

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 5 · September 2017 · Jahrgang 2017

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

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

**Zugleich Publikationsorgan
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrsmedizin und
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrspsychologie**



In Verbindung mit

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

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Hamburg)

Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag

Prof. Dr. med. M. Graw (München)

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrop (Düsseldorf)

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

Prof. Dr. med. H.-T. Haffner (Heidelberg)

Richter am Bundesgerichtshof a.D. K. R. Maatz (Karlsruhe)

Prof. Dr. med. R. Mattern (Heidelberg)

Prof. Dr. rer. nat. F. Mußhoff (München)

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

Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnies (Frankfurt a. M.)

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. K. Püschel, Universität Hamburg

in Zusammenarbeit mit

Dr. rer. medic. Paul Brieler (Hamburg)

Prof. Dr. iur. Dr. phil. U. Scheffler / Dr. iur. D.-M. Halecker

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

in Zusammenarbeit mit

Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt/Oder)

GW ISSN 0006-5250

Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: info@steintor-verlag.de

54,- EURO

+ Versandkosten / + p&p

INHALTSVERZEICHNIS

F. Franz, H. Jechle, V. Angerer, V. Auwärter, M. A. Neukamm Nachweis synthetischer Cannabinoide in Haarproben	281
D. Müller Verkehrsunfall aus ungeklärter Ursache	288
Literatur Rainer Mattern Krumm: Fahrverbot in Bußgeldsachen	302
Zur Information Schweiz: Bundesrat empfiehlt Anpassungen beim Verkehrssicherheitspaket Via sicura	304
Zwei divergierende Studien zu den Wirkungen der Cannabislegalisierung auf das Unfallrisiko	309
Straßenverkehrsunfälle 2016 (Deutschland/Österreich/Schweiz)	310
Rechtsprechung 51. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 11. Juli 2017 – Berücksichtigung des Verschlechterungsverbots bei Verhängung eines Fahrverbotes –	314
52. Oberlandesgericht Naumburg, Beschluss vom 13. Juni 2017 – Absehen vom Fahrverbot bei langer Verfahrensdauer –	314
53. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 8. Februar 2017 – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO –	315
54. Landgericht Hamburg, Beschluss vom 7. Februar 2017 – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO –	318
55. Amtsgericht Zossen, Urteil vom 1. Dezember 2016 – Feststellung alkoholbedingter Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB bei fehlender Blutprobe –	318
56. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 6. April 2017 – MPU-Anordnung nach gerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt mit BAK unter 1,6 Promille – ...	320
57. Sächsisches Obergericht, Beschluss vom 2. Juli 2017 – Bindungswirkung strafgerichtlicher Fahreignungsbeurteilung gemäß § 3 Abs. 4 S. 1 StVG –	324
58. Obergericht Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 3. Mai 2017 – Mangelndes Trennungvermögen eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten –	326

59. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 15. März 2017 – Mangelndes Trennungvermögen eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten –	328
60. Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Beschluss vom 4. Juli 2017 – Ausschluss der Fahreignung aufgrund des Konsums sog. harter Drogen –	334
61. Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße, Beschluss vom 20. Juni 2017 – Wegfall der Fahreignung wegen Konsums sog. harter Drogen bei Einnahme rezeptpflichtigen Appetitzüglers –	336

Anhang

Supplement III – 13. Gemeinsames Symposium Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Inhaltsverzeichnis	Sup III - 2
Editorial (DeVol/Graw/Fastenmeier)	Sup III - 7
Abstracts	Sup III - 9

*Aus der Abteilung für Forensische Toxikologie, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Freiburg
Leiter: Prof. Dr. Drs. h.c. Stefan Pollak*

FLORIAN FRANZ, HANNA JECHLE, VERENA ANGERER, VOLKER AUWÄRTER, MERJA A. NEUKAMM

Nachweis synthetischer Cannabinoide in Haarproben

Determination of synthetic cannabinoids in hair samples

1. Einleitung

Unter den neuen psychoaktiven Substanzen (NPS) stellen die synthetischen Cannabinoide in Deutschland die bisher bedeutendste Wirkstoffklasse dar [1]. Vor allem durch die sukzessive Unterstellung einzelner Stoffe unter das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) befindet sich der Markt für „Legal Highs“, die NPS als Wirkstoffe enthalten, in ständiger Veränderung. Durch chemisch-strukturelle Modifikation einzelner Stoffe kann dabei das BtMG umgangen werden, und neue, zunächst „legale“ Stoffe gelangen auf den Markt. Der zuverlässige Nachweis synthetischer Cannabinoide in verschiedenen biologischen Probenmaterialien erfordert daher eine kontinuierliche Aktualisierung der Analysemethoden und stellt eine große Herausforderung für toxikologische Labore dar.

Die Haaranalyse ist besonders geeignet, um einen (weiter zurückliegenden) Kontakt mit synthetischen Cannabinoiden nachzuweisen oder einen solchen Kontakt im Sinne einer Abstinenzkontrolle auszuschließen. Unter anderem sind Abstinenzkontrollen regelmäßiger Bestandteil der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU) im Rahmen der Fahreignungsüberprüfung nach Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss berauschender Mittel. Synthetische Cannabinoide sind nach den geltenden Beurteilungskriterien bisher zwar keine Pflichtanalyten, spielen aber gerade deshalb eine zunehmende Rolle als Ersatz für Cannabis. Eine Methode zur Analyse von Haaren auf 22 synthetische Cannabinoide wurde bereits 2011 im Freiburger Institut für Rechtsmedizin entwickelt [2]. Die Methode wurde in der vorliegenden Arbeit weiterentwickelt und auf den aktuellen Stand gebracht. Sie umfasst aktuell 97 relevante und ältere synthetische Cannabinoide, davon wurden 56 vollständig validiert.

2. Material und Methodik

2.1. Chemikalien

Referenzsubstanzen waren von analysenreiner Qualität, deuterierte interne Standards wurden von LGC Standards (Wesel) bezogen. Alle Lösemittel waren von LC-MS Qualität.

2.2. Forensische Haarproben

Haarproben zur Untersuchung auf synthetische Cannabinoide wurden per Post an das Institut für Rechtsmedizin Freiburg gesandt oder im Institut entnommen. Die Haarproben stammten überwiegend aus dem süddeutschen Raum. Typische Fragestellungen waren fragliche Abstinenz oder ein Konsumnachweis z. B. im Zusammenhang mit Fragen zur Schuldfähigkeit. Im Zeitraum zwischen Anfang 2011 und Oktober 2015 wurde für 153 Haarproben der Auftrag zur Untersuchung auf synthetische Cannabinoide gestellt.

2.3. Aufarbeitung der Haarproben

Die Haarproben wurden mit Wasser, Aceton und Petrolether gewaschen und in 1–2 mm lange Stücke geschnitten. Fünfzig Milligramm Probe wurden mit Methanol und den internen Standards versetzt und 3 Stunden lang im Ultraschallbad extrahiert. Ein Milliliter des Extrakts wurde zur Trockene eingedampft und zur Analyse in 100 μ L mobiler Phase rekonstituiert. Vor August 2014 eingesandte Proben wurden mit einer vergleichbaren Methode untersucht [2].

2.4. Flüssigchromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS)-Methode

Die LC-MS/MS-Methode wurde nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) für 56 Stoffe validiert [9]. Da die Methode kontinuierlich um neue Stoffe erweitert wird, werden zurzeit folgende 97 synthetischen Cannabinoide erfasst (die voll validierten Analyten sind mit * markiert): A-834,735*, AB-001 (JWH-018 Adamantyl-Derivat), 3,5-AB-CHMFUPPYCA, 5,3-AB-CHMFUPPYCA, AB-CHMINACA, AB-FUBINACA*, AB-PINACA*, AB-PINACA-5F*, ABICA-5F (AMBICA-5F), ADB-5F, ADB-CHMICA, ADB-CHMINACA (MAB-CHMINACA), ADB-FUBINACA*, ADB-PINACA*, ADB-PINACA-5F*, ADBICA*, ADBICA-5F*, AKB48 (APINACA)*, AKB48-5Cl (AKB48 5-Chlorpentyl-Derivat), AKB48-5F (AKB48 5-Fluorpentyl-Derivat)*, AM-1220*, AM-2201*, AM-2201 Indazol-Carboxamid-Derivat (MN-18-5F)*, AM-2232*, AM-2233*, AM-694*, AMB, AMB-5F (AMB 5-Fluorpentyl-Derivat), AMB-PICA-5F (MMB-2201), APICA (SDB-001)*, APP-CHMINACA; APP-FUBINACA, BB-22*, 3-CAF, Cumyl-BICA, Cumyl-PICA, Cumyl-PICA-5F, Cumyl-PINACA, Cumyl-PINACA-5F, Cumyl-THPINACA, EAM-2201 (JWH-210 5-Fluorpentyl-Derivat)*, EG-018, FAB-144, FDU-PB-22*, FUB-144 (FUB-UR-144), FUB-AMB (AMB-FUBINACA), FUB-AKB48, FUB-PB-22*, JWH-007*, JWH-015*, JWH-018*, JWH-018 Cyclohexylmethyl-Derivat (NE-CHMIMO), JWH-019*, JWH-022*, JWH-073*, JWH-081*, JWH-122*, JWH-200*, JWH-203*, JWH-210*, JWH-250*, JWH-251*, JWH-307*, JWH-368*, JWH-398*, M-144, MA-CHMINACA, MAM-2201 (JWH-122 5-Fluorpentyl-Derivat)*, MDMA-CHMICA (MMB-CHMINACA*), MDMA-CHMINACA, MDMA-FUBINACA, MN-18, MN-25*, NM-2201, NNEI*, NNEI-5F (NNEI 5-Fluorpentyl-Derivat)*, NPB-22, NPB-22-5F (NPB-22 5-Fluorpentyl-Derivat), PB-22*, PB-22-5F (PB-22 5-Fluorpentyl-Derivat)*, PCN-5F, PX-1 (APP-PICA-5F), PX-2 (APP-PINACA-5F), RCS-4*, RCS-4 ortho-Isomer*, SDB-005, SDB-005-5F (SDB-005 5-Fluorpentyl-Derivat), SDB-006, SDB-006-5F, STS-135*, THJ-018*, THJ-2201*, UR-144*, UR-144 Isomer*, WIN 48,098, XLR-11* und XLR-11 Isomer*. Da für einige Stoffe verschiedene Bezeichnungen existieren, wurden diese ggf. in Klammern aufgeführt.

Die Analysen wurden mit einer „scheduled Multiple Reaction Monitoring“ (sMRM)-Methode im positiven Ionisationsmodus auf einem QTrap[®] 4000 (Sciex, Darmstadt) durchgeführt. Die vorgeschaltete chromatographische Trennung erfolgte auf einer Prominence HPLC (Shimadzu, Duisburg) mit einer Kinetex[®] C₁₈-Säule (100 mm x 2,1 mm x 2,6 μ m; Phenomenex, Aschaffenburg) und einer Gradientenelution unter Verwendung der Fließmittel A (1,0 % Acetonitril, 0,1 % Ameisensäure und 2 mM Ammoniumformiat in Wasser) und B (0,1 % Ameisensäure und 2 mM Ammoniumformiat in Acetonitril). Die untere Quantifizierungsgrenze lag zwischen 0,5 und 5 pg/mg. Für die meisten Analyten ergab sich ein linearer Arbeitsbereich von 0,5 bis 150 pg/mg.

2.5. Untersuchung von Serumproben auf synthetische Cannabinoide

Im Zeitraum zwischen Anfang 2011 und Oktober 2015 wurde für 3.798 Serumproben der Auftrag zur Untersuchung auf synthetische Cannabinoide gestellt. Die Analyse von Serumproben erfolgte auf Basis einer modifizierten publizierten Methode [6]. In Kürze: die Proben wurden alkalisch Flüssig-Flüssig extrahiert und nach Trennung mit einer Prominence HPLC (Shimadzu, Duisburg) auf einem QTrap® 4000 (Sciex, Darmstadt) analysiert.

3. Ergebnisse

3.1. Anzahl und Konzentrationen synthetischer Cannabinoide in Haaren

29 % aller untersuchten Haarproben enthielten keine synthetischen Cannabinoide. 22 % der Proben enthielten 1 oder 2 verschiedene synthetische Cannabinoide, 36 % enthielten 3 bis 9 verschiedene synthetische Cannabinoide. In 12 % der Proben wurden 10 oder mehr Wirkstoffe aus dieser Gruppe nachgewiesen. Die höchste Anzahl an synthetischen Cannabinoiden in einer Haarprobe war 27. Die höchste nachgewiesene Konzentration betrug ca. 5.700 pg/mg JWH-210 (Wert extrapoliert). Insgesamt wiesen 24 Proben extrapolierte Konzentrationen oberhalb von 1.000 pg/mg auf.

Beispielhaft seien zwei Fälle genannt:

Fall 1: Eine 3,5 cm lange Kopfhhaarprobe, die im Januar 2014 eingesandt wurde, enthielt 45 pg/mg EAM-2201, 13 pg/mg JWH-122, 20 pg/mg JWH-210, 9,5 pg/mg JWH-307, 3,3 pg/mg MAM-2201, ca. 1.100 pg/mg PB-22-5F (Wert extrapoliert), 24 pg/mg XLR-11 und 13 pg/mg XLR-11 Isomer.

Fall 2: Eine 4 cm lange Kopfhhaarprobe, die im Mai 2015 abgenommen wurde, enthielt 7,3 pg/mg AKB48-5F (APINACA-5F), 120 pg/mg PB-22-5F, 2,5 pg/mg AB-001, ca. 84 pg/mg AB-CHMINACA, 4,3 pg/mg AB-FUBINACA, 2,2 pg/mg EAM-2201, 17 pg/mg JWH-122, ca. 59 pg/mg MDMB-CHMICA, 6,1 pg/mg THJ-2201 und 4,2 pg/mg XLR-11.

3.2. Prävalenz einzelner Stoffe

Mit Hilfe der bisher erhobenen Daten kann die Prävalenz einzelner Wirkstoffe in konsumierten „Legal High“-Produkten anschaulich verfolgt werden (Abb. 1: 1. Quartal 2012 bis 3. Quartal 2015). Zur Auswertung der Prävalenz einzelner Stoffe wurden den Ergebnissen der Haaruntersuchungen (n = 142, Segmente wurden zusammengefasst) die Ergebnisse der Serumanalysen auf synthetische Cannabinoide (n = 3.798) gegenübergestellt.

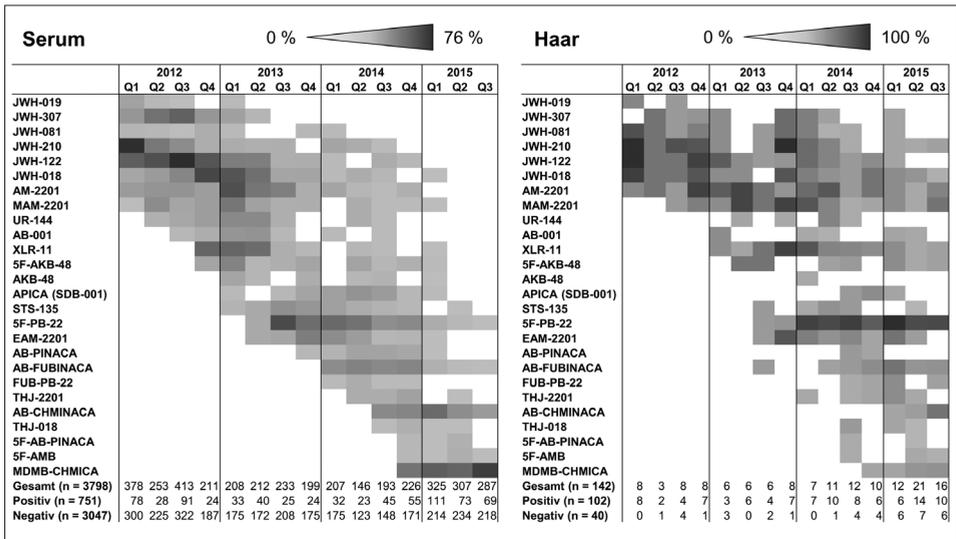


Abb. 1: Prävalenz ausgewählter synthetischer Cannabinoide in der forensischen Fallarbeit (Analysen durchgeführt am Institut für Rechtsmedizin Freiburg). An der Schwarz-Weiß-Skala ist ersichtlich, wie hoch der Anteil einer bestimmten Substanz an der Gesamtzahl aller positiven Proben innerhalb eines Quartals war.

Der Zeitraum des ersten Auftretens der dargestellten synthetischen Cannabinoide und deren relative Häufigkeit bei Serum- (Abb. 1 linke Seite) und Haaranalysen (Abb. 1 rechte Seite) zeigen in den Jahren 2012 bis 2015 einen ähnlichen Verlauf, wobei die Datendichte für Serumanalysen aufgrund der höheren Probenzahl wesentlich größer ist. Infolge des längeren zeitlichen Nachweisfensters bei Haaranalysen sind Stoffe wie z.B. JWH-307 oder JWH-081 auch noch in Haarproben nachweisbar, die zu einem Zeitpunkt abgenommen wurden, an dem diese Stoffe bereits nicht mehr gehandelt wurden und sich entsprechend auch keine positiven Nachweise mehr in Serumproben ergaben. Insgesamt verändern sich die Prävalenzen der einzelnen Stoffe mit der Zeit. Bei den meisten Stoffen kommt es nach dem ersten Auftreten eines Stoffes zu einer Phase höherer Prävalenz innerhalb einiger Monate gefolgt von einem allmählichen Rückgang der Prävalenz.

