Inhaltsverzeichnis

Editorial 117

Thomas Wagner, Joachim Körkel
Drunk driving in Europe – where we are, where we are going 120

Ewald Brandt
Der betrunkene Reiter im Straßenverkehr – rechtlich ein Phantom? 140

Aus der Praxis

Götte
Aggressionsdelikte und die Fahreignung – Aspekte aus der Praxis der Fahrerlaubnisbehörde 145

Literatur

Benjamin Ondruschka
Ewald Brandt, Paul Brieler, Klaus Püschel (Hrsg.): Verkehrseignung – Berufskraftfahrer 150

Zur Information

Österreich: Automatisierte Fahrsysteme 152

Schweiz: Neuregelungen zum Automatisierten Fahren und Fahrassistenzsystemen auf Schweizer Straßen im Jahr 2025 153

Der aktuelle Stand zum Autonomen Fahren in Deutschland 154

BASt: Begutachtung der Fahreignung 2023 155

Rechtsprechung

11. OLG Brandenburg, Beschluss vom 23.9.2024 – 1 ORbs 219/24
Vorsätzliches Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 159
12. AG Eilenburg, Urteil vom 19.9.2024 – 8 Ds 962 Js 15573/24 jug
Entziehung der Fahrerlaubnis bei Anwendung von Jugendstrafrecht 160
13. AG Büdingen, Beschluss vom 10.9.2024 – 60 OWi 901 Js 24217/24 (58/24)
Einstellung anhängiger Bußgeldverfahren wegen Verstoßes gegen § 24a StVG unterhalb des THC-Grenzwertes von 3,5 ng/ml 164
14. AG Frankfurt a.M., Urteil vom 29.8.2024 – 907 Cs 515 Js 19563/24
Vorsätzliche Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB 165

15. BVerwG, Urteil vom 10.10.2024 – 3 C 3/23
MPU-Anordnung gegenüber Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe 170

16. OVG Münster, Beschluss vom 5.12.2024 – 16 B 1300/23
Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge 177

17. VGH Mannheim, Beschluss vom 11.11.2024 – 13 S 1335/23
Pauschale Übernahme der Fahreignungsprüfung einer ausländischen Fahrerlaubnisbehörde 178

18. BayVGH, Beschluss vom 29.10.2024 – 11 CS 24.1155
Obstruktives Schlafapnoe-Syndrom als Fahreignungsmangel 183

19. VG Ansbach, Beschluss vom 3.1.2025 – AN 10 S 24.3086
MPU-Anordnung aufgrund einmaliges Verstoßes gegen § 24a StVG 188

20. VG Kassel, Beschluss vom 11.12.2024 – 2 L 1626/24.KS
Formelle Anforderungen an MPU-Anordnung / Verstoß gegen das sog. Trennungsgebot i. S. d. Nr. 9.2.1. der Anlage 4 zur FeV 193

Summary

Drink driving offenders (or DUI offenders, driving under the influence) with very high blood alcohol levels pose a high risk to road safety in Europe. For this reason, the EU Driving Licence Directive, which must be transformed into national law by all 27 member states, is demanding a proven alcohol abstinence in cases of alcohol dependence. There are no requirements for cases of abuse or alcohol use disorder in general. There are also no specifications for goal behaviour. There are two basic approaches for behavioural changes: the person concerned can reduce both the frequency of drinking and the quantities drunk in such a way that the alcohol intake becomes manageable and thus controllable. Alternatively, the person can engage in permanent alcohol abstinence. This article deals with the tension between "abstinence requirement" and "controlled drinking" and, as a result of an extensive literature analysis and the special risk characteristics of DUI offenders, drafts an evidence-based recommendation for future procedural practice in the rehabilitation of drivers with alcohol-related problems, the so-called "hard core drinkers". A diversification of goals as well as a linking of elements from the country's national addiction support system with driver improvement measures, along with alcohol-interlock-devices and driver assessments, is proposed. At least, the authors propose some innovations for the revision of the Licence Directive.

