfahren indes nicht. Denn die in Bezug auf den Antragsteller gewonnenen Erkenntnisse reichen bei der im gerichtlichen Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht aus, um bei ihm auf einen regelmäßigen Cannabiskonsum schließen zu können. Der Antragsteller hat im Verwaltungsverfahren einen Konsum von (lediglich) zwei- bis dreimal pro Woche eingeräumt, also einen Konsum, der deutlich hinter einer täglichen oder nahezu täglichen Einnahme zurückbleibt. Dazu hat er angegeben, er konsumiere nur in geringen Mengen. Was darunter zu verstehen sein soll, ist bisher offen geblieben. Der Antragsteller hat sich hierzu nicht geäußert und der Antragsgegner ist der Frage nicht weiter nachgegangen. Ebenso ist unklar geblieben, über welchen Zeitraum hinweg der Antragsteller in der genannten Häufigkeit Cannabis konsumiert hat. Der Vermerk des Polizeikommissariats C. vom 17. März 2006, demzufolge der Antragsteller anlässlich seiner polizeilichen Befragung angegeben haben soll, regelmäßig Cannabis zu konsumieren, ist in diesem Zusammenhang nur wenig aussagekräftig. Die formularmäßig getroffene Feststellung, die der Antragsteller nicht unterzeichnet und von der er sich im Verwaltungsverfahren nach erhaltener Akteneinsicht durch seinen Prozessbevollmächtigten distanziert hat, erläutert den Begriff des regelmäßigen Konsums nicht und lässt nähere Rückschlüsse auf seine Konsumgewohnheiten nicht zu. Dasselbe gilt in Bezug auf die Tatsache, dass beim Antragsteller am 23. Februar 2006 nach seiner Einreise aus den Niederlanden 5,45 Gramm Marihuana gefunden worden sind. Allein aus dem Besitz des Rauschmittels lässt sich auf einen regelmäßigen, die Fahreignung ausschließenden Konsum nicht schließen. Ein derartiger Schluss kann weiterhin auch nicht aufgrund des Ergebnisses der vom Gesundheitsamt des Antragsgegners veranlassten und vom medizinischen Labor D. durchgeführten Untersuchung einer dem Antragsteller am 12. April 2006 entnommenen Haarprobe gezogen werden. Der Laborbefund hat zwar den Nachweis von 0,44 ng/mg 9-Tetrahydrocannabinol (bei einer Nachweisgrenze von 0,05 ng/mg) im Haar des Antragstellers erbracht. Gemäß der Stellungnahme des Gesundheitsamtes des Antragsgegners vom 27. April 2006 kann damit aber nur als gesichert gelten, dass der Antragsteller die genannte Substanz in den letzten 10 Monaten (vor der Untersuchung) konsumiert hat. Für die hier interessierende Frage der Häufigkeit und der Intensität des Konsums gibt die Stellungnahme nichts Näheres her.

Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller auch nach dem anberaumten Drogenscreening noch Cannabis konsumiert und dadurch zum Ausdruck gebracht haben könnte, auf die Einnahme von Cannabis – als regelmäßiger Konsument – nicht verzichten zu können (vgl. zu diesem Gesichtspunkt Beschluss des Senats vom 30. 03. 2004 – 12 ME 90/04 –, BA 2004, 563), liegen entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts nicht vor. Soweit in der amtsärztlichen Stellungnahme vom 27. April 2006 ausgeführt wird, der Konsum des ermittelten Betäubungsmittels in den letzten zehn Mo-

naten gelte als gesichert, ist dies kein Beleg für einen aktuellen Konsum des Antragstellers nach Anordnung des Drogenscreenings. Dies wird auch anhand der abschließenden Bemerkung in der amtsärztlichen Stellungnahme deutlich, der zufolge zum Ausschluss eines aktuellen Konsums gegebenenfalls eine Urindrogenanalyse ergänzend durchgeführt werden sollte, die dann aber unterblieben ist.

92.*) 1. Für die Annahme der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit kann im Rahmen des § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG auf eine Gesamtstrafe (hier: Geldstrafe von 90 Tagessätzen wegen zweifacher Trunkenheitsfahrt) abgestellt werden, ohne zwischen den zugrunde liegenden einzelnen Strafen differenzieren zu müssen.

2. Im Rahmen der Prüfung einer waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit aufgrund der Regelvermutung des § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG ist allein zu berücksichtigen, ob die Umstände der abgeurteilten Taten (hier: zweifache Trunkenheitsfahrt) die Verfehlung des Betroffenen ausnahmsweise derart in einem milden Licht erscheinen lassen, dass die nach der Wertung des Gesetzgebers in der Regel durch eine solche Straftat begründeten Zweifel an der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit nicht gerechtfertigt sind. Erforderlich ist danach eine Würdigung der Schwere der konkreten Verfehlung und der Persönlichkeit des Betroffenen, wie sie in seinem Verhalten zum Ausdruck gekommen ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 10. Januar 2007 – 21 ZB 06.3007 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 13. September 2006 hat keinen Erfolg.

1. Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des verwaltungsgerichtlichen Urteils ergeben sich nicht daraus, dass im vorliegenden Fall – wie der Kläger meint – der Strafbefehl des Amtsgerichts Traunstein vom 31. August 2005 für die Trunkenheitsfahrt des Klägers am 08. Juli 2005 eine Blutalkoholkonzentration von 2,12 Promille ausweist und nicht, wovon der Bescheid des Landratsamtes T. vom 26. Oktober 2005 und das darauf beruhende Urteil des Verwaltungsgerichts ausgehen, eine Blutalkoholkonzentration von 2,5 Promille. Abgesehen davon, dass es sich dabei offensichtlich um einen Schreibfehler handelt, der nach Art. 42 BayVwVfG und § 118 VwGO jederzeit berichtigt werden kann, ist entscheidend allein auf die strafrechtliche Verurteilung zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen abzustellen. Das Verwaltungsgericht durfte daher im Hinblick auf die rechtkräftige tatsächlich erfolgte Verurteilung des Klägers durch Strafbefehl vom 31. August 2005 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in zwei tatmehrheitlichen Fällen zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 100,00 € Geldstrafe nach § 316 Absätze 1 und 2, § 69, § 69a, § 53 StGB ohne weiteres seine waffenrechtliche Unzuverlässigkeit nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG bejahen (vgl. BayVGH vom 17. 02. 2000 Az. 21 ZB 99.2645; vom 30. 03. 2001 Az. 21 ZB 99.1177 sowie BVerwG vom 13. 12. 1994 Az. BVerwG 1 C 31/92 m. w. N.). Denn bei einer rechtskräftigen Verurteilung können die Behörde und das Verwaltungsgericht von der Richtigkeit der Verurteilung ausgehen und sich auf die Prüfung beschränken, ob die Regelvermutung des § 5 Abs. 2 Satz 1 WaffG aufgrund besonderer Umstände ausgeräumt ist (vgl. BVerwG vom 22. 04. 1992 Buchholz 402.4 WaffG Nr. 63 zum früheren § 5 Abs. 2 WaffG 1976). Dies betrifft nicht nur die materiell-rechtliche Richtigkeit des Strafbefehls, sondern auch die Strafzumessung. Nur in besonderen Ausnahmefällen, wenn ohne weiteres erkennbar ist, dass die strafrechtliche Beurteilung auf einem Irrtum beruht und die Behörde und das Verwaltungsgericht im Stande sind, den Vorfall besser und richtiger zu beurteilen, kommt eine Abweichung vom rechtskräftigen Strafbefehl in Betracht (vgl. BVerwG a. a. O.).

Es bestehen hier keine Anhaltspunkte dafür, dass im verwaltungsgerichtlichen Verfahren der strafrechtlich relevante Sachverhalt ausnahmsweise hätte besser aufgeklärt werden können. Dahingehende Anhaltspunkte ergeben sich insbesondere auch nicht aus dem Vorbringen des Klägers, dass er sich sein Leben lang nichts habe zu Schulden kommen lassen, was nur im Entferntesten im Zusammenhang mit einer Waffe gestanden habe. Denn das Gesetz stellt nur auf die Verurteilung wegen einer Straftat ab, so dass es weder positiv noch negativ auf außerhalb liegendes Verhalten des Klägers ankommt. Vielmehr ist allein zu berücksichtigen, ob die Umstände der abgeurteilten Taten die Verfehlung des Klägers ausnahmsweise derart in einem milden Licht erscheinen lassen, dass die nach der Wertung des Gesetzgebers in der Regel durch eine solche Straftat begründeten Zweifel an der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit nicht gerechtfertigt sind. Erforderlich ist danach eine Würdigung der Schwere der konkreten Verfehlung und der Persönlichkeit des Klägers, wie sie in seinem Verhalten zum Ausdruck gekommen ist (BVerwG vom 14. 10. 1992 Az. 3 C 69.81; vom 19. 09. 1991 Az. 1 CB 24/91 und vom 13. 12. 1994 Az. 1 C 31/92; st.Rspr.). Nach diesen Kriterien hat das Verwaltungsgericht die Umstände der abgeurteilten Tat in rechtlich nicht zu beanstandender Weise beurteilt. Das Verwaltungsgericht hat zutreffend festgestellt, dass keine Umstände für die Ausnahme vom Regelfall im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ersichtlich sind und sich damit ausreichend mit der Frage befasst, ob die Straftaten ausnahmsweise in einem milderen Licht zu sehen wären. Der Kläger hat insoweit auch nichts vorgetragen, was die von ihm begangenen beiden Trunkenheitsfahrten von anderen derartigen Straftaten typischerweise unterscheiden könnte.

2. Soweit der Kläger auf das jagdrechtlich bedeutsame Unterscheidungskriterium der 59 Tagessätze hinweist, ergeben sich daraus weder die geltend ge-

machten ernstlichen Zweifel an der Entscheidung des Verwaltungsgerichts noch weist die Rechtssache insoweit tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO auf. Denn der Kläger wurde mit Strafbefehl des Amtsgerichts Traunstein vom 31. August 2005 zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen verurteilt und ist damit grundsätzlich sowohl jagd- als auch waffenrechtlich unzuverlässig, wie sich aus § 17 Abs. 1 Satz 2 BJagdG, § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG ergibt. Dabei kann im Rahmen des § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG auf eine Gesamtstrafe abgestellt werden, ohne zwischen den zugrunde liegenden einzelnen Strafen zu differenzieren (vgl. BayVGH vom 21.06.2006 Az. 21 ZB 06.1380; BayVGH vom 07.10.2005 Az. 19 ZB 05.2148 m. w. N.). Soweit der Kläger meint, das Verwaltungsgericht habe den Nachweis einer umfassenden Prüfung im Hinblick auf das im Übrigen straffreie und sicherheitsrechtlich nicht zu beanstandende Verhalten nicht geführt und § 5 Abs. 2 Nr. 1 b WaffG habe in seinem Fall den Falschen getroffen und nicht einen aus der Gruppe der Menschen, für die das Bundeswaffengesetz sehr wohl einen Sinn mache, greift diese Rüge offensichtlich nicht durch. Denn eine im Übrigen ordnungsgemäße Führung ist nach seit langem gefestigter Rechtsprechung (BVerwG vom 19.09.1991 DVBl 1991, 1369) nicht geeignet, eine Ausnahme von der Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit wegen Straftaten zu begründen. Mit dem Hinweis auf die Daten der Straftaten – 14. Mai 2005 und 08. Juli 2005 – und ihrem engen zeitlichen Zusammenhang ist nichts dargelegt, warum die Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit hier ausnahmsweise ausgeräumt sein sollte.

93. Die Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit, die auf strafrechtlichen Verurteilungen beruht, kann nur durch tatbezogene Umstände entkräftet werden; dies gilt auch hinsichtlich der Würdigung der Persönlichkeit des Betroffenen. Solche Umstände liegen nicht bereits dann vor, wenn dem Betroffenen nach einer Trunkenheitsfahrt die Fahrerlaubnis aufgrund einer positiven Prognose über seine Kraftfahreignung wieder erteilt wird.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 13. April 2007 – 1 S 2751/06 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragsgegnerin ist begründet. Anders als das Verwaltungsgericht ist der Senat der Ansicht, dass das Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 07.09.2006 das entgegenstehende öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Maßnahme nicht überwiegt. Mit dieser Verfügung hat die Behörde – unter Anordnung der sofortigen Vollziehung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO) – die dem Antragsteller erteilten Waffenbesitzkarten (§ 10 Abs. 1 WaffG) und den Europäischen Feuerwaffenpass (§ 32 Abs. 6 WaffG) gemäß § 45 Abs. 2 WaffG sowie die Sprengstofferlaubnis (§ 27 Abs. 1 SprengG) gemäß § 34 Abs. 2 SprengG widerrufen.

Es spricht Überwiegendes dafür, dass dem Antragsteller als Voraussetzung für eine waffenrechtliche bzw. sprengstoffrechtliche Erlaubnis die erforderliche Zuverlässigkeit fehlt (vgl. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WaffG, § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SprengG).

Zutreffend ist das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen der Regelvermutung der waffen- bzw. sprengstoffrechtlichen Unzuverlässigkeit nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. b WaffG, § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b SprengG vorliegen. Regelmäßig unzuverlässig ist danach, wer u. a. wegen einer fahrlässigen gemeingefährlichen Straftat – hierzu zählt auch die fahrlässige Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 2 StGB (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.10.1989 – 1 C 36.87 –, BVerwGE 84, 17 <19 ff.>; vom 13.12.1994 – 1 C 31.92 –, BVerwGE 97, 245 <248>) – zu einer Geldstrafe von mindestens 60 Tagessätzen oder – wie hier – mindestens zweimal zu einer geringeren Geldstrafe rechtskräftig verurteilt worden ist (Strafbefehl des Amtsgerichts Titisee-Neustadt vom 12.03.2001: 50 Tagessätze; Urteil des Amtsgerichts Freiburg vom 22.02.2006: 55 Tagessätze), wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind. Letzteres ist hier auch bezogen auf den – bei noch ausstehendem Widerspruchsbescheid – maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung der Fall; bezüglich der ersten Verurteilung durch den Strafbefehl des Amtsgerichts Titisee-Neustadt besteht kein Verwertungsverbot nach § 51 Abs. 1 BZRG (siehe BVerwG, Urteil vom 26.03.1996 – 1 C 12.95 –, BVerwGE 101, 24 <26 f.>), da insoweit nach Maßgabe der Bestimmungen des § 45 Abs. 1, § 46 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a, § 47 Abs. 3 Satz 1, § 36 Nr. 1, § 5 Abs. 1 Nr. 4 BZRG Tilgungsreife noch nicht vorliegt.

Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts dürften indessen besondere Umstände, die die Annahme eines Ausnahmefalles zu rechtfertigen geeignet sind, nicht gegeben sein.

Bereits die Tatsache der den Regeltatbestand erfüllenden zweimaligen rechtskräftigen strafgerichtlichen Verurteilung begründet im allgemeinen den Mangel der erforderlichen Zuverlässigkeit. Wer derartige Delikte begeht, gibt nach der gesetzgeberischen Wertung des Waffengesetzes Anlass zu der Befürchtung, er könne es auch als Waffenbesitzer am nötigen Verantwortungsbewusstsein fehlen lassen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.04.1991 – 1 B 78.91 –, NVwZ-RR 1991, 635). Nach Sinn und Zweck des Gesetzes soll das mit jedem Waffenbesitz verbundene Sicherheitsrisiko möglichst gering gehalten werden. Es soll nur bei Personen hingenommen werden, die nach ihrem Verhalten Vertrauen darin verdienen, dass sie mit der Waffe jederzeit und in jeder Hinsicht ordnungsgemäß

umgehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. 12. 1994 – 1 C 31.92 –, BVerwGE 97, 245 <248>; BT-Drs. 14/7758 S. 54 zu § 54 Abs. 2). Aufgrund der rechtskräftigen Verurteilungen ist dieses Vertrauen nachhaltig erschüttert.

Der Sachverhalt gibt aller Voraussicht nach nichts dafür her, dass die hieraus folgende Regelvermutung entfallen muss.

Ein Ausnahmefall kommt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann in Betracht, wenn die Umstände der abgeurteilten Tat die Verfehlung ausnahmsweise derart in einem milden Licht erscheinen lassen, dass die nach der Wertung des Gesetzgebers in der Regel durch eine solche Straftat begründeten Zweifel an der Vertrauenswürdigkeit des Betroffenen bezüglich des Umgangs mit Waffen und Munition nicht gerechtfertigt sind. Erforderlich ist danach eine tatbezogene Prüfung in Gestalt einer Würdigung der Schwere der konkreten Verfehlung und der Persönlichkeit des Betroffenen, wie sie in seinem Verhalten zum Ausdruck kommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. 12. 1994 – 1 C 31.92 –, BVerwGE 97, 245 <250>; Beschluss vom 19. 09. 1991 – 1 CB 24.91 –, Buchholz 402.5 WaffG Nr. 60; siehe auch Meyer, GewArch 1998, 89 <91> m. w. N.). Dabei setzt die Vermutungsregelung nicht voraus, dass außer den Verurteilungen weitere nachteilige Umstände bekannt geworden sind; sie greift also auch dann ein, wenn der Betreffende sich ansonsten immer ordnungsgemäß verhalten hat.

Nach Maßgabe dieser Grundsätze kann die gegen den Antragsteller sprechende Vermutung nicht als entkräftet angesehen werden.

Beide Trunkenheitsfahrten sind keineswegs als Bagatelldelikte einzuordnen. Vielmehr handelte es sich um typische Fälle von Trunkenheitsfahrten, die höchstens insoweit vom Normalfall abweichen, als der Antragsteller jeweils eine ungewöhnlich hohe Blutalkoholkonzentration aufwies, die auf eine – vom Antragsteller auch eingeräumte – ausgeprägte Alkoholgewöhnung schließen lässt. Auch das mit den Fahrten verbundene Gefährdungspotenzial für die anderen Verkehrsteilnehmer ist jeweils nicht gering einzuschätzen; bei der ersten Fahrt folgt dies insbesondere auch daraus, dass der Antragsteller mit einem Pferde-Anhänger unterwegs war, und bei der zweiten Fahrt ist er über eine längere Strecke auf einer stark befahrenen Straße unsicher gefahren. Entlastende persönliche Umstände – so solche bei diesem von Verantwortungslosigkeit gekennzeichneten Verhalten überhaupt in Betracht gezogen werden könnten – sind nicht ersichtlich.

Gibt somit die maßgebliche tatbezogene Betrachtungsweise keinen Anlass, von der gesetzlichen Regelvermutung abzuweichen, ist es aus waffenrechtlicher Sicht ohne Belang, wie eine Wiederholungsgefahr im Hinblick gerade auf den Straftatbestand, der Gegenstand der Verurteilung gewesen ist, einzuschätzen ist. Daher ist es unerheblich, wenn nach Verurteilung wegen Trunkenheit im Straßenverkehr nach Ablauf der Sperrfrist die Fahrerlaubnis wieder erteilt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. 09. 1991 – 1 CB 24.91 –, Buchholz 402.5 WaffG Nr. 60; OVG NRW, Beschluss vom 02. 09. 2003 – 20 A 1523/03 – <juris> Rz. 8 ff.). Das der Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde zugrunde liegende – eingeschränkt – positive medizinisch-psychologische Gutachten über die Kraftfahreignung trägt zur Widerlegung der waffenrechtlichen Regelvermutung jedenfalls dann nichts bei, wenn es – wie vorliegend – nicht gerade auf besondere Umstände der Tat gestützt ist (a. A. Hess. VGH, Urteil vom 22. 11. 1994 – 11 UE 1428/93 –, RdL 1995, 67 <68>). Die auf die Frage der Zuverlässigkeit bezogene Regelvermutung kann durch eine spätere Entwicklung, die in einem anderen Rechtsbereich für die Frage der Eignung von Bedeutung ist, nicht durchbrochen werden. Anderenfalls würde die gesetzgeberische Entscheidung überspielt, im Waffenrecht im Interesse einer gesteigerten Effektivität der Gefahrenabwehr sowohl Zuverlässigkeit als auch Eignung zu verlangen.