4. Diskussion und Befundbewertung

Die Untersuchung von über 150 authentischen Haarproben bewies in etwa 70 % der Fälle den Kontakt der Probanden mit einem oder mehreren synthetischen Cannabinoiden.

Die Veränderung von Prävalenzen synthetischer Cannabinoide in Haarproben kann darauf zurückgeführt werden, dass die Stoffe sukzessive in die Anlagen des BtMG aufgenommen werden. Tendenziell wird die Prävalenz rückläufig, sobald angekündigt wird, dass ein Stoff dem BtMG unterstellt werden soll. Dieser Trend ist z. B. bei JWH-081, JWH-122 und JWH-210 zu beobachten, welche am 26.07.2012 in die Anlage 2 des BtMG aufgenommen wurden. Dagegen wurden einige Stoffe wie z. B. JWH-018 noch lange nach dessen Unterstellung unter das BtMG am 20.01.2009 noch in Serum- und Haarproben nachgewiesen. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass JWH-018 zum einen noch als BtM längere Zeit in „Legal High“-Produkten beinhaltet war (eigene Untersuchungen), zum anderen ist anzu-

nehmen, dass auch immer wieder Produkte konsumiert bzw. gehandhabt worden sind, die bereits längere Zeit zuvor eingekauft worden sind. Auffällig ist zudem, dass hochwirksame Stoffe wie z. B. PB-22-5F auch eine hohe Prävalenz aufweisen.

Die meist hohe Anzahl nachgewiesener Stoffe in einer Haarprobe kann verschiedene Ursachen haben. Bei wiederholtem Konsum verschiedener „Legal High“-Produkte kommt es zum Kontakt mit mehreren verschiedenen synthetischen Cannabinoiden, welche in die Haarmatrix eingelagert werden können. Dies gilt auch, wenn „Legal High“-Produkte desselben Namens konsumiert werden, da diese zu verschiedenen Zeitpunkten verschiedene Wirkstoffe enthalten können [7]. Bedingt durch die lange Nachweisbarkeit von Stoffen in Haaren, steigt dadurch die Anzahl der nachweisbaren Stoffe. Andererseits enthalten einzelne Räuchermischungen bereits häufig mehrere Wirkstoffe [7]. Zudem kommt es bei einigen Stoffen durch thermische Einwirkung beim Rauchen zu pyrolytischen Reaktionen, wobei Teilmengen des Stoffs in strukturverwandte Wirkstoffe umgewandelt werden können. Beispielsweise kann nach Rauchen eines Joints mit dem synthetischen Cannabinoid UR-144 bzw. XLR-11 oft ebenfalls der Wirkstoff UR-144-Isomer bzw. XLR-11-Isomer nachgewiesen werden (Isomerisierung, siehe Fall 1) [5]. Nach dem Rauchen von AM-2201 können oftmals zusätzlich die Wirkstoffe JWH-018 und JWH-022 nachgewiesen werden (Defluorierung) [3]. Es ist anzunehmen, dass die beschriebene Defluorierungsreaktion beim Verrachen analog bei allen synthetischen Cannabinoiden, die eine 5-Fluor-pentyl-Seitenkette aufweisen (EAM-2201, MAM-2201, PB-22-5F, etc.), auftreten kann. Isomere eines Stoffs können zudem auch bereits als Synthesenebenprodukte in Räuchermischungen enthalten sein. Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Bewertung der analytischen Befunde ist die permanente Einlagerung von Wirkstoffen nach externer Kontamination der Haare. Durch den Umgang mit den Produkten (z. B. das Herstellen eines Joints) sowie den Kontakt mit Seitenstromrauch (besonders bei Passivexposition in geschlossenen Räumen) können Haare zunächst extern kontaminiert werden. Die Stoffantragungen lagern sich in der Folge über Diffusionsprozesse permanent in das Haar ein [4]. Die Analyse kann daher positiv verlaufen, ohne dass eine aktive Aufnahme der Wirkstoffe stattgefunden hat. Ähnliches gilt für den Cannabishauptwirkstoff THC [8]. Der sichere Ausschluss einer Passivexposition ist insofern durch eine Haaranalyse auf synthetische Cannabinoide nicht möglich. Auch die Eingrenzung eines Konsumzeitraumes über die Analyse von Haarsegmenten muss mit großer Vorsicht vorgenommen werden, da alternative Einlagerung von Stoffen über externe Kontamination bzw. über Sebum und Schweiß eine Einlagerung über die Blutbahn in das Haar überlagern können. Trotz dieser Einschränkungen bleibt die Haaranalyse ein hilfreiches Werkzeug für den Nachweis oder den Ausschluss eines Kontaktes mit synthetischen Cannabinoiden und kann bei negativem Befund als Beleg einer längerfristigen Abstinenz herangezogen werden.

Zusammenfassung

Synthetische Cannabinoide sind in Deutschland die bedeutendste Wirkstoffklasse unter den neuen psychoaktiven Substanzen (NPS). Auch in Bezug auf Fahreignungsfragen gewinnt diese Drogenklasse zunehmend an Bedeutung. Dadurch ergibt sich ein Bedarf für zuverlässige Analysemethoden zum Nachweis einer Abstinenz bzw. eines Konsums. Haaranalysen können hierbei ein hilfreiches Werkzeug sein, wobei ein von der Haarlänge abhängiger, meist mehrmonatiger retrospektiver Zeitraum abgedeckt werden kann. In der vorliegenden Arbeit wird eine Analysemethode mittels Flüssigchromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS) zur Untersuchung von Haarproben auf synthetische Cannabinoide vorgestellt. Die Methode wurde nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) validiert und umfasst aktuell 97 Stoffe.

Die Prävalenz der erfassten synthetischen Cannabinoide in über 150 authentischen Haarproben wurde den entsprechenden Daten von ca. 3.800 untersuchten Serumproben gegenübergestellt. Tendenziell wird die Prävalenz in beiden Matrices rückläufig, sobald angekündigt wird, dass ein Stoff dem BtMG unterstellt werden soll. In über 80 % der positiven Haarproben wurden mehrere – in einen Fall 27 verschiedene – synthetische Cannabinoide nachgewiesen. Ursache hierfür kann der Umgang mit Räuchermischungen, die mehrere synthetische Cannabinoide enthalten, sein, zum Teil kommt aber auch eine artefaktische Bildung durch Pyrolyse beim Rauchen in Betracht. Durch den Umgang mit Produkten und Passivexposition können synthetische Cannabinoide auch ohne (aktiven) Konsum auf das Haar gelangen und in der Folge permanent in das Haar eingelagert werden. Dies muss bei der Bewertung analytischer Befunde zwingend beachtet werden. Bei negativem Befund kann die Haaranalyse dennoch als Abstinenzbeleg gewertet werden.

Schlüsselwörter

Spice – NPS – LC-MS/MS – Haaranalyse – Synthetische Cannabinoide

Summary

Synthetic cannabinoids are the most important class of drugs amongst the new psychoactive substances (NPS) in Germany. Synthetic cannabinoids are also increasingly involved in the context of driving ability issues. Thus, reliable analytical methods for the determination of these substances are needed. Hair analysis can be a helpful tool for the detection of an exposure of a person to synthetic cannabinoids. The retrospective window of detection can cover up to several months depending on the hair length. In the present work, an analysis method for synthetic cannabinoids in hair samples using liquid chromatography-tandem mass spectrometry (LC-MS/MS) is presented. The method was validated according to the guidelines of the German Society of Toxicological and Forensic Chemistry (GTFCh). It presently includes 97 substances. The prevalence of synthetic cannabinoids in over 150 authentic hair samples was compared with the respective data of about 3,800 analysed serum samples. Usually, the prevalence declined upon the announcement of scheduling the compound in the narcotics law. Over 80 % of the positive hair samples showed several synthetic cannabinoids, in one case 27. This could be due to exposure to herbal mixtures containing several synthetic cannabinoids, or pyrolytic formation as artefacts during smoking. By handling of products or passive exposure to smoke hair can be contaminated and subsequently substances are incorporated permanently into the hair. This has to be taken into account when interpreting analytical results of hair analyses. Nevertheless, negative findings can be used as proof of abstinence.

Keywords

Spice – NPS – LC-MS/MS – hair analysis – synthetic cannabinoids

Literatur

- [1] European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2015) European Drug Report, www.emcdda.europa.eu
- [2] Hutter M, Kneisel S, Auwärter V, Neukamm MA (2012) Determination of 22 synthetic cannabinoids in human hair by liquid chromatography-tandem mass spectrometry. *J Chromatogr B Analyt Technol Biomed Life Sci* 903: 95–101
- [3] Hutter M, Moosmann B, Kneisel S, Auwärter V (2013) Characteristics of the designer drug and synthetic cannabinoid receptor agonist AM-2201 regarding its chemistry and metabolism. *J Mass Spectrom* 48: 885–94
- [4] Hutter M, Moosmann B, Auwärter V, Neukamm MA (2015) Hair analysis for JWH-018, JWH-122, and JWH-210 after passive in vivo exposure to synthetic cannabinoid smoke. *Forens Toxicol* 33: 69–76
- [5] Kavanagh P, Grigoryev A, Savchuk S, Mikhura I, Formanovsky A (2012) UR-144 in products sold via the Internet: Identification of related compounds and characterization of pyrolysis products. *Drug Test Anal* 5: 683–92
- [6] Kneisel S, Auwärter V. Analysis of 30 synthetic cannabinoids in serum by liquid chromatography-electrospray ionization tandem mass spectrometry after liquid-liquid extraction. *J Mass Spectrom*. 2012; 47: 825–35
- [7] Moosmann B, Angerer V, Auwärter V (2015) Inhomogeneities in herbal mixtures: a serious risk for consumers. *Forensic Toxicol* 33: 54–60

- [8] Moosmann B, Roth N, Auwärter V (2016) Hair analysis for Delta-tetrahydrocannabinolic acid A (THCA-A) and Delta-tetrahydrocannabinol (THC) after handling cannabis plant material. *Drug Test Anal* 8: 128–132
- [9] Peters FT, Hartung M, Herbold M, Schmitt G, Daldrup T, Musshoff F (2009) Anhang B zu den Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen; Anforderungen an die Validierung von Analysemethoden. *Toxichem Krimtech* 76: 185–99

Danksagung

Die Autoren danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) und der Europäischen Kommission (JUST/2009/DPIP/AG/0948 und JUST/2013/ISEC/DRUGS/AG/6421) für die finanzielle Unterstützung des Projekts.

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Merja A. Neukamm
Universitätsklinikum Freiburg
Institut für Rechtsmedizin
Forensische Toxikologie
Albertstr. 9
79104 Freiburg i. Br.
Email: Merja.Neukamm@uniklinik-freiburg.de

Alles Wichtige zur Verkehrsmedizin – Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion



- Das Lehrbuch der Verkehrsmedizin: umfassend, praxisnah und verständlich
- Alles über Fahreignung und Fahrsicherheit unter Berücksichtigung der Situation in Österreich und in der Schweiz
- Einschränkung der Fahreignung und Fahrsicherheit durch den Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten
- Plausible Rekonstruktion des Unfallgeschehens mit Differenzierung nach Fahrzeug- und Unfallart
- Ein Muss für die verkehrspsychologische Begutachtung

Alle mit der Begutachtung der Fahreignung und Fahrsicherheit befassten Berufsgruppen finden in der Monographie die relevanten Informationen zum Einfluss von Krankheiten und anderen Determinanten auf das Fahrvermögen.

> Sichern Sie sich jetzt das aktuellste Fachwissen!

2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012,
835 Seiten, 157 teils farbige Abbildungen, 128 Tabellen,
ISBN 978-3-7691-1285-6, gebunden € 149,-

Irrtümer und Preisänderungen vorbehalten. Preise zzgl. Versandkosten
€ 4,50. Deutscher Arzteverlag GmbH – Sitz Köln – HRB 106 Amtsgericht Köln.
Geschäftsführung: Norbert A. Froitzheim, Jürgen Führer

Direkt bestellen: www.aerzteverlag.de/buecher

> Versandkostenfreie Lieferung innerhalb Deutschlands bei Online-Bestellung
E-Mail: bestellung@aerzteverlag.de | Telefon: 02234 7011-314



Ausfüllen und an Ihre Buchhandlung oder den Deutschen Arzteverlag senden. Fax und fertig: **02234 7011-476** oder per Post: Postfach 400244, 50832 Köln

Ja, hiermit bestelle ich mit 14-tägigem Widerrufsrecht Herr Frau

Ex. Madea, **Verkehrsmedizin**, € 149,-
ISBN 978-3-7691-1285-6

Name, Vorname Klinik/Praxis/Firma Fachgebiet

Straße, Nr. PLZ, Ort

E-Mail-Adresse (Die Deutsche Arzteverlag GmbH darf mich per E-Mail zu Werbezwecken über verschiedene Angebote informieren) Datum, Unterschrift

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten, Bautzen

DIETER MÜLLER

Verkehrsunfall aus ungeklärter Ursache

Ein Beitrag zur Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten im deutschen Fahreignungsrecht¹⁾

Unknown road crashes

A contribution for training of police officers in German legislation of fitness to drive

I. Einleitung

Das Fahreignungsrecht ist als ein Rechtsgebiet des Verkehrsverwaltungsrechts normiert im StVG und in der FeV. Wirft man einen Blick auf die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik, fällt sofort ins Auge, dass laut amtlicher Verkehrsunfallstatistik im Jahr 2015 ca. 91 % der Verkehrsunfälle mit Personenschäden durch das Fehlverhalten von Fahrzeugführern verursacht wurden.²⁾ Vor diesem Hintergrund müssen Konzepte für die Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten, deren gesetzlich normierte Hauptaufgabe es ist, im Straßenverkehr zum Zweck der Gefahrenabwehr tätig zu sein, an diesem Hauptfaktor anknüpfen. Effektiver als im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme und Unfallsachbearbeitung wäre es, wenn Polizeibeamte bereits im Rahmen der vorbeugenden Verkehrsüberwachung auf Mängel in der Fahrsicherheit und Fahreignung von Fahrzeugführern aufmerksam werden und adäquate Schritte zur Problemlösung einleiten könnten, was einerseits eine Kapazitätsfrage hinsichtlich der personellen Ausstattung der Polizei, andererseits aber auch eine Fragestellung der Qualitätssicherung in Form einer effizienten Aus- und Fortbildung aufwirft.

Ein besonders prägnanter Fall aus diesem Problemkreis geriet im Jahr 2011 in den Fokus von Öffentlichkeit und Fachwelt, als ein seit vielen Jahren an Epilepsie erkrankter Autofahrer während einer Fahrt durch Hamburg-Eppendorf einen Anfall erlitt und in dem dadurch verursachten Verkehrsunfall vier, teils prominente Menschen tötete. Im Jahr 2012 wurde er für seine Tat vom Landgericht Hamburg zu einer Freiheitsstrafe von 3 ½ Jahren verurteilt.³⁾ Diese vier Todesfälle hätten mit großer Wahrscheinlichkeit verhindert werden können, wenn Polizei, Justiz und Fahrerlaubnisbehörde im Vorfeld effizienter zusammengearbeitet und konsequenter gehandelt hätten. Denn der bereits seit langer Zeit an Epilep-

¹⁾ Dieser Aufsatz geht auf eine Anregung des Rechtsmediziners Prof. Dr. med. Klaus Püschel an den Verfasser im Rahmen der fachlichen Diskussion des Arbeitskreises III des 55. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2017 „Senioren im Straßenverkehr“ zurück.

²⁾ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr – Verkehrsunfälle 2015, Wiesbaden 2016, S. 49.

³⁾ <http://justiz.hamburg.de/pressemitteilungen/3440316/pressemeldung-2012-06-05-olg-02/>; LG Hamburg, Urt. v. 05.06.2012 – 628 KLS 18/11, juris.

sie leidende Verurteilte hatte zuvor bereits drei andere schwere Verkehrsunfälle verursacht, die allesamt von der Polizei aufgenommen und von der Strafjustiz bearbeitet wurden.

In der auf eine vorbildliche Weise sehr ausführlich begründeten und auch allgemein zugänglich veröffentlichten Urteilsbegründung werden diverse Versäumnisse aller drei genannten Institutionen deutlich, die zu bedenklichen Fehleinschätzungen hinsichtlich der Fahreignung des Verurteilten führten, die den abschließenden Verkehrsunfall mit tödlichen Folgen erst ermöglichten. Es hat jedoch den Anschein, dass weder Strafjustiz, noch Polizei oder Fahrerlaubnisbehörden bislang die notwendigen Konsequenzen aus den deutlich erkennbaren Mängeln in der Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen und Staatsgewalten gezogen haben. Nach einer Durchsicht der Fortbildungskataloge der Deutschen Richterakademie der Jahre 2016 und 2017 wurde und wird für Richter und Staatsanwälte aus dem Bereich der Strafjustiz weder in Trier, noch in Wustrau eine interdisziplinäre Fortbildungsveranstaltung für den Bereich der Eignungsbeurteilung angeboten.⁴⁾ Lediglich ein für den Juni 2017 terminiertes Seminar für die Strafjustiz, das den Titel „Drogen und Alkohol im Straßenverkehr“ trägt, behandelt wenigstens en passant auch Fragen des Verkehrsverwaltungsrechts, blendet dabei jedoch den Bereich der geistigen und körperlichen Mängel komplett aus.⁵⁾

Wie Richter und Staatsanwälte auf dieser Grundlage ihrer verbindlichen Meldepflicht gem. Ziff. 45 MiStra⁶⁾ i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 2, § 17 Nr. 1, 3 EGGVG qualifiziert nachkommen wollen, bleibt danach rätselhaft.

