Inhaltsverzeichnis

Editorial 197

Wudtke, J., Dokter, M., Talarico, G., Bockholdt, B.
Alkoholisiert auf dem E-Scooter. 199

Dokumentation

Ulrike Nathow
63. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31.1.2025 in Goslar 213

Dieter Müller
Tagungsbericht zum 63. Verkehrsgerichtstag 2025 216

Christin Schalhorn
Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg 219

Sven Hartwig
Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Erfassung von Leistungseinschränkungen 226

Marc Mühlan
Fahrtüchtigkeitstests der Polizei: Senioren im Fokus der Verkehrspolizei 231

Zur Information

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Cannabisgesetz in der Praxis 244

Rücknahme der Cannabislegalisierung? 247

Missbrauch von Medizinalcannabis 248

Aus der Forschung

Analyse zu Verkehr und Geschwindigkeit auf Autobahnen 249

Rechtsprechung

21. BGH, Beschluss vom 4.12.2024 – 4 StR 246/24
Abgrenzung Vorsatz/bewusste Fahrlässigkeit und Voraussetzungen für Gefährdungsvorsatz i. S. d. § 315d Abs. 2 StGB 251

22. OLG Hamm, Urteil vom 8.1.2025 – III-1 ORs 70/24
Trunkenheitsfahrt mit einem Elektrokleinstfahrzeug (E-Scooter) 254

23. BayObLG, Beschluss vom 23.12.2024 – 201 ObOWi 1138/24
Freispruch durch Rechtsbeschwerdegericht wegen Änderung des THC-Nachweisgrenzwerts nach § 24a Abs. 1a StVG n. F. 260

24. BayObLG, Beschluss vom 21.10.2024 – 202 ObOWi 644/24
Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen durch Manipulation von Kontrollmechanismen 263

25. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 23.12.2024 – 2 Ws 355/24 –
Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO 266

26. LG Hamburg, Beschluss vom 5.8.2024 – 612 Qs 67/24
Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO 267

27. LG Berlin I, Beschluss vom 10.1.2025 – 520 Qs 67/24
Alkoholbedingte relative Fahrunsicherheit i. S. d. § 315c I Nr. 1 a StGB 270

28. OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 27.1.2025 – 4 MB 6/24
Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge 271

29. VGH Mannheim, Beschluss vom 15.1.2025 – 13 S 1880/24
Entziehung der Fahrerlaubnis wegen nachträglicher Offenbarung eines Eignungsmangels 274

30. OVG Jena, Beschluss vom 16.10.2024 – 2 EO 215/24
Berücksichtigung einer MPU zur Klärung eines waffenrechtlichen Eignungsmangels im fahrerlaubnisrechtlichen Verfahren 278

Zusammenfassung

Das Nutzen von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scootern) ist ohne Fahrerlaubnis ab dem 14. Lebensjahr möglich, diese sind unkompliziert über App-gestützte Sharing-Dienste in vielen Regionen verfügbar. Es existieren zahlreiche nationale und internationale Studien, die sich mit der potenziellen Unfallgefahr im Rahmen der Nutzung eines E-Scooters auseinandersetzen. Ein Risikofaktor für Unfälle stellt dabei die Alkoholisierung des Fahrers dar. Wissenschaftliche Daten hinsichtlich des Alkoholisierungsgrades sowie alkoholbedingter Auffälligkeiten von E-Scooter-Fahrern zum Vorfallszeitpunkt liegen bereits für den großstädtischen Bereich vor. In der vorliegenden monozentrischen, retrospektiven Datenanalyse wurden für einen 2-Jahreszeitraum (2022–2023) alle durch das Polizeipräsidium Neubrandenburg (kleinstädtischer und ländlicher Bereich) angeordneten Blutprobenentnahmen bei bestehendem Verdacht auf eine Trunkenheitsfahrt auf einem E-Scooter systematisch ausgewertet. Neben der objektivierten BAK wurden dem Antrag und Protokoll zur Feststellung von Alkohol weitere Analysekriterien wie das Alter, das Geschlecht, die Vorfallszeit sowie allgemeine Umstände der Verkehrskontrolle zur vergleichenden Analyse entnommen. Im Studienzeitraum gingen im Institut für Rechtsmedizin Greifswald 252 Fälle bei bestehendem Verdacht auf eine Trunkenheitsfahrt auf einem E-Scooter ein. Die gemessene BAK lag zwischen 0,02‰ und 3,09‰. Im Monatsvergleich konnte eine geringere Fallzahl in den Monaten November bis Februar festgestellt werden. Bei der Vorfallszeit lag ein eindeutiger Schwerpunkt in den Nachtstunden (21:00 Uhr bis 06:00 Uhr). In den Beobachtungen der Polizei wurde in 90 Fällen die Fahrweise der Betroffenen als sicher beurteilt, die Bewegung bzw. Koordination wurde in 121 Fällen, der Gang in 142 Fällen als unauffällig eingeschätzt. In 188 Fällen wurden seitens der Polizei und in vergleichbarer Größenordnung (199 Fälle) durch den Arzt selten körperlichen Auffälligkeiten dokumentiert. Als wesentliches Ergebnis der vorliegenden Studie konnte eine erhebliche Alkoholisierung von vorrangig männlichen E-Scooter-Fahrern im kleinstädtischen und ländlichen Bereich nachgewiesen werden, diese lag in ca. 80 % der Fälle im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit. Im Gegensatz dazu wurden durch die Polizei und/oder den Arzt keine gravierenden alkoholbedingten Ausfallerscheinungen dokumentiert. Diese Studie gibt somit Anlass zu einer verstärkten Aufklärung im Hinblick auf das Führen von E-Scootern nach Alkoholgenuss im Sinne einer Prävention und stellt zudem die Dokumentation von alkoholbedingten Auffälligkeiten durch die Polizei bzw. den blutabnehmenden Arzt in Frage.