Erweist sich hiernach die angefochtene Verfügung aller Voraussicht nach als rechtmäßig, ergibt die Abwägung im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes, dass dem öffentlichen Vollzugsinteresse der Vorrang gebührt vor dem privaten Interesse des Antragstellers, von den waffen- und sprengstoffrechtlichen Erlaubnissen weiterhin Gebrauch machen zu können. Denn bereits die materielle Regelung trägt eine Eilbedürftigkeit in sich (vgl. hierzu Senatsbeschlüsse vom 26. 07. 2005 – 1 S 1365/05 – und vom 22. 01. 2007 – 1 S 2199/06 –; Nds. OVG, Beschluss vom 29. 11. 2003 – 11 ME 286/03 – <juris>; BayVGH, Beschluss vom 07. 07. 2005 – 19 CS 05.1154 –, BayBVl 2005, 666). Es besteht nämlich ein überragendes Interesse der Allgemeinheit daran, das mit dem privaten Waffenbesitz verbundene erhebliche Sicherheitsrisiko möglichst gering zu halten. Das Interesse an der Jagdausübung hat dahinter zurückzutreten; dies gilt nicht zuletzt deswegen, weil die Jagd grundsätzlich – und auch beim Antragsteller – nur Liebhaberei und Freizeitbeschäftigung ist (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 25. 09. 2003 – 5 S 1899/03 –, VBlBW 2004, 107 <108>). Auch der angesichts der Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 GG) zu beachtende Grundsatz der Verhältnismäßigkeit steht dem Sofortvollzug nicht entgegen (siehe hierzu BVerfG, Kammerbeschluss vom 24. 10. 2003 – 1 BvR 1594/03 –, NJW 2003, 3618 <3619>). Denn insbesondere läuft die Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht auf die Schaffung vollendeter Tatsachen hinaus. Der Antragsteller ist hierdurch nämlich nicht gezwungen, seine Schusswaffen unbrauchbar machen zu lassen oder einem berechtigten Dritten dauerhaft zu überlassen. Vielmehr ist es ihm rechtlich möglich und auch zumutbar, die Schusswaffen bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens zur einstweiligen Verwahrung einem – zuverlässigen – Dritten zu überlassen.

94.*) 1. Die Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in zwei Fällen zu einer

Geldstrafe von 90 Tagessätzen begründet auch 3 1/2 Jahre nach der Tat die Regelvermutung einer waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit des Betroffenen i. S. d. § 5 Abs. 2 Nr. 1 a WaffG und rechtfertigt den Widerruf der Waffenbesitzkarte nach § 45 Abs. 2 WaffG als auch die Entziehung des Jagdscheines nach § 17 Abs. 1, 2 BJagdG.

2. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach einer Trunkenheitsfahrt führt ohne Hinzutreten weiterer Besonderheiten nicht zum Vorliegen eines Ausnahmefalles von der Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit i. S. d. § 5 Abs. 2 Nr. 1 a WaffG. Das gilt selbst dann, wenn der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ein dem Betroffenen günstiges medizinisch-psychologisches Fahreignungsgutachten vorausgegangen ist.

Verwaltungsgericht Schleswig,
Urteil vom 11. Juli 2006 – 7 A 34/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger ist Inhaber von zwei Waffenbesitzkarten sowie Inhaber eines Jagdscheines. Die Waffenbesitzkarten wurden ihm 1977 und 1992, der Jagdschein im Jahr 2003 ausgestellt.

Durch Strafbefehl des Amtsgericht Greifswald wurde der Kläger am 30. September 2002 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in zwei Fällen, in einem Fall in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen à 30,– € verurteilt. Dieser Strafbefehl ist seit dem 11. Oktober 2002 rechtskräftig.

Der Beklagte erlangte im Rahmen der Überprüfung der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit Kenntnis von dem Strafbefehl. Nach Anhörung widerrief er mit Bescheid vom 07. Dezember 2005 die beiden Waffenbesitzkarten des Klägers und forderte ihn auf, die in den Waffenbesitzkarten eingetragenen Schusswaffen sowie die Munition innerhalb eines Monats nach Bestandskraft des Bescheides unbrauchbar zu machen oder Berechtigten zu überlassen und dies ihm nachzuweisen. Weiterhin entzog er dem Kläger den Jagdschein.

Den hiergegen vom Kläger mit Schreiben vom 13. Dezember 2005 erhobenen Widerspruch, in dem er im Wesentlichen darauf hinwies, dass die Wiedererlangung seiner Fahrerlaubnis ein Indiz auch für die Wiedererlangung der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit darstelle und er auch seit Datum der Tat keinerlei Auffälligkeiten mehr gezeigt habe, wies der Beklagte mit Bescheid vom 19. Januar 2006 im Wesentlichen mit der Begründung zurück, dass der Kläger nicht mehr die erforderliche waffenrechtliche Zuverlässigkeit besitze, nachdem er wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr verurteilt worden sei. Diese Tat begründe die gesetzliche Unzuverlässigkeitsvermutung. Besondere Umstände, die diese Regelvermutung entkräften könnten, lägen nicht vor. Ein Rückschluss von der Wiedererlangung der straßenverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit durch die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis 13 Monate nach Rechtskraft des Strafbefehls auf eine (wieder eingetretene) waffenrechtliche Zuverlässigkeit sei nicht tunlich. Der Kläger hat unter dem 01. Februar 2006 Klage erhoben.

Er wiederholt und vertieft noch einmal sein Vorbringen aus dem Widerspruchsverfahren. Insbesondere bekräftigt er noch einmal seinen Standpunkt, dass die Regelunzuverlässigkeit widerlegt sei. Bei ihm lägen besondere Umstände vor, die eine Abweichung von der Regelvermutung rechtfertigten. Von Kindesbeinen an habe er Umgang mit Waffen und der Jagd gehabt. Sowohl sein Großvater als auch sein Vater seien Jäger gewesen. Er sei seit 1970 im Besitz eines Jagdscheines, es habe nie Beanstandungen gegeben. Er sei überall beliebt und geschätzt und habe ein gutes Auskommen mit Jagdgenossen und Jagdvorstehern. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass seit der Tat auch immerhin schon 3 1/2 Jahre verstrichen seien. Schließlich sei davon auszugehen, dass die Unzuverlässigkeit nicht mehr bestehe, wenn die Fahrerlaubnis, wie in seinem Falle, wieder erteilt worden sei.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist unbegründet.

Der Bescheid des Beklagten vom 07. Dezember 2005 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 19. Januar 2006 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Rechtsgrundlage für den Widerruf der Waffenbesitzkarten des Klägers ist die Vorschrift des § 45 Abs. 2 Waffengesetz (– WaffG –). Danach ist eine waffenrechtliche Erlaubnis zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung hätten führen können. Diese Voraussetzung liegt gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 WaffG dann vor, wenn dem Betroffenen die erforderliche Zuverlässigkeit (§ 5 WaffG) fehlt. Nach der Bestimmung des § 5 Abs. 2 Nr. 1 a WaffG besitzen in der Regel Personen die erforderliche Zuverlässigkeit nicht, die wegen einer vorsätzlichen Straftat zu einer Freiheitsstrafe, Jugendstrafe, Geldstrafe von mindestens 60 Tagessätzen oder mindestens zwei Mal zu einer geringeren Geldstrafe rechtskräftig verurteilt worden sind, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind. Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

Der Kläger ist ca. 3 1/2 Jahre vor dem hier maßgeblichen Zeitpunkt der Widerspruchsentscheidung (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. 10. 1989 – Buchholtz 402.4 WaffG Nr. 54 = BVerwGE, 84,17) durch Strafbefehl des Amtsgerichts Greifswald vom 30. September 2002 u. a. wegen des Vergehens der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB rechtskräftig zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 30,– € verurteilt worden. Ein Strafbefehl steht einem Urteil gleich (§ 410 StPO).

Der Kläger vermag die somit hier in vollem Umfang eingreifende Regelvermutung seiner waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit auch nicht zu entkräften. Die Vermutung der Unzuverlässigkeit kann nur in einem Ausnahmefall ausgeräumt werden. Bei strafgerichtlichen Verurteilungen bildet die der Verurteilung zugrunde liegende Straftat den Grund der Regelvermutung; demgemäß ist sie im wesentlichen Gegenstand

der Prüfung, ob ein Ausnahmefall vorliegt. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass bereits eine einzige Verurteilung die Regelvermutung begründet. Für das Vorliegen eines Einzelfalles kommt es daher vor allem darauf an, ob die Umstände der abgeurteilten Tat die Verfehlung in einem derart milden Licht erscheinen lassen, dass die regelmäßig begründete Annahme eines Zuverlässigkeitsmangels nicht gerechtfertigt ist. Die Prüfung erfordert eine – unter ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten vorzunehmende – Würdigung der Schwere der konkreten Verfehlung, z. B. dahin, ob sie lediglich Bagatellcharakter hat sowie eine Beurteilung der Persönlichkeit des Betroffenen, wie sie in seinem Verhalten zum Ausdruck kommt. Die Regelvermutung wird daher nur entkräftet, wenn bezogen auf die Straftat aufgrund besonderer Tatsachen im Einzelfall die – nach dem strengen gesetzlichen Maßstab regelmäßig gegebene – Befürchtung, der Betroffene könnte mit Waffen (bzw. Munition) nicht ordnungsgemäß umgehen, ausnahmsweise nicht gerechtfertigt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. Oktober 1995 – 1 C 32/94 – JURIS).

Derartige besondere Umstände, die die Annahme einer Unzuverlässigkeit des Klägers entkräften könnten, sind für das Gericht indes nicht ersichtlich.

Der Kläger nahm am 15. Juni um 1.45 Uhr am öffentlichen Straßenverkehr teil, obwohl er infolge vorangegangenen Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr fahrtüchtig war, was er auch wusste. Die entnommene Blutprobe ergab eine durchschnittliche Blutalkoholkonzentration von 1,76 ‰, die damit ganz erheblich über der zum Tatzeitpunkt gesetzlich tolerierten Blutalkoholgrenze lag. Einen zwingenden Grund für die Alkoholfahrt hat der Kläger weder vorgetragen noch ist ein solcher für das Gericht aus dem Akteninhalt ersichtlich. Bei dem alkoholbedingten Fehlverhalten handelt es sich nicht um ein Bagatelldelikt (BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1994 – 1 C 31/92 – JURIS). Bei dem der Verurteilung durch das Amtsgericht Greifswald zugrunde liegenden Sachverhalt handelt es sich vielmehr um einen typischen Fall einer Trunkenheitsfahrt, die allerdings insoweit vom „Normalfall“ abweicht, als der Kläger – obwohl ihm von der Polizei der Führerschein abgenommen worden war – sich erneut ans Steuer gesetzt und seine Fahrt fortgesetzt und sich eines Vergehens nach § 316 Abs. 1 StGB innerhalb kürzester Zeit nochmals schuldig gemacht hat. Aus diesem Grund hat das Strafgericht festgestellt, dass er sich als in besonderem Maße ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.

Der Kläger kann auch nicht damit durchdringen, dass er sich viele Jahre als waffenrechtlich zuverlässig erwiesen habe und als integrer Jagdgenosse angesehen wird. Zum einen ist zu berücksichtigen, dass bereits eine einzige Verurteilung wegen einer Tat im Sinne des § 5 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 a WaffG die Regelvermutung begründet. Dabei setzt diese Vermutung nicht voraus, dass außer der Verurteilung weitere nachteilige Umstände über den Waffenbenutzer bekannt geworden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1994, a. a. O.).

Schließlich folgt ein Ausnahmefall und damit ein Abweichen von der Regelvermutung des § 5 Abs. 2 WaffG auch nicht aus dem Umstand, dass dem Kläger im April 2004, und damit vor dem Widerruf der Waffenbesitzkarten und der Entziehung des Jagdscheines die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde. Beim Straßenverkehrsrecht bzw. Fahrerlaubnisrecht handelt es sich um eine vom Waffenrecht zu unterscheidende Ordnungsmaterie. Die Beurteilung der Frage durch die Straßenverkehrsbehörde, ob der Kläger (wieder) zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, ist nicht mit der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit gemäß § 5 WaffG gleichzusetzen. Insbesondere bedeutet die Bejahung waffenrechtlicher Unzuverlässigkeit nicht, dass dem Betroffenen generell Unzuverlässigkeit vorzuwerfen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Dezember 1989 – 1 C 27.88 – JURIS). Der Gesetzgeber hat beide Ordnungsbereiche unterschiedlich ausgestaltet. Sinn und Zweck des Waffengesetzes ist es, das mit jedem Waffenbesitz verbundene Sicherheitsrisiko möglichst gering zu halten und dieses nur bei Personen hinzunehmen, die nach ihrem Verhalten Vertrauen darin verdienen, dass sie mit Waffen und Munition jederzeit und in jeder Hinsicht ordnungsgemäß umgehen. Zu diesem Zweck hat der Gesetzgeber selbst – im Gegensatz zum Fahrerlaubnisrecht – in der Bestimmung des § 5 Abs. 3 WaffG Tatbestände aufgeführt, bei deren Vorliegen die waffenrechtliche Unzuverlässigkeit in der Regel vermutet wird. Anders als im Bereich des § 5 Abs. 1 WaffG, in dem in jedem Falle eine umfassende Prüfung aller wesentlichen Umstände erforderlich ist, begründen die in § 5 Abs. 2 WaffG aufgeführten Tatsachen „schon für sich allein“ in der Regel einen Zuverlässigkeitsmangel. Nach der vom Gesetzgeber selbst vorgenommenen Wertung sind u. a. bestimmte (rechtskräftig abgeurteilte) Straftaten ein deutliches Anzeichen für einen Mangel an Vertrauenswürdigkeit, der auch dafür erheblich ist, ob der Täter als Waffen- bzw. Munitionsbesitzer ein Risiko darstellt, das nicht hingenommen werden soll. Dies entspricht auch dem erklärten Ziel des Gesetzes, einen normativen Beitrag zur Erhöhung der inneren Sicherheit zu leisten. Zu diesem gesetzestechnischen Instrument der Aufstellung von Regelvermutungstatbeständen, die die waffenrechtliche Unzuverlässigkeit begründen, hat der Gesetzgeber im Bereich des Straßenverkehrsrechts nicht gegriffen. Dort stellt er der Fahrerlaubnisbehörde anheim, bei aufgetretenen oder vermuteten Eignungsbedingungen diese von Amts wegen aufzuklären, wobei dem Fahrerlaubnisinhaber und/oder Fahrerlaubnisbewerber allerdings gesteigerte Mitwirkungspflichten obliegen. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis sagt daher für sich genommen über die Fähigkeit des Klägers zu verantwortungsbewußtem Umgang mit Waffen nichts aus. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis drückt lediglich aus, dass die Straßenverkehrsbehörde den Kläger jedenfalls zum Führen eines Kraftfahrzeugs (wieder) für geeignet hält. Nicht Gegenstand der Entscheidung ist, ob der Kläger im waffenrechtlichen Sinne zuverlässig ist. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach einer Trunken-

heitsfahrt führt nach alledem allein ohne Hinzutreten weiterer Besonderheiten nicht zum Vorliegen eines Ausnahmefalles. Das gilt selbst dann, wenn – wie im vorliegenden Fall – der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ein dem Betroffenen günstiges medizinisch-psychologisches Fahreignungsgutachten vorausgegangen ist (vgl. VG Karlsruhe, Urteil vom 20. Mai 1999 – 6 K 914/98 – JURIS).

Keine Bedenken bestehen des Weiteren gegen die in dem angefochtenen Bescheid des Beklagten weiter ausgesprochene Verpflichtung des Klägers, die in den Waffenbesitzkarten eingetragenen Schusswaffen unbrauchbar zu machen oder einem Berechtigten zu überlassen und hierüber einen Nachweis zu bringen. Rechtsgrundlage ist insoweit § 48 Abs. 2 Satz 1 WaffG, dessen tatbestandliche Voraussetzungen – ein rechtmäßiger Widerruf der Waffenbesitzkarte – vorliegen. Anhaltspunkte für einen fehlerhaften Gebrauch des insoweit der Behörde eingeräumten Ermessens oder die Unverhältnismäßigkeit dieser Entscheidung sind weder ersichtlich noch vom Kläger vorgetragen. Auch die dem Kläger gesetzte Frist von einem Monat nach Eintritt der Bestandskraft der Verfügung erscheint angemessen.

Schließlich ist auch die in der angefochtenen Verfügung enthaltene Entziehung des Jagdscheines des Antragstellers gemäß § 18 Bundesjagdgesetz (– BJagdG –) nicht zu beanstanden. Nach dieser Vorschrift ist die Behörde in den Fällen des § 17 Abs. 1 BJagdG verpflichtet, den Jagdschein für ungültig zu erklären und einzuziehen, wenn Tatsachen, welche die Versagung des Jagdscheines begründen, erst nach Erteilung des Jagdscheines eintreten oder der Behörde, die den Jagdschein erteilt hat, bekannt werden. Nach § 17 Abs. 1 Satz 2 BJagdG darf, soweit die Zuverlässigkeit oder die persönliche Eignung im Sinne des §§ 5 und 6 WaffG fehlen, nur noch ein Jagdschein nach § 15 Abs. 7 BJagdG (Falknerjagdschein) erteilt werden. Da – wie festgestellt – dem Kläger die notwendige Zuverlässigkeit im Sinne des Waffengesetzes fehlt und dem Beklagten die dieser Annahme zugrunde liegenden Tatsachen nachträglich bekannt geworden sind, war er befugt, den Jagdschein des Klägers einzuziehen.

95. 1. Ein in der Vergangenheit liegender Betäubungsmittelkonsum kann dann Eignungszweifel begründen, wenn der Konsum nach Gewicht und zeitlichem Umfang geeignet ist, aktuell die Fahreignung in Zweifel zu ziehen. Die Tilgung einer im Bundeszentralregister eingetragenen Verurteilung wegen illegalen Drogenbesitzes und -handels zur Finanzierung dieses Drogenkonsums steht dem nicht entgegen.

2. Bei Drogenmischkonsum (Cannabis und Ecstasy) über neun Monate ist die Fahrerlaubnisbehörde berechtigt, knapp sieben Jahre nach dem behaupteten Konsumende ein medizinisch-psychologisches Gutachten zum Beleg einer stabilen Distanzierung vom früheren Drogenkonsum zu fordern.

Verwaltungsgericht Augsburg,
Urteil vom 26. September 2006 – Au 3 K 06.168 –

Zum Sachverhalt:

Die Beteiligten streiten um die Erteilung einer Fahrerlaubnis für den Kläger, der noch nie im Besitz eines Führerscheins war.

Mit rechtskräftigem Urteil des Strafgerichts vom 05. Juni 2000 wurde der Kläger wegen Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in 20 Fällen in Tatmehrheit mit Erwerb von Betäubungsmitteln in zehn Fällen in Tatmehrheit mit Besitz von Betäubungsmitteln rechtlich zusammentreffend mit Handeltreiben jeweils in nicht geringer Menge zu einer Jugendstrafe von sechs Monaten verurteilt, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wurde. Zwischen Dezember 1998 und Dezember 1999 habe der Kläger Haschisch erworben, zum Teil selbst konsumiert und wieder verkauft; ebenso habe er in fünf Fällen jeweils zehn Ecstasy-Tabletten erworben. Durch den Verkauf der Drogen habe er zumindest seinen eigenen Rauschmittelkonsum finanziert. Zuvor hatte er im Rahmen eines persönlichen Gesprächs bei der Führerscheinstelle der Beklagten am 17. April 2000 eingeräumt, dass er von April bis 24. Dezember 1999 an den Wochenenden und einmal unter der Woche Cannabis konsumiert habe, zusätzlich einmal pro Monat Ecstasy. Einen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis verfolgte er nicht weiter.

Am 01. Juli 2005 beantragte der Kläger die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B bei der Beklagten. Mit Schreiben vom 18. Oktober 2005 wurde der Kläger aufgefordert, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Überprüfung seiner Fahreignung nach Betäubungsmittelkonsum vorzulegen. Seine behauptete Distanzierung vom Drogenkonsum solle mit der Begutachtung belegt werden. Der Kläger brachte das geforderte Gutachten nicht bei. Der frühere Drogenkonsum liege so weit in der Vergangenheit zurück, dass die Aufforderung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens unverhältnismäßig sei. Mit Bescheid vom 06. November 2005 wurde der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis abgelehnt. Da der Kläger das zu Recht geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorgelegt habe, sei auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen. Die nach erfolglosem Widerspruchsverfahren erhobene Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Die zulässige Verpflichtungsklage ist unbegründet. Der ablehnende Bescheid der Beklagten vom 06. November 2005 in Gestalt des Widerspruchsbescheids der Regierung vom 30. Januar 2006 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung/VwGO).