Ziff. 45 MiStra – Fahrerlaubnissachen

(2) Sonstige Tatsachen, die in einem Strafverfahren – gleichgültig, gegen wen es sich richtet – bekannt werden, sind der nach § 73 Abs. 1 bis 3 FeV zuständigen Verwaltungsbehörde mitzuteilen, wenn ihre Kenntnis für die Beurteilung erforderlich ist, ob die Inhaberin oder der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Fahrzeugen ungeeignet ist. Dabei ist zu berücksichtigen, wie gesichert die zu übermittelnden Erkenntnisse sind. Die Mitteilung ordnen Richterinnen oder Richter, Staatsanwältinnen oder Staatsanwälte an.

Nach einer Durchsicht der Pflichtfächer Strafrecht/Verwaltungsrecht in den Studien- und Prüfungsordnungen rechtswissenschaftlicher Fakultäten⁷⁾ und den praktischen und fachtheoretischen Ausbildungskatalogen für die Stationen im Strafrecht und Verwaltungsrecht im juristischen Vorbereitungsdienst (Rechtsreferendariat⁸⁾) werden diese Themen weder im Studium der Rechtswissenschaften noch im Referendariat in der erforderlichen interdisziplinären Form behandelt.

⁴⁾ <http://www.deutsche-richterakademie.de/icc/drade/nav/4fc/broker.jsp?>

⁵⁾ <http://www.deutsche-richterakademie.de/icc/drade/nav/4fc/broker.jsp?uMen=a6514b8a-cef3-751c-383c-d036350fd4c2&uCon=104404ad-b008-8751-1645-8f66350fd4c2&press=true&pagesize=1&page=1&mode=detail>.

⁶⁾ Bekanntmachung der Neufassung der Anordnung über die Mitteilungen in Strafsachen (MiStra) vom 12. 11. 2015, bekannt gemacht vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz und den Landesjustizverwaltungen, im Internet veröffentlicht unter http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_12112015_RB414313R21742015.htm.

⁷⁾ Gesichtet wurden die Ordnungen der juristischen Fakultäten der folgenden Universitäten: Goethe Universität Frankfurt am Main, Ludwig-Maximilians-Universität München, Universität zu Köln und Humboldt-Universität zu Berlin (Stichtag der Überprüfung im Internet: 08.03.2017).

⁸⁾ Geprüft wurden die Ausbildungskataloge der Landesjustizprüfungsämter NRW, Hessen (Stichtag der Überprüfung im Internet: 08.03.2017).

Eine Nachfrage bei sächsischen Fahrerlaubnisbehörden ergab, dass dort nur sehr wenige einschlägigen Eingänge von Mitteilungen über Fahreignungsmängel aus der Strafjustiz zu verzeichnen sind. Wie denn auch, wenn Staatsanwälte und Strafrichter das Fahreignungsrecht nie erlernt haben?

Die vorgenannte grundsätzliche Problematik wäre zu verschmerzen, wenn wenigstens die Polizei, die durch ihren Ermittlungsauftrag gem. §§ 161, 163 StPO mit genau denselben Fällen wie die Strafjustiz befasst ist, die Fehler der Strafjustiz kompensieren würde.

II. Fahrsicherheits- und Fahreignungsmängel im amtlichen Katalog der Unfallursachen

Die Unfallursachen müssen von allen Polizeibeamten bundesweit nach einem seit dem Jahr 1975 geltenden System eines Unfallursachenverzeichnisses⁹⁾ festgelegt werden, dessen Schlüsselzahlen inhaltlich in weiten Teilen an die einschlägigen Verhaltensnormen der StVO, des StVG und des StGB anknüpfen. Die gesetzliche Grundlage für die statistische Erfassung von Verkehrsunfällen findet sich im Gesetz über die Statistik der Verkehrsunfälle¹⁰⁾, dessen Hauptaufgabe es ist, die Unfallursachen von Verkehrsunfällen mit schwerwiegenden Unfallfolgen zu erfassen, um als Datengrundlage für die zukünftige Unfallprävention zu dienen.

Als aktuell festzustellende schwerwiegende Unfallfolgen, die es zukünftig zu verhindern gilt, werden in § 2 Abs. 1 Nr. 1 StVUnfStatG genannt:

- Verkehrsunfall mit wenigstens einer getöteten Person,
- Verkehrsunfall mit wenigstens einer verletzten Person,
- schwerwiegender Unfall mit Sachschaden.¹¹⁾

Es ist jedoch nicht die Aufgabe der Verkehrsunfallstatistik, die genaue Unfallursache zu erfassen, wenn § 2 Abs. 1 Nr. 1 StVUnfStatG für die Anwendung vorgibt, lediglich „allgemeine Unfallursachen“ anzuführen. Dieser oberflächlich anmutende Ansatz ist polizeipraktisch verständlich, weil Polizeibeamte den Großteil aller Verkehrsunfälle allein, d. h. ohne Unterstützung von Unfallanalytikern aufnehmen und zumeist auf der Grundlage der vor Ort vorgefundenen Unfallspuren und ersten Aussagen der Unfallbeteiligten und Unfallzeugen die „richtige“ Unfallursache bestimmen müssen. Allenfalls verbleibt ihnen die Zeit bis zum schriftlichen Fixieren der Unfallanzeige in der Dienststelle als weitere Bedenkzeit darüber, ob sie die korrekte Unfallursache getroffen haben.

Von Wissenschaftlern aus den Disziplinen der Rechtsmedizin und Verkehrspsychologie wird in letzter Zeit – vor allem befeuert durch die rechtspolitische Diskussion zweier einschlägiger Arbeitskreise des Verkehrsgerichtstages – verstärkt betont, dass zahlreiche Verkehrsunfälle auf krankheitsbedingten Ursachen des Fahrzeugführers beruhen, die aber im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme zumeist unerkannt bleiben. Derartige Verkehrsunfälle rangieren in der polizeilichen Arbeitspraxis oft unter dem Terminus „aus un-

⁹⁾ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), a. a. O., S. 13 ff.

¹⁰⁾ StVUnfStatG vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), zuletzt geändert durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474).

¹¹⁾ Der „schwerwiegende Unfall mit Sachschaden“ wird definiert nach der Unfallkategorie 4, wonach als Unfallursache entweder ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit im Bußgeldbereich festgestellt wurde oder aber mindestens ein beteiligtes Kraftfahrzeug nicht mehr fahrbereit ist.

geklärter Ursache“ und erhalten in der amtlichen Statistik die Schlüsselzahl 49 „andere Fehler beim Fahrzeugführer“. Diese Unfallursache wird immer dann von Polizeibeamten gewählt, wenn keine passendere Unfallursache zu finden ist. Eine weitere Auffangursache ist regelmäßig die Schlüsselzahl 13 „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“.

Nur die ersten vier des insgesamt 89 Schlüsselzahlen umfassenden Unfallursachenverzeichnisses sind der Gruppe „Verkehrstüchtigkeit“ vorbehalten und knüpfen an den entsprechenden Tatbeständen aus den einschlägigen Gesetzen an.

Unfallursachenverzeichnis¹²⁾:

Schlüsselzahl	Verkehrstüchtigkeit	Relevante Bezugsnormen
01	Alkoholeinfluss	<ul style="list-style-type: none"> • § 2 Abs. 1 FeV • § 24a Abs. 1 StVG • § 24c StVG • § 28 Nr. 13 GGVSEB • § 8 Abs. 3 Nr. 1 BO Kraft • § 13 Abs. 3 BO Strab • § 316 StGB • § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB • § 323a StGB
02	Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)	<ul style="list-style-type: none"> • § 2 Abs. 1 FeV • § 24a Abs. 2 StVG • § 8 Abs. 3 Nr. 1 BO Kraft • § 13 Abs. 3 BO Strab • § 316 StGB • § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB • § 323a StGB
03	Übermüdung	<ul style="list-style-type: none"> • § 2 Abs. 1 FeV • § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB
04	Sonstige körperliche oder geistige Mängel	<ul style="list-style-type: none"> • § 2 Abs. 1 FeV • § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB

Polizeibeamte können nur dann die Schlüsselzahlen 01 bis 04 wählen, wenn sie im Erkennen dieser Unfallursachen entsprechend geschult und anwendungssicher sind. Sind sie unsicher, werden sie in den meisten Fällen die Schlüsselzahlen 13 oder 49 wählen. Diese Unsicherheit setzt sich fort in der statistischen Gesamtbilanz der jeweils zu betrachtenden Behörde (lokal, regional, landesweit und bundesweit) und hat direkte Auswirkungen auf die Unfallbilanzen von Bund und Ländern.

¹²⁾Nur die beiden Spalten „Schlüsselzahl“ und „Verkehrstüchtigkeit“ sind Bestandteile des amtlichen Unfallursachenverzeichnisses, während die in der Spalte der Bezugsnormen aufgeführten Delikte fallbezogen als zu ermittelnde Tatbestände herangezogen werden.

III. Fahrsicherheits- und Fahreignungsmängel im Rahmen der polizeilichen Verkehrsüberwachung

Verdachtsunabhängige Verkehrskontrollen werden entweder durch ein Anhaltezeichen eines Polizeibeamten gem. § 36 Abs. 1, 5 StVO oder durch technische Anhaltezeichen gem. §§ 36 Abs. 5 Satz 2 und 3, 38 Abs. 2 StVO aus dem fließenden Verkehr heraus oder an einer stationären Kontrollstelle eingeleitet.¹³⁾ Bei Tatverdacht von Verkehrsstraftaten wie einer Trunkenheitsfahrt gem. § 316 StGB erfolgt ein Anhalten gem. § 163b Abs. 1 StPO, bei Ordnungswidrigkeiten wie einem beweissicher festgestellten Geschwindigkeitsverstoß ist die Rechtsgrundlage für eine Anhaltekontrolle in den §§ 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. 163 Abs. 1 StPO zu finden.

Polizeibeamte haben im Rahmen der Verkehrsüberwachung vielfältige Möglichkeiten, auf Fahreignungsmängel aufmerksam zu werden. Im fließenden Verkehr können sie während einer Streifenfahrt auf das auffällige Fahrverhalten anderer Fahrzeugführer aufmerksam werden und diese an geeigneter Örtlichkeit anhalten, um nach § 36 Abs. 5 StVO ihre Verkehrstüchtigkeit, genauer die Fahrtüchtigkeit und Fahreignung zu überprüfen. Diese Rechtsgrundlage gilt auch für das Vorgehen im Rahmen des polizeilichen Handelns an Kontrollstellen.

Aber auch bei zahlreichen anderen dienstlichen Situationen des Polizeialltags können Polizeibeamte auf mögliche Fahreignungsmängel aufmerksam werden. So werden Polizeibeamte zu hilflosen Personen gerufen, die natürlich auch krankheitsbedingt hilflos geworden sein können wie etwa nach einem Zuckerschok oder aufgrund eines Herzinfarkts etc., aber auch infolge Volltrunkenheit oder im berauschten Zustand nach dem Genuss eines anderen berauschenden Mittels im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG)¹⁴⁾ oder des Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpsG)¹⁵⁾.

In sämtlichen vorgenannten Situationen des Polizeialltags müssen Polizeibeamte dazu in der Lage sein, von dem konkreten Fall zu abstrahieren und die Parallele zum Fahreignungsrecht zu ziehen. Nur vor diesem Hintergrund können Sie ihre gesetzliche Pflicht gem. § 2 Abs. 12 StVG erfüllen, der Fahrerlaubnisbehörde Tatsachen hinsichtlich einer fraglichen Fahreignung oder -befähigung mitzuteilen. Dazu sind grundlegende Kenntnisse der Anlage 4 zur FeV ebenso erforderlich wie Grundlagenkenntnisse der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung.¹⁶⁾ Interdisziplinäre Kenntnisse können aber nur durch eine interdisziplinär vermittelte Aus- und Fortbildung erworben werden.

¹³⁾ Vgl. dazu näher Rebler, Adolf/Müller, Dieter, Polizeiliche Kontrollen im Straßenverkehr, in: Straßenverkehrsrecht (SVR) 2017, Heft 1, S. 1 ff.

¹⁴⁾ Betäubungsmittelgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 1994 (BGBl. I S. 358), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 7 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666).

¹⁵⁾ Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz vom 21. November 2016 (BGBl. I S. 2615).

¹⁶⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Heft M 115 aus der Reihe „Mensch und Sicherheit“, Bergisch Gladbach, Stand: 29.12.2016; im kostenlosen Download unter https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Fachthemen/BLL/Begutachtungsleitlinien-2016.pdf?__blob=publicationFile&v=9.

IV. Lehrinhalte zum Fahreignungsrecht in der polizeilichen Ausbildung¹⁷⁾

Polizeibeamte werden in den Ausbildungseinrichtungen und Hochschulen der jeweiligen Landespolizei der 16 Bundesländer und in der Bundespolizei aus- und fortgebildet. Während die Beamten der Bundespolizei aufgrund abweichender Zuständigkeitsregelungen lediglich eine sehr rudimentäre Ausbildung im Bereich der Verkehrsüberwachung erhalten, müssen Polizeibeamte der Landespolizei tiefgründig in allen Bereichen des Verkehrsgeschehens ausgebildet werden. In den Polizeien der Bundesländer werden dabei die Aufgaben der Verkehrsüberwachung in unterschiedlicher Gewichtung und Arbeitseffizienz von den Beamten der Schutzpolizei, der Verkehrspolizei und der Bereitschaftspolizei wahrgenommen.

Die fachlich am besten aus- und fortgebildeten Spezialisten auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung finden sich in der Verkehrspolizei sowie in den Autobahnpolizeirevieren, also in den Dienststellen, die nahezu ausschließlich mit Verkehrsaufgaben betraut sind. Generell erhält jeder Polizeibeamte im Rahmen seiner Ausbildung bzw. seines Studiums für die beiden Laufbahngruppen des mittleren und des gehobenen Dienstes einen Grundstock an Ausbildung im Verkehrsbereich. Die Feinheiten werden jedoch erst in der Praxis von erfahrenen Kollegen erlernt. Bis sich eine akzeptable Fachroutine einstellt, können nach der Ausbildung für den Polizeidienst noch einige weitere Jahre vergehen.¹⁸⁾

Lehrinhalte im Bereich des Fahreignungsrechts werden Polizeibeamten in den Bundesländern im Rahmen ihres Studiums oder ihrer Ausbildung allenfalls rudimentär, zumeist aber gar nicht unterrichtet. Allerdings hat die Hamburger Polizei ein Fortbildungsprogramm für Polizeibeamte im Bereich des Erkennens von Fahreignungsmängeln aufgelegt, das jedoch nur einen ausgesuchten Personenkreis erreicht. Weitere kleinere Fortbildungsversuche sind aus Niedersachsen und Hessen bekannt.

1. Studium und Ausbildung

Nach den curricularen Vorgaben des aktuellen Modulhandbuches besteht das Studium im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit (Verkehrsrecht + Verkehrslehre) an der Hochschule der Sächsischen Polizei aus einem Workload von insgesamt 270 Lehrveranstaltungsstunden (LVS),¹⁹⁾ wobei die Lehrinhalte in 190 LVS im Hörsaal von Dozenten vermittelt werden und 80 LVS dem vertiefenden Selbststudium vorbehalten sind. Der Problemkreis der Fahrunsicherheit und Fahreignung in Verbindung mit körperlichen oder geistigen Mängeln kann daher in den vier Semestern des fachtheoretischen Studiums zwangsläufig nur in einem marginalen Umfang von 6 LVS im Zusammenhang mit der Straftat der Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB und der Pflicht zur Überprüfung

¹⁷⁾ Sämtliche nachfolgenden Angaben beziehen sich auf das Bachelor-Studium für den gehobenen Polizeivollzugsdienst (Laufbahngruppe 2.1, Polizeikommissar bis Erster Polizeihauptkommissar) und die Ausbildung für den mittleren Polizeivollzugsdienst (Laufbahngruppe 1.2, Polizeimeister bis Polizeihauptmeister). Die Rechtsgrundlagen werden im Folgenden nicht näher genannt, weil sie für das Thema inhaltlich nicht relevant sind.

¹⁸⁾ Zur Qualität der Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten im Verkehrsbereich näher Müller, Dieter, Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2017, S. 21.

¹⁹⁾ Der Gesamtworkload des Studiums beträgt 3.600 LVS, sodass Polizeibeamte des gehobenen Polizeivollzugsdienstes im Freistaat Sachsen lediglich zu 7,5 % im Verkehrsbereich ausgebildet werden.

der Verkehrstüchtigkeit gem. § 2 Abs. 1 FeV kursorisch, d. h. ohne Einbeziehung externer Fachexperten aus den Bereichen Medizin und Psychologie, unterrichtet werden. In der Ausbildung für den mittleren Polizeivollzugsdienst sind lediglich 4 LVS für dieses Themengebiet vorbehalten.