Summary

The use of electric micro-vehicles (e-scooters) is permitted from the age of 14 without a driving licence. They are easily available through app-based sharing services in many regions. Numerous national and international studies have been conducted on the potential accident risks associated with e-scooter use. One risk factor for accidents is the alcohol consumption of the rider. Scientific data on the level of intoxication and alcohol-related impairments of e-scooter riders at the time of the incident are already available for urban areas. In this monocentric, retrospective data analysis, all blood samples ordered by the Neubrandenburg Police Department (small-town and rural areas) over a 2-year period (2022–2023) in cases of suspected drunk driving on an e-scooter were systematically evaluated. In addition to the objectively measured blood alcohol content (BAC), other analytical criteria such as age, gender, time of the incident, and general circumstances of the traffic control were extracted for comparative analysis. During the study period, the Institute of Legal Medicine in Greifswald received 252 cases of suspected drunk driving on an e-scooter. The measured BAC ranged from 0.02‰ to 3.09‰. A lower number of cases was observed from November to February. The incidents showed a clear concentration in the night hours (from 9:00 PM to 6:00 AM). According to police observations, the riding behaviour of the individuals was assessed as safe in 90 cases, their movement or coordination as normal in 121 cases, and their gait as normal in 142 cases. In 188 cases, the police, and in a comparable number of cases (199), the physician noted no significant physical abnormalities. A key finding of this study was the significant intoxication of predominantly male e-scooter riders in small-town and rural areas, with around 80 % of cases showing absolute incapacity to drive. In contrast, neither the police nor the doctor documented any severe alcohol-related impairments. This study thus calls for increased public awareness regarding the use of e-scooters after alcohol consumption as a preventive measure, and it also raises questions about the documentation of alcohol-related impairments by the police or the physician taking the blood samples.

Zusammenfassung

Im Zeitraum Mitte Mai bis Ende August 2024 hat das Institut der deutschen Wirtschaft zum dritten Mal eine Auswertung der automatisierten Zählstationen an den Autobahnen ohne dauerhaftes Tempolimit in Nordrhein-Westfalen vorgenommen. Dabei wurden die Anzahl der vorbeifahrenden Pkw und Nutzfahrzeuge und ihre Geschwindigkeit erfasst. Es handelt sich somit um eine Auswertung des Verkehrsaufkommens und nicht der Fahrleistungen. In die Auswertung gingen insgesamt etwa 1,9 Milliarden erfasste Pkw ein. Diese fuhren in Abwesenheit eines dauerhaften Tempolimits im Durchschnitt 113,5 km/h. Im Vergleich zu den beiden früheren Messungen ist die Durchschnittsgeschwindigkeit sichtbar gefallen. Sie lag im Jahr 2021 noch knapp 3 km/h höher. Im Jahr 2022 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit noch 115,2 km/h. Fast 83 Prozent der Pkw wurden in einer Minute gezählt, in der die Durchschnittsgeschwindigkeit aller erfassten Pkw unter 130 km/h lag. Bei weiteren 10,5 Prozent betrug die ihnen zugeordnete Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 130 und 140 km/h. Über die Tageszeit differenziert bleiben diese Muster relativ stabil. An Wochenenden verschiebt sich die gesamte Geschwindigkeitsverteilung leicht hin zu einem höheren Tempo. Die vorliegenden Ergebnisse für Autobahnen in Nordrhein-Westfalen ohne Tempolimit deuten daher auf eine bewusste Wahl der Geschwindigkeiten hin.