1. a) Die Behörde ist nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV berechtigt, auf die Nichteignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen, wenn ein gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten nicht oder nicht fristgemäß vorgelegt wird. Hierfür ist Voraussetzung, dass die Aufforderung zur Beibrin-

gung eines solchen Gutachtens zu Recht ergangen ist. Das ist vorliegend der Fall.

b) Die Behörde war nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV wegen der vom Kläger zugestandenen Einnahme von Amphetaminen berechtigt, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom Kläger im Rahmen der Ersterteilung der Fahrerlaubnis anzuordnen. Nach dieser Vorschrift hat die Behörde die Beibringung eines solchen Gutachtens dann zu fordern, wenn zu klären ist, ob der Betroffene ohne abhängig zu sein weiterhin Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes einnimmt. Die Vorschrift erfordert, dass nachweislich in der Vergangenheit ein Konsum „harter" Drogen – Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) mit Ausnahme von Cannabis, für das Sonderregelungen gelten – stattgefunden hat (BVerwG vom 09. 06. 2005, DAR 2005, 581 [= BA 2006, 49]). Das ist vorliegend der Fall, da der Kläger im Rahmen des Strafverfahrens und auch gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde angegeben hat, im Jahr 1999 über mehrere Monate neben Cannabis auch Ecstasy wiederholt eingenommen zu haben. Bei Ecstasy (MDA, MDMA und MDEA) handelt es sich um Amphetaminvarianten; das sind synthetisch hergestellte Derivate bekannter psychoaktiver Stoffe, die oft ähnliche, teilweise aber auch bedeutend stärkere und suchterregendere Wirkungen als ihre Muttersubstanzen besitzen. Diese so genannten „Designer-Drogen" sind wegen ihres Suchtpotentials durch die 6. Betäubungsmittelrechts-Änderungsverordnung (vom 14. 09. 1995, BGBl. I S. 1161) dem Betäubungsmittelgesetz unterstellt (vgl. Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, RdNrn. 30 ff. zu Teil 15 B I); diese Stoffe sind in den Anlagen zu § 1 Abs. 1 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) aufgeführt.

Die Gutachtensanforderung lässt sich darüber hinaus auch auf die bei gelegentlichem Cannabiskonsum speziellere Norm des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV stützen (BVerwG, a. a. O.). Danach kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. Einen wiederholten, nicht (nahezu) täglichen Konsum von Cannabis, und damit einen „gelegentlichen" im Rechtssinn (NdsOVG vom 30. 03. 2004, BA 2004, 563; BayVGH vom 03. 09. 2002, BA 2004, 97) hat der Kläger eingeräumt. Die in der Ermächtigungsnorm genannten weiteren Tatsachen, die Zweifel an der Eignung begründen, sind in erster Linie diejenigen, die in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt sind, aber auch weitere, dort nicht katalogisierte fahreignungsrelevante Tatsachen (NdsOVG, a. a. O.; BayVGH vom 03. 09. 2002, a. a. O.). In Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist als weitere Zusatztatsache der Beigebrauch anderer psychoaktiv wirkender Stoffe zum gelegentlichen Cannabiskonsum genannt, was im Regelfall zur Fahrungeeignetheit führt. Die Einnahme von Ecstasy stellt die Verwirklichung dieses Umstands dar, da während des Cannabiskonsums eine „harte" Droge konsumiert wurde, was zu einer Verstärkung der Wirkung der eingenommenen Drogen führen kann (BayVGH vom 14. 10. 2003, 11 CS 03.2433; VG Augsburg vom 23. 12. 2003, BA 2004, 294).

c) Der Verwertung des im Rahmen des Strafverfahrens eingestandenen Drogenkonsums über mehrere Monate im Jahr 1999 steht nicht entgegen, dass die Verurteilung wegen Drogenhandels und unerlaubten Besitzes und Erwerbs von Drogen mit rechtskräftigem Urteil des Amtsgerichts vom 05. Juni 2000 nicht mehr im Bundeszentralregister eingetragen ist. Zwar ist in § 51 Abs. 1 des Bundeszentralregistergesetzes (BZRG) festgelegt, dass die Tat und die Verurteilung dem Betroffenen nicht mehr entgegen gehalten werden dürfen, wenn die Eintragung über eine Verurteilung getilgt ist. Die Vorschrift des § 51 BZRG bezweckt, die volle Wiedereingliederung des Vorbestraften in die Gesellschaft herbeizuführen und zu verhindern, dass getilgte Verurteilungen zur Sprache gebracht werden und eine etwa wiedergewonnene Existenz durch das Aufgreifen längst gesühnter Taten („Strafmakel") gefährdet wird (BVerwG vom 17. 12. 1976, BVerwGE 51, 359/365). Das Verbot der Verwertung einer getilgten Eintragung bezieht sich aber ausschließlich auf die im Register ursprünglich eingetragenen Tatsachen, nicht auf sonstige Umstände. Ob die Betäubungsmittel, die der Kläger unerlaubt besessen hat und mit denen er handelte, von ihm eingenommen wurden, spielt für den strafrechtlichen Tatbegriff keine Rolle; dieser Umstand ist nicht in das Bundeszentralregister einzutragen und entsprechend nach Löschung der Eintragung nicht von einem Verwertungsverbot umfasst.

Nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 BZRG wird unter anderem der Tag der (letzten) Tat und nach § 5 Abs. 1 Nr. 6 BZRG die rechtliche Bezeichnung der Tat unter Angabe der angewendeten Strafvorschriften eingetragen. Das Verwertungsverbot in § 51 Abs. 1 BZRG bezieht sich damit auf das Vorhalten von Tat und Verurteilung und die Verwertung dieser Tatsachen zum Nachteil des Betroffenen (Hase, BZRG, 1. Aufl. 2003, RdNr. 5 zu § 51; Götz/Tolzmann, BZRG, 4. Aufl. 2000, RdNr. 15 zu § 51). Die Tat ist hier im Sinn des strafprozessualen Tatbegriffs (§ 264 der Strafprozessordnung/StPO) zu verstehen (Hase, a. a. O., RdNr. 4 zu § 51; Götz/Tolzmann, a. a. O., RdNr. 13 zu § 51). Nach der in der Rechtsprechung herrschenden Auffassung ist entsprechend dem Zweck des § 264 StPO als Tat der gesamte (geschichtliche) Lebensvorgang einschließlich aller damit zusammenhängender oder darauf bezüglicher Vorkommnisse zu verstehen, aus dem die zugelassene Anklage gegen den jeweiligen Angeklagten den Vorwurf einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit herleitet (Gollwitzer in Löwe-Rosenberg, StPO, 25. Aufl. 2001, RdNr. 4 zu § 264). Der Vorwurf der Straftat wurde dem Kläger hinsichtlich des Drogenhandels sowie des unerlaubten Besitzes und Erwerbs von Betäubungsmitteln gemacht, nicht jedoch wegen der Einnahme der Drogen. Das Verwertungsverbot des § 51 Abs. 1 BZRG umfasst daher das Verbot, die Verurteilung des Klägers vom 05. Juni 2000 wegen unerlaubten Besitzes und Erwerbs sowie des Handeltreibens mit Drogen nach Ablauf der fünfjährigen Tilgungsfrist (§ 46

Abs. 1 Nr. 1 lit. c BZRG) weiter gegen ihn zu verwenden. Der – nicht strafbare – Konsum der Drogen ist davon nicht erfasst. Dieses Ergebnis wird auch dadurch unterstrichen, dass zwischen dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und einer zeitgleich begangenen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines Betäubungsmittels (§ 24a Abs. 2 StVG) keine verfahrensrechtliche Tatidentität im Sinn des § 264 StPO besteht. Die strafrechtliche Verfolgung wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln knüpft nur an den Drogenbesitz als solchen an; soweit die Begehung der Verkehrsordnungswidrigkeit – des Fahrens unter Einfluss der Droge – nicht dazu dient, die Betäubungsmittel zu transportieren, an einen sicheren Ort zu bringen, sie zu verstecken oder dem staatlichen Zugriff zu entziehen, greifen die Strukturen von Straftat und Ordnungswidrigkeit nicht ineinander (BGH vom 27. 04. 2004, BA 2005, 242).

d) Die Forderung nach Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist auch unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit nicht zu beanstanden. Unter diesem Gesichtspunkt kann nicht jeder beliebig weit in der Vergangenheit liegende Drogenkonsum als Grundlage für die Anforderung eines solchen Gutachtens herangezogen werden. Der erfolgte Betäubungsmittelmissbrauch muss unter Berücksichtigung der zeitlichen Komponente noch geeignet sein, die Kraftfahreignung in Zweifel zu ziehen.

aa) 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. Für die Beurteilung, ob eine solche Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, kann nicht auf schematisch feste Zeiten abgestellt werden. Vielmehr ist eine Einzelfallbetrachtung unter Einbeziehung aller relevanten Umstände erforderlich. Entscheidend ist, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen Gefahrenverdacht begründen. Von besonderem Gewicht ist dabei, welche Art von Drogen mit welchem Suchtpotential über welchen Zeitraum eingenommen wurden. Ausgehend hiervon muss im Einzelfall beurteilt werden, wie schwer der Gefahrenverdacht liegt, der sich aus dem in der Vergangenheit nachgewiesenen Drogenkonsum ergibt. 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 Nr. 2, Abs. 1 Satz 4 FeV vorgesehene medizinisch-psychologische Gutachten ab (vgl. zum Ganzen: BVerwG, a. a. O.; Driehaus, DAR 2006, 7).

bb) Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die vom Beklagten geforderte Beibringung eines Fahreignungsgutachtens im vorliegenden Fall verhältnismäßig. Der vom Kläger eingeräumte Drogenkonsum mindestens im Zeitraum von April bis Dezember 1999 war von einem solchen Gewicht, dass auch in dem für die Beurteilung einer Verpflichtungsklage maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung des Gerichts (Jörg Schmidt in: Eyermann, VwGO, 12. Aufl. 2006, RdNrn. 45, 62 zu § 113) noch hinreichende Zweifel an der Fahreignung des Klägers bestehen; das gilt insbesondere für eine belastbare, stabile Verhaltensänderung im Sinn einer Distanzierung vom früheren Drogenkonsum.

Sinn und Zweck einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Rahmen der Erteilung einer Fahrerlaubnis ist – im medizinischen Teil – die Frage, ob aktuell noch Drogen eingenommen werden und – im psychologischen Teil – die Frage, ob eine stabile, belastbare Distanzierung von Drogen erfolgt ist (so die Leitvorstellung des Normgebers der Fahrerlaubnis-Verordnung: BR-Drs. 443/98, S. 263). Der Kläger hat über mindestens neun Monate nicht nur wöchentlich Cannabis, sondern einmal im Monat zusätzlich Ecstasy und damit eine „harte" Droge zu sich genommen. Wie oben dargestellt, handelt es sich bei Ecstasy um Amphetaminderivate, denen ein sehr hohes Suchtpotential zukommt (vgl. Berz/Burmann, a. a. O.). Erst recht ergibt sich aus dem über einen längeren Zeitraum betriebenen Drogenmischkonsum eine entsprechende Suchtgefahr.

Zwar ist zu konstatieren, dass der zugestandene Drogenkonsum mittlerweile fast sieben Jahre zurückliegt. Der zeitliche Aspekt allein bedingt nicht, dass im vorliegenden Fall die Beibringungsanordnung unverhältnismäßig wäre. Das zeigt der Vergleich mit den Verwertungsbestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes. Zwar ist der vorliegende Fall dadurch gekennzeichnet dass keine isolierte Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht verhängt wurde, die nach § 28 Abs. 3 Nr. 2 StVG in das Verkehrszentralregister einzutragen wäre. Selbst wenn man aus den Vorschriften über die Verwertbarkeit von fahreignungsrelevanten Tatsachen im Verkehrszentralregister eine äußerste Verwertungsgrenze in zeitlicher Hinsicht für nicht im Register eingetragene fahreignungsrelevante Umstände ableiten wollte, wäre eine Verwertung noch möglich. Wäre eine entsprechende Maßnahme im Rahmen der strafgerichtlichen Ahndung erfolgt, so könnte sie bis zum Ablauf einer fünfjährigen Tilgungsfrist (§ 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 lit. a StVG) verwertet werden, wobei die Tilgungsfrist allerdings einer fünfjährigen „Anlaufhemmung" nach § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG unterläge, was im Ergebnis dazu führen würde, dass eine Verwertung bis zu zehn Jahre nach der Verurteilung möglich wäre, die den Regelungen des Bundeszentralregisters vorginge (§ 52 Abs. 2 BZRG). Auch wenn festzustellen ist, dass eine isolierte Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis gerade nicht verhängt wurde, so zeigt doch der Blick auf die zeitliche Verwertungsmöglichkeit nach dem Verkehrszentralregister, dass allein die Tatsache, sieben Jahre lang nicht mehr wegen des Kontakts mit Drogen auf-

fällig geworden zu sein, nicht so schwer wiegt, dass allein durch Zeitablauf der in der Vergangenheit liegende Drogenkonsum so stark an Gewicht verliert, dass die Verhältnismäßigkeit der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens wegen des früheren Drogenkonsums zu verneinen wäre. Allein durch Zeitablauf wird aber die Fahreignung nach Drogenkonsum nicht wieder gewonnen.

Selbst wenn der Kläger, wie er behauptet, nach dem Dezember 1999 keine Drogen mehr genommen haben sollte, erscheint die Frage nach der Stabilität des Einstellungswandels durchaus berechtigt (BVerwG, a. a. O., S. 582). Wie oben dargestellt, ist bei dem vom Kläger betriebenen Mischkonsum von Cannabis und „harten" Drogen über neun Monate ein erhebliches Suchtpotential gegeben. Es ist äußerst fraglich, ob ein solcher Drogenkonsum ohne weiteres einfach beendet und eine Abstinenz – die der Kläger vorträgt – stabil und belastbar durchgehalten werden kann. Das dürfte regelmäßig nicht ohne Unterstützung von außen möglich sein. Insoweit fällt negativ ins Gewicht, dass weder im Verwaltungsverfahren noch im gerichtlichen Verfahren irgendwelche Nachweise vorgelegt wurden, dass die vom Kläger behauptete Drogenabstinenz tatsächlich zutrifft. Auch sind die Angaben des Klägers zu den Einzelumständen der Beendigung des Drogenkonsums dürftig. Wer über fast neun Monate immer wieder die illegale Droge Cannabis konsumiert und zusätzlich zu „harten" Drogen greift, muss plausibel machen, dass er sich von dem früheren, weit über ein bloßes „Probieren" hinausgehenden Konsum distanziert hat. Das erfordert eine ins Einzelne gehende Schilderung der unternommenen Schritte zur Entgiftung und Entwöhnung sowie der Aufrechterhaltung der Abstinenz nach erfolgreicher Behandlung. Schilderungen, wann, wie und wo eine Entwöhnungsbehandlung oder auch nur die Teilnahme an einer Therapie oder Selbsthilfegruppe stattgefunden haben könnten, fehlen völlig (vgl. hierzu auch: VGH BW vom 18. 04. 2004, BA 2006, 57/60 für einen sieben Jahre zurückliegenden Konsum von Heroin, Kokain und Haschisch). Auch nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BayVGH vom 09. 05. 2005, BayVBl. 2006, 18; vom 04. 10. 2005, 11 CE 05.2304) erfordert die Feststellung, ob ein behaupteter Verhaltenswandel den Tatsachen entspricht, auch im Rahmen eines (Wieder-)Erteilungsverfahrens die Beibringung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zur Verifizierung des vorgetragenen Einstellungswandels. Entsprechend ist eine hohe Rückfallgefahr in den früheren Drogenkonsum zu besorgen. Den ausführlichen Erwägungen der Beklagten, ein solches Gutachten zum Nachweis der Fahreignung auch heute noch zu fordern, ist daher beizupflichten.

(Mitgeteilt von Richter am Verwaltungsgericht Dietmar Zwerger, Augsburg)

96. Ob in einem gegen den Fahrerlaubnisinhaber anhängigen Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB „in Betracht kommt" und die Fahrerlaubnisbehörde deshalb nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG für die Dauer des Strafverfahrens an einer eigenen Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen desselben Sachverhalts gehindert ist, ist im Wege einer auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens abstellenden Prognose zu beurteilen. Spätere Erkenntnisse, die darauf hindeuten, dass die Fahrerlaubnis im Strafverfahren (mutmaßlich) nicht entzogen wird (hier: die der Behörde inzwischen bekannt gewordene Anklageschrift), sind insoweit unerheblich.

Verwaltungsgericht Osnabrück,
Beschluss vom 27. November 2006 – 2 B 82/06 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung versehene Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klasse 3 (alt).

Am 26. 06. 2006 gegen 17:30 Uhr wurde der Antragsteller als Fahrer eines Pkw im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle von Bediensteten des Polizeikommissariats D. überprüft. Dabei wurde zum einen festgestellt, dass ein Beifahrer des Antragstellers 98,60 g Cannabisharz (Haschisch) und 2,63 g Cannabis (Marihuana) bei sich führte. Zum anderen stand der Antragsteller nach Einschätzung der kontrollierenden Polizeibeamten offensichtlich unter Cannabiseinfluss und gab im Rahmen seiner Befragung an, dass man gemeinsam in einem Coffeeshop in den Niederlanden gewesen sei und dort einen „Joint" geraucht habe. Im Hinblick darauf ordneten die Polizeibeamten die Durchführung eines Drogenscreenings an, dem sich der Antragsteller auch unterzog. Das mit der Untersuchung beauftragte Labor Dr. E. und Partner aus F. teilte in seinem Befundbericht vom 06. 07. 2006 mit, dass in der dem Antragsteller entnommenen Blutprobe Cannabis nachgewiesen worden sei; dabei sei ein THC-Wert von 50,5 ng/ml und ein THC-Carbonsäure-Wert von 305,0 ng/ml festgestellt worden.

Aufgrund des vorgenannten Sachverhalts erstattete das Polizeikommissariat D. wegen des Verdachts der Beihilfe zur illegalen Einfuhr von Betäubungsmitteln und des Führens eines Kraftfahrzeugs unter Drogeneinfluss am 26. 06. 2006 Strafanzeige gegen den Antragsteller und gab die Sache nach dem – mit Abschlussbericht vom 11. 08. 2006 erfolgten – Abschluss der diesbezüglichen Ermittlungen an die zuständige Staatsanwaltschaft ab. Diese erhob daraufhin unter dem 09. 10. 2006 wegen der o. g. Tatvorwürfe Anklage und wies in diesem Zusammenhang u. a. darauf hin, dass die Verhängung eines Fahrverbots gegen den Antragsteller geboten sein dürfte. Das gegen den Antragsteller geführte Strafverfahren ist bislang noch nicht abgeschlossen.

Nachdem der Antragsgegner von der Polizei über den Vorfall vom 26. 06. 2006 unterrichtet worden war, entzog er dem Antragsteller – nach vorheriger Anhörung – mit Bescheid vom 17. 08. 2006 die Fahrerlaub-

nis und ordnete insoweit die sofortige Vollziehung an. Zur Begründung führte er aus, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr geeignet sei, weil er am Vorfallstag ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss geführt habe und der bei der Untersuchung seiner Blutprobe festgestellte THC-Carbonsäure-Wert auf einen chronischen Cannabismissbrauch schließen lasse.

Der Antragsteller hat daraufhin Klage erhoben und gleichzeitig um Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nachgesucht.

Aus den Gründen:

Der Antrag hat Erfolg, … weil bei der im vorliegenden Verfahren gebotenen summarischen Prüfung erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheides bestehen und es deshalb nicht gerechtfertigt ist, den angeordneten Sofortvollzug weiterhin aufrechtzuerhalten.