Schon vor der Implementierung neuer Lehrinhalte musste auch das entsprechende Lehrmaterial erarbeitet werden, weil dieses nicht vorhanden war. Dieses Vorhaben gelang durch eine Zusammenarbeit mit dem auf die polizeiliche Aus- und Fortbildung spezialisierten Richard Boorberg Verlag in Stuttgart, sodass zu Beginn des Jahres 2014 das Lehrbuch „Fahreignung – Praxisleitfaden für Polizeibeamte“ in einer sehr kostengünstigen Studienversion herausgegeben werden konnte.²⁰⁾ Aufbauend auf dessen Inhalten wurde für das Wahlpflichtfachstudium eine auch wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Publikation gemeinsam mit dem Juristen Dr. Adolf Rebler erarbeitet, die Ende 2016 nunmehr bereits in zweiter Auflage herausgegeben werden konnte.²¹⁾

Aufgrund der Vergleichbarkeit der fachlichen Inhalte und des Umfangs in Polizeistudium und Polizeiausbildung wird dieser Thematik auch in den anderen 15 Bundesländern keine größere Bedeutung beigemessen.²²⁾

Vor diesem fachlich löchrigen Hintergrund kann selbst die gesetzliche Norm der Pflichtmitteilung an die Fahrerlaubnisbehörden gem. § 2 Abs. 12 StVG über Tatsachen, die auf Mängel in der Eignung oder Befähigung hinweisen, mangels Fachwissens von polizeilichen Berufsanfängern nur dann mit Leben gefüllt werden, wenn die Beamten sich die betreffenden Themen in Eigeninitiative erarbeitet haben.²³⁾ Entsprechende Fortbildungslehrgänge, die diese Wissenslücken schließen würden, bestehen derzeit ausschließlich im Freistaat Sachsen im personellen Umfang von 30 Polizeibeamten pro Jahr. In allen anderen Bundesländern und bei der Bundespolizei bestehen keine derartigen Fortbildungsangebote, sind jedoch in zwei Bundesländern zumindest in Planung.

Je nach persönlichen Interessen der Studenten/Auszubildenden geht die Masse an Absolventen von Polizeihochschulen und Polizeischulen also nur mit einem sehr rudimentären Wissen über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in ihre polizeiliche Praxis. Sie treffen dort auf erfahrene Beamte, die ebenso wenig über dieses Thema wissen wie sie selbst. Betrachtet man zudem die Fortbildungskataloge der Polizei in den Bundesländern auf der Suche nach Inhalten zum Thema Fahreignung, so wird man bislang in keinem Bundesland fündig, sodass eine bundesweite Wissenslücke und demgemäß auch eine Rechtsanwendungslücke in der polizeilichen Arbeit zu konstatieren ist.

²⁰⁾ Müller, Dieter, *Fahreignung – Praxisleitfaden für Polizeibeamte*, 1. Aufl. 2013, Richard Boorberg Verlag Stuttgart, 153 Seiten.

²¹⁾ Die Klärung von Eignungszweifeln im Fahrerlaubnisrecht, gemeinsam herausgegeben mit Dr. Adolf Rebler und unter Mitarbeit des Verkehrspsychologen Jürgen Brenner-Hartmann, 2. Aufl. November 2016, Luchterhand Verlag Köln.

²²⁾ Dies ergab eine bundesweite Abfrage unter den Dozenten der Bundesländer an den Fachhochschulen und Fachbereichen der Polizei für die Studienfächer Verkehrsrecht/Verkehrslehre. An der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) werden den Masterstudenten der Polizei nach dem geltenden Curriculum traditionell überhaupt keine verkehrsrechtlichen Inhalte unterrichtet. Dies ist umso misslicher, als die Absolventen der DHPol später als Dienststellenleiter auch die Fachaufsicht über ihre Mitarbeiter wahrnehmen müssen.

²³⁾ So zum Beispiel geschehen in der Polizei in Niedersachsen aufgrund der Initiative eines Dienststellenleiters.

2. Wahlpflichtstudium

Anlässlich des Bekanntwerdens der Behandlung der Thematik der Verkehrsunfälle „aus ungeklärter Ursache“ als Beratungsgegenstand des Arbeitskreises VI des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahr 2014 unter dem Thema „Rätselhafte Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“²⁴⁾ entschied der Verfasser, den Arbeitsgegenstand „Fahrsicherheit und Fahreignung“ zum Lehrgegenstand als Angebot eines vertiefenden Studiums in das neu zu schaffende gleichnamige Wahlpflichtfach aufzunehmen.

Für den Unterricht in diesem neuen und bis heute bundesweit bislang einmalig gebliebenen Wahlpflichtfach stand der komfortable Workload von 300 LVS zur Verfügung, die sich wie folgt auf die Studienabschnitte verteilte:

- Fachtheoretisches Studium: 80 LVS Kontaktstudium + 60 LVS Angeleitetes Selbststudium
- Projektstudium: 160 LVS

*Fahrsicherheit und Fahreignung – Fachtheorie und Fachpraxis*²⁵⁾

Das Studium im Wahlpflichtfach war interdisziplinär aufgebaut und fand in zwei Studienjahrgängen statt. Die zweite Gruppe von 12 Studenten verlässt im September 2017, ausgestattet mit einem besonderen Zertifikat über den Erwerb von Spezialkenntnissen zum Thema Fahreignung die Hochschule.²⁶⁾ Aufgrund einer Verkürzung des Bachelorstudiums von sechs auf vier Semester wurde das Wahlpflichtstudium aus dem Curriculum gestrichen.²⁷⁾

Themen	Anzahl LVS	Dozenten
Fahrerlaubnisrecht/Fahreignungsrecht • Fahrerlaubnis und Fahreignung (§ 2 StVG) • Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 3 StVG) • Fahreignungsbewertungssystem (§ 4 StVG) • Begutachtung der Fahreignung (§§ 11–14 FeV)	24	Prof. Dr. Dieter Müller, Verkehrsrechtler (ehemaliger Polizeivollzugsbeamter)
Verkehrspsychologie • Medizinisch-psychologische Begutachtung • Aggressionen und Punktetäter • Sucht, Alkohol, Betäubungsmittel • Senioren, insb. Demenz • Geistige und körperliche Krankheiten • Kognitive Leistungstests (mit praktischer Übung)	16	Dr. Udo Kranich (DEKRA) Dr. Klaus Richter (DEKRA) Dr. Joachim Seidl (AFN) Dr. Thomas Wagner (DEKRA)

²⁴⁾ Dazu grundlegend Focken, Maria, „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle – aus strafrechtlicher Sicht, in: Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hrsg.), 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag Tagungsband, Hamburg 2014, S. 201 ff.; Helkenberg, Peter, Grenzen der Beweisgewinnung bei der Aufklärung „rätselhafter Verkehrsunfälle“, a. a. O., S. 213 ff.; Püschel, Klaus, „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle – die Sicht der (Rechts-)Medizin, a. a. O., S. 221 ff.; und begleitend dazu Eisenmenger, Wolfgang, Rätselhafte Verkehrsunfälle, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2014, S. 15 ff.

²⁵⁾ Bei den Angaben der LVS handelt es sich ausschließlich um ein Kontaktstudium unter Moderation der Dozenten.

²⁶⁾ Die erste Gruppe der Wahlpflichtfachstudenten zählte noch 5 Studierende.

²⁷⁾ Die Hochschule der Sächsischen Polizei ist eine so genannte „interne Verwaltungshochschule“, besitzt daher keinen eigenständigen Rechtsstatus und damit auch keine Hochschulautonomie. Die Freiheit von Forschung und Lehre ist daher organisationsabhängig begrenzt. Intern gab es immerhin so viele Freiheiten, dass dieses Wahlpflichtfach problemlos und ohne ministerielle Einflussnahme geplant und durchgeführt werden konnte.

Themen	Anzahl LVS	Dozenten
Verkehrsmedizin <ul style="list-style-type: none"> • Sucht, Alkohol, Betäubungsmittel • Senioren, insb. Demenz • Geistige und körperliche Krankheiten, insb. Bewegungsbehinderungen, Nervenleiden, Sehstörungen • Psycho-physische Leistungstests (mit praktischer Übung) 	16	Dr. med. habil. Thomas Friedrich/FA Chirurgie, Verkehrsmediziner, Polizeiarzt
Juristische Rechtspraxis <ul style="list-style-type: none"> • Anwaltliche Tätigkeit und Anwaltstaktik in Straf- und Verwaltungsverfahren • Staatsanwaltliche Tätigkeit in fahreignungsrelevanten Strafverfahren 	8	RA und FA Strafrecht Florian Berthold (4 LVS) Joachim Gregor, Oberstaatsanwalt, Leiter Verkehrsstaatsanwaltschaft i. R. (4 LVS)
Polizeiliche Arbeitspraxis <ul style="list-style-type: none"> • Polizeiliches Erkennen von Fahreignungsmängeln im Rahmen von Verkehrsüberwachung und Unfallaufnahme • Taktik ermittelnder Tätigkeit • Praktische Übung zum Erstellen einer Pflichtmitteilung gem. § 2 Abs. 12 StVG an die Fahrerlaubnisbehörde (mit praktischer Übung und dem Erarbeiten einer Verfahrensmitteilung aufgrund von aktuellen realen Fällen) 	6	EPHK Sven Krahnert, Polizeibeamter, Polizei Sachsen PHK Peter Ballschmiede, Polizeibeamter, Polizei NRW
Fahrerlaubnisbehördliche Arbeitspraxis <ul style="list-style-type: none"> • Anhörung • Anordnung der Begutachtung • Entziehung der Fahrerlaubnis 	4	Sachgebietsleiterin Frau Augustin, Fahrerlaubnisbehörde Landkreis Görlitz
Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen <ul style="list-style-type: none"> • Abgrenzung Eignung/Befähigung • Vorstellung des Konzepts einer Fahrausbildung für Menschen mit Handicaps • Praktische Fahrübungen mit behindertengerecht ausgestattetem Pkw 	6	Fahrlehrer Dipl. oec. Eberhard Böhme, Dresden/Freital

Die aus den drei fachlich einschlägigen Wissenschaftsdisziplinen Medizin, Psychologie und Rechtswissenschaften und den drei weiteren praktischen Berufsbereichen Polizei, Verwaltung und Fahrlehrerschaft engagierten insgesamt 11 externen Fachdozenten entstammen einem über viele Jahre gewachsenen Netzwerk des Verfassers. Die Lehrinhalte wurden vor dem jeweiligen persönlichen Erfahrungshintergrund diskutiert und in dem Sinne eingeplant, dass die staatliche Verkehrssicherheitsarbeit nur interdisziplinär gedacht werden kann, weil nur auf dieser Basis effektiv voneinander gelernt und miteinander gearbeitet werden kann.²⁸⁾ Im Rahmen der Vorgespräche stellte sich eine große Diskrepanz zwischen dem wünschenswerten Umfang der notwendigen Vermittlung von verkehrspsychologischen und verkehrsmedizinischen Lehrinhalten und den zu leistenden Lehrveranstaltungen heraus. Der Umfang von jeweils 16 LVS für Verkehrspsychologie

²⁸⁾ Begleitend unterrichtet der Verfasser die Thematik des Fahreignungsrechts in Tagesseminaren seit vielen Jahren an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Leipzig für Mitarbeiter von Fahrerlaubnisbehörden, Straßenverkehrsbehörden und Bußgeldbehörden aus ganz Sachsen und im Jahr 2016 auch erstmals an der Deutschen Psychologen Akademie in Berlin.

und Verkehrsmedizin war schließlich ein Kompromiss, der auch der Tatsache geschuldet war, dass sämtliche beteiligten Dozenten diese Lehraufgaben neben ihrer umfangreichen und vielschichtigen hauptberuflichen Tätigkeit einplanen und umsetzen mussten. Fachlich hätten diese Lehrinhalte problemlos verdoppelt werden können, praktisch war dies nicht möglich. Insbesondere die Thematik „Krankheit und Kraftverkehr“ hätte deutlich erweitert werden müssen, musste aber von den Studierenden notgedrungen mittels der vorliegenden Fachliteratur erarbeitet werden.²⁹⁾

Die curricularen Ziele des Wahlpflichtfaches waren:

- Einführung in den Rechtszusammenhang Polizeiarbeit/Fahrsicherheit/Fahreignung inklusive einer Vertiefung der einschlägigen Delikte des Verkehrsstrafrechts (Trunkenheitsfahrt, Fahrt unter Rauschmitteleinfluss, Gefährdung des Straßenverkehrs)
- Einführung in den Zusammenhang zwischen Polizeiarbeit/Verkehrsmedizin/Fahrsicherheit/Fahreignung inklusive einer Vertiefung der Kenntnisse über die medizinischen Wirkungen von Alkohol und illegalen Drogen auf den menschlichen Organismus
- Einführung in den Zusammenhang zwischen Polizeiarbeit/Verkehrspsychologie/Fahrsicherheit/Fahreignung inklusive einer Vertiefung der Kenntnisse über die psychologischen Wirkungen von Alkohol und illegalen Drogen auf den menschlichen Organismus
- Praktische Übungen zum Erkennen von medizinischen, psychologischen und charakterlichen Mängeln in Fahrsicherheit und Fahreignung

Phasen der Vermittlung von Fachtheorie und der Vermittlung praktischer Kenntnisse wechselten einander ab. Das Lehrmaterial bestand neben einigen Handouts und Fachartikeln hauptsächlich aus den Präsentationen der Fachdozenten, die um spezielle Literaturhinweise zu den einzelnen Fachdisziplinen angereichert wurden. Die Studenten erhielten zusätzlich ein Exemplar der Begutachtungsleitlinien sowie eine aktuelle Kommentierung zu den einschlägigen Rechtsvorschriften.³⁰⁾

Während des vierwöchigen Wahlpflichtpraktikums, das in einem Umfang von 160 LVS ganz oder teilweise auch im Ausland durchgeführt werden konnte, musste selbstständig ein Projekt zu einem eigenständig von den Studierenden gewählten Thema durchgeführt werden. Die Verantwortung für die inhaltliche Ausgestaltung des Projektstudiums lag bei den Studierenden. Die Betreuung der Studierenden im Projektstudium oblag dem Dozenten und der Stelle des Projektstudiums.

Die Wahl der Projektstudienstelle stand dabei im Zusammenhang mit den Inhalten des Wahlpflichtmoduls „Fahrsicherheit und Fahreignung“. Die Studierenden wählten u. a. Begutachtungsstellen für Fahreignung, Beratungsstellen zur MPU-Vorbereitung, Fahrerlaubnisbehörden, eine Anwaltskanzlei und Polizeidienststellen in Kalifornien und Florida. Während dieses Projektstudiums, das die fachtheoretischen Inhalte des Wahlpflichtfaches unterbrach, konnten die Studierenden die zuvor erworbenen fachtheoretischen

²⁹⁾ U. a. anhand der Aufsätze von Bachmann, Dirk/Schröder, Christina/Focken, Maria/Püschel, Klaus, Beweissicherung bei anfallsbedingten Unfällen im Straßenverkehr, in: *Blutalkohol* Vol. 50/2013, S. 267 ff.; Püschel, Klaus/Focken, Maria, Noch einmal: Krankheit und Kraftverkehr – mehr Konsequenz gefordert (insbesondere auf Seiten der Ärzteschaft), in: *Blutalkohol* Vol. 52/2015, S. 10 ff.

³⁰⁾ Allen Studierenden wurde für dieses Modellprojekt jeweils ein Exemplar des Fachanwaltskommentars *Verkehrsrecht*, 2. Aufl., herausgegeben von Bachmeier/Müller/Starkgraff im Luchterhand Verlag, vom Verlagshaus Wolters Kluwer gesponsert.

Kenntnisse in der Praxis anwenden bzw. die praktische Umsetzung der zuvor erlernten Vorschriften kritisch beobachten.

Im Rahmen des angeleiteten Selbststudiums sowie des Projektstudiums musste zur Vertiefung des Lernstoffes und zur Umsetzung des Theorie-Praxis-Transfers eine 15seitige Hausarbeit als erste wissenschaftliche Arbeit angefertigt werden, die eine selbstständige Literaturrecherche und eine selbstständige Datenbank- bzw. Internetrecherche beinhaltete. Nicht wenige Studierende entwickelten aus ihrer Hausarbeit die Themen ihrer Bachelorarbeiten.

Die obligatorische Evaluation des Wahlpflichtfaches ergab gute bis sehr gute Ergebnisse. Das persönlich erfragte Feedback ergab bei den Studenten die übereinstimmende Meinung, dass insbesondere die interdisziplinär von Experten ihres jeweiligen Faches dargebotenen Studieninhalte einen nachhaltig positiven Eindruck hinterlassen haben.

Parallel zur Vermittlung der Lehrinhalte des Fahreignungsrechts im Grundstudium und Wahlpflichtfachstudium konnten in Zusammenarbeit zwischen Dr. Adolf Rebler und dem Verfasser zahlreiche Publikationen zu Spezialthemen des Fahreignungsrechts veröffentlicht werden, die dazu geeignet sind, spezielle Themen exemplarisch zu vertiefen.³¹⁾

3. Fortbildung

Von Beginn der Planung des Wahlpflichtfaches an wurde erwogen, eine verschlankte Version des Wahlpflichtfaches in die polizeiliche Fortbildung zu integrieren und diese Veranstaltung ausschließlich denjenigen Polizeibeamten anzubieten, die in der Verkehrspolizei oder im Streifendienst ihren Dienst versehen. Einen besonderen Schub erhielt diese Planung dadurch, dass das Studium im Wahlpflichtfach im Jahr 2017 auslaufen würde, sodass die Planung für das Fortbildungsseminar parallel zum laufenden Wahlpflichtfachstudium im Jahr 2015 begann. Sämtliche Dozenten, die bereits im Wahlpflichtfachstudium unterrichtet hatten, erklärten ihre Bereitschaft, auch im Fortbildungsseminar mitzuwirken.