Zusammenfassung

Trunkenheitstäter stellen ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit in Europa dar. Aus diesem Grund verlangt die EU-Führerscheinrichtlinie, die von allen 27 Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden muss, eine nachvollziehbar belegte Alkoholabstinenz in Fällen von Alkoholabhängigkeit. Es gibt keine Vorgaben für Fälle von Missbrauch oder beim Vorliegen einer Alkoholkonsumstörung im Allgemeinen. Es gibt auch keine Ausführungen in der Richtlinie für das Zielverhalten. Grundsätzlich können zwei Ansätze für Verhaltensänderungen unterschieden werden: Der Betroffene kann sowohl die Häufigkeit des Trinkens als auch die Trinkmengen so reduzieren, dass der Alkoholkonsum überschaubar und damit kontrollierbar wird. Alternativ kann sich der Betroffene für eine dauerhafte Alkoholabstinenz entscheiden. Dieser Beitrag befasst sich mit dem Spannungsverhältnis zwischen „Abstinenzgebot" und „kontrolliertem Trinken" und entwirft als Ergebnis einer umfangreichen Literaturanalyse und der besonderen Risikomerkmale von Trunkenheitstätern eine evidenzbasierte Empfehlung für die Anpassung der EU-Führerscheinrichtlinie und die künftige Verfahrenspraxis zur Rehabilitation von Kraftfahrern mit einer Alkoholproblematik. Vorgeschlagen wird eine Diversifizierung der Ziele sowie eine Verknüpfung von Elementen aus dem nationalen Suchthilfesystem mit Maßnahmen aus dem Bereich der Kraftfahrer Rehabilitation, die Integration von Alkohol-Interlock-Systemen und eine einzelfallgerechte Überprüfung der Fahreignung.

Zusammenfassung

Anders als bei der Nutzung von Fahrzeugen existieren für die Teilnahme von Reitern am öffentlichen Verkehr keine Alkoholgrenzwerte. Im Strafrecht agiert die Rechtsprechung hinsichtlich der Fahrsicherheit von Verkehrsteilnehmern mit Beweisregeln und hat sich mit der Frage, inwieweit diese auch für Reiter gelten, die ein Pferd im öffentlichen Verkehr führen, noch nicht befasst. Im Ordnungswidrigkeitenrecht hat der Gesetzgeber im Straßenverkehrsgesetz präzise Grenzwerte nur für die Führer von Kraftfahrzeugen formuliert. Dass Reiter bei der Nutzung öffentlichen Verkehrsflächen jedoch im Vollbesitz ihrer geistigen und körperlichen Kräfte sein sollten, zeigen die nicht wenigen Unfälle, die häufig darauf zurückzuführen waren, dass an die Führung von Pferden in plötzlich und unerwartet auftretenden Situationen hohe Anforderungen zu stellen sind, denen die Reiter nicht oder nur teilweise gerecht werden konnten. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, in der Straßenverkehrsordnung eine Norm einzufügen, die lauten sollte:

Wer reitet, Pferde oder ein Pferdegespann führt, darf nicht unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks oder anderer berauschender Mittel stehen.

Summary

Unlike the use of vehicles, there are no alcohol limits for the participation of riders in traffic. In criminal law, jurisdiction acts with rules of evidence with regard to the driving safety of road users and has not yet dealt with the question of the extent to which these also apply to riders who lead a horse in traffic. In the law on administrative offences, the legislator has formulated precise limit values in the Road Traffic Act only for drivers of motor vehicles. However, the fact that riders should be in full possession of their mental and physical strength when using public traffic areas is shown by the fact that quite a few accidents, which were often due to the fact that high demands had to be placed on the leading of horses in sudden and unexpected situations, which the riders could not or only partially meet. Against this background, it seems sensible to insert a provision in the road traffic law, which should read:

Anyone who rides, leads a horse or drives a horse-drawn carriage must not be under the influence of an alcoholic beverage or other intoxicating substances.