Dabei bedarf es im vorliegenden Verfahren keiner ins Einzelne gehenden Auseinandersetzung mit der Frage, ob der Antragsteller derzeit nach Maßgabe der §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1 und 2 FeV i. V. m. Ziff. 9.2.1 und 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist oder nicht. Als rechtswidrig dürfte sich der angefochtene Bescheid vielmehr allein schon deshalb erweisen, weil der Antragsgegner bei seiner Entscheidung die Vorschrift des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG nicht beachtet hat. Danach darf die Fahrerlaubnisbehörde, solange gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt, den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen. Mit dieser Vorschrift sollen widersprüchliche Entscheidungen der Strafgerichte und der Fahrerlaubnisbehörden in derselben Angelegenheit vermieden werden (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 3 StVG Rn. 15), wobei einer (etwaigen) Entscheidung im Strafverfahren sowohl zeitlich als auch sachlich (vgl. insoweit § 3 Abs. 4 StVG) der Vorrang eingeräumt und die Befugnis der Fahrerlaubnisbehörde zu einer eigenen Entscheidung über eine Entziehung der Fahrerlaubnis in dieser Hinsicht – jedenfalls zunächst – entsprechend beschränkt wird. Diese Beschränkung bzw. Bindung der Fahrerlaubnisbehörde beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem eine Strafverfolgungsbehörde (insbesondere etwa die Polizei oder die Staatsanwaltschaft) erstmals wegen des Verdachts einer strafbaren Handlung eine Untersuchung gegen den Betroffenen eröffnet und endet (erst) mit dem rechtskräftigen Abschluss des Strafverfahrens (vgl. Hentschel, a. a. O., Rn. 16 m. w. N.). Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze spricht Überwiegendes dafür, dass der Antragsgegner im Zeitpunkt seiner Entscheidung (17. 08. 2006) nicht berechtigt war, dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Dass der (Lebens-)Sachverhalt, auf den der Antragsgegner seine Entscheidung – und zwar ausschließlich – gestützt hat, mit dem Sachverhalt, der dem gegen den Antragsteller derzeit geführten Strafverfahren zugrunde liegt, identisch ist, liegt auf der Hand und wird auch vom Antragsgegner selbst nicht bestritten. Demgemäß bestand – in zeitlicher Hinsicht – eine Bindung des Antragsgegners an dieses Strafverfahren i.S.d. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG ab dem Zeitpunkt, in dem seitens einer Strafverfolgungsbehörde erstmals eine entsprechende Untersuchung gegen den Antragsteller eröffnet wurde. Dies war hier die aufgrund des Vorfalls am 26. 06. 2006 vom Polizeikommissariat D. am gleichen Tage gegen den Antragsteller erstattete (und mit einer „ersten Vernehmung" des Antragstellers verbundene) Strafanzeige, an die sich dann weitere polizeiliche Ermittlungen, die Abgabe der Sache an die Staatsanwaltschaft (nach Fertigung des entsprechenden Abschlussberichts am 11. 08. 2006) und die Anklageerhebung durch die Staatsanwaltschaft F. im Oktober 2006 angeschlossen haben. Auch in sachlicher Hinsicht wird eine Bindung des Antragsgegners an das anhängige Strafverfahren aller Voraussicht nach zu bejahen sein; dies gilt insbesondere hinsichtlich der in § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG normierten Voraussetzung, dass in diesem Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht kommt. „In Betracht" kommt eine Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter regelmäßig in den in § 69 Abs. 2 StGB genannten Fällen; dies wäre hier dann der Fall, wenn das Verhalten des Antragstellers, der am Vorfallstag offensichtlich ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss geführt hat, strafrechtlich als Trunkenheit im Verkehr (§ 69 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 316 StGB) – worunter grundsätzlich auch das Führen eines Kraftfahrzeugs im Zustand der Fahruntüchtigkeit infolge des Genusses „anderer berauschender Mittel" (außer Alkohol), insbesondere von Betäubungsmitteln, fällt (vgl. Hentschel, a. a. O., § 316 StGB Rn. 3) – zu qualifizieren wäre. Im Übrigen kommt eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Strafverfahren dann „in Betracht", wenn sich aus der im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangenen Tat ergibt, dass der Betroffene zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (§ 69 Abs. 1 Satz 1 StGB). Letzteres kann insbesondere dann der Fall sein, wenn der Betroffene – was im Falle des Antragstellers möglicherweise in Betracht zu ziehen ist – sein Fahrzeug zur Begehung einer Straftat, etwa zum Erreichen des Tatorts und/oder zum Transport illegal erworbener bzw. eingeführter Betäubungsmittel, genutzt hat (vgl. Hentschel, a. a. O., § 69 StGB Rn. 4 m. w. N.).

Dem wird der Antragsgegner aller Voraussicht nach nicht mit Erfolg entgegenhalten können, dass eine Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers im Strafverfahren angesichts der mittlerweile vorliegenden Anklageschrift vom 09. 10. 2006 „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht erfolgen werde" bzw. „auszuschließen sei". Denn zum einen setzt § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG keinen mehr oder weniger hohen Grad an „Wahrscheinlichkeit", dass es zu einer derartigen Maßnahme tatsächlich kommen wird, voraus, sondern lässt die Bindung der Fahrerlaubnisbehörde an das anhängige Strafverfahren bereits dann entstehen, wenn eine solche Maßnahme lediglich „in Betracht kommt". Zum anderen ist – wie im Übrigen bei an-

deren Prognoseentscheidungen auch – für die Beurteilung der Frage, ob im konkreten Einzelfall eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Strafverfahren in Betracht kommt, auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens im oben umschriebenen Sinne abzustellen, da die Bindungswirkung des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG bereits ab diesem Zeitpunkt eintritt. Angesichts dessen wird in diesem Zusammenhang für eine „rückschauende" Betrachtung aufgrund nachträglich gewonnener Erkenntnisse voraussichtlich kein Raum sein. Demgemäß wird es insbesondere nicht darauf ankommen, dass die Staatsanwaltschaft das Verhalten des Antragstellers – soweit es das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss betrifft – offensichtlich lediglich als Verkehrsordnungswidrigkeit i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG bewertet und insoweit die Verhängung eines Fahrverbots (§ 25 StVG) für ausreichend hält. Abgesehen davon ist der Strafrichter im Rahmen der von ihm zu treffenden – im vorliegenden Fall noch ausstehenden – Entscheidung auch nicht an den Antrag der Staatsanwaltschaft gebunden mit der Folge, dass eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Strafverfahren selbst zum jetzigen Zeitpunkt – jedenfalls grundsätzlich – noch „in Betracht" kommt.

97.*) 1. Für die Annahme einer wiederholten Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss i. S. d. § 13 Nr. 2 b FeV bedarf es mindestens zwei noch verwertbarer Ordnungswidrigkeiten, weil anderenfalls die Vorschrift des § 13 Nr. 2 c FeV unterlaufen würde, die bei einem einmaligen Verstoß einen höheren BAK-Wert voraussetzt.

2. Ergibt eine nach § 13 Nr. 2 b FeV nicht gerechtfertigte medizinisch-psychologische Untersuchung Anlass zu erheblichen Zweifeln an der Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen, so kann der Betroffenen in den Stand versetzt werden, den er zum Zeitpunkt einer (nunmehr) nach § 13 Nr. 2 a FeV gerechtfertigten Forderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens hatte. Bis zu einer derartigen Vorlage ist es dem Betroffenen regelmäßig gestattet, die Fahrerlaubnis weiter zu nutzen. Dies gilt jedoch nur mit der Maßgabe, dass dem Betroffenen aufgegeben wird, ein weiteres Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen, das nunmehr zu der Frage Stellung nimmt, ob zu erwarten ist, dass der Betroffene zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und ob Beeinträchtigungen vorliegen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges in Frage stellen.

Verwaltungsgericht Stade,
Beschluss vom 22. September 2005 – 1 B 1699/05 –

Zum Sachverhalt:

Gegen die Antragstellerin ist ein Bußgeldbescheid ergangen, in dem ein Fahrverbot für einen Monat angeordnet wurde, weil sie am 24. Mai 2002 ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,29 mg/l geführt hatte. Wegen einer weiteren Zuwiderhandlung wurde im Rahmen eines Bußgeldbescheides wiederum ein ein Monat währendes Fahrverbot ausgesprochen, weil die Antragstellerin am 06. März 2005 ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,41 mg/l geführt hat. Mit Schreiben vom 22. April 2005 forderte der Antragsgegner die Antragstellerin auf, ein Gutachten beizubringen, in dem zu der Frage Stellung genommen werden sollte, ob zu erwarten sei, dass sie auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen würde und ob Beeinträchtigungen vorliegen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges der Klasse 3 in Frage stellen. Es bestünden aufgrund der zwei Vorfälle erhebliche Zweifel an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Nachdem die Antragstellerin nach einigem Schriftverkehr der Begutachtung zustimmte, erstellte der TÜV Nord B. am 02. August 2005 ein Gutachten. Bei der medizinischen Untersuchung ergab sich, dass die Leberfunktionsproben im Referenzbereich lagen, dass jedoch Auffälligkeiten auf einen früheren Alkoholmissbrauch hindeuteten. Die Abstinenzangabe sei jedoch nicht zu widerlegen, vielmehr seien die Auffälligkeiten als Restsymptome zu bewerten. Bei der Überprüfung der Leistungsfunktionen habe sich jedoch eine deutliche Minderleistung ergeben. Insbesondere sei das Reaktionsverhalten und die Intelligenz schwach. Die Antragstellerin habe bei dem zweiten Vorfall früh morgens neun Stunden nach Trinkende noch 0,41 mg/l Atemalkoholkonzentration gehabt, woraus zu schließen sei, dass am Abend zuvor exzessiv Alkohol konsumiert wurde. Überzeugende Anknüpfungspunkte für die Erwartung, dass die Antragstellerin zukünftig auf der Grundlage gezielter persönlicher Veränderungen ausreichend in der Lage sein würde, erneutes Fahren trotz Alkoholgenusses zu vermeiden, ergäben sich nicht. Aufgrund der Komplexität der vorliegenden Mängel (Leistungsmangel, Intelligenzminderung, Mangel an Einsicht und Verarbeitungstiefe) sei eine hinreichende Korrektur durch die Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nicht zu erwarten. Abschließend kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass zu erwarten sei, dass die Antragstellerin auch künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde.

Mit Bescheid vom 26. August 2005 entzog der Antragsgegner der Antragstellerin die Fahrerlaubnis und ordnete die sofortige Vollziehung an, weil dies wegen der besonderen Gefahren für den Straßenverkehr geboten sei.

Am 02. September 2005 hat die Antragstellerin um die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nachgesucht. Die Fahrerlaubnisentziehung sei unverhältnismäßig und rechtswidrig. Eine konkrete Gefahr für den öffentlichen Straßenverkehr ginge von der Antragstellerin nicht aus. Die Prognose, dass die Antragstellerin auch künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde, sei nicht fundiert. Die Leistungstests habe die Antragstellerin im Zustand erheblicher Nervosität erfüllt. Die Antragstellerin fahre ihren Ehe-

mann täglich nach H. zur Arbeit und transportiere die Kinder. Darüber hinaus gehe sie drei Nebenerwerbsstellen in Z., E. und H. nach. Die monatliche Fahrleistung betrage 1.400 km. Mit der Entziehung der Fahrerlaubnis werde ihr und der Familie mit drei Kindern die wirtschaftliche Grundlage entzogen. Der Ehemann verfüge nicht über eine Fahrerlaubnis, er sei seit 20 Jahren bei einer Firma in H. beschäftigt. Die Hinzuverdienstmöglichkeiten durch die Nebenerwerbsstellen seien für die Antragstellerin dringend erforderlich. Dem gegenüber sei eine erhebliche Gefahr kaum zu begründen.

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes hat mit der sich aus dem Tenor ergebenden Maßgabe, die im Folgenden erläutert wird, Erfolg.

Fraglich ist im vorliegenden Fall bereits, ob der Antragsgegner am 22. April 2005 berechtigt war, die Antragstellerin zur Beibringung eines Gutachtens zur Klärung bestehender Eignungszweifel aufzufordern. Er hat die entsprechende Aufforderung auf § 13 Nr. 2 b FeV gestützt. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung ihrer Entscheidung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Nach dem Wortlaut müssen demnach mindestens zwei Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss bekannt und verwertbar (vgl. Bouska/Laeverenz, Fahrerlaubnisrecht, Anm. 3b zu §13 FeV) sein. Im vorliegenden Fall ist es fraglich, ob der am 24. Mai 2002 begangene Verstoß noch verwertbar war. Die Antragstellerin hatte seinerzeit eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG begangen, weil sie ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hatte, obwohl sie 0,29 mg/l Alkohol in der Atemluft hatte. Gemäß § 29 Abs. 1 StVG werden derartige Ordnungswidrigkeiten regelmäßig nach zwei Jahren getilgt (vgl. Bouska/Laeverenz, Anm. 2 zu § 29 StVG). Danach erscheint es zweifelhaft, ob die Voraussetzungen des § 13 Nr. 2 b FeV tatsächlich vorlagen, als die Antragstellerin unbestritten wiederum eine Ordnungswidrigkeit begangen hatte, als sie am 06. März 2005 wiederum ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führte, obwohl der Atemalkoholgehalt nunmehr 0,41 mg/l betrug. Im Hinblick auf die Bewertung der Nr. 2 b des § 13 FeV muss berücksichtigt werden, dass im Falle einer einmaligen Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erst bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr gerechtfertigt ist. Es kommt zwar bei der Anwendung der Nr. 2 b nicht auf die insgesamt erreichte Punktzahl nach dem Punktesystem des § 4 StVG an, weil § 13 Nr. 2 b FeV insoweit eine spezielle Vorschrift ist (OVG Lüneburg, Beschluss vom 22. 09. 2000 – 12 L 3300/00 – und Begründung zu § 13 FeV – BR-Drucks. 443/98 S. 260, abgedr. bei Hentschel, Straßenverkehrsrecht, Anm. 1 und 2 zu § 13 FeV), es muss sich aber um mindestens zwei noch verwertbare Ordnungswidrigkeiten handeln, weil anderenfalls die Vorschrift des § 13 Nr. 2 c FeV unterlaufen würde, die bei einem einmaligen Verstoß einen höheren Wert voraussetzt. Fraglich erscheint zudem, ob eine Rückrechnung des Atemalkoholwertes von morgens 7.40 Uhr auf einen Blutalkoholwert des vorhergehenden Abends noch zulässig sein kann. Eine Konvertierung erscheint ohnehin bereits bedenklich (vgl. die Nachweise bei Hentschel, a. a. O., Anm. 16 zu § 24a StVG).

Eine darüber noch hinausgehende Rückrechnung erscheint ohne Zugrundelegung einer Blutprobe ausgeschlossen. Das bedarf hier aber keiner abschließenden Entscheidung.

Nachdem die Antragstellerin das Gutachten, wenn auch aufgrund nicht berechtigter Forderung des Antragsgegners beigebracht hat, muss nunmehr berücksichtigt werden, dass dieses Gutachten für sie negativ ausgegangen ist. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Gutachter nach Ansicht der Kammer den in der abschließenden Bewertung gezogenen Schluss, dass zu erwarten sei, die Antragstellerin werde auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen, nicht absolut überzeugend aus den Ergebnissen ihrer Untersuchung herleiten. Letztlich wird dieser Schluss aus dem Zusammentreffen mehrerer Mängel gezogen. Die nach der Anlage 4 Ziffer 9.1 zu entscheidende Frage, ob ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher von dem Führen von Kraftfahrzeugen getrennt werden kann, ist in dem Gutachten hingegen nur unzureichend belegt.

Andererseits kann von der Kammer nicht vernachlässigt werden, dass jedenfalls nunmehr nach Vorlage dieses Gutachtens erhebliche Zweifel an der Eignung der Antragstellerin zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen, so dass spätestens nach Vorlage dieses Gutachtens die Forderung, die Eignungszweifel zu klären, wenn auch gestützt auf § 13 Nr. 2 a FeV, gerechtfertigt war. Die Kammer meint daher, dass die Antragstellerin jetzt in den Stand versetzt werden kann, den sie zum Zeitpunkt einer (nunmehr) gerechtfertigten Forderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens hatte. Bis zu einer derartigen Vorlage ist es jedoch dem Fahrerlaubnisinhaber regelmäßig gestattet, die Fahrerlaubnis weiter zu nutzen. Daher darf auch die Antragstellerin zunächst weiterhin ein Kraftfahrzeug führen. Dies kann jedoch nur mit der Maßgabe geschehen, dass ihr aufgegeben wird, ein weiteres Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen, das nunmehr zu der Frage Stellung nimmt, ob zu erwarten ist, dass die Antragstellerin zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und ob Beeinträchtigungen vorliegen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges in Frage stellen.

Die Kammer hat bei ihrer Entscheidung berücksichtigt, dass die persönliche Situation der Antragstellerin ohne eine Fahrerlaubnis in erheblichem Umfang angespannt sein wird. Andererseits kann das Risiko, das mit der vorläufigen Erteilung der Fahrerlaubnis eintritt, hingenommen werden, weil zu erwarten ist, dass die Antragstellerin mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit bis zur Vorlage des Gutachtens – auch unter dem Druck

dieses Verfahrens und der ihr nunmehr bewussten Folgen – keinen Alkohol mehr trinken wird. Für die Vorlage des Gutachtens war ihr allerdings eine Frist von zwei Monaten zu setzen. Sofern sie diese nicht einzuhalten in der Lage ist, darf der Antragsgegner auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen.

98. Eine Trunkenheitsfahrt, die im strafrechtlichen Sinn mehrere Straftaten verwirklicht und in Tatmehrheit nach § 53 StGB abgeurteilt wird, stellt nicht zwingend eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss im Sinne des § 13 Nr. 2 b FeV dar.

Verwaltungsgericht Meiningen,
Beschluss vom 28. Februar 2007 – 2 E 671/06 Me –

Zum Sachverhalt:

Am 03. 12. 2005 beging der Antragsteller gegen 19.10 Uhr eine Trunkenheitsfahrt (BAK: 1,36 ‰), verursachte dabei einen Verkehrsunfall und entfernte sich unerlaubt vom Unfallort. Er wurde mit Strafbefehl des Amtsgerichts B. vom 17. 02. 2006 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 45 Tagessätzen und wegen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen – Gesamtgeldstrafe von 70 Tagessätzen zu je 25,– Euro – verurteilt (§§ 316 Abs. 1, 142 Abs. 1 Nr. 1, 52, 53, 69, 69a StGB). Die ihm erteilte Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, C1, C1E, M, CE, L und T wurde entzogen, der Führerschein eingezogen. Mit Beschluss des Amtsgerichts Bad Salzungen vom 12. 06. 2006 wurde die Fahrerlaubnis der Klassen L und T von der Entziehung ausgenommen. Der Antragsteller sei seit 2001 als Tierwirt tätig und damit auf das Führen von Traktoren angewiesen. Deshalb sei die Fahrerlaubnis der Klassen L und T von der Entziehung auszunehmen.

Unter dem 16. 10. 2006 ordnete das Landratsamt W. gegenüber dem Antragsteller an, bis zum 12. 12. 2006 ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen. Er wurde darauf hingewiesen, dass im Falle der Nichtvorlage des Gutachtens von der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen werde.

Mit Schreiben vom 07. 11. 2006 ließ der Antragsteller mitteilen, dass er das Gutachten nicht beibringen werde.

Der Antragsgegner entzog mit Bescheid vom 28. 11. 2006 dem Antragsteller die ihm am 03. 11. 1990 erteilte Fahrerlaubnis der Klassen L und T und ordnete die sofortige Vollziehung an. Der Antragsteller habe wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen. Deswegen habe zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden müssen. Da der Antragsteller dieser Anordnung nicht nachgekommen sei, sei von der Nichteignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges auszugehen und die Fahrerlaubnis der Klassen L und T zu entziehen.

Hiergegen ließ der Antragsteller Widerspruch erheben, über den bisher noch nicht entschieden wurde und beantragte beim Verwaltungsgericht die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs.

Aus den Gründen:

Der zulässige Antrag ist begründet.

Wegen der Nichtvorlage des medizinisch-psychologischen Gutachtens durfte der Antragsteller nicht auf die Nichteignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges schließen, denn die Anordnung zur Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens erfolgte zu Unrecht.