Im Rahmen eines 39 LVS umfassenden Wochenkurses finden sich sämtliche Lehrinhalte des Wahlpflichtfaches in verkürzter Form wieder. Die Studentafel umfasst folgende Aufteilung:

Fach	Anzahl der Stunden
Verkehrsrecht	8
Verkehrspsychologie	9
Verkehrsmedizin	9
Fahrschulausbildung	3
Polizeipraxis	3
Anwaltspraxis	3
Strafrechtspraxis	2
Behördenpraxis	2

Die Bereitschaft der Polizeidienststellen des Freistaates Sachsen, dieses neue Fortbildungsangebot zu akzeptieren, bestand ohne zu zögern. Die Hochschule der Sächsischen Polizei, unter deren organisatorischem Dach die Fortbildung verantwortet wird, stand diesem neuen Seminar von Beginn an sehr offen gegenüber. Auf diese Weise konnte im September 2016 das erste Fortbildungsseminar mit sieben Polizeibeamten und im Juni 2017 mit weiteren 13 Polizeibeamten aus ganz Sachsen durchgeführt werden. Für den Monat Oktober 2017 ist ein weiteres Seminar mit 15 Teilnehmern fest geplant.

ePolSax Bildungsportal Version: 4.1.24.0

ePolSax
Startseite
Fortbildungskatalog
Dienststellenseminare
Last-Minute

Seminare 001 Querschnittsthemen 002 Führung und Einsatz 002 Führungskräftefortbildung 003 Kriminalistik 004 Verkehrslehre 0100 Verkehrsunfallaufnahme-/sachbearbeitung 0200 Verkehrsüberwachung 0300 Verkehrstechnik 0400 Verkehrssicherheitsarbeit 005 Prävention 006 Diensthundewesen 007 Fremdsprachen 008 Informations- und Kommunikationstechnologien 009 Sicherheits- und Gefahrentraining / Kraftfahrausbildung 010 Sicherheitskooperation 011 Interkulturelle Kompetenz (IK) 012 Weitere VSTG 2 Sonstige Veranstaltungen	Fortbildungskatalog Informationen zum Produkt <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Titel:</td> <td>Fahreignungsmängel in der polizeilichen Praxis</td> </tr> <tr> <td>Kurzbezeichnung:</td> <td>VL 0405</td> </tr> <tr> <td>Ziel</td> <td>Die Teilnehmer <ul style="list-style-type: none"> • erlernen das Erkennen von durch Krankheiten hervorgerufenen Symptomen und Fahreignungsmängeln, • erlernen die rechtssichere Anwendung des Fahreignungsrechts, • erwerben verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Kenntnisse in Theorie und Praxis, • können die polizeiliche Pflichtmitteilung des § 2 Abs. 12 StVG rechtssicher anwenden. </td> </tr> <tr> <td>Inhalt:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Fahreignungsrecht (StVG, StGB, FeV) • Verkehrsmedizin (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie) • Verkehrspsychologie (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie) • Prüfung in Praxis und Theorie mit Zertifikat </td> </tr> <tr> <td>Zielgruppe:</td> <td>Polizeivollzugsbeamte der Laufbahngruppe 1.2 und 2.1 Polzei.</td> </tr> <tr> <td>Verantwortlicher:</td> <td>Prof. Dr. Dieter Müller</td> </tr> <tr> <td>Dauer:</td> <td>1 Woche</td> </tr> <tr> <td>Voraussetzungen:</td> <td>Kenntnisse im Fahrerlaubnisrecht</td> </tr> <tr> <td>Ort/Termine:</td> <td> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;"></td> <td style="width: 60%;">(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="width: 20%;">16.10.2017 - 20.10.2017</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Anmelden</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td>(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td>19.06.2017 - 23.06.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td>Bemerkungen:</td> <td>Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: <ul style="list-style-type: none"> • StVG • StGB • FeV (mit Anlagen) </td> </tr> </table>	Titel:	Fahreignungsmängel in der polizeilichen Praxis	Kurzbezeichnung:	VL 0405	Ziel	Die Teilnehmer <ul style="list-style-type: none"> • erlernen das Erkennen von durch Krankheiten hervorgerufenen Symptomen und Fahreignungsmängeln, • erlernen die rechtssichere Anwendung des Fahreignungsrechts, • erwerben verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Kenntnisse in Theorie und Praxis, • können die polizeiliche Pflichtmitteilung des § 2 Abs. 12 StVG rechtssicher anwenden. 	Inhalt:	<ul style="list-style-type: none"> • Fahreignungsrecht (StVG, StGB, FeV) • Verkehrsmedizin (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie) • Verkehrspsychologie (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie) • Prüfung in Praxis und Theorie mit Zertifikat 	Zielgruppe:	Polizeivollzugsbeamte der Laufbahngruppe 1.2 und 2.1 Polzei.	Verantwortlicher:	Prof. Dr. Dieter Müller	Dauer:	1 Woche	Voraussetzungen:	Kenntnisse im Fahrerlaubnisrecht	Ort/Termine:	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;"></td> <td style="width: 60%;">(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="width: 20%;">16.10.2017 - 20.10.2017</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Anmelden</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td>(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td>19.06.2017 - 23.06.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> </table>		(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	16.10.2017 - 20.10.2017	Anmelden		(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	19.06.2017 - 23.06.2017	Anmelden	Bemerkungen:	Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: <ul style="list-style-type: none"> • StVG • StGB • FeV (mit Anlagen)
Titel:	Fahreignungsmängel in der polizeilichen Praxis																												
Kurzbezeichnung:	VL 0405																												
Ziel	Die Teilnehmer <ul style="list-style-type: none"> • erlernen das Erkennen von durch Krankheiten hervorgerufenen Symptomen und Fahreignungsmängeln, • erlernen die rechtssichere Anwendung des Fahreignungsrechts, • erwerben verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Kenntnisse in Theorie und Praxis, • können die polizeiliche Pflichtmitteilung des § 2 Abs. 12 StVG rechtssicher anwenden. 																												
Inhalt:	<ul style="list-style-type: none"> • Fahreignungsrecht (StVG, StGB, FeV) • Verkehrsmedizin (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie) • Verkehrspsychologie (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie) • Prüfung in Praxis und Theorie mit Zertifikat 																												
Zielgruppe:	Polizeivollzugsbeamte der Laufbahngruppe 1.2 und 2.1 Polzei.																												
Verantwortlicher:	Prof. Dr. Dieter Müller																												
Dauer:	1 Woche																												
Voraussetzungen:	Kenntnisse im Fahrerlaubnisrecht																												
Ort/Termine:	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;"></td> <td style="width: 60%;">(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="width: 20%;">16.10.2017 - 20.10.2017</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Anmelden</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td>(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td>19.06.2017 - 23.06.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> </table>		(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	16.10.2017 - 20.10.2017	Anmelden		(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	19.06.2017 - 23.06.2017	Anmelden																				
	(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	16.10.2017 - 20.10.2017	Anmelden																										
	(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	19.06.2017 - 23.06.2017	Anmelden																										
Bemerkungen:	Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: <ul style="list-style-type: none"> • StVG • StGB • FeV (mit Anlagen) 																												

zurück
Drucken
Bedarfsmeldung

Organisatorisch ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Fachdozenten, bedingt durch ihre freiberufliche Tätigkeit, mit einem angemessenen Honorar vergütet werden muss. Hinzu treten die Fahrtkosten und – bei weiterer Anfahrt – gegebenenfalls die Hotelkosten. Gemeinsam mit den externen Fachdozenten wurde vereinbart, dass der Verfasser im Gegenzug ebenfalls für kostenfreie Fortbildungsveranstaltungen zum Fahreignungsrecht zur Verfügung steht. Dieses Angebot wurde seit dem Jahr 2015 in den Städten Dresden, Chemnitz und Leipzig mehrfach angenommen.

V. Fazit

Ein bekannter Wahlspruch lautet: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“ Auf dieser Basis habe ich den sehr persönlichen Entschluss gefasst, mit den geringen Mitteln eines Dozenten, nämlich zu unterrichten und dazu passendes Lehrmaterial zu erstellen, ein Projekt zu beginnen, dessen Erfolgsaussichten unsicher waren. Inzwischen konnten zwei Studienjahrgänge vertieft ausgebildet und 17 Studierende nebst 20 Polizeipraktikern zu polizeilichen Experten im Erkennen von Fahreignungsmängeln qualifiziert werden. Die Zukunft wird zeigen, ob dadurch die Qualität der polizeilichen Arbeit nachhaltig angehoben werden kann.

Die Grenzen eines solchen Projekts dürfen nicht verschwiegen werden. Bislang sind lediglich 37 sächsische Polizeibeamte nach diesem Modell unterrichtet worden, das sind gerade einmal zwei Promille aller sächsischen Polizeivollzugsbeamten. Sollte es nicht gelingen, dieses Fortbildungsmodell dauerhaft zu etablieren, wird es keinen Fortschritt geben. Einstweilen besteht jedoch Hoffnung; denn die ausgebildeten Beamten können aufgrund der ihnen vermittelten Kenntnisse und Fähigkeiten durchaus als Multiplikatoren dienen, bedürften jedoch in dieser Funktion auch einer regelmäßigen Auffrischung ihrer erworbenen Kenntnisse in einem empfehlenswerten Turnus von fünf Jahren. Es wird ein Problem

der organisatorischen Planung von Aus- und Fortbildung sein sowie der Rückendeckung durch Polizeibeamte in Leitungsfunktion bedürfen, ein solches auf Nachhaltigkeit angelegtes Projekt zu perpetuieren. Die fachliche Notwendigkeit eines solchen Ansatzes im Sinne einer Steigerung der Arbeitseffizienz in der polizeilichen Arbeit steht ebenso außer Frage wie der Nutzen für die Verkehrssicherheit durch einen Zugewinn in der Zusammenarbeit zwischen Polizei und den Fahrerlaubnisbehörden.

Zusammenfassung

Polizeibeamte in ganz Deutschland werden im Bereich des Fahreignungsrechts in den wichtigen Teilgebieten der Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie kaum aus- und nur selten fortgebildet. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass die Polizei generell ihrer gesetzlichen Verpflichtung gem. § 2 Abs. 12 StVG, den Fahrerlaubnisbehörden Tatsachen über Mängel in der Eignung und Befähigung mitzuteilen, in weiten Teilen Deutschlands nicht oder nur sehr beschränkt nachkommt. Die direkten Folgen sind die Verkehrsteilnahme möglicherweise ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber und die Verursachung von Verkehrsunfällen durch diese Gruppe, die oft als „Unfälle aus ungeklärter Ursache“ eingeordnet werden. Auch das polizeiliche System des amtlichen Unfallursachenverzeichnisses ist nicht auf die vielfältigen Unfallursachen durch ungeeignete Fahrzeugführer ausgerichtet und ist bislang immer noch der strafrechtlich fokussierten und eindimensionalen Betrachtung der Fahrsicherheit verhaftet.

Im Freistaat Sachsen wurden an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) ein neues Wahlpflichtstudium und ein Fortbildungslehrgang entwickelt, die beide auf interdisziplinärer Basis das notwendige Wissen zu einem kompetenten polizeilichen Handeln schaffen sollen und inzwischen bereits mit 37 Polizeibeamten erfolgreich erprobt wurden.

Schlüsselwörter

Fahreignung – Fahreignungsrecht – polizeiliche Aus- und Fortbildung

Summary

Nearly all crashes are caused by drivers, mostly these ones, who made big mistakes because of distraction or lack of driving fitness that lead to impaired driving. Coordinating point to discover these causes are police officers, who are nearly always the second at accidents, directly after ambulances. Would these officers all be able to analyze the cause behind the cause – for example: the cause of distracted driving could be physical deficiency – the local authorities could choose more often the right methods to stop the failures for the future. A new and modern quality of interdisciplinary training programme for police officers is required.

In the police of Germany member state Saxony since 2014 I've brought on the way and tested a training programme for police officers to detect inadequate drivers. In one week they have to learn during 39 lessons (à 45 min.) about drivers failures, which contains matters taught by three different traffic psychologists, one doctor, one driving teacher how to detect (observing, examine) ...

- risky motivation and worse driving character for speeding and other risky offences and crimes,
- drink driving, illegal drug driving and prescription drug driving,
- driving under diseases (vision, internal, orthopaedic).

From two higher ranked police officers and an employee of a local driving license authority they learn how to write an understandable report, which covers own experiences with examination of accident and driver. By the

way they learn how to know competences from each other to improve cooperation. And last but not least they have to learn choosing the right legislation and proving the evidence correctly from a lecturer for traffic law, a lawyer and a prosecutor.

This programme could be started with low effort in every country to improve traffic safety work.

Keywords

Legislation – medicine – fitness to drive – training for police officers

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. jur. Dieter Müller
Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten
Am Strehlaer Wasser 53
D-02625 Bautzen
Email: ivvb@ivvbautzen.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 in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Literatur

RAINER MATTERN

Carsten Krumm: Fahrverbot in Bußgeldsachen Verteidigung bei Ordnungswidrigkeiten – Messungen – Verfahren – Rechtsfolgen

Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2017, Reihe Nomos Anwalt, 4. Auflage,
780 Seiten, € 78,00, ISBN 978-3-8487-3410-8

Als „nützlicher Ratgeber“ hervorragend geeignet!

Das im Januar 2017 in 4. Auflage erschienene Werk berücksichtigt die seit der letzten Auflage 2014 hinzugekommenen Verordnungen sowie relevante Literatur und Rechtsprechung.

Ziel ist es wieder, dem Leser (aus Anwalt- und Richterschaft sowie der Verwaltung) aktuelle Orientierung zu bieten. Im Focus steht – so das Vorwort – die „unüberschaubare Masse an (sich teilweise widersprechender) Rechtsprechung zum Fahrverbot“, eine Materie, in der „selbst eingefleischte Kenner ... nicht sicher sein können, alle Probleme auf den ersten Blick zu erkennen“. Die Vollstreckung nach der Fahrverbotsanordnung sei „in der Regel selbst Spezialisten nur noch stichwortartig bekannt“.

Beim Blick in die Kapitel „Fahrverbot wegen Trunkenheit und Drogenfahrt“ seines Fachgebiets Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin kann der Rezensent betätigen, dass es dem Autor hervorragend gelungen ist, „nützlicher Ratgeber“ zu sein: Zusammenfassungen zu Grundfragen bis hin zum Verfassungsrecht, Erläuterungen zu Messmethodik, Physiologie und Pharmakodynamik von Wirkstoffen in Körper, Blut und Atmung, spezielle Hinweise zu strittigen und ungeklärten Rechtsfragen, jeweils belegt mit Zitaten der für und widersprechenden Träger der herrschenden und Mindermeinung erscheinen geeignet, den Anwender in die Lage zu versetzen, das aus der jeweiligen Sicht Beste aus einem konkreten Fall herauszuholen.

Dieses Beste kann aus Sicht des Betroffenen und seines Anwalts die Abwendung des Fahrverbots sein, unter Wahrung des grundgesetzlich verbürgten Persönlichkeitsrechts, in das der Staat nur bei zureichenden Gründen repressiv eingreifen darf. Aus Verwaltungssicht mag die Verwirklichung vorbeugender Gefahrenabwehr (auch dort, wo nicht wirklich Gefahr droht) im Vordergrund stehen. Mit Blick auf die Rechtsprechung wird man mit dem Phänomen der richterlichen Überzeugungsbildung konfrontiert, deren Variabilität sich in widersprüchlichen Urteilen manifestiert, mit manchmal kaum nachvollziehbaren, gelegentlich zynischen Argumentationen.

Man sollte das kurze Kapitel „Sinn und Zweck des Fahrverbots“ mitdenken, wenn man im konkreten Fall nach Ansatzpunkten sucht.

Bei schwierigen Fragen wird die Beiziehung von Sachverständigen empfohlen – im meist wohl berechtigten Vertrauen, sie könnten zur Klärung beitragen. Das Stichwort

„Sachverständigenauswahl“ verweist auf eine einzige Textstelle, die sich mit Laser-Verfahren zur Geschwindigkeitsmessung befasst. Der Sachverständige sollte sich damit auskennen, wird gefordert.

Auch rechtsmedizinische und toxikologische Sachverständige kennen sich nicht grundsätzlich mit allen relevanten Fragen aus: Deshalb sollten Anwälte und Richter nicht zögern, nach der Gewissheit zu fragen, mit der ein Sachverständiger dies oder jenes auf dem Boden wissenschaftlicher Erkenntnis belegen kann. Manche Entscheidungen, die als gesicherte Rechtsprechung gelten, beruhen auf Angaben, bei denen anscheinend Richter, Sachverständige oder beide der „Kompetenzillusion“ (DANIEL KAHNEMAN, Nobelpreis 2002: Das schnelle und das langsame Denken) erlegen sind. Ein schönes Beispiel dafür ist das Zitat der von Sachverständigen vorgetragene und vom Bundesverfassungsgericht übernommene Vorstellung (S. 478), Wirkung eines Rauschmittels läge vor, wenn ein Molekül „von dem entsprechenden Rezeptor des Zentralnervensystems aufgenommen wurde“. Die dazu gebotene Frage des Richters, wie diese Rezeptoren-Bindung im Einzelfall festzustellen sei, hätte nicht beantwortet werden können. Ein weiteres Beispiel betrifft die „Grenzwerte“ für § 24a-Substanzen: Es handelte sich damals tatsächlich um analytische Grenzwerte, ab denen die Substanzen in spezialisierten Labors sicher und auch quantitativ nachgewiesen werden konnten (S. 478). Analytische Illusion war es dagegen, damals zu behaupten, es sei kein Sicherheitszuschlag notwendig. Der Rezensent, seinerzeit Vorsitzender der Grenzwertkommission, der toxikologisch beraten einen Sicherheitszuschlag von 50 % für verfassungsrechtlich geboten hielt, war überstimmt worden. Die Grenzwertkommission hatte damals auch keine belastbaren Daten, aus denen die „Möglichkeit der Wirkung“ über reine Behauptungen hinaus hätte wissenschaftlich belegt werden können, wenn Blutkonzentrationen von Rauschmitteln in der Höhe der Grenzwerte vorlagen.

Diese Hinweise mögen Anlass sein, scheinbar gesicherte Rechtsprechung immer wieder in Frage zu stellen – nicht nur mit Blick auf „postfaktische“ Entwicklungen in der Natur-Wissenschaft: Der Rezensent vermutet, dass es auch in Jurisprudenz und in Sozialwissenschaften entscheidungserhebliche Entwicklungen gegeben hat, die Auffassungen über Erziehungs- oder Sanktionswirkungen (S. 35) eines Fahrverbots unter neuem Licht erscheinen lassen.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. med. Rainer Mattern
Expertisen in Rechtsmedizin & Verkehrsmedizin
Odenwaldstraße 23
69226 Nußlochs
Email: rainer_mattern@t-online.de

Zur Information

Schweiz: Bundesrat empfiehlt Anpassungen beim Verkehrssicherheitspaket Via sicura

Vier Jahre nach Inkrafttreten der ersten Maßnahmen zieht der Bundesrat eine Bilanz zum Verkehrssicherheitspaket Via sicura [siehe hierzu auch BA 2013, 282 ff.]. Diese fällt grundsätzlich positiv aus: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure, das Lichtobligatorium am Tag für Motorfahrzeuge, die Regelung bei Raserdelikten sowie die Infrastrukturmaßnahmen haben die Verkehrssicherheit erhöht. Das geht aus einem Bericht hervor, den der Bundesrat im Auftrag des Ständerats verfasst und an seiner Sitzung vom 28. Juni 2017 verabschiedet hat. Um Via sicura noch effizienter zu gestalten, werden im Bericht punktuelle Anpassungen zur Diskussion gestellt.

Das Verkehrssicherheitspaket Via sicura wurde vom Parlament 2012 verabschiedet. Es umfasst 20 Maßnahmen auf Gesetzesstufe und hat zum Ziel, die Anzahl getöteter und schwerverletzter Menschen auf Schweizer Straßen signifikant zu reduzieren. Seit 2013 wurden 17 Maßnahmen in Kraft gesetzt. Im Sommer 2016 erteilte der Ständerat dem Bundesrat mit der Annahme eines Postulats seiner Verkehrskommission den Auftrag, das Maßnahmenpaket einer Gesamtevaluation zu unterziehen und allenfalls Anpassungsvorschläge zu unterbreiten. Diese Evaluation wurde vom Bundesamt für Straßen (ASTRA) unter Einbezug nationaler und internationaler Experten durchgeführt. Die Ergebnisse hat der Bundesrat jetzt veröffentlicht und den Postulatsbericht dem Parlament zugeleitet.

Auszug aus der Evaluation*):

Zusammenfassung

Die Via-sicura-Maßnahmen treten seit dem 1. Januar 2013 gestaffelt in Kraft. Der Zeitraum für eine Evaluation der Maßnahmen beträgt demnach höchstens drei Jahre. Das ist methodisch gesehen eine sehr kurze Zeit für eine in allen Punkten belastbare Aussage zur Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen von Via Sicura. Nicht alle bislang in Kraft getretenen Via-sicura-Maßnahmen konnten zudem in dieser Zeit ihre volle Wirkung entfalten.

Trotz dieser für die Evaluation ungünstigen Rahmenbedingungen lässt sich drei Jahre nach Inkrafttreten der ersten Via-Sicura-Maßnahmen eine erste positive Bilanz für das Gesamtpaket ziehen: Zwischen 2013 und 2015 hat Via sicura als Maßnahmenpaket zu einer positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit geführt. Zum positiven Ergebnis beigetragen haben insbesondere vier Maßnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von

*) Evaluation von Via sicura – Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 16.3267 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats, vom 14. April 2016, veröffentlicht am 28. Juni 2017.

Raserdelikten und die Infrastrukturmaßnahmen. Dass diese Ergebnisse korrekt abgeleitet wurden und die Evaluation dem Stand der Wissenschaft entspricht, haben unabhängige Experten bestätigt.

Im Zuge der Evaluation hat sich gezeigt, dass das Maßnahmenpaket *Via sicura* noch verträglicher und effizienter ausgestaltet werden könnte. In einigen Bereichen sollen daher Anpassungen zur Diskussion gestellt werden.

Ebenfalls diskutiert werden soll eine Anpassung der Regelung betreffend die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer bei zum Beispiel Alkohol- oder Raserdelikten. Hier könnte die Rückgriffspflicht wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Dann gälte die gleiche Regelung wie vor *Via sicura*. Zudem könnten zwei Maßnahmen von *Via sicura*, die noch nicht in Kraft getreten sind, aus dem Gesamtpaket gestrichen werden: Der Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten (Black-box) und die Alkohol-Wegfahrsperrre. Die Vorbereitungsarbeiten haben gezeigt, dass im Verhältnis zum Nutzen beide Maßnahmen zu aufwendig wären.

2. Ausgangslage

2.1 Entwicklung der Sicherheit im Straßenverkehr

2.1.1. Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter in der Schweiz

Via sicura verfolgt das Ziel, die Anzahl Schwerverunfallter (getötete und schwerverletzte Personen) auf Schweizer Straßen signifikant zu reduzieren.

Bei der Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter im Straßenverkehr zeigt sich ein kontinuierlicher Abwärtstrend seit den 1970er-Jahren [siehe hierzu den Info-Beitrag „Straßenverkehrsunfälle 2016“ in diesem Heft].

Der positive Trend bei der Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter zeigt sich somit trotz massiv gesteigerter Fahrleistung.

2.1.2. Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit

Die positive Entwicklung in der Straßenverkehrssicherheit ist dem laufenden Engagement für sicherere Fahrzeuge, für eine sicherere Infrastruktur und für ein verbessertes Verkehrsverhalten zu verdanken. Insbesondere Maßnahmen wie die Einführung von Blutalkoholgrenzwerten (1963, 1980 und 2005), Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. 1973, 1984, 1990), Gurtrtragpflichten (1981, 1994), verschiedene Empfehlungen und Kampagnen (z. B. Soll-Vorschrift für Licht am Tag 2002) haben markant zur Reduktion des Unfallgeschehens beigetragen (vgl. Abb. 3).

Ohne weiteres Engagement muss damit gerechnet werden, dass negative Entwicklungen die Zahl der Schwerverunfallten stagnieren oder sogar ansteigen lassen: Der massive Anstieg der Fahrleistung und das Wachstum der Bevölkerung sind Faktoren, die das Unfallgeschehen laufend negativ beeinflussen. Verstärkt wird diese Tendenz durch die Zunahme des Anteils schlecht geschützter Verkehrsteilnehmender (Langsamverkehr) und verletzungsanfälligerer Seniorinnen und Senioren.

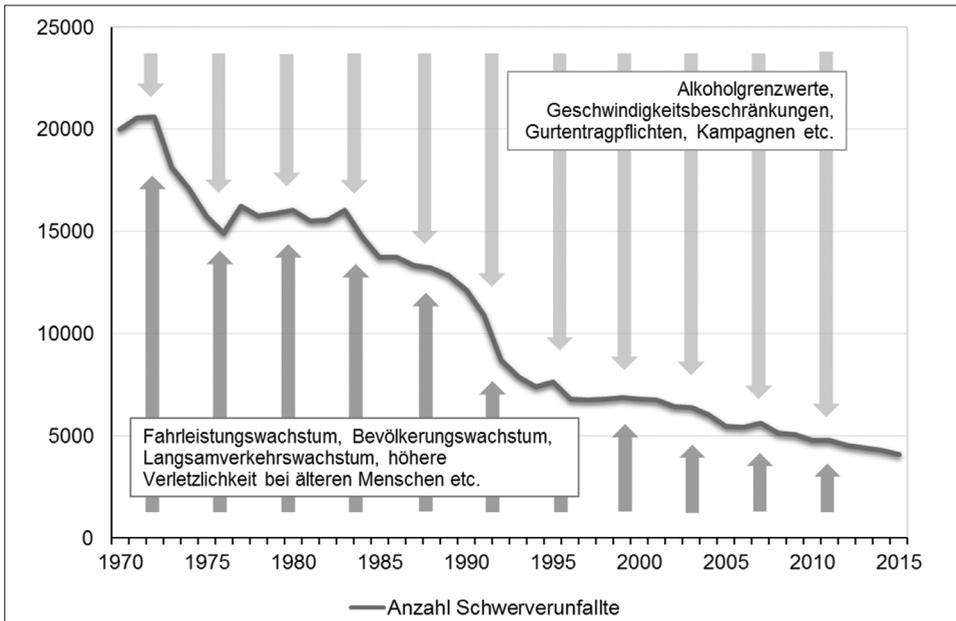


Abb. 3: Einflussfaktoren auf die Anzahl der Schwerverunfällen im Zeitablauf.
Quelle: ASTRA.

2.2.4. Parlamentarische Vorstöße und Initiativen zu Via sicura

Folgende Vorstöße und Initiativen mit Bezug zur Via-sicura-Vorlage wurden seit deren Annahme im Jahr 2012 im Parlament eingereicht:

- 14.3876 Motion Guhl „Gleiche Promillegrenze für Milizfeuerwehren und nichtdienst-habendes Personal bei Rettungseinsätzen wie für alle anderen Automobilisten“

3. Evaluation von Via sicura

3.2. Gesamtevaluation

Die ersten Maßnahmen der Via-sicura-Vorlage sind am 1. Januar 2013 in Kraft getreten, d. h. ab diesem Zeitpunkt kann die Wirkung untersucht werden. Die Analyse wurde im Laufe des Jahres 2016 durchgeführt, weshalb der Untersuchungszeitraum mit dem abgeschlossenen Unfalljahr 2015 endet.

Die Ergebnisse dieser Gegenüberstellung zeigen eine positive Wirkung von Via sicura: Zwischen 2013 und 2015 konnte durch Via sicura eine Reduktion von rund 100 Schwerverunfällen (im Schnitt 33 pro Jahr) erzielt werden. In Anbetracht dessen, dass bis dato noch nicht alle Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten konnten, kann für die Zukunft eine noch höhere Wirkung erwartet werden.

3.3. Evaluation einzelner Maßnahmen

3.3.1. Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen

Die Maßnahme ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Sie sieht vor, dass die Begleitperson bei Lernfahrten den entsprechenden Führerausweis nicht auf Probe besitzen darf

(nebst der Vollendung des 23. Lebensjahres und dem Besitz des entsprechenden Führerausweises seit mindestens drei Jahren). Diese Maßnahme zielt folglich ausschließlich auf Begleitpersonen ab, deren Probezeit verlängert wurde. Die Maßnahme entfaltet unmittelbar mit Inkrafttreten ihre allfällige Wirkung.

In den letzten fünf Jahren gab es pro Jahr durchschnittlich rund 20 Schwerverunfälle bei Unfällen, in die Lernfahrende involviert waren und bei denen eine Begleitperson erforderlich war. Wie viele der betroffenen Begleitpersonen ihren Führerausweis auf (verlängerter) Probe besaßen, ist nicht bekannt. Aufgrund der kleinen Zielgruppe dieser Maßnahme ist bei der Anzahl Schwerverunfallter bei Unfällen mit Lernfahrenden als Lenker seit 2013 kein nachhaltiger Rückgang erkennbar.

3.3.4. Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren

Die Maßnahme ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Mit der Maßnahme wird das Fahren unter Alkoholeinfluss für bestimmte Personengruppen verboten. Zum einen sind das Personen, denen eine erhöhte Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zukommt (berufsmäßiger Personenverkehr, Lastwagen- und Gefahrguttransporte, Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, Begleitpersonen von Lernfahrten), zum anderen Personen, die über wenig Erfahrung im Straßenverkehr verfügen (Fahrschüler und Fahrschülerinnen, Neulenkende mit Führerausweis auf Probe). Am 1. Januar 2017 ist eine Anpassung der Maßnahme in Kraft getreten. Vom Alkoholverbot ausgenommen sind seither dringliche Dienstfahrten von Milizfeuerwehren und Angehörigen von Blaulichtorganisationen (außerhalb Dienstzeit und Pikett).

Im Vergleich zu den Jahren vor Inkrafttreten der Maßnahme hat die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen mit Alkoholeinwirkung als Unfallursache bei den betroffenen Personengruppen um rund 35 Prozent abgenommen. Diese Abnahme kann aber nicht vollständig der Maßnahme zugeschrieben werden, denn die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen ohne Alkoholeinwirkung als Unfallursache hat bei denselben Personengruppen ebenfalls abgenommen (um rund 14 Prozent). Die Differenz von rund 21 Prozentpunkten kann jedoch auf die Maßnahme zurückgeführt werden. Dies entspricht 28 Schwerverunfallten, die mit der Maßnahme durchschnittlich pro Jahr vermieden werden konnten.

3.3.8. Maßnahmen, die nicht evaluiert wurden

Die Evaluation einzelner Maßnahmen der Via-sicura-Vorlage ist nicht in allen Fällen möglich. Der augenscheinlichste Grund dafür ist, dass eine Maßnahme noch nicht in Kraft getreten ist. Das trifft auf die Maßnahmen „Alkohol-Wegfahrsperre“, „Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten“ und „Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen“ zu.

Für eine aussagekräftige quantitative Untersuchung muss eine Maßnahme bereits eine gewisse Zeit in Kraft sein und sie muss ihre Wirkung entfalten können. Beispielsweise ist die „Beweissichere Atemalkoholprobe“ erst im Laufe des Jahres 2016 in Kraft getreten – für die Analyse ist es folglich zu früh (siehe hierzu auch BA 2016, 40 ff.).

3.4. Synthese aus Gesamt- und Einzelevaluationen

Die Gesamtevaluation weist für den Zeitraum von 2013 bis 2015 eine positive Wirkung von durchschnittlich 33 vermiedenen Schwerverunfällen pro Jahr aus (vgl. Tab 1).

Massnahme	Vermiedene Schwerverunfälle/Jahr	Grösse der Zielgruppe ^a
Gesamtevaluation		
Via-sicura-Vorlage	33	
Einzelevaluationen		
Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag	≥ 110	gross
Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren	28	mittel
Infrastrukturmassnahmen: Unfallschwerpunkte	18	gross
Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten	≥ 17	mittel
Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen	0	klein
Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen	0	klein
Mindestalter für Fuhrleute	0	klein

^a Anzahl der betroffenen Schwerverunfällen im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen

Tab. 1: Ergebnisse der Gesamtevaluation und der Einzelevaluationen: Durchschnittlich pro Jahr vermiedene Schwerverunfälle bis 2015 und Grösse der Zielgruppe.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Via-sicura-Vorlage bzw. das Maßnahmenpaket bereits kurz nach Inkrafttreten eine positive, aufgrund der kurzen Zeitspanne aber noch nicht vollständige Wirkung aufweist. Sobald alle Maßnahmen ihre Wirkung entfalten können, kann für die Zukunft eine noch höhere Wirkung erwartet werden.

4. Mögliche Anpassungen von Massnahmen

4.2. Anpassungsvorschläge zur Diskussion

4.2.3. Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverkehrssperren

Massnahmen:

- a) Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten („Black-box“) und
- b) Alkohol-Wegfahrsperr

Vorschlag: Der Bundesrat stellt zur Diskussion, die Massnahmen nicht weiterzuverfolgen.

Begründung: Die Massnahmen sind bislang nicht in Kraft getreten. Die Vorbereitungsarbeiten zeigen jedoch, dass beide Massnahmen im Verhältnis zum Nutzen mit einem zu hohen Aufwand verbunden wären. Den hohen Kosten in der Entwicklung und im Betrieb der Massnahmen stünde nur eine sehr kleine Gruppe an möglichen Betroffenen gegenüber.

Zwei divergierende Studien zu den Wirkungen der Cannabislegalisierung auf das Unfallrisiko

Zwei Studien zu den Wirkungen von Cannabis auf Autofahrer in Staaten, in denen der Freizeitkonsum erlaubt ist, kamen zu verschiedenen Schlussfolgerungen hinsichtlich der Frage, ob dies das Unfallrisiko erhöht. Eine Studie im *American Journal of Public Health*, die am 20. Juni veröffentlicht wurde, schaute sich Todesfälle im Straßenverkehr an und fand kein erhöhtes Risiko in Colorado und dem Staat Washington, wo der Freizeitkonsum legal ist, verglichen mit acht Staaten, in denen es nicht legal ist und die eine ähnliche Bevölkerung, einen ähnlichen Fahrzeugbesitz und ähnliche Straßenverkehrsgesetze haben. Alabama, Kentucky und Texas waren unter den Staaten in der Vergleichsgruppe. „Damals 2012 argumentierten einige, dass Menschen in ihren Autos herumfahren würden, Unfälle bauen und sterben würden. Unsere Studie beweist, dass das nicht stimmt“, erklärte JASON AYDELOTTE, leitender Autor der Studie vom Medizinischen Zentrum an der Universität von Texas in Austin.