Materiell ist die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten über die Fahreignung des Antragstellers beizubringen, gestützt auf § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung anzuordnen, wenn durch den Antragsteller wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Die Voraussetzung der wiederholten Zuwiderhandlung im Sinne der Fahrerlaubnisverordnung liegt nach Ansicht des Gerichts hier jedoch nicht vor. Das Gericht folgt nicht der Auffassung des Antragsgegners, dass auf Grund des rechtskräftigen Strafbefehls des Amtsgerichts Bad Salzungen feststeht, dass der Antragsteller nach § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen unter Alkoholeinfluss verstoßen hat. Zwar hat das Strafgericht festgestellt, dass der Antragsteller wegen zwei Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss nach § 53 StGB in Tatmehrheit strafbar ist. Damit liegen im strafrechtlichen Sinn unzweifelhaft zwei selbstständige Handlungen vor. Auf diese Beurteilung im strafrechtlichen Sinn kommt es aber für die Klärung der Frage, ob eine wiederholte Zuwiderhandlung im Sinne vom § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV vorliegt, nicht in erster Linie an (so aber: VG Frankfurt, U. v. 07. 02. 2005, Az.: 6 E 989/05 zitiert nach juris). Die Frage von Tateinheit (§ 52 StGB) und Tatmehrheit (§ 53 StGB) stellt sich im Rahmen der Strafbemessung bei mehreren Gesetzesverletzungen (Strafgesetzbuch, Allgemeiner Teil, dritter Abschnitt, dritter Titel). Die Unterscheidung erfolgt im Hinblick auf das materielle Strafrecht (Tröndle/Fischer, StGB, Strafgesetzbuch, Kommentar, 51. Aufl., Vor § 52, Rdnr. 1a). Hierbei sind unter anderem sukzessive Tatausführungen, fortgesetzte Handlungen und Dauerdelikte im Hinblick auf das materielle Strafrecht zu berücksichtigen. Das Ziel des Strafrechts – die Sanktionierung von Straftaten – ist aber nicht mit dem Ziel des Straßenverkehrsrechts identisch. Letzteres soll nämlich die Allgemeinheit davor schützen, dass ungeeignete Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilnehmen. Damit handelt es sich um die Allgemeinheit schützende gesetzliche Bestimmungen. Zur Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik im Straßenverkehr hat deshalb die Verkehrsbehörde nach § 13 Nr. 2 FeV

die Möglichkeit, ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzufordern. § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV dient der Klärung der Frage, ob der Betroffene, ohne dass ein Fall der Alkoholabhängigkeit oder des -missbrauchs vorliegt, das Führen eines Kraftfahrzeuges und verkehrsrelevanten Alkoholkonsum trennen kann (vgl. Kirchner, Die neue Fahrerlaubnis, Kommentar, 1. Aufl., § 13, Nr. 1). Sozialadäquater Alkoholkonsum, auch über dem verkehrsrelevanten BAK-Grenzwert von 0,5 ‰, ist unbeachtlich, solange feststeht, dass der Betroffene nach Alkoholkonsum kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt bzw. nicht wiederholt eine Zuwiderhandlung unter Alkoholeinfluss begehen wird. Damit kommt es entscheidend darauf an, wie der Betroffene mit dem Genuss von Alkohol umgeht. So wird in der amtlichen Begründung zu § 13 FeV (Kirchner, Die neue Fahrerlaubnis, Kommentar, 1. Aufl., § 13, Nr. 1) ausgeführt: „Dabei stellt Buchst. b gegenüber dem Punktesystem in § 4 StVG eine Spezialvorschrift dar, wonach die Maßnahme der Eignungsprüfung bereits bei einem wiederholten Alkoholverstoß zu ergreifen ist unabhängig von der Punktzahl". Hieraus wird deutlich, dass für die Frage der wiederholten Zuwiderhandlung auf den natürlichen Lebenssachverhalt unter Berücksichtigung des Alkoholkonsums abzustellen ist. Der Antragsteller hat am 03. 12. 2005 mehr als den zulässigen BAK-Grenzwert von 0,5 ‰ Alkohol gehabt. Nach diesem Alkoholgenuss führte der Antragsteller sein Kraftfahrzeug und beging im strafrechtlichen Sinn mehrere Straftaten, ohne jedoch den einheitlichen natürlichen Lebenssachverhalt – Trunkenheitsfahrt mit Verkehrsunfall und Unfallflucht – zu unterbrechen, um dann wiederholt eine verkehrsrechtlich relevante Zuwiderhandlung zu begehen. Damit stellt der Vorfall vom 03. 12. 2005 unter straßenverkehrsrechtlichem Gesichtspunkt keine wiederholte Zuwiderhandlung unter Alkoholeinfluss dar.

Das Gericht verkennt hierbei nicht, dass im Falle von tatmehrheitlich begangenen Straftaten im Sinne des § 53 StGB wohl zumeist wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss vorliegen. Damit aus „einer Trunkenheitsfahrt" im üblicherweise verstandenen Sinn zwei eigenständige Lebenssachverhalte werden, bedarf es einer unverkennbaren Zäsur. Diese mag beispielsweise gegeben sein, wenn der Betroffene alkoholisiert im Straßenverkehr eine Ordnungswidrigkeit begeht, deswegen zur Rechenschaft gezogen wird und kurz darauf erneut alkoholisiert im Straßenverkehr eine Ordnungswidrigkeit verübt. Ob eine derartige unverkennbare Zäsur vorliegt, muss jedoch in jedem Einzelfall überprüft werden.

99.*) Unberechtigter Fahrer i. S. d. § 2b Abs. 1 Buchst. b AKB ist, wer ohne ausdrückliche oder stillschweigende Erlaubnis des Verfügungsberechtigten das Fahrzeug lenkt. Unter diese sog. „Schwarzfahrt" fällt insbesondere die alleinige Weiterbenutzung eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss nach einer Rückfahrt, für die der Fahrzeughalter das Fahrzeug einer anderen Person überlassen hatte.

Oberlandesgericht Koblenz,
Urteil vom 09. Januar 2006 – 12 U 622/04 –
– 10 15/03 (LG Mainz) –

Zum Sachverhalt:

Die Parteien streiten um Rückgriffsansprüche der Klägerin als Haftpflichtversicherer des Pkws der Halterin und Versicherungsnehmerin C., mit dem der Beklagte am Morgen des 05. Oktober 1997, einem Sonntag, im trunkenen Zustand einen Verkehrsunfall verursachte. Die Klägerin nimmt beim Beklagten deshalb Rückgriff für die von ihr zugunsten der Unfallgeschädigten D. und B. erbrachten Leistungen.

Vor dem Unfall waren die aus K. stammende C. und deren Freund S. am Samstag, dem 04. Oktober 1997, gegen 18.00 Uhr nach A. zu den Eltern des S. gefahren. Gegen 20.30 Uhr holten sie den Beklagten, der ebenfalls in A. wohnte, ab, um in der Innenstadt auszugehen. Gegen 22.00 Uhr fühlte sich C. unwohl und kehrte daher zu den Eltern ihres Freundes S. zurück. S. und der Beklagte begleiteten sie dorthin, wollten aber dann noch einmal ausgehen. Dazu überließ C. ihnen das Fahrzeug. Weil ihr Freund S. keine Fahrerlaubnis besaß, übergab C. den Fahrzeugschlüssel an den Beklagten. Sie ging davon aus, dass die beiden Männer nachts wieder zurückkehren und ihr das Fahrzeug zurückbringen würden, denn sie wollte am anderen Morgen nach K. zurückfahren. Der Beklagte hatte keine inländische Fahrerlaubnis, verfügte aber über einen englischen Führerschein. Deshalb führte er in der Folgezeit das Fahrzeug und nicht S. Nach einer Kneipentour begaben sich der Beklagte und S. zu dessen Bekannten M. in W., um dort zu übernachten. S. schlief dort gegen 04.00 Uhr morgens am 05. Oktober 1997 ein. Danach brach der Beklagte ohne vorherige Rücksprache mit S. allein zu einer weiteren Fahrt mit dem Auto der C. auf, bei der ihn schließlich seine Freundin A. als Beifahrerin begleitete. Einzelheiten über Ziel und Zweck der Fahrt, die mit dem Unfall endete, sind nicht bekannt. Jedenfalls verursachte der Beklagte im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit bei einem Blutalkoholgehalt von 1,55 Promille (bei Rückrechnung aus analytisch ermittelten 1,35 Promille in einer nachträglich entnommenen Blutprobe) gegen 09.28 Uhr auf der Bundesstraße 50 in der Gemarkung Z. einen Verkehrsunfall.

Der Beklagte wollte einen von B. geführten Traktor überholen, musste den Überholversuch aber abbrechen, weil er alkoholbedingt den Gegenverkehr falsch eingeschätzt hatte, und kollidierte dann zuerst mit dem Traktor. Dadurch wurde der von ihm geführte Pkw der C. auf die Gegenfahrspur geschleudert und prallte dort mit dem entgegenkommenden Pkw des D. zusammen. Der Weinkommissionär D. wurde hierbei erheblich verletzt.

Der Beklagte und A. flüchteten nach dem Unfall zunächst vom Unfallort, versteckten sich in einem Weinberg, wurden dort aber von der Polizei aufgegriffen.

C., die entgegen ihrer Erwartung ihren Pkw morgens nicht vorfand, erstattete am 05. Oktober 1997 Strafanzeige, weil sie glaubte, ihr Fahrzeug sei entwendet worden. Ein deswegen schließlich gegen den Beklagten gerichtetes Strafverfahren wegen eines Eigentumsdelikts wurde mangels Nachweises einer Zueignungsabsicht eingestellt, ohne dass allerdings auch § 248b StGB in der Einstellungsverfügung erörtert worden wäre. In einem gesondert geführten Strafverfahren wurde der Beklagte durch Strafbefehl des Amtsgerichts Bingen vom 10. November 1998 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis, fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung und fahrlässiger Körperverletzung verurteilt; der Strafbefehl wurde rechtskräftig.

In der vorliegenden Sache forderte die Klägerin im Wege des Rückgriffs von dem Beklagten die Erhaltung ihrer angefallenen Leistungen an den Geschädigten D. in Höhe von 222 693,69 Euro nebst Zinsen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Es hat ausgeführt, der Rückgriffsanspruch der Klägerin sei bereits verjährt gewesen.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Klägerin ist überwiegend begründet. Ihre Klage ist hinsichtlich einer Hauptforderung von 147 487,59 Euro nebst Zinsen gerechtfertigt und nur im Übrigen wegen Verjährung der Rückgriffsansprüche unbegründet.

1. Die Rückgriffsansprüche der Klägerin gegen den Beklagten als zunächst mitversichertem Fahrer im Sinne von § 10 Abs. 2 Buchstabe c AKB folgen wegen der Leistungsfreiheit der Klägerin gegenüber dem Beklagten aus § 3 Nr. 9 Satz 2 PflVG in Verbindung mit §§ 426 Abs. 2 Satz 1, 823 Abs. 1 BGB und § 18 StVG (vgl. BGH NJW 1984, 1463,1464; 1988, 2734, 2736; Bauer, Die Kraftfahrtversicherung, 5. Aufl. Rn. 908; Boudon in: van Bühren <Hrsg.>, Handbuch Versicherungsrecht, 2. Aufl., § 2 Rn. 131; Schlegelmilch in: Geigel <Hrsg.>, Der Haftpflichtprozess, 24. Aufl. Kap. 13 Rn. 15; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, 17. Aufl., § 3 PflVG Rn. 11).

§ 3 Nr. 9 PflVG regelt zwar ausdrücklich nur den Fall, dass Versicherer und Versicherungsnehmer dem Unfallopfer gesamtschuldnerisch haften. Die Vorschrift findet jedoch entsprechend auf das Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem mitversicherten Fahrer Anwendung. Dies folgt aus dem Grundsatz, dass bei Vorliegen einer Versicherung für fremde Rechnung die Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes, des Pflichtversicherungsgesetzes und der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung so auszulegen sind, dass überall dort, wo vom Versicherungsnehmer die Rede ist, der Versicherte ebenso gemeint ist (BGHR PflVG § 3 Nr. 9 Rückgriff 1; LG Berlin ZfSch 2005, 83, 84; Bauer a. a. O. Rn. 912). Nach der Rechtsprechung haben in diesem Fall die Gesamtschuldner entgegen der Regel des § 426 BGB den Schaden nicht zu gleichen Teilen zu tragen. Er ist vielmehr zwischen ihnen nach den in § 254 BGB genannten Kriterien zu verteilen (BGHZ 59, 97, 103).

Soweit neben dem Kraftfahrzeughalter und dem Fahrer auch ein Haftpflichtversicherer haftet, sind die Vorschriften des § 3 Nr. 9 PflVG und die des § 254 BGB zu kombinieren. Ist der Versicherer sowohl gegenüber dem Fahrer als auch dem Halter deckungspflichtig, so trägt er den Schaden allein. Ist er gegenüber beiden leistungsfrei, ist der Schaden von den Versicherten allein zu tragen, und zwar nach Maßgabe des § 254 BGB. Der Versicherer kann dann gegen beide Haftpflichtigen Rückgriff nehmen, und zwar gegenüber jedem in Höhe der Quote, die sich aus § 254 BGB ergibt. Ist der Versicherer hingegen – wie hier – nur gegenüber dem Halter, nicht aber gegenüber dem Fahrer zur Gewährung von Versicherungsschutz verpflichtet, so ist zunächst zu ermitteln, wie der Schaden im Verhältnis zwischen Halter und Fahrer gemäß § 254 BGB zu verteilen ist. Der Versicherer hat dann nur die Quote zu übernehmen, die auf den Halter entfällt; hinsichtlich der Quote des Fahrers kann er aber gegen diesen Rückgriff nehmen. Diese Überlegung trägt die Rückgriffsforderung der Klägerin gegenüber dem Beklagten.

Hat der Fahrer das Fahrzeug gegen den Willen des Halters in Besitz genommen, so führt die Abwägung regelmäßig dazu, dass der Fahrer den Schaden allein zu tragen hat (BGHR PflVG § 3 Nr. 9 Rückgriff 1). Denn wer eine fremde Sache durch Gebrauchsanmaßung an sich bringt, kann sich gegenüber dem Eigentümer in der Regel nicht darauf berufen, diesen treffe ein Mitverschulden, weil er der unerlaubten Fahrzeugbenutzung nicht durch geeignete Sicherungsmaßnahmen vorgebeugt habe. Die „Schwarzfahrt“ des Beklagten liefert dann, wenn sie zugleich eine strafbare Handlung darstellt (§ 2 Abs. 2 Satz 3 AKB n.F., § 5 Abs. 3 Satz 2 KfzPflVV, § 248b StGB), zugleich einen Grund für die vollständige Entziehung des Versicherungsschutzes (§ 2b Abs. 1 Buchstabe b, Abs. 2 Satz 3 AKB n. F.) und die Annahme der gänzlichen Leistungsfreiheit der Klägerin gegenüber dem Beklagten als mitversichertem Fahrer des Unfallfahrzeugs (vgl. OLG Düsseldorf OLG-Report Düsseldorf 2001, 116 f.; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, § 2b AKB Rn. 52). Leistungsfreiheit setzt die Kündigung des Versicherers voraus (Knappmann in: Prölss/Martin, WG 27. Aufl. § 2b AKB Rn. 43), die hier unstreitig erfolgt ist. Sie war auch berechtigt, weil der Beklagte zur Zeit des Unfalls das Fahrzeug der Versicherungsnehmerin C. nicht berechtigt geführt und den Tatbestand des § 248b StGB erfüllt hat.

Unberechtigter Fahrer im Sinne von § 2b Abs. 1 Buchstabe b AKB ist, wer ohne ausdrückliche oder stillschweigende Erlaubnis des Verfügungsberechtigten das Fahrzeug lenkt. Auch der an sich zur Benutzung Befugte kann unberechtigter Fahrer sein, wenn er eine zeitlich, örtlich und inhaltlich erkennbar beschränkte Benutzungsgenehmigung nicht nur unwesentlich überschreitet (vgl. BGH VersR 1963, 770, 771; Jacobsen in: Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl., § 2b AKB Rn. 24 f.; Knappmann in: Prölss/Martin, WG, § 2b AKB Rn. 20; Rümenapp in: Terbille <Hrsg.> Münchener Anwaltshandbuch Ver-

sicherungsrecht, 2004, § 12 Rn. 89; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, § 2b AKB Rn. 51). Das ist hier der Fall. Hatte die Halterin C. ihr Fahrzeug dem Beklagten zu einer weiteren gemeinsamen Fahrt mit ihrem Freund S. im Raum A. am Abend des 04. Oktober 1997 überlassen, dann spricht alles dafür, dass damit nicht zugleich eine Fahrt durch den Beklagten alleine mit dessen Freundin A. am Morgen des 05. Oktober 1997 im Raum S. gestattet war. Das gilt erst recht für eine Trunkenheitsfahrt des Beklagten, der überdies nicht im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis war. Zuvor waren S. und der Beklagte zu M. gefahren, um dort zu schlafen. Damit war erkennbar eine Grenze der von C. gestatteten Fahrzeugbenutzung durch deren Freund und den Beklagten gemeinsam erreicht. C. hatte keinen Grund, dem Beklagten alleine ihr Fahrzeug zu einer weiteren Fahrt mit seiner Freundin im Raum G. zu überlassen. Sie wollte am Morgen des 05. Oktober 1997 nach K. zurückkehren.

Es entsprach auch deshalb nicht ihrem Willen, dass das Fahrzeug erst nach einer weiteren Fahrt im Verlauf des Vormittags des 05. Oktober 1997 zurückgebracht werden würde. Ein nachträgliches Indiz für diesen Willen liefert die von C. alsbald gestellte Strafanzeige. Für den Beklagten war zuvor ohne weiteres erkennbar, dass er zu einer Benutzung des Fahrzeuges für eigene Zwecke am Morgen des 05. Oktober 1997 nicht befugt war. Seine Fahrt lag zum Unfallzeitpunkt zeitlich, örtlich und ihrer Zwecksetzung nach außerhalb des Rahmens der Gestattung der Fahrzeugbenutzung, die sich in erster Linie auf deren Freund S. bezogen hatte. C. hatte nur aus Gefälligkeit gegenüber ihrem Freund S. gehandelt. Der Beklagte allein sollte dann aber nicht das Fahrzeug nutzen dürfen. Dafür bestand aus der Sicht der Fahrzeughalterin kein Grund, und der Beklagte hatte eine diesbezügliche Absicht durch nichts angedeutet. Der Beklagte trat diese Fahrt erst nach 04.00 Uhr morgens an, nachdem S., der als Repräsentant der Halterin hätte fungieren können (vgl. BGHZ 16, 292, 294), fest schlief. Der Beklagte traf sich mit seiner Freundin A., zu der die Fahrzeughalterin C. ebenso wenig eine persönliche Beziehung hatte wie zum Beklagten. Auch ihr Freund S., dem das Fahrzeug in erster Linie anvertraut worden war, hatte keinen Einfluss auf die weitere Fahrt des Beklagten genommen. Bei dieser Sachlage war es auch für den Beklagten offensichtlich, dass die Fahrt außerhalb des Rahmens der Gestaltung der Fahrzeugnutzung durch C. lag: Die Flucht vom Unfallort, die freilich vor allem wegen der Alkoholisierung erfolgte, ist – wenngleich nur am Rande – ein zusätzliches Indiz für das Bewusstsein des Beklagten, dass er auch eine „Schwarzfahrt“ unternommen hatte. Ein Grund, die Situation der „Schwarzfahrt“ zu verkennen, lag nicht vor. Der Beklagte erschien dem Arzt bei der Blutprobenentnahme nach dem Unfall bewusstseinsklar. Seine Alkoholisierung hatte demnach seine Einsichtsfähigkeit nicht nachhaltig beeinträchtigt. Bei Gesamtwürdigung aller Umstände ist der Senat davon überzeugt, dass der Beklagte tatsächlich erkannt hatte, dass er eine „Schwarzfahrt“ unternahm. Diese war auch im Sinne von § 248b StGB strafrechtlich relevant. Das führt zur vollständigen Leistungsfreiheit der Klägerin ihm gegenüber und zum Rückgriffsanspruch gegen den Beklagten.

2. Die Rückgriffsansprüche der Klägerin gegen den Beklagten sind nur zum Teil verjährt. (wird ausgeführt)

100.*) 1. Ausgehend von einer generalisierenden Einschätzung der Auswirkungen von Alkohol auf die physische und psychische Leistungsfähigkeit des menschlichen Organismus bejaht die bisherige Rechtsprechung eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung bei einem Fußgänger, der sich im Straßenverkehr bewegt, bei einer BAK von etwa 2,0 Promille. Ob jedoch im Zusammenhang mit dem versicherungsrechtlichen Begriff der Bewusstseinsstörung an dieser generalisierenden Betrachtungsweise festgehalten werden kann oder ob nicht vielmehr statt dessen immer unter Berücksichtigung des konkreten Unfallhergangs im Einzelfall geprüft werden muss, ob die alkoholbedingte Beeinträchtigung dazu geführt hat, dass der Versicherte die Gefahrenlage, in die er sich begeben hat, nicht mehr beherrschen konnte, erscheint zweifelhaft.

2. Liegt bei einem Fußgänger eine alkoholbedingte Bewusstseinsstörung vor, spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass diese Bewusstseinsstörung für die Konfrontation mit einem herannahenden Fahrzeug ursächlich geworden ist. Um diesen Anscheinsbeweis zu entkräften müssen Tatsachen dargelegt und bewiesen werden, die den Schluss rechtfertigen, es liege ein von alkoholbedingten Beeinträchtigungen völlig unbeeinflusster Unfallhergang vor.

Oberlandesgericht Saarbrücken,
Urteil vom 05. April 2006 – 5 U 633/05 –

Zum Sachverhalt:

Der verstorbene Ehemann der Klägerin zu 1) und Vater des Klägers zu 2) unterhielt bei der Beklagten eine Lebensversicherung mit eingeschlossener Unfall-Zusatzversicherung. Unter Ziffer 6 dieses Vertrages ist der Vater des Verstorbenen, F. B., als Bezugsberechtigter für Leistungen im Todesfall eingetragen. Dem Versicherungsvertrag liegen – unter anderem – die Bedingungen der Beklagten für die Unfall-Zusatzversicherung zu Grunde. § 3 Nr. 2 d) Alt. 2 dieser Bedingungen lautet:

> „Ausgeschlossen von der Versicherungsleistung sind jedoch Unfälle infolge von Geistes- oder Bewusstseinsstörungen, und zwar auch dann, wenn sie durch Trunkenheit verursacht worden sind.“

Der Versicherungsnehmer war in der Nacht vom 27. 02. 2003 auf den 28. 02. 2003 auf einer Faschingsveranstaltung in S. Gegen 5.50 Uhr wurde er auf der Landstraße zwischen S.-H. und S. als Fußgänger von dem Fahrzeug des K. erfasst. Den hierbei erlittenen Verletzungen erlag er noch an der Unfallstelle. Eine der

Leiche am Unfalltag entnommene und am 04. 03. 2003 untersuchte Blutprobe ergab einen Blutalkoholkonzentration (BAK)-Mittelwert von 2,15 Promille. Der Mittelwert der Urinalkoholbestimmung betrug 3,27 Promille.

In der Folgezeit zahlte die Beklagte die Versicherungssumme aus dem Lebensversicherungsvertrag aus. Eine Auszahlung der Versicherungssumme aus der Unfall-Zusatzversicherung lehnte sie mit Schreiben vom 16. 05. 2003 unter Hinweis auf die vereinbarte Ausschlussklausel (§ 3 Nr. 2 lit. d der Besonderen Bedingungen für die Unfall-Zusatzversicherung) ab. Die dagegen erhobene Klage der Kläger hat das Landgericht abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, dass sich die Beklagte zu Recht auf den Leistungsausschluss nach § 3 Nr. 2 d der vereinbarten Bedingungen für die Unfall-Zusatzversicherung berufe. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei nämlich erwiesen, dass der Unfall infolge einer alkoholbedingten Bewusstseinsstörung verursacht worden sei. Die Bewusstseinsstörung sei für den Unfall – zumindest – … auch mitursächlich geworden, was nach den allgemeinen Kausalitätslehren ausreichend sei. Hierfür spräche bereits der Beweis des ersten Anscheins. Tatsachen, die geeignet wären, den Anschein der Kausalität zu widerlegen, hätten die Kläger nicht vorgetragen.

Gegen dieses Urteil wenden sich die Kläger mit der Berufung. Sie rügen die erstinstanzliche Beweiswürdigung als rechtsfehlerhaft. Sie sind der Ansicht, dass die Feststellung des Landgerichts, die Ausschlussklausel greife ein, gegen Denkgesetze verstoße. Da nämlich selbst ein nüchterner Fußgänger die Kollision mit dem Fahrzeug nicht überlebt hätte, sei die vorhandene Alkoholisierung des Versicherten für den Eintritt des Versicherungsfalls nicht ursächlich gewesen. Ebenso wenig greife der Ausschlusstatbestand auf Grund des Umstands, dass sich der Versicherte im Zeitpunkt des Unfalls circa einen Meter links der Mittellinie befunden habe, ein. Denn auch ein nüchterner Fußgänger hätte bei Überqueren der Fahrbahn bzw. Gehen auf der Fahrbahn nicht damit zu rechnen brauchen, dass sich ein von hinten näherndes Fahrzeug dem Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 1 S. 1 StVO widersetze. Somit sei auch das Ergebnis des erstinstanzlichen Gerichts fehlerhaft, wenn es feststelle, dass der Unfall infolge der durch Trunkenheit verursachten Bewusstseinsstörung eingetreten sei. Schließlich vermöge der von dem Landgericht behauptete Anscheinsbeweis in diesem Zusammenhang in der herrschenden Rechtsprechung keine Bestätigung zu finden. Vielmehr sei dem Gericht Recht zu geben, wenn es selbst darstelle, dass Tatsachen dargelegt und bewiesen werden müssten, die eine reale Möglichkeit dafür ergäben, dass der Versicherte die Gefahrenlage auch nüchtern nicht gemeistert hätte. Sehe man in diesem Zusammenhang das Gutachten des Sachverständigen H., wonach sich der PKW mit einer Geschwindigkeit von 96–100 km/h genähert und der Fahrzeugführer das Unfallopfer erst 4–18 m vor dem Anstoß gesehen habe, so vermöge kein vernünftiger Zweifel zu bestehen, dass auch ein nüchterner Fußgänger diesen Anstoß mit dieser Geschwindigkeit nicht überlebt hätte.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Kläger hat keinen Erfolg.

Das Landgericht hat zu Recht ausgeführt, dass den Klägern der geltend gemachte Anspruch auf Auszahlung der vereinbarten Todesfallleistung bereits deshalb nicht zusteht, weil der Leistungsausschluss des § 3 Nr. 2 lit. d) der in den Versicherungsvertrag wirksam einbezogenen Bedingungen für die Unfall-Zusatzversicherung eingreift. Nach § 3 Nr. 2 lit. d) der vereinbarten Bedingungen für die Unfall-Zusatzversicherung sind von der Versicherung unter anderem Unfälle infolge von Bewusstseinsstörungen, auch soweit diese durch Trunkenheit verursacht sind, ausgeschlossen. Die Voraussetzungen dieser Ausschlussklausel liegen vor.

1. Eine Bewusstseinsstörung im Sinne der Ausschlussklausel liegt vor, wenn der Versicherte alkoholbedingt in seiner Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit in einem solchen Maße beeinträchtigt ist, dass die Gefahrenlage, in die er sich begeben hat, von ihm nicht mehr beherrscht werden kann (BGH, Urt. v. 27. 02. 1985 – IVa ZR 96/83 – VersR 1985, 583 ff unter II. 1.; BGH, Urt. v. 10. 10. 1990 – IV ZR 231/89 – VersR 1990, 1343 ff unter II. 1.; Senat, Urt. v. 26. 05. 1999 – 5 U 885/97-83 –, n. v.). Ist das der Fall, so ist das gewöhnliche Unfallrisiko in einem Umfang erhöht, dass der Unfallversicherer dafür nicht mehr einzustehen verspricht (dazu: BGH, Urt. v. 08. 07. 1957 – II ZR 177/56 – VersR 1957, 509 f unter 1.). Ob dies der Fall ist, hängt von der konkreten Situation ab, in der sich der Versicherte zum Zeitpunkt des Unfalls befindet (Prölss/Martin/Knappmann, VVG, 27. Aufl., § 2 AUB 94 Rdn 8). Allerdings greift die Rechtsprechung bei Fällen der Trunkenheit im Straßenverkehr seit langem auf die Grundsätze zurück, die zur alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit entwickelt worden sind. Danach ist – grundsätzlich und ohne Möglichkeit des Gegenbeweises – bei absoluter Fahruntüchtigkeit eine Bewusstseinsstörung im Sinne der Ausschlussklausel gegeben (BGH, Urt. v. 30. 10. 1985 – IVa ZR 10/84 – VersR 1986, 141 f, unter I.). Bei einem Kraftfahrer wird absolute Fahruntüchtigkeit bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille angenommen (BGH, Beschl. v. 28. 06. 1990 – 4 StR 297/90 – VersR 1990, 1177 f [= BA 1990, 370]). Bei darunter liegenden BAK-Werten reicht der Blutalkoholgehalt allein zur Feststellung einer Bewusstseinsstörung nicht aus. Vielmehr müssen zusätzliche vom Versicherer darzulegende und zu beweisende Anzeichen vorliegen, die den Schluss auf eine Bewusstseinsstörung rechtfertigen.

Auf Fußgänger lässt sich der für Kraftfahrer geltende Wert für das Vorliegen absoluter Fahruntüchtigkeit nicht übertragen, da der Führer eines Kfz im Verkehr ein höheres Maß an Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Geschicklichkeit benötigt als ein Fußgänger, wenn er Unfälle vermeiden will (BGH, Urt. v. 08. 07. 1957, a. a. O.). Bislang ist die Rechtsprechung

davon ausgegangen, dass bei einem Fußgänger, der sich im Straßenverkehr bewegt, eine alkoholbedingte Beeinträchtigung im Sinne einer Bewusstseinsstörung in der Regel dann vorliegt, wenn eine BAK von etwa 2,0 Promille erreicht ist (so BGH, Urt. v. 08. 07. 1957, a. a. O.; OLG Hamm, zfs 2003, 195 f, unter I [= BA 2003, 455]; Prölss/Martin/Knappmann, VVG, a. a. O., § 2 AUB 94 Rdn. 11, mit zahlreichen w. N.). Diese Rechtsprechung beruht allerdings auf einer generalisierenden Einschätzung der Auswirkungen von Alkohol auf die physische und psychische Leistungsfähigkeit des menschlichen Organismus. Eine derartige schematische Betrachtungsweise bei der Beurteilung, welche Auswirkungen ein bestimmter Blutalkoholwert hat, hat der Bundesgerichtshof – wenn auch in etwas anderem Zusammenhang, nämlich für den strafrechtlichen Begriff der Steuerungsfähigkeit – in Frage gestellt (BGH, Urt. v. 06. 06. 2002 – 1 StR 14/02 – NStZ 2002, 532 <533> [= BA 2003, 235]; BGH, Beschl. v. 09. 07. 1996 – 1 StR 511/95 – NStZ 1996, 592–595 [= BA 1997, 150]). Ob daher im Zusammenhang mit dem versicherungsrechtlichen Begriff der Bewusstseinsstörung an der geschilderten generalisierenden Betrachtungsweise festgehalten werden kann oder ob nicht vielmehr statt dessen immer unter Berücksichtigung des konkreten Unfallhergangs im Einzelfall geprüft werden muss, ob die alkoholbedingte Beeinträchtigung dazu geführt hat, dass der Versicherte die Gefahrenlage, in die er sich begeben hat, nicht mehr beherrschen konnte, erscheint zweifelhaft (so bereits: Senat, Urt. v. 26. 05. 1999 – 5 U 885/97-83 –, n. v.). Diese Frage braucht aber nicht entschieden werden.

Denn hier lag bei dem Versicherten nicht nur eine erhebliche Blutalkoholkonzentration von – zumindest – 2,15 Promille – die Umrechnung der Urinalkoholkonzentration von 3,27 Promille ergab sogar eine äquivalente BAK von 2,6 Promille – vor. Vielmehr belegt der tatsächliche Unfallverlauf mit kaum zu überbietender Deutlichkeit, dass der Versicherte wegen seiner alkoholbedingten Beeinträchtigung den Anforderungen, die auch an einen Fußgänger im Straßenverkehr gestellt werden, nicht mehr gerecht werden konnte. Die Unfallsituation lässt sich anhand der vorliegenden Verkehrsunfallanzeige, des Obduktionsberichts des Prof. Dr. W. vom 27. 04. 2003, des Spurensicherungsgutachtens des Sachverständigen H. vom 10. 06. 2003 und dessen verkehrstechnischen Gutachten vom 11. 08. 2003 sowie den Bekundungen der Zeugen B. und K. im Rahmen des Ermittlungsverfahrens der Staatsanwaltschaft und des Strafprozesses vor dem Amtsgericht Lebach gegen den Fahrzeugführer, die im Wege des Urkundenbeweises verwertet werden können, da ein Antrag auf Vernehmung in dem hier anhängigen Verfahren zu keinem Zeitpunkt gestellt wurde (vgl.: Zöller/Greger, ZPO, 25. Aufl. § 373 Rdn. 9; Schneider, Beweis und Beweiswürdigung, 5. Aufl., Rdn. 1373), hinreichend genau rekonstruieren. Der Kollisionsort liegt auf der L 341 zwischen Sch. und S. circa 1,2 km vor dem Ortseingang S. im Bereich eines Waldstücks (Kilometerstation 1,820). In diesem Bereich ist die L 341 nahezu eben und gerade; die Fahrbahnbreite beträgt hier 6,0 m; eine Geschwindigkeitsbegrenzung existiert nicht; ebenso wenig eine Straßenbeleuchtung. Zum Anstoßzeitpunkt hielt der Versicherte sich in der Mitte der Fahrbahn – etwa einen Meter links der Mittellinie – auf, wobei er sich nicht in einer Überquerungsphase über die Fahrbahn befunden hat. Im Bereich der Fahrbahnmitte hielt der Versicherte sich auch bereits eine geraume Zeit vor dem Unfall auf. Dies steht fest auf der Grundlage der Bekundungen der Zeugen B. und K.. Diese Zeugen haben übereinstimmend ausgesagt, dass ihnen kurze Zeit vor dem hier streitgegenständlichen Unfall, nämlich gegen 5.45 Uhr bzw. 5.30 Uhr, als Fahrer bzw. Mitfahrer in einem Taxi das spätere Unfallopfer aufgefallen sei, da sich dieses mitten auf der Fahrbahn befunden habe und um dieses herumgefahren werden musste. Auf Grund dieser Gesamtumstände kann aber die Annahme einer alkoholbedingten Bewusstseinsstörung keinen Zweifeln unterliegen. Denn der Senat hält es für ausgeschlossen, dass sich ein nüchterner Fußgänger für einen Zeitraum von zumindest 5 Minuten in eine derartige lebensgefährliche Situation gebracht hätte. Der längere Aufenthalt auf der Mitte einer unbeleuchteten Landstraße, die zulässigerweise mit 100 km/h befahren werden darf, ist vielmehr nur mit einer alkoholbedingten Bewusstseinsstörung zu erklären. Es lag daher eine Bewusstseinsstörung im Sinne der Ausschlussklausel vor.

2. Es muss ferner davon ausgegangen werden, dass diese Bewusstseinsstörung für den Unfall ursächlich geworden ist. Liegt eine Bewusstseinsstörung vor, spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass diese Bewusstseinsstörung für den Unfall ursächlich geworden ist. Dies entspricht gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl.: BGH, Urt. v. 10. 10. 1990 – IV ZR 231/89 – VersR 1990, 1343 ff, unter II. 3. b); BGH, Urt. v. 08. 07. 1957, a. a. O., unter 2.; ebenso Senat, Urt. v. 26. 05. 1999 – 5 U 885/97-73 – n. v.), so dass der Einwand der Kläger, der von dem erstinstanzlichen Gericht behauptete Anscheinsbeweis vermöge in der Rechtsprechung keine Bestätigung zu finden, nicht durchgreift. Um diesen Anscheinsbeweis zu entkräften müssen Tatsachen dargelegt und bewiesen werden, die den Schluss rechtfertigen, es liege ein von alkoholbedingten Beeinträchtigungen völlig unbeeinflusster Unfallhergang vor (BGH, Urt. v. 08. 07. 1957, a. a. O., unter 4. b); Senat, Urt. v. 26. 05. 1999 – 5 U 885/97-73 – n. v.). Derartige Tatsachen werden von den Klägern nicht vorgetragen. Die Kläger berufen sich einzig darauf, dass die vorhandene Alkoholisierung des Versicherten nicht ursächlich für den Eintritt des Versicherungsfalls gewesen sei, da selbst ein nüchterner Verkehrsteilnehmer die Kollision mit dem Fahrzeug nicht überlebt hätte. Mit diesem Vortrag wird aber nicht dargelegt, dass ein von einer alkoholbedingten Beeinträchtigung völlig unbeeinflusster Geschehensablauf vorliegt. Vielmehr bringt die Klägerin lediglich zum Ausdruck, dass auch bei einem nüchternen Fußgänger dieselben Unfallfolgen eingetreten wären. Ein derartiger Vortrag ist aber entsprechend den vorherigen grundsätzlichen Ausführungen nicht geeignet, den Beweis

des ersten Anscheins für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen alkoholbedingter Bewusstseinsstörung und Unfall zu erschüttern. Insoweit ist bereits der gedankliche Ansatz der Klägerin verfehlt. Ausgangspunkt ist, dass sich der Versicherte infolge einer alkoholbedingten Bewusstseinsstörung in eine lebensbedrohliche Situation gebracht hat. Nüchtern wäre er in eine derartige Gefahrenlage überhaupt nicht geraten. Vielmehr hätte er sich entsprechend § 12 StVO am Fahrbahnrand aufgehalten.

Ebenfalls ohne Erfolg berufen sich die Kläger darauf, dass die Ausschlussklausel nicht eingreife, da sich der Fahrzeugführer – angeblich – verkehrswidrig verhalten habe. Denn es ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung genügend, dass die Bewusstseinsstörung für den Unfall mitursächlich war (BGH, Urt. v. 08. 07. 1957, a. a. O., unter 4. a)). Dass die Bewusstseinsstörung – zumindest – mitursächlich für den Unfall war, steht entsprechend den vorherigen Ausführungen bereits auf Grund des Beweises des ersten Anscheins fest, den die Kläger nicht erschüttert haben.

101. 1. Ist nach einem Unfall auf einem Betriebsweg eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,19 Promille bei einem Versicherten festgestellt worden, so spricht der Prima-facie-Beweis dafür, dass alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit die wesentliche Ursache des Unfalls gewesen ist.

2. Die ernste Möglichkeit des Mitwirkens einer anderen Unfallursache vermag diesen Anschein nicht zu widerlegen.

3. Von der Regelung des § 7 Abs. 2 SGB VII, die den Versicherungsfall bei verbotswidrigem Verhalten eines Versicherten nicht ausschließt, wird lediglich das dem Betrieb zurechenbare Verhalten erfasst, nicht jedoch das Führen eines Fahrzeugs im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit.

Landessozialgericht Rheinland-Pfalz,
Urteil vom 23. Januar 2006 – L 2 U 110/04 –

Zum Sachverhalt:

Streitig ist die Gewährung von Hinterbliebenenleistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung an die Klägerinnen zu 1) bis 3).

Die Klägerin zu 1) ist die Witwe und die Klägerinnen 2) und 3) sind die Halbwaisen des 1966 geborenen und 2000 tödlich verunglückten P. B. (im folgenden B genannt). Dieser war als Kommanditist und Geschäftsführer der EG Schlachthof H B KG bei der Beklagten freiwillig gegen Unfall versichert. Er betrieb mit seinem Unternehmen vom 27. 06. bis zum 02. 07. 2000 auf dem E. Sekt- und Biedermeierfest einen Imbissstand. Am 02. 07. 2000 befuhr B auf der Fahrt vom Imbissstand in E. zurück zum Hauptsitz der Firma in N. gegen 3.50 Uhr die Bundesstraße 260 von M. kommend in Richtung S. Er geriet mit seinem Fahrzeug auf nasser Straße ins Schleudern, stieß auf der Gegenfahrbahn mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammen, wurde bei dieser Kollision eingeklemmt und verstarb noch an der Unfallstelle. Die Notärztin Dr. N. stellte um 4.05 Uhr den Tod fest. Sie entnahm um 7.45 Uhr am Unfallort aus der Leiche des B Blut, nachdem er aus dem Unfallwagen hat geborgen werden können. Die Blutprobe ergab nach dem Untersuchungsbericht von Prof. Dr. W. vom Institut für Rechtsmedizin der Universität G. eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,19 Promille.