In einer anderen Studie, die am 21. Juni veröffentlicht wurde, analysierte das Highway Loss Data Institut die Häufigkeit der Schadensfallmeldungen für Autounfälle bei Versicherungen in Washington, Colorado und Oregon, in denen der Freizeitkonsum ebenfalls erlaubt ist. Sie fand verglichen mit Wyoming, Idaho und Nevada, wo es nicht legal ist, eine geringe (3 %) Zunahme der Unfallmeldungen in diesen Staaten. „In Staaten, die Gesetze zur Erlaubnis des Freizeitkonsums von Marihuana verabschiedet haben, zeigen die Daten, dass es ein starker Indikator war, dass Marihuana ein Faktor bei der Betrachtung des Anstiegs der Schadensfallmeldungen war“, berichtete MATT MOORE, Vizepräsident des Highway Loss Data Institut gegenüber Reuters.

(Pressemitteilung der International Association for Cannabinoid Medicines, IACM, vom 24. Juni 2017 unter Verweis auf die Original-Pressemitteilung von Reuters vom 22. Juni 2017)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 53/2016

und ebenso Vol. 1–52 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Straßenverkehrsunfälle 2016

– Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Im Jahr 2016 erreichte die Zahl der Unfälle einen neuen Höchststand. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach den endgültigen Ergebnissen der Verkehrsunfallstatistik mitteilt, erfasste die Polizei rund 2,6 Millionen Straßenverkehrsunfälle, 2,7 % mehr als 2015, darunter 2,3 Millionen Sachschadensunfälle (+3,0 %). Von diesen Sachschadensunfällen waren 71.638 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden i. e. S. (+4,2 %), 15.518 sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (+5,3 %) und 2,2 Millionen übrige Sachschadensunfälle (+2,9 %). Dennoch starben 2016 so wenige Menschen wie noch nie seit Beginn der Erhebung im Jahr 1953: Insgesamt gab es 3.206 Unfalltote, das waren 253 Getötete oder 7,3 % weniger als 2015. Im Vergleich zu 1970, mit 21.332 Todesopfern das Jahr mit der schwärzesten Bilanz, war dies ein Rückgang um 85 %. Dennoch kamen 2016 im Straßenverkehr täglich durchschnittlich 9 Menschen ums Leben. 396.666 Verkehrsteilnehmer wurden im Jahr 2016 verletzt, das waren 0,8 % mehr als 2015. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist gegenüber 2015 um ebenfalls 0,8 % auf 308.145 gestiegen.

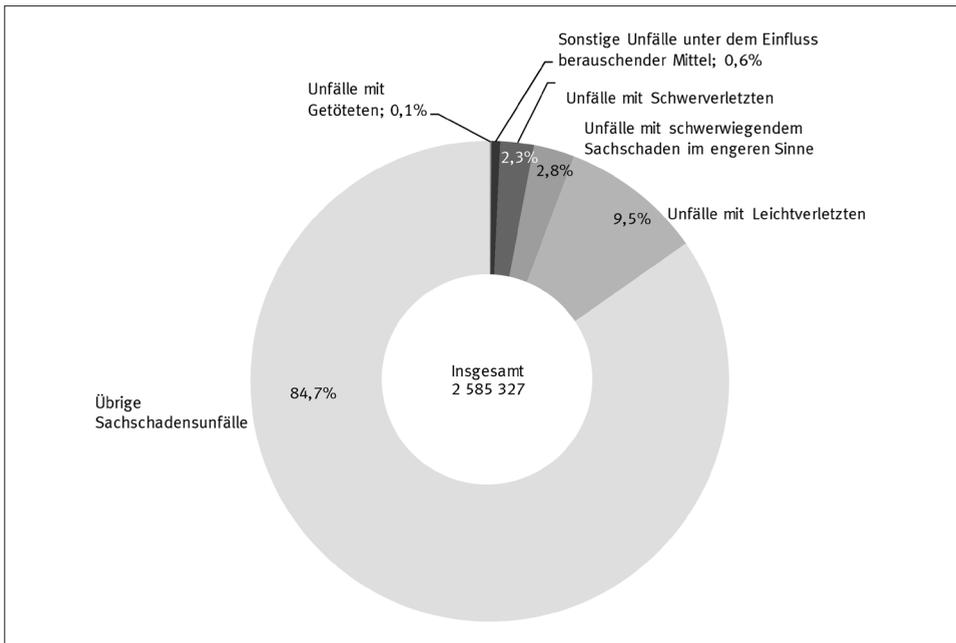


Schaubild 1: Polizeilich erfasste Straßenverkehrsunfälle 2016.

Unfallursachen

Menschliches Fehlverhalten war mit Abstand die häufigste Unfallursache.

Personenbezogene Unfallursachen (Fehlverhalten der Beteiligten) stellte die Polizei 383.433 mal bei Unfällen mit Personenschaden fest, das waren durchschnittlich 1,2 Fehler je Unfall oder 643 Fehlverhalten je 1.000 Unfallbeteiligte. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 66,6 %, wurde entsprechend ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet.

Von den 255.391 Fehlverhalten der Pkw-Fahrer waren die häufigsten Unfallursachen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (18,2 %), die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorranges (17,1 %), Abstandsfehler (15,8 %) sowie nicht angepasste Geschwindigkeit (12,3 %). Alkoholeinfluss hatte einen Anteil von 3,0 %. Seit 1991 ist die Häufigkeit dieser Unfallursache bei den beteiligten Pkw-Fahrern um 74,0 % zurückgegangen.

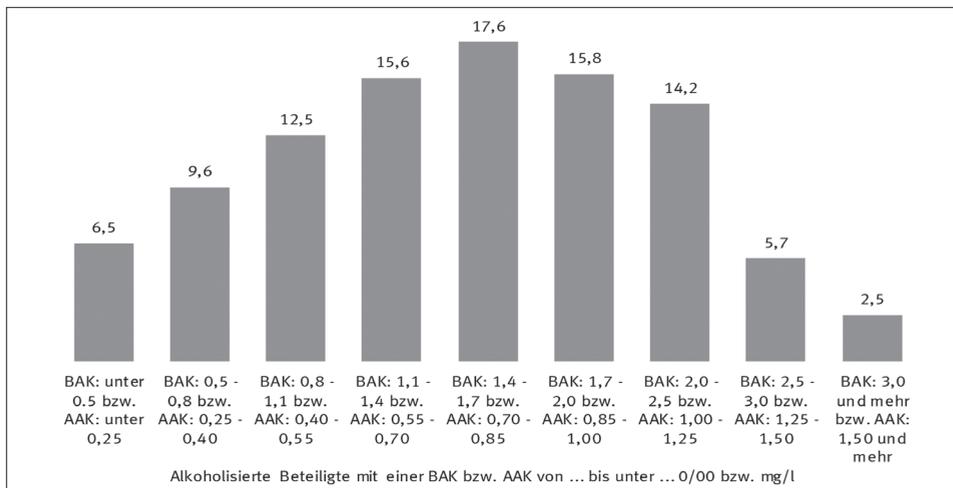


Schaubild 12: Alkoholisierter beteiligter Fahrer von Personenkraftwagen an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkohol- (BAK) bzw. Atemalkoholkonzentrationswerten (AAK) 2016.

(Auszug aus der Pressemitteilung 230/17 und der Fachserie 8 Reihe 7 „Verkehr – Verkehrsunfälle 2016“ des Statistischen Bundesamtes, Destatis, vom 6. Juli 2017)

Österreich

Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle erhöhte sich 2016 gegenüber dem Vorjahr um rund 500 (+ 1,3 %) auf 38.466. Dabei wurden 48.393 Personen verletzt, um rund 1.000 (+ 2,2 %) mehr als im Jahr davor. Mit 432 Todesopfern wurde – nach der vergleichsweise hohen Anzahl im Jahr 2015 (479) – wieder das Niveau von 2014 (430) erreicht. Damit liegt das zweitniedrigste Ergebnis seit Beginn der einheitlich geführten Unfallstatistik im Jahr 1961 vor (siehe Tab. 1). Von den insgesamt 48.825 verunglückten Personen erlitten 1 % tödliche Verletzungen, 15 % schwere und 84 % leichte Verletzungen. Im Durchschnitt ereigneten sich täglich 105 Verkehrsunfälle mit 132 Verletzten. Alle 20 Stunden forderte der Verkehr auf Österreichs Straßen ein Todesopfer.

Mehr als 3.000 Verletzte bei Unfällen mit alkoholisierten Beteiligten

Die Zahl der Alkoholunfälle zeigt gegenüber 2015 einen Anstieg um 6,1 % auf 2.361, jene der dabei verletzten Personen erhöhte sich um mehr als 200 auf 3.055 (+ 7,8 %). Mit 22 Todesopfern bei Alkoholunfällen (2015: 27) wurde zwar das bisher niedrigste Ergebnis erzielt, die Zahl der schwer Verletzten stieg aber von 521 im Jahr 2015 um 4,6 % auf 545 (siehe Tab. 1).

	Jahresergebnisse				Veränderung 2015/2016	
	2013	2014	2015	2016	absolut	in %
Unfallgeschehen insgesamt						
Unfälle	38.502	37.957	37.960	38.466	+ 506	+ 1,3
Verletzte	48.044	47.670	47.366	48.393	+ 1.027	+ 2,2
Getötete ¹⁾	455	430	479	432	- 47	- 9,8
Unfallgeschehen mit alkoholisierten Beteiligten						
Alkoholunfälle	2.350	2.213	2.226	2.361	+ 135	+ 6,1
Verletzte	3.065	2.890	2.834	3.055	+ 221	+ 7,8
Getötete ¹⁾	31	32	27	22	- 5	- 18,5

Tab. 1: Unfallgeschehen 2013 bis 2016 (Auszug).

¹⁾ 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

(Aus der Pressemitteilung 11.540-100/17 der Bundesanstalt Statistik Österreich, Statistik Austria, vom 22. Mai 2017)

Schweiz

Im vergangenen Jahr sank die Anzahl tödlich verunfallter Personen gegenüber 2015 um 15 % auf 216. Seit Beginn der bundesweiten Zählung 1940 war der Wert nur 1945 mit 211 Getöteten geringer. 1971 lag er bei 1.773 (höchster Stand). Seither sank die Zahl kontinuierlich um insgesamt 88 %.

Getötete	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2016 – 2015	
alle Getöteten nach mutmasslicher Hauptursache	339	269	243	253	216	-37	-15 %
Alkoholeinfluss	40	35	24	30	28	-2	-7 %
Geschwindigkeitseinfluss	48	37	37	29	30	+1	+3 %
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	29	23	18	19	20	+1	+5 %

Unfallstatistik Straßenverkehr (Auszug).

Schwerverletzte	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2016 – 2015	
alle Schwerverletzten nach mutmasslicher Hauptursache	4.202	4.129	4.043	3.830	3.785	-45	-1 %
Alkoholeinfluss	400	373	367	320	371	+51	+16 %
Geschwindigkeitseinfluss	625	585	542	460	417	-43	-9 %
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	468	447	469	450	453	+3	+1 %

Unfallstatistik Straßenverkehr (Auszug).

Unfälle	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2016 – 2015	
alle Unfälle mit Personenschaden nach Unfallfolgen	18.148	17.473	17.803	17.736	17.577	-159	-1 %
mit Getöteten	301	257	229	238	208	-30	-13 %
mit Schwerverletzten	3.867	3.859	3.818	3.612	3.548	-64	-2 %
<i>mit lebensbedrohlichen Verletzten</i>	N/A	N/A	N/A	174	175	+1	+1 %
<i>mit erheblichen Verletzten</i>	N/A	N/A	N/A	3.438	3.373	+65	+2 %
mit Leichtverletzten	13.980	13.357	13.756	13.886	13.821	-65	-1 %

Unfallstatistik Straßenverkehr (Auszug).

N/A: nicht verfügbar.

(Aus einer Medienmitteilung und der Unfallstatistik Straßenverkehr des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 14. März 2017)

Rechtsprechung

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

51. 1. Die vom Amtsgericht verhängte Strafe und die des Landgerichts (einschließlich der Nebenstrafe des Fahrverbots) sind in ihrer Gesamtheit gegenüberzustellen, wenn es um die Beurteilung eines Verbots gegen das Verschlechterungsverbot geht, denn zwischen Strafe und Nebenstrafe besteht eine Wechselwirkung.

2. Das Strafübel eines dreimonatigen Fahrverbots ist nicht vergleichbar mit dem Strafübel einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 11. Juli 2017 – 4 RVs 77/17 –

Aus den Gründen:

Dass das Landgericht zusätzlich zur Geldstrafe auf ein dreimonatiges Fahrverbot nach § 44 StGB erkannt hat, verstößt nicht gegen das Verschlechterungsverbot, welches von Amts wegen zu prüfen ist (Meyer-Goßner in: Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 60. Aufl., § 358 Rdn. 13 m. w. N.). Das Landgericht hat die Zahl der Tagessätze von 100 auf 50 verringert und dafür und an Stelle einer Entziehung der Fahrerlaubnis mit Sperrfrist auf ein dreimonatiges Fahrverbot erkannt. Die vom Amtsgericht verhängte Strafe und die des Landgerichts (einschließlich der Nebenstrafe des Fahrverbots) sind in ihrer Gesamtheit gegenüberzustellen, wenn es um die Beurteilung eines Verbots gegen das Verschlechterungsverbot geht, denn zwischen Strafe und Nebenstrafe besteht eine Wechselwirkung (BayObLG, Beschl. v. 03.10.1977 – RReg 1 St 136/77 – juris). Bei einer Gesamtbetrachtung ist der Angeklagte aber durch die vom Landgericht verhängte Bestrafung nicht schlechter gestellt als durch das amtsgerichtliche Urteil. Die Geldstrafe, bei der auch die Gefahr der Verbüßung in Form einer Ersatzfreiheitsstrafe besteht (vgl. OLG Düsseldorf NZV 1993, 123, 124), wurde deutlich abgesenkt. Das Strafübel des dreimonatigen Fahrverbots, welches lediglich eine Erschwerung der Mobilität des Angeklagten bedeutet, überschreitet jedenfalls nicht den Umfang dieser Absenkung. Es kann nicht etwa ein Monat Fahrverbot mit einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen gleichgesetzt werden (offengelassen in BayObLG a. a. O.). Hinzu kommt, dass die Maßregel komplett entfallen ist (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 02.07.1973 – 4 Ss 464/73 – juris LS). Dass der Angeklagte durch das Fahrverbot etwa größeren wirtschaftlichen Schaden erleiden würde als durch eine höhere Geldstrafe (vgl. dazu: OLG Düsseldorf, ZfSch 2006, 587), ergeben die Feststellungen ebenfalls nicht.

Aus den vorgenannten Gründen kann der Senat vorliegend auch ausschließen, dass das Landgericht die Wechselwirkung zwischen Strafe und Nebenstrafe aus

dem Auge verloren hat – auch wenn diese in der Strafzumessung nicht ausdrücklich erwähnt wird.

52. Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. Ist zwischenzeitlich ein weiteres Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr festgestellt worden, sollte der angefochtenen Entscheidung Ausführungen zu entnehmen sein, ob sich der Tatrichter jedenfalls der Möglichkeit bewusst gewesen war, ob nicht von der Verhängung des Fahrverbots bei gleichzeitiger (weiterer) Erhöhung der festgesetzten Geldbuße abgesehen werden kann, wenn die lange Verfahrensverzögerung auch auf Gründen außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen beruht.

Oberlandesgericht Naumburg,
Beschluss vom 13. Juni 2017 – 2 Ws 132/17 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässiger Überschreitung der durch Verkehrszeichen angeordneten Höchstgeschwindigkeit eine Geldbuße von 160,00 EUR verhängt, weiterhin ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat.

Dagegen richtet sich die unbeschränkt eingelegte Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt.

Die Überprüfung der Tatfeststellungen und der rechtlichen Einordnung der Tat hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben, insoweit ist die Rechtsbeschwerde unbegründet. Sie führt jedoch zur Aufhebung des Rechtsfolgenausspruches.

Aus den Gründen:

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Zuschrift an den Senat vom 6. Juni 2017 ausgeführt

„Der Rechtsfolgenausspruch hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Zwar unterliegt die Entscheidung, ob trotz Vorliegens eines Regelfalls der konkrete Sachverhalt Ausnahmecharakter hat und demgemäß von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen werden kann, in erster Linie der Beurteilung durch den Tatrichter, dessen Entscheidung vom Rechtsbeschwerdegericht im Zweifel ‚bis zur Grenze des vertretbaren‘ hinzunehmen ist (vgl. OLG Hamm, DAR 1996, S. 68).

Das Amtsgericht geht dabei zutreffend davon aus, dass bei dem abgeurteilten Geschwindigkeitsverstoß neben der Geldbuße regelmäßig auch die Verhängung eines 1-monatigen Fahrverbotes anzuordnen ist.