In dem auf Veranlassung der Polizeidienststelle B. erstellten Gutachten des DEKRA-Sachverständigen Dipl.-Ing. F. vom Juli 2000 führte dieser aus, B sei im Verlauf einer Rechtskurve mit seinem Fahrzeug sehr weit nach rechts, möglicherweise sogar auf den rechten Seitenstreifen gekommen und habe danach sein Fahrzeug vermutlich nach links gezogen, worauf eine Driftspur hindeute. Anschließend habe er sein Fahrzeug wieder nach rechts korrigiert, wobei der Pkw in eine Schleuderbewegung geraten sei, in deren Verlauf es zu einer Kollision mit dem entgegenkommenden Fahrzeug gekommen sei. Der weitgehend ebene Asphalt sei wegen vorangegangenen Regens noch nass gewesen. Bei einer errechneten Ausgangsgeschwindigkeit von 88 bis 91 km/h sei die auf der nassen Fahrbahn mögliche Kurvengeschwindigkeit von 108 km/h allerdings nicht überschritten worden. Eine Ursache dafür, weshalb B die Kontrolle über das Fahrzeug verloren habe, habe er nicht erkennen können. Die TÜV-Plakette sei noch bis Mai 2002 gültig gewesen, die Profiltiefe der Reifen habe vorne 2,5 mm und hinten 7 mm betragen. Bei der Untersuchung habe er allerdings festgestellt, dass die Metallgummilager der Hinterachse auf beiden Seiten abgerissen gewesen seien. Er habe die Hinterachse des Fahrzeugs ausgebaut und sie bei der Polizeidienststelle in B abgeliefert. Er empfehle die ergänzende Untersuchung, ob der Abriss längere Zeit zurückliege oder mit dem Unfallgeschehen im Zusammenhang stehe. Im März 2001 erstattete der DEKRA-Sachverständige zur Klärung der aufgeworfenen Frage nach der eventuellen Unfallursächlichkeit der sichergestellten Metallgummilager ein weiteres Gutachten. Bei seiner makroskopischen und stereomikroskopischen Untersuchung stellte der Sachverständige fest, dass die im Gutachten vom Juli 2000 rekonstruierte Ausgangsgeschwindigkeit des Fahrzeuges es erlaubt habe, mit den nach dem Unfall untersuchten defekten Lagern die Unfallkurve zu befahren. Die Metallgummilager hätten keine Anhaltspunkte für die Annahme geliefert, dass sie vor oder während der Kurvenfahrt eingerissen seien und damit eine schlagartig erhöhte Vorspuränderung erzwungen hätten. Hieraus folge, dass die Schäden an den Metallgummilagern nicht als unfallursächlich oder mitursächlich angesehen werden könnten. Der Riss der Lager sei aus seiner Sicht auf die Kollision der beiden Fahrzeuge und den Anstoß auf die Achse zurückzuführen.

Mit Bescheid vom 21. 08. 2000 lehnte die Beklagte eine Entschädigung aus der gesetzlichen Unfallversicherung ab, da der Unfall vom 02. 07. 2000 kein Arbeitsunfall gewesen sei. Nach Würdigung aller Um-

stände des Einzelfalles sei davon auszugehen, dass der Alkoholgenuss die allein wesentliche Ursache gewesen sei. Denn bei einer BAK von 1,19 Promille zur Entnahmezeit sei B im Zeitpunkt des Unfalls absolut fahruntüchtig gewesen. Umstände, die dagegen sprächen, den Alkoholgenuss als allein wesentliche Unfallursache zu qualifizieren, seien nicht gegeben.

Im Widerspruchsverfahren machten die Klägerinnen geltend, als besondere Umstände, die gegen eine alleinige Alkoholursache des Unfalls sprächen, kämen in Betracht die Nässe der Fahrbahn, die Übermüdung des B nach einem langen Arbeitstag und die defekten Metallgummilager der Hinterachse des Unfallfahrzeugs. Außerdem bestünden erheblich Unwägbarkeiten bezüglich der BAK des B zum Unfallzeitpunkt.

Mit Widerspruchsbescheid wies die Beklagte den Widerspruch als unbegründet zurück.

Hiergegen haben die Klägerinnen Klage zum Sozialgericht (SG) Koblenz erhoben.

Das SG hat eine schriftliche Stellungnahme von Dr. N. angefordert. Diese hat im September 2002 ausgeführt, die erforderlichen Blutproben aus den beiden großen Leistenblutgefäßen des B entnommen zu haben. Angaben dazu, auf welcher Seite die Punktionen erfolgt seien, habe sie im ärztlichen Untersuchungsbericht nicht gemacht. Prof. Dr. W. führte in einer vom SG angeforderten Stellungnahme vom Juni 2003 aus, die BAK zur Entnahmezeit entspreche der BAK zur Zeit des Unfalls, sofern der Tod nicht später als um 5.50 Uhr eingetreten sei. Für eine postmortale Blutalkoholbestimmung sei grundsätzlich Venenschenkelblut erforderlich.

Mit Urteil vom 10. 02. 2004 hat das SG die Klage abgewiesen. Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung der Klägerinnen. Sie tragen mit ihrer Berufung im Wesentlichen vor, die Entscheidung des SG verstoße sowohl gegen die Regeln des Prima-facie-Beweises als auch gegen die Vorschrift des § 7 Abs. 2 SGB VII.

Aus den Gründen:

Die nach den §§ 143 ff, 151 Sozialgerichtsgesetz (SGG) zulässige Berufung der Klägerinnen ist unbegründet. Die Klägerinnen haben keinen Anspruch auf Gewährung von Hinterbliebenenleistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung, weil B keinen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung stehenden Arbeitsunfall erlitten hat.

Arbeitsunfälle sind nach § 8 Abs. 1 SGB VII Unfälle von Versicherten infolge einer den Versicherungsschutz nach den §§ 2, 3 oder 6 begründenden Tätigkeit (versicherte Tätigkeit). Versicherte Tätigkeit ist nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 SGB VII auch das Zurücklegen des mit der versicherten Tätigkeit zusammenhängenden unmittelbaren Weges nach und von dem Ort der Tätigkeit. Voraussetzung für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls ist, dass das Verhalten, bei dem sich der Unfall ereignet hat, in einem inneren (sachlichen) Zusammenhang mit der Betriebstätigkeit steht, der es rechtfertigt, das betreffende Verhalten der versicherten Tätigkeit zuzurechnen. Der innere Zusammenhang ist gegeben, wenn die Zurücklegung des Weges der Aufnahme der versicherten Tätigkeit bzw. nach Beendigung dieser Tätigkeit der Erreichung der Wohnung oder eines dritten Ortes dient. Bei der Feststellung des inneren Zusammenhangs zwischen dem zum Unfall führenden Verhalten und der Betriebstätigkeit geht es um die Ermittlung der Grenze, bis zu welcher der Versicherungsschutz in der gesetzlichen Unfallversicherung reicht. Es ist daher wertend zu entscheiden, ob das Handeln des Versicherten zur versicherten betrieblichen Tätigkeit bzw. – wie hier – zum Weg zur oder von der Arbeitsstätte gehört (BSGE 58, 76 , 77 = SozR 2200 § 548 Nr. 70; BSG SozR 3-2200 § 550 Nr. 1 und 14). Maßgeblich ist dabei die Handlungstendenz des Versicherten, so wie sie insbesondere durch objektive Umstände des Einzelfalls bestätigt wird (BSG SozR 3-2200 § 550 Nr. 4 und 16, jeweils m. w. N.). Fehlt es an einem inneren Zusammenhang in diesem Sinne, scheidet ein Versicherungsschutz selbst dann aus, wenn sich der Unfall auf derselben Strecke ereignet, die der Versicherte auf dem Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit gewöhnlich benutzt (BSG SozR 3-2200 § 550 Nr. 4 und 16, jeweils m. w. N.).

Vorliegend ist unstreitig, dass B, für den gemäß § 6 SGB VII eine freiwillige Versicherung bei der Beklagten bestand, sich im Zeitpunkt des Unfalls auf einem versicherten Betriebsweg befand, da seine Fahrt vom Ort der versicherten Tätigkeit in E. zurück zum Hauptsitz der Firma EG-Schlachthof H B KG in N. führen sollte.

Von einer Lösung von der versicherten Tätigkeit geht der Senat nicht aus, auch wenn sich der Kläger bereits bei Antritt der Fahrt in einem Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit befunden hat. Denn die Handlungstendenz ist auch bei Fahrten im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit regelmäßig noch von dem natürlichen Willen getragen, das Ziel des geschützten Weges zu erreichen (ebenso LSG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 05. 12. 2003 – L 2 U 69/01 –). Anhaltspunkte dafür, dass B zu einem ernstlichen, dem versicherten Bereich dienenden Verhalten überhaupt nicht mehr in der Lage gewesen ist, was bei einem Leistungsausfall wegen Vollrauschs der Fall ist, haben sich nicht ergeben.

Damit stand die Fahrt mit der versicherten Tätigkeit zwar grundsätzlich in einem inneren Zusammenhang.

Der Unfall des B war jedoch wesentlich allein auf seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit zurückzuführen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) schließt die auf Alkoholgenuss zurückzuführende Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung aus, wenn sie die unternehmensbedingten Umstände derart in den Hintergrund drängt, dass sie als die rechtlich allein wesentliche Ursache des Unfalls anzusehen ist (st. Rspr. seit BSGE 12, 242 = SozR Nr 27 zu § 542 RVO; vgl. auch BSGE 38, 127, 128 = SozR 2200 § 548 Nr 4; BSGE 43, 110, 111 = SozR 2200 § 548 Nr. 27; Urteil vom 02. 05. 1979 – RU 103/77 –; Urteil vom 25. 01. 1983 – 2 RU 35/82 –; Urteil vom 25. 11. 1992 – 2 RU 40/91 –; Urteil vom 23. 09. 1997 – 2 RU 40/96 –; Urteil vom 17. 02. 1998 – B 2 U 2/97 R –). Dabei wird

der Gefährlichkeit des Alkohols als berauschendes Mittel und den damit im Straßenverkehr verbundenen Auswirkungen Rechnung getragen. Das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr wird durch die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit erheblich vergrößert. Der Anlass für den Konsum ist dabei unerheblich, da Alkoholkonsum, mag er aus verständlichen oder zumindest nachvollziehbaren Gründen erfolgt sein, den Versicherungsschutz entfallen lässt, wenn er die alleinige wesentliche Ursache eines Unfalles darstellt (BSGE 59, 193 ,196).

Das BSG hat sich bei der Entscheidung, ab welchem Blutalkoholwert ein Kraftfahrer absolut fahruntauglich ist, im Interesse der Rechtseinheit und Rechtssicherheit der Rechtsprechung des BGH (BGHSt 37, 89, 94 [= BA 1990, 370]) angeschlossen und geht deshalb nunmehr von einem Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille aus (BSG, Urteil vom 25. 11. 1992 – 2 RU 40/91 –; Urteil vom 23. 09. 1997 – 2 RU 40/96 –), ab dem ein Kraftfahrer unabhängig von sonstigen Beweisanzeichen absolut fahruntauglich ist. Mit dem Erreichen eines Grenzwertes von 1,1 Promille ist damit jeder Kraftwagenfahrer absolut fahruntüchtig. Bei B ist durch die im Institut für Rechtsmedizin der Universität G. durchgeführte Blutalkoholbestimmung eine BAK von 1,19 Promille zum Unfallzeitpunkt nachgewiesen, so dass bei ihm absolute Fahruntüchtigkeit vorgelegen hat.

Für den Senat steht zweifelsfrei fest, dass B im Zeitpunkt des Unfalls absolut fahruntüchtig gewesen ist. Die von der Zeugin Dr. N. durchgeführte Blutentnahme ist als regelrecht anzusehen. Zwar hat die Zeugin im ärztlichen Untersuchungsbericht keine Angaben hierzu gemacht, ob sie das Leichenblut aus der oberen Leistengegend oder aus dem Herz entnommen hat. Dies vermag die Richtigkeit ihrer späteren Angaben jedoch nicht in Zweifel zu ziehen. Denn es ist verständlich, dass sie sich bei ihrer Vernehmung vor dem SG rund 3 Jahre nach dem Unfall nicht mehr an den Ort der Blutentnahme erinnern konnte. Entscheidend ist, dass sie auf ihre zeitnahen Angaben anlässlich ihrer schriftlichen Anhörung im September 2002, d. h. gut zwei Jahre nach dem Unfall, verwies. Damals hatte sie angegeben, die Blutprobe aus einer der beiden großen Leistenblutgefäße des B entnommen zu haben. Sie hinterließ bei ihrer Vernehmung vor dem SG einen absolut glaubwürdigen Eindruck und hatte auch kein persönliches Interesse am Ausgang des Verfahrens.

Die Ethanolbestimmung am Leichenblut ist ebenfalls sachgerecht vorgenommen worden. Vergleicht man die Ausführungen in dem vorgelegten Artikel „Kapitel B Verkehrsmedizin“ zu den bei der Analyse der Proben einzuhaltenden Regeln mit der vom SG eingeholten Stellungnahme von Prof. Dr. W. vom Institut für Rechtsmedizin vom Mai 2005, so ergeben sich keine Zweifel an der Beachtung der für die BAK-Bestimmung geltenden Vorschriften.

Die für den Unfallversicherungsschutz in diesem Fall rechtserhebliche Frage ist, ob neben der absoluten Fahruntüchtigkeit auch betriebsbezogene Umstände für das Zustandekommen des Unfalls ursächlich gewesen sind. Soweit bei der Entstehung des Unfalls neben der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit mehrere Ursachen mitgewirkt haben, bedarf es der Abwägung und Wertung, ob nach der im Recht der gesetzlichen Unfallversicherung maßgeblichen Kausalitätslehre der wesentlichen Bedingung die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit gegenüber anderen Unfallursachen als die rechtlich allein wesentliche Bedingung zu werten ist (BSG, Urteil vom 23. 09. 1997 – 2 RU 40/96 –). Der Begriff der rechtlich wesentlichen Ursache ist ein Wertbegriff. Die Frage, ob eine Mitursache für den Erfolg wesentlich ist, beurteilt sich nach dem Wert und der Bedeutung, die ihr die Auffassung des täglichen Lebens für das Zustandekommen des Erfolges gibt. Danach ist eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit, die bei der Entstehung des Unfalls mitgewirkt hat, gegenüber den betriebsbedingten Umständen als rechtlich allein wesentliche Ursache zu werten, wenn nach den Erfahrungen des täglichen Lebens davon auszugehen ist, dass der Versicherte, hätte er nicht unter Alkoholeinfluss gestanden, bei gleicher Sachlage wahrscheinlich nicht verunglückt wäre. Er ist dann nicht einer Betriebsgefahr erlegen, sondern nur „bei Gelegenheit“ einer versicherten Tätigkeit verunglückt (BSGE 48, 228, 229 = SozR 2200 § 548 Nr 46; BSG, Urteil vom 25. 01. 1983 – 2 RU 35/82 –). Dabei ist nicht jede Bedingung, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne dass der Erfolg entfiele, als ursächlich anzusehen, sondern nur diejenige, die im Verhältnis zu anderen Bedingungen wegen ihrer besonderen Beziehung zum Erfolg zu dessen Eintritt wesentlich mitgewirkt hat. Es muss daher vergleichend gewertet werden, welcher Umstand gegenüber der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit etwa gleichwertig und welcher demgegenüber derart unbedeutend ist, dass er außer Betracht bleiben muss. Hierbei reicht im Übrigen nicht aus, dass die ernste Möglichkeit des Mitwirkens einer anderen Ursache besteht. Denn lässt sich ein klares Beweisergebnis über die Ursache eines Unfalls, der einen unter Alkoholeinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer betroffen hat, nicht erzielen, sind also sonstige Unfallursachen nicht erwiesen, so spricht die Lebenserfahrung dafür, dass die auf der Alkoholbeeinflussung beruhende Fahruntüchtigkeit den Unfall verursacht hat (BSGE 36, 35, 38 = SozR Nr 40 zu § 548 RVO; BSG, Urteil vom 17. 02. 1998 – B 2 U 2/97 R –).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind hier Umstände, die neben der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit geeignet wären, als wesentlich und deshalb als Ursache oder Mitursache angesehen zu werden, nicht ersichtlich. Dass sich der Unfall bei Dunkelheit, auf regennasser Fahrbahn und in einer Kurve ereignet hat, vermag eine wesentliche (Mit-) Ursache keinesfalls zu begründen, weil es sich insoweit um ganz alltägliche Verkehrsbedingungen gehandelt hat. Eine besondere Gefahrenlage – etwa außergewöhnliche Straßenverhältnisse aufgrund von Schnee- oder Eisglätte oder aber eine beschädigte Fahrbahndecke – hat nicht vorgelegen. Nichts anderes gilt für den Umstand, dass gegebenenfalls durch Regen bedingte schlechte Sichtverhältnisse herrschten. Dies steht nach Aktenla-

ge nicht einmal fest, da aus den Akten der Staatsanwaltschaft lediglich hervorgeht, dass die Fahrbahn noch nass war, nicht aber, dass es auch zum Unfallzeitpunkt noch regnete. Beim Eintreffen der Polizei am Unfallort hatte es jedenfalls schon aufgehört zu regnen. Dass B von dem entgegenkommenden Fahrzeug geblendet worden sein könnte, erscheint in Anbetracht des Kurvenverlaufs der Strecke sowie der Ausgangspunkte der unfallbeteiligten Fahrzeuge nach der im Gutachten des Sachverständigen F. enthaltenen Streckenskizze vom Juli 2000 ausgeschlossen. Abgesehen davon wäre auch dieser Umstand nicht geeignet, als wesentliche Mitursache herangezogen zu werden, da es sich bei dem Entgegenkommen von Fahrzeugen mit Scheinwerferlicht bei Dunkelheit ebenfalls um eine alltägliche Verkehrssituation und nicht um ein besonderes Gefahrenmoment handelt. Auch technische Mängel am Fahrzeug, welche grundsätzlich geeignet wären, eine wesentliche Bedingung für einen Verkehrsunfall darzustellen, sind als Unfallursache nach dem überzeugenden Gutachten des DEKRA-Sachverständigen F. vom 26. 03. 2001 auszuschließen. Insoweit hat der technische Sachverständige ausgeführt, die untersuchten Metallgummilager hätten keinen Anhaltspunkt dafür ergeben, dass sie während der Kurvenfahrt plötzlich eingerissen seien und damit eine schlagartige hohe Vorspuränderung verursacht hätten. Es habe sich bei den Mängeln an den Metallgummilagern nicht um einen unfallursächlichen oder -mitursächlichen Schaden gehandelt. Darüber hinaus vermag auch die mit 2,5 mm gemessene Profiltiefe der Reifen an der Vorderachse eine wesentliche Mitursache für den Unfall nicht zu begründen. Zum einen bestehen nach dem technischen Gutachten des Sachverständigen F. keine Anhaltspunkte dafür, dass der Unfall gerade durch eine nicht ordnungsgemäße Bereifung (mit-) verursacht worden sein könnte. Zum anderen muss das Hauptprofil bei mit Luftreifen versehenen Kraftfahrzeugen gemäß § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO am ganzen Umfang eine Profiltiefe von (lediglich) mindestens 1,6 mm aufweisen, so dass sich das Fahrzeug des B unter diesem Gesichtspunkt nicht in einem verkehrswidrigen Zustand befand.

Als unfallbedingender Umstand scheidet auch die erhöhte Geschwindigkeit aus. Zwar galt an der Unfallstelle, wie sich den vom Unfallort gefertigten Fotos ausweislich der Lichtbildmappe der Staatsanwaltschaft entnehmen lässt, eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, so dass die vom Sachverständigen F. errechnete Ausgangsgeschwindigkeit des B im Bereich von 88 km/h bis 91 km/h leicht überhöht war. Gleichzeitig hat der Sachverständige in seinem Gutachten vom 31. 07. 2000 jedoch festgehalten, dass die auf der nassen Fahrbahn mögliche Kurvengrenzgeschwindigkeit für den kleinsten Kurvenradius 108 km/h betragen habe, so dass die überhöhte Geschwindigkeit ebenfalls nicht als wesentliche Mitursache für den Unfall angesehen werden kann.

Schließlich ist auch die vermeintliche arbeitsbedingte Übermüdung des B nicht geeignet, eine gleichwertige Mitursache für den Verkehrsunfall zu begründen. Zunächst steht schon gar nicht fest, dass B überhaupt arbeitsbedingt übermüdet war. Dies ist vor dem Hintergrund, dass sich der Unfall nach einem langen Arbeitstag gegen 3.50 Uhr ereignet hat, zwar nicht auszuschließen, bleibt aber mangels konkreter Anhaltspunkte letztlich Spekulation. Aus dem vom Sachverständigen F. geschilderten rekonstruierten Unfallhergang lässt sich jedenfalls nicht entnehmen, dass B vor dem Unfall wegen Übermüdung eingeschlafen sein könnte. Unabhängig davon kann auch dahinstehen, ob B übermüdet war. Denn die betriebsbedingte Müdigkeit – sofern sie unterstellt wird – ist durch die infolge des Alkoholgenusses eingetretene absolute Fahruntüchtigkeit derart in den Hintergrund gedrängt worden, dass sie als erwiesene wesentliche Mitursache für das Zustandekommen des Unfalls nicht in Betracht kommt.

Da im Übrigen ein etwaiges Fehlverhalten des unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmers nicht einmal ansatzweise erkennbar ist und auch sonstige Umstände, die eine wesentliche Mitursache für den Unfall darstellen könnten, nicht ersichtlich sind, verbleibt es bei der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit als der allein wesentlichen Ursache für das Unfallgeschehen.

Entgegen der Auffassung der Klägerinnen vermag auch die Bezugnahme auf die Regelung des § 7 Abs. 2 SGB VII den Unfallversicherungsschutz nicht zu begründen. Zwar schließt nach dieser Vorschrift ein verbotswidriges Handeln den Versicherungsfall nicht aus. Mit dem Begriff des „verbotswidrigen Handelns“ ist jedoch, worauf die Beklagte zutreffend hingewiesen hat, nicht bereits jedes verbotswidrige Tun gemeint. Vielmehr wird nur das dem Betrieb zurechenbare verbotswidrige Verhalten eines Versicherten erfasst, nicht aber darüber hinausgehendes, in den eigenen Risikobereich des Versicherten fallendes Tun (vgl. BSG, Urteil vom 09. 12. 2003 – SozR 4-2200 § 589 Nr. 1 – zur Vorläuferregelung in § 548 Abs. 3 RVO; BSGE 42, 129, 133 = SozR 2200 § 548 Nr. 22). Aus der genannten Regelung kann insbesondere nicht auf einen Willen des Gesetzgebers dahingehend geschlossen werden, dass allgemein nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen ein Kausalzusammenhang zwischen Unfallereignis und dem haftungsauslösenden Schaden entfallen soll. Wenn die Klägerinnen dennoch meinen, das Fahren eines Fahrzeugs unter Alkoholeinfluss könne wegen § 7 Abs. 2 SGB VII nicht zur Leistungsversagung für die Hinterbliebenen führen, übersehen sie den Sinn und Zweck der Regelung, nämlich verbotenes Tun nicht (auch) noch im Wege des Unfallversicherungsrechts zu sanktionieren, solange ein betrieblicher Zusammenhang besteht. Hier aber liegt ein betrieblicher Zusammenhang mit der Fahrt, soweit diese unter Alkoholeinfluss stattgefunden hat, nicht vor. Insofern ist insbesondere unerheblich, dass B einen Imbissstand auf dem „Sekt- und Biedermeierfest“ in E. unterhalten hat. Denn der vor Fahrtantritt erfolgte Alkoholgenuss ist wegen der damit untrennbar verbundenen Herabsetzung oder Aufhebung der Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr generell von vornherein nicht zum Erreichen des Ortes der Tätigkeit bzw. nach Beendigung dieser Tätigkeit der Erreichung der Woh-

nung geeignet und damit in keiner Weise betriebsdienlich (vgl. BSG, Urteil vom 04. 06. 2002 – B 2 U 11/01 R – SozR 3-2700 § 8 Nr. 10; Urteil vom 19. 12. 2000 – B 2 U 45/99 R – SozR 3-2200 § 550 Nr. 21).

Da nach alledem die Regelung des § 7 Abs. 2 SGB VII in der vorliegenden Fallkonstellation von vornherein nicht einschlägig ist, bedarf es keiner Erörterung der Frage, ob und inwieweit § 2 Abs. 2 SGB I bei der Auslegung des § 7 Abs. 2 SGB VII zu berücksichtigen ist.

102. 1. Der Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung wird rechtlich wesentlich unterbrochen, wenn der Versicherte auf einem grundsätzlich versicherten Weg nach einer Atemalkoholkontrolle (Atemalkohol 1,6 Promille) von Polizeibeamten aufgefordert wird, zur Blutentnahme auf die nächstgelegene Polizeidienststelle mitzukommen.

2. Will sich der Versicherte der Blutentnahme entziehen und widersetzt er sich unmittelbarem Zwang der Polizei, indem er seiner zuvor geäußerten Absicht gemäß sich zu Fuß auf den Weg zu der nahegelegenen Wohnung aufmacht, lebt der Versicherungsschutz nicht wieder auf.

Landessozialgericht Baden-Württemberg,
Urteil vom 19. März 2007 – L 1 U 5087/06 –

Zum Sachverhalt:

Im Streit steht die Anerkennung des Todes des Versicherten Klaus I. (I.) am 04. Juli 2004 als versicherter Arbeitsunfall und die Gewährung von Hinterbliebenenleistungen an die Klägerin, die Witwe des Versicherten I.

I. befand sich zusammen mit der Klägerin in der Nacht vom 03. auf den 04. Juli 2004 auf der Rückfahrt von der Feier eines Bekannten, die der Versicherte als Metzger beliefert hatte.

An der sog. „Adlerkreuzung“ in M., ca. 70 m und in Sichtweite vom Haus der Klägerin und des Versicherten entfernt, musste der Versicherte, der den Lieferwagen fuhr, verkehrsbedingt auf der Linksabbiegerspur anhalten. Diesen Haltevorgang nutzend stiegen die Polizeibeamten S. und R. aus ihrem dahinter zum Stehen gekommenen Streifenwagen aus, um eine Fahrzeugkontrolle durchzuführen.

Da Atemalkoholgeruch feststellbar war, wurde beim Versicherten eine Alkoholkontrolle (Drägertest) durchgeführt, die eine Blutalkoholkonzentration von 1,66 Promille ergab. Dem Versicherten wurde deshalb mitgeteilt, dass eine Blutprobe durchgeführt werden müsse, er aussteigen und zum Polizeirevier E. verbracht werden solle. Daraufhin äußerte I., dass er „den Quatsch“ nicht mitmache und versuchte, den Motor des Lieferwagens zu starten, was durch die Klägerin und S. unterbunden wurde. Der Versicherte stieg daraufhin aus dem Transporter aus, gestikulierte mit den Armen, mit dem Ziel, nicht von den Polizeibeamten festgehalten zu werden. Im Zuge des Aussteigens aus dem Transporter äußerte der Versicherte, dass er „da vorne wohne“ und dahin jetzt auch gehen werde. Daraufhin begab er sich ein paar Schritte in Richtung seines Wohnanwesens. S. und R. gingen ihm nach, fassten ihn an den Unterarmen und führten ihn wieder in Richtung des Lieferwagens zurück. Am Lieferwagen angekommen wurde der Versicherte unter Androhung unmittelbaren Zwangs, sollte er sich der Festnahme weiter widersetzen, aufgefordert, zum Streifenwagen mitzukommen, was er auch tat. Am Streifenwagen angekommen räumte S. die Rückbank frei, damit I. dort Platz nehmen konnte. R. stand neben I. Dieser äußerte plötzlich, dass er jetzt nach Hause gehe und machte sich erneut zu Fuß zu seinem Wohnanwesen auf. R. lief daraufhin linksversetzt hinter I. her, forderte ihn auf, stehen zu bleiben und hielt mit seiner linken Hand den linken Arm des I. fest. Dieser drehte sich daraufhin in einer ruckartigen Bewegung nach links um, R. ließ den linken Arm des I. los, um etwas Abstand zu gewinnen. Während dieses Vorgangs war S. bereits in Richtung von R. und I. gelaufen und rempelte den Versicherten mit seinem Oberkörper im Bereich von dessen Oberkörper an. Daraufhin fiel der Versicherte ohne Ausweichbewegung oder Abstützreaktion steif nach hinten und schlug mit dem Hinterkopf auf dem Asphalt auf. Er verstarb an den Folgen dieses Sturzes am 04. Juli 2004, 18.41 Uhr. Der gesamte Vorgang vom Anhalten des Fahrzeugs des Versicherten bis zu dessen Sturz auf den Hinterkopf umfasste nur wenige Minuten.

Mit Durchgangsarztbericht vom 06. Juli 2004 teilte PD Dr. H. der Beklagten mit, der Versicherte habe bei dem angeschuldigten Ereignis ein schwerstes Schädelhirntrauma mit beginnender Einklemmung und Hirnödem erlitten. Eine Blutalkoholkonzentration von 1,5 Promille sei festgestellt worden. Die Klägerin erstattete unter dem 22. Juli 2004 Unfallanzeige gegenüber der Beklagten.

Mit Bescheid vom 04. Mai 2005 lehnte die Beklagte die Gewährung von Hinterbliebenenleistungen ab. Es fehle an dem inneren Zusammenhang zwischen dem Unfallereignis und der versicherten Tätigkeit. Den von der Klägerin erhobenen Widerspruch wies der Widerspruchsausschuss der Beklagten zurück. Die dagegen eingereichte Klage der Klägerin wies das Sozialgericht (SG) durch Urteil ebenfalls ab. Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung der Klägerin.

Aus den Gründen:

Die Berufung ist zulässig, aber unbegründet. Der Klägerin steht kein Anspruch auf Hinterbliebenenleistungen gegen die Beklagte zu.

Hinterbliebene haben nach § 63 Abs. 1 Satz 1 SGB VII Anspruch auf die in den Ziffern 1 bis 4 im Einzelnen aufgeführten Leistungen nur dann, wenn der Tod infolge eines Versicherungsfalls eingetreten ist (§ 63 Abs. 1 Satz 2 SGB VII).

Versicherungsfälle der gesetzlichen Unfallversicherung sind Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten (§ 7 Abs. 1 SGB VII). Arbeitsunfälle sind Unfälle von Versicherten in Folge einer den Versicherungsschutz nach

den §§ 2, 3 oder 6 SGB VII begründenden Tätigkeiten (versicherte Tätigkeiten). Unfälle sind zeitlich begrenzte, von außen auf den Körper einwirkende Ereignisse, die zu einem Gesundheitsschaden oder zum Tod führen (§ 8 Abs. 1 SGB VII). Gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 1 SGB VII sind versicherte Tätigkeiten auch das Zurücklegen des mit der versicherten Tätigkeit zusammenhängenden unmittelbaren Weges nach und von dem Ort der Tätigkeit.

Für das Vorliegen eines Arbeitsunfalls ist erforderlich, dass das Verhalten des Versicherten, bei dem sich der Unfall ereignet hat, der versicherten Tätigkeit, im vorliegenden Fall als Unternehmer, zuzurechnen ist. Es muss eine sachliche Verbindung mit der im Gesetz genannten versicherten Tätigkeit bestehen, der innere bzw. sachliche Zusammenhang, der es rechtfertigt, das betreffende Verhalten der versicherten Tätigkeit zuzurechnen (BSGE 63, 273, 274 = SozR 2200 § 548 Nr. 92; BSG SozR 2200 § 548 Nr. 82 und 97; BSG SozR 3-2700 § 8 Nr. 11; BSG SozR 4-2700 § 8 Nr. 2; BSG Urteil vom 26. Oktober 2004 – B 2 U 16/04 R –). Wie das BSG in ständiger Rechtsprechung (zusammenfassend zuletzt BSG in SozR 4-2700 § 8 Nr. 14 = BSGE 94, 262 ff) ausführt, ist maßgebliches Kriterium für die wertende Entscheidung über den Zusammenhang zwischen versicherter Tätigkeit und Verrichtung zur Zeit des Unfalls die Handlungstendenz des Versicherten, nämlich ob er eine dem Beschäftigungsunternehmen dienende Verrichtung ausüben wollte (BSG a. a. O. unter Verweis auf BSGE 58, 76, 77 = SozR 2200 § 548 Nr. 70 S 197; BSG SozR 2200 § 548 Nr. 96; SozR 3-2200 § 550 Nr. 1; SozR 3-2200 § 548 Nr. 22; BSGE 91, 293 = SozR 4-2700 § 8 Nr. 3; BSG Urteil vom 26. Oktober 2004 – B 2 U 24/03 R –, vorgesehen zur Veröffentlichung in BSGE und SozR).

Dass nicht jede private Verrichtung während der versicherten Tätigkeit automatisch zu einer Unterbrechung des Versicherungsschutzes führt, ist in der Rechtsprechung des BSG seit langem anerkannt.

Dient die Unterbrechung privaten Verrichtungen, so unterscheidet die ständige Rechtsprechung des BSG (vgl. zuletzt BSG in SozR 4-2700 § 8 Nr. 14) zwischen erheblichen und unerheblichen Unterbrechungen. Während einer privaten Zwecken dienenden, erheblichen Unterbrechung besteht kein Versicherungsschutz (BSGE 43, 113, 114 f = SozR 2200 § 550 Nr. 26 S 58; BSGE 74, 159, 161 = SozR 3-2200 § 550 Nr. 9 S 33; BSG SozR 3-2200 § 550 Nr. 16; BSGE 91, 293 = SozR 4-2700 § 8 Nr. 3). Eine privaten Zwecken dienende, unerhebliche tatsächliche Unterbrechung, während der der Versicherungsschutz fortbesteht, liegt dagegen vor, wenn die Unterbrechung zeitlich und räumlich nur ganz geringfügig ist und einer Verrichtung dient, die „im Vorbeigehen" und „ganz nebenher" erledigt wird.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze steht zur Überzeugung des Senats fest, dass der versicherte Weg des Versicherten von der Feier zum Wohn- und Geschäftshaus jedenfalls mit der Aufforderung, aus dem Lieferwagen auszusteigen, um sich im Polizeifahrzeug ins Polizeirevier E. zur Blutentnahme verbringen zu lassen, rechtlich wesentlich durch eine private Verrichtung unterbrochen worden ist und auch durch den Umstand, dass sich der Versicherte wenige Minuten später zu Fuß auf den Weg in Richtung des Wohn- und Geschäftshauses machte, der Versicherungsschutz nicht wieder aufgelebt ist.

Die Handlungstendenz des Versicherten war im Moment des Aussteigens nicht auf eine betriebsdienliche Tätigkeit gerichtet, sondern diente wesentlich der Verfolgung eigener Angelegenheiten, nämlich seiner Verpflichtung, sich zur Feststellung, ob er sich der Trunkenheit im Straßenverkehr schuldig gemacht hatte, einer Blutentnahme zu unterziehen.

Mit der Aufforderung an den Kläger, den Heimweg in seinem Fahrzeug nicht weiter fortzusetzen und dem Umstand, dass der Kläger zunächst dieser Aufforderung auch nachkam, wurde nach den objektiven Gesamtumständen wie auch nach der subjektiven Handlungstendenz des Versicherten deutlich zum Ausdruck gebracht, dass wesentliche betriebliche Interessen nicht mehr das Verhalten des Versicherten bestimmten. Es war weder objektiv noch subjektiv betriebsdienlich, sich der polizeilich angeordneten Blutentnahme zu entziehen.

Diese Unterbrechung des Versicherungsschutzes lebte auch nicht dadurch wieder auf, dass der Kläger jedenfalls beim zweiten Versuch der Polizei, ihn zum Einsteigen in das Polizeifahrzeug zu bewegen, eine Unaufmerksamkeit der Polizeibeamten ausnutzte und sich mit dem Hinweis, jetzt nach Hause gehen zu wollen, zu Fuß auf den Weg in Richtung seines Wohn- und Geschäftsanwesens machte. Darin liegt zur Überzeugung des Gerichts keine Fortsetzung des ursprünglich versicherten betrieblichen Weges.

Die nach den Gesamtumständen anzunehmende Handlungstendenz des Versicherten war nach wie vor im Wesentlichen darauf gerichtet, sich nicht der Blutentnahme unterziehen zu wollen. Aus seinem Verhalten bis zum zweimaligen Wegbewegen von der Kontrollstelle ist nach den aktenkundigen Unterlagen deutlich zu entnehmen, dass I. die Notwendigkeit, sich einer Blutentnahme zu unterziehen, nicht eingesehen hat oder einsehen wollte und das Verhalten der Polizeibeamten mehr oder weniger als nächtliche Schikane und Störung angesehen hat. Nachdem er sich zwar offenbar zunächst dazu entschlossen hatte, trotzdem den Polizeibeamten zu ihrem Fahrzeug zu folgen, dort aber nicht sofort Platz nehmen konnte, weil noch die Rückbank leer geräumt werden musste, gewann die ursprüngliche, abwehrende und missbilligende Haltung des Versicherten wieder Überhand und veranlasste ihn deshalb auch, sein schon einmal zuvor angesetztes Vorhaben, den weiteren Heimweg zu Fuß anzutreten und damit die „Störung" seines Heimwegs zu beenden, ein weiteres Mal in die Tat umzusetzen. Da das gesamte Geschehen nicht weit vom Wohn- und Geschäftshaus entfernt war, erschien dem Versicherten, wohl auch infolge trunkenheitsbedingter Unvernünftigkeit, dieses Vorgehen geeignet, sowohl die ihm als ungebührlich erscheinende Kontrolle zu vermeiden als auch den weiteren Heimweg fortsetzen zu können.

Letzteres stand dabei jedoch deutlich im Hintergrund seiner subjektiven Handlungstendenz, da das Sichentziehen wesentlich und letztlich Voraussetzung dafür war, den weiteren Heimweg fortsetzen zu können. Die Fortsetzung des Heimwegs (wenn auch zu Fuß) war also nur das Resultat bzw. Nebenziel der Entziehung, nicht aber die eigentliche Absicht und nicht maßgeblich für die Handlungstendenz des I.

Es handelte sich bei der Unterbrechung des versicherten Weges auch nicht um eine unerhebliche Unterbrechung, die quasi „im Vorbeigehen" erledigt werden konnte. Zwar umfasste die Unterbrechung des Heimwegs vom Moment des Aussteigens aus dem Lieferwagen bis zum Entschluss des Versicherten, sich zu Fuß auf den weiteren Rückweg zu machen, nur wenige Minuten. Es handelte sich aber seiner Intensität und Zielrichtung nach erkennbar nicht um eine unwesentliche Unterbrechung, die sich, wie der Kauf einer Zeitung oder eines Brötchens, nur im Vorbeigehen ereignet und die wesentliche Prägung des Wegs als versicherten Weg bzw. betriebsdienlichen Weg unberührt gelassen hätte.

Die für diese Beurteilung maßgeblichen subjektiven Vorstellungen des Versicherten müssen sich aufgrund objektiver Anhaltspunkte bestätigen lassen.

Die Vorstellung des Versicherten, sich zu Fuß auf den Weg nach Hause zu machen, lässt objektiv keine betriebsdienlichen Elemente erkennen. Es ist nicht anzunehmen, dass der Versicherte angesichts der erheblichen Alkoholisierung und der fortgeschrittenen Uhrzeit seine betriebliche Tätigkeit fortsetzen oder eine andere betriebliche Tätigkeit aufnehmen wollte, wenn er sein Wohn- und Geschäftshaus erreicht hatte. Es ist auch nicht anzunehmen, wäre die private Unterbrechung der Fahrt nicht eingetreten, dass der Kläger den Weg zum Wohn- und Geschäftshaus aus betrieblichen Gründen zu Fuß zurückgelegt hätte. Gegen die Annahme einer wesentlichen Betriebsbezogenheit spricht nicht zuletzt, dass der Versicherte den weiteren Weg zu Fuß angetreten hatte, ohne sich um sein Firmenfahrzeug zu kümmern. Er hat sich einfach nur umgedreht und auf das Wohn- und Geschäftshaus zu bewegt. Dies macht nach Auffassung des Senats deutlich, dass das private Interesse daran, nicht zur Blutprobenentnahme auf das Polizeirevier verschafft zu werden, objektiv und subjektiv im Vordergrund gestanden hat.

Daher gab die nicht betriebsbedingte, sondern die im eigenwirtschaftlichen, privaten Verantwortungsbereich des Versicherten begründete Unterbrechung des Heimwegs dem weiteren Geschehen das Gepräge, so dass der beim zweiten Wegbewegen vom Polizeifahrzeug zum Ausdruck gebrachte Wille des Versicherten, den Heimweg anzutreten, nicht als unternehmensbezogene Handlung anzusehen ist.

Soweit in der Berufungsbegründung ausgeführt wird, eine nicht versicherte Unterbrechung des Weges liege erst vor, wenn der öffentliche Verkehrsraum verlassen werde, was beim Versicherten nicht der Fall gewesen sei, vermag dies eine andere Beurteilung nicht zu rechtfertigen. Denn das BSG hat in seiner Entscheidung vom 09. Dezember 2003 (B 2 U 23/03 R = SozR 4-2700 § 8 Nr. 3) ausdrücklich an der bisherigen Rechtsprechung, wonach eine Unterbrechung des Versicherungsschutzes erst mit dem Verlassen des öffentlichen Verkehrsraums eingetreten sei, nicht mehr festgehalten.

Versicherungsschutz bestand nach alledem im Zeitpunkt des Sturzes des Versicherten nicht.

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