Es hat sich aber nicht in gebotener Weise mit der Frage befasst, ob vorliegend aufgrund des langen Zeitablaufes seit Begehung der Tat [...] der spezialpräventive Zweck der Maßnahme bereits durch die lange Zeit des Schwebezustandes und für den Betroffenen damit verbundene Ungewissheit über das Fahrverbot erreicht und die Verhängung eines Fahrverbotes deshalb nicht mehr geboten ist. Zutreffend weist der Rechtsbeschwerdeführer darauf hin, dass nach der gesetzgeberischen Intention das Fahrverbot nach § 25 Abs. 1 StVG in erster Linie eine Erziehungsfunktion hat. Es ist als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme gedacht und ausgeformt (BVerfGE 27, S. 36 f.). Von ihm soll eine warnende Wirkung auf den Betroffenen ausgehen und ihn anhalten, sich künftig verkehrsordnungsgemäß zu verhalten. Das Fahrverbot kann deshalb seinen Sinn verlieren, wenn die zu ahnende Tat lange zurückliegt, die für die lange Verkehrsdauer maßgeblichen Umstände auch außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen liegen und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten im Straßenverkehr festgestellt worden ist (vgl. OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2007, S. 323; OLG Saarbrücken, Beschluss vom 05.03.2013 – 6/13 OWi).

Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist zwar grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist allerdings die Tendenz erkennbar, den Sinn eines Fahrverbotes in Frage zu stellen, wenn die zu ahnende Tat mehr als zwei Jahre zurück liegt.

Im vorliegenden Verfahren liegen zwischen der Tat vom 14.11.2014 und ihrer nunmehrigen Ahndung durch das Amtsgericht Weißenfels am 13.03.2017 fast zwei Jahre und vier Monate. Zwischenzeitlich ist zwar ein weiteres Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr festgestellt worden, nämlich gegen den Betroffenen wurde durch Entscheidung der Bußgeldbehörde Polizeipräsident R[...] in S[...] vom 20.05.2015, rechtskräftig seit dem 11.06.2015, wegen verbotswidriger Benutzung eines Mobil- oder Autotelefons zu einer Geldbuße von 65 Euro verhängt [...]. Allerdings beruhte die lange Verfahrensdauer bis zum Urteilspruch auch auf Gründen, die außerhalb des Einflussbereiches des Betroffenen lagen <so die Verlegung vom 08.03.2016 auf 10:30 Uhr wegen Verhinderung des Zeugen pp. [...]; die Aufhebung des Termins am 04.04.2016 wegen Lehrgangs des Zeugen pp [...]>. Daher sollte der angefochtenen Entscheidung Ausführungen zu entnehmen sein, ob sich der Tatrigh-

ter jedenfalls der Möglichkeit bewusst gewesen war, ob nicht von der Verhängung des Fahrverbots bei gleichzeitiger (weiterer) Erhöhung der festgesetzten Geldbuße abgesehen werden kann. Zwar ist das Gericht bei Vorliegen eines Regelfalls nach der Bußgeldkatalogverordnung, wenn keine durchgreifenden Anhaltspunkte für ein Abweichen erkennbar sind, von der Verpflichtung enthoben, die grundsätzliche Angemessenheit der Verhängung eines Fahrverbotes besonders zu begründen. Desgleichen sind auch keine näheren Feststellungen dazu erforderlich, ob der durch das Fahrverbot angestrebte Erfolg auch durch eine Erhöhung der Geldbuße erreicht werden kann. Der Tatrichter muss sich allerdings dieser Möglichkeit bewusst gewesen sein und dies in den Entscheidungsgründen grundsätzlich erkennen lassen (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 09.01.2009 – 4 Ss OWi 6/09). Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Hier ist der Urteilsbegründung zwar zu entnehmen, dass für das Gericht keine Veranlassung bestand, von dem gesehenen regelmäßigen Fahrverbot von einem Monat abzuweichen, da entsprechende Gründe weder vorgetragen noch für das Gericht erkennbar waren, allerdings berücksichtigt es hierbei den inzwischen eingetretenen Zeitablauf zwischen Begehen der Ordnungswidrigkeit und Verurteilung der Ordnungswidrigkeit nicht, die ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen könnte.

Dies führt auch zu dem Schluss, dass sich der Tatrichter dieser Möglichkeit eben nicht bewusst gewesen ist.“

Dem tritt der Senat bei.

Es war der gesamte Rechtsfolgenausspruch aufzuheben, weil bei einem Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes eine Erhöhung der Regelgeldbuße in Betracht kommt.

53. 1. Die Zuständigkeit des Landgerichts als Beschwerdegericht oder als Berufungsgericht richtet sich ausschließlich danach, ob ihm die Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO vorgelegt worden sind. Erfolgt die Beschlussfassung zu einem Zeitpunkt, nachdem ihm die Akten im vorgenannten Sinne bereits vorlagen, so entscheidet es als das mit der Hauptsache befaste Gericht. Es ist ohne Bedeutung, wie das Landgericht selbst seine Entscheidung verfahrensmäßig einordnet.

2. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist trotz des Zeitablaufs von 11 Monaten seit Begehung der Tat noch verhältnismäßig, wenn in der Zwischenzeit die Ermittlungen, das Zwischenverfahren und das Hauptverfahren andauerten und der Angeklagte kein schutzwürdiges Vertrauen auf den vorläufigen Erhalt seiner Fahrerlaubnis bilden konnte. Die lange Zeitdauer zwischen angeblicher Tatbegehung und vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis wird im Rahmen der Verhältnis-

mäßigkeitsprüfung relativiert, wenn eine (etwaig) unterbliebene Verfahrensbeschleunigung das Ermittlungsverfahren und nicht den Zeitraum ab der vorläufigen Entziehung betrifft.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 8. Februar 2017 – 3 Ws 39/17 –

Zum Sachverhalt:

Dem Beschwerdeführer wird Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, begangen am 3. August 2015 in B., zur Last gelegt. Zunächst wurde das polizeiliche Ermittlungsverfahren „gegen Unbekannt“ geführt. Spätestens seit dem 18. August 2015 stand der Beschwerdeführer als Tatverdächtiger fest. Unter diesem Datum wurde dem Beschwerdeführer ein Anhörungsschreiben zum Tatvorwurf übersandt. Nach Übersendung der Akten im Dezember 2015 und der Gewährung von Akteneinsicht für den Verteidiger sowie den rechtlichen Beistand des Geschädigten veranlasste die Amtsanwaltschaft Berlin im Februar 2016 polizeiliche Nachermittlungen, die durch Vernehmung des Zeugen B. erfolgten. Am 24. Mai 2016 erhob die Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Tiergarten – Strafrichter – wegen des vorgenannten Tatvorwurfs Anklage gegen den Beschwerdeführer. Der Amtsrichter verfügte am 31. Mai 2016 die Anklagezustellung, eröffnete am 15. Juni 2016 das Hauptverfahren und beräumte Termin zur Hauptverhandlung für den 17. August 2016 an.

Mit Beschluss vom 12. Juli 2016 hat das Amtsgericht Tiergarten dem Beschwerdeführer gemäß § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO vorläufig die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen. Am 1. August 2016 wurde der Führerschein des Beschwerdeführers sichergestellt, nachdem ihm der Beschluss bekannt gemacht worden war.

Mit Urteil vom 31. August 2016 erkannte das Amtsgericht Tiergarten wegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort auf eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30,00 Euro. Es entzog dem Angeklagten außerdem die Fahrerlaubnis und ordnete an, dass die Verwaltungsbehörde ihm vor Ablauf von 12 Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. [...]

Der Angeklagte hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Nach Aktenübermittlung an das Berufungsgericht hat das Landgericht – Berufungskammer – durch den angefochtenen Beschluss seinen Antrag, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben, abgelehnt. Der daraufhin eingelegten Beschwerde hat das Landgericht nicht abgeholfen. Termin zur Berufungshauptverhandlung wurde noch nicht anberaumt.

Aus den Gründen:

1. Die Beschwerde des Angeklagten ist gemäß §§ 304 Abs. 1 i. V. m. 305 Satz 2 StPO zulässig. Das Landgericht – Berufungskammer – hat mit dem angegriffenen Beschluss – wie vom Beschwerdeführer beantragt – als erkennendes Gericht und nicht als Beschwerdegericht entschieden.

Die Zuständigkeit des Landgerichts als Beschwerdegericht oder als Berufungsgericht richtet sich aus-

schließlich danach, ob ihm die Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO vorgelegt worden sind. Erfolgt die Beschlussfassung zu einem Zeitpunkt, nachdem ihm die Akten im vorgenannten Sinne bereits vorlagen, so entscheidet es als das mit der Hauptsache befasste Gericht. Es ist ohne Bedeutung, wie das Landgericht selbst seine Entscheidung verfahrensmäßig einordnet (vgl. OLG Stuttgart DAR 2002, 279; VRS 101, 40; OLG Düsseldorf NZV 1992, 202; VRS 99, 203; vgl. auch König, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 111a StPO Rn. 8 m. w. H.).

Die Beschlussfassung erfolgte vorliegend zu einem Zeitpunkt, nachdem die Akten dem Landgericht als Berufungsgericht bereits vorgelegt worden waren. Der vom Verteidiger gefertigte Schriftsatz des Beschwerdeführers vom 6. Januar 2017 war erkennbar an das Landgericht, unter Bezugnahme auf das Berufungsaktenzeichen, als erkennendes Gericht mit dem Antrag auf Aufhebung der Maßnahme des Amtsgerichts gerichtet. Auch anhand des Akteninhaltes ist erkennbar, dass das Landgericht als Berufungsgericht nach Vorlage der Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO über den Antrag auf Aufhebung des amtsgerichtlichen Beschlusses entschieden hat. Dies folgt insbesondere aus dem Umstand, dass das Landgericht den angegriffenen Beschluss mit dem Aktenzeichen des Berufungsgerichts versehen hat und in den Beschlussgründen inhaltlich auf die vom Beschwerdeführer eingelegte Berufung Bezug nimmt.

2. Die Beschwerde ist jedoch überwiegend unbegründet. Die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a Abs. 1 Satz 1 StPO, § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB) liegen weiterhin vor.

a) Dringende Gründe rechtfertigen die Annahme, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis im Berufungsverfahren bestätigt werden wird. Der Angeklagte ist der ihm zur Last gelegten Tat dringend verdächtig. Es ist in hohem Maße wahrscheinlich, dass er auch in der Berufungshauptverhandlung durch die geladenen Zeugen und die weiteren im erstinstanzlichen Urteil benannten Beweismittel überführt werden wird. Zugleich ist er mit hoher Wahrscheinlichkeit gemäß § 69 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 Nr. 3 StGB als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.

Wenn – wie hier – das amtsgerichtliche Urteil die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 StGB geprüft und bejaht hat, sind die zugrunde liegenden Wertungen für das Beschwerdegericht im Berufungsverfahren nur eingeschränkt überprüfbar. Das Beschwerdegericht ist an einer abweichenden Entscheidung nicht schlechthin gehindert, hat aber – ähnlich wie dies für Haftentscheidungen (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt StPO, 59. Aufl. 2016, § 117 Rn. 11b) oder den Bewährungswiderruf (vgl. Fischer StGB, 64. Aufl. 2017, § 56f Rn. 8b m. w. H.) anerkannt ist – den im Vergleich zu einer Entscheidung nach Aktenlage überlegenen Erkenntnismöglichkeiten der Hauptverhandlung und der damit verbundenen größeren Richtigkeitsgewähr Rechnung zu tragen. Der schriftlich abgefassten, mit Gründen versehenen Entscheidung

des Amtsgerichts kommt danach jedenfalls eine Indizwirkung zu. Das Beschwerdegericht ist grundsätzlich gehalten, sich ihr anzuschließen, sofern die Urteilsgründe nicht offensichtlich fehlerhaft sind oder neue Tatsachen eine abweichende Beurteilung gebieten (vgl. HansOLG Hamburg, Beschluss vom 8. März 2007 – 2 Ws 43/07 –, juris Rn. 9 ff. mit Nachweisen zum Streitstand; OLG Jena, Beschluss vom 22. Februar 2006 – 1 Ws 54/06 –, juris Rn. 9; für das Revisionsverfahren: OLG Hamm NStZ-RR 2014, 384, 385; OLG Brandenburg, Beschluss vom 2. Dezember 2009 – 1 Ws 229/09 –, juris Rn. 8; vgl. auch Meyer-Goßner/Schmitt a. a. O., § 111a Rn. 19).

Danach liegen die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 StGB mit hoher Wahrscheinlichkeit vor. Das Amtsgericht hat insbesondere ausführlich und sorgfältig dargelegt, warum es davon überzeugt war, dass der Angeklagte den Verkehrsunfall und den damit verbundenen Schadenseintritt wahrgenommen habe. Offensichtliche Fehler in der Beweiswürdigung sind nicht ersichtlich. [...]

Das Amtsgericht war ferner durch das Vorliegen der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB von der sonst erforderlichen eingehenden Würdigung der Täterpersönlichkeit entbunden. Besondere Umstände, die sich deutlich vom Durchschnittsfall abheben und die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB entfallen lassen könnten, hat das Amtsgericht nicht festgestellt; solche sind auch nicht ersichtlich. Das Amtsgericht hat ausführlich und im Ergebnis nachvollziehbar begründet, warum trotz des Zeitraums zwischen Tatbegehung und erstinstanzlicher Aburteilung die charakterlichen Mängel des Beschwerdeführers mit der Folge fortbestehen, dass die Regelwirkung des § 69 Abs. 2 StGB vorliegend auch nicht ausnahmsweise entfällt.

b) Die Entscheidung des Landgerichts ist auch nicht ermessensfehlerhaft. Insbesondere ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis trotz des Zeitablaufs noch verhältnismäßig. Dass die Tat bereits am 3. August 2015 begangen und die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis erst am 12. Juli 2016 angeordnet wurde, ist unschädlich, da in der Zwischenzeit die Ermittlungen, das Zwischenverfahren und das Hauptverfahren andauerten und der Angeklagte kein schutzwürdiges Vertrauen auf den vorläufigen Erhalt seiner Fahrerlaubnis bilden konnte.

Es entspricht einhelliger Meinung der Obergerichte, dass die Fahrerlaubnis auch noch in einem späteren Verfahrensabschnitt vorläufig nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO entzogen werden kann (vgl. dazu u. a. OLG Koblenz VRS 67, 254; VRS 68, 118; OLG Karlsruhe VRS 68, 360; OLG Düsseldorf NZV 1992, 331; Meyer-Goßner/Schmitt a. a. O., § 111a Rn. 3 m. w. N.). Bei einer vorläufigen Entziehung erst längere Zeit nach der Tatbegehung ist jedoch, da es sich bei der Entscheidung nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO um eine Eilentscheidung handelt, besonders sorgfältig die Einhaltung und Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (vgl. BVerfG NJW 2005, 1767 m. w. N.; Senat, Beschlüsse vom 1. April 2011 – 3 Ws 153/11 – und 29. Juli 2016 – 3 Ws 398/16 –; OLG Köln StV

1991, 248) zu prüfen. Demnach sind mit zunehmender zeitlicher Distanz zwischen Tatgeschehen und dem Zeitpunkt des vorläufigen Entzuges der Fahrerlaubnis erhöhte Anforderungen an die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem Schutz der Allgemeinheit einerseits und dem Interesse des Fahrerlaubnisinhabers an der uneingeschränkten Nutzung seiner Fahrerlaubnis andererseits zu stellen. Bleibt dieser nach der ihm angelasteten Tat weiter im Besitz seiner Fahrerlaubnis und nimmt beanstandungsfrei am Straßenverkehr teil, wächst sein Vertrauen in den Bestand der Fahrerlaubnis, während die Möglichkeit ihres vorläufigen Entzuges nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO ihren Charakter als Eilmaßnahme zunehmend verliert. Wann Letztere nicht mehr in Betracht kommt, wird von der Rechtsprechung unterschiedlich beantwortet (vgl. BVerfG a. a. O.; Senat, Beschlüsse vom 1. April 2011 – 3 Ws 153/11 – und 29. Juli 2016 – 3 Ws 398/16 –) und hängt wesentlich von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles ab.

Dies führt vorliegend dazu, dass die Strafkammer das ihr eingeräumte Ermessen (noch) nicht verletzt hat, wobei dahinstehen kann, wann konkret der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt ist. Der Senat übersieht insoweit nicht, dass die Fahrerlaubnis 11 Monate nach der am 3. August 2015 angeblich begangenen Tat entzogen wurde, obwohl dem Angeklagten bereits Mitte August 2015 rechtliches Gehör gewährt worden ist und es von Seiten der Strafverfolgungsbehörden nahegelegen hätte, zu diesem Zeitpunkt die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu beantragen. Tatsächlich erließ jedoch erst der Amtsrichter – ohne ersichtlichen Antrag der Anwaltschaft und ohne dass sich die Erkenntnislage erkennbar verändert hatte – nach Eröffnung des Hauptverfahrens und Anberaumung des Hauptverhandlungstermins den entsprechenden Beschluss.

Die lange Zeitdauer zwischen angeblicher Tatbegehung und vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis wird vorliegend jedoch dadurch relativiert, dass eine (etwaig) unterbliebene Verfahrensbeschleunigung das Ermittlungsverfahren und nicht den Zeitraum ab der vorläufigen Entziehung betraf. Der Beschluss wurde auch in angemessener Zeit nach Eingang der Akten beim Amtsgericht erlassen und das Verfahren im weiteren Verlauf, sowohl durch das Amtsgericht als auch durch das Berufungsgericht, angemessen gefördert. Zu berücksichtigen ist insoweit des Weiteren, dass der anwaltlich vertretene Angeklagte darüber hinaus die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptverfahren ernsthaft in Betracht ziehen musste. Sein Vertrauensschutz bezüglich der im Ermittlungsverfahren und im Zwischenverfahren unterbliebenen vorläufigen Entziehung wiegt nicht so schwer, dass die angefochtene Entscheidung der Strafkammer ermessensfehlerhaft erscheint.

c) Die Kostenentscheidung des Landgerichts war aufzuheben, denn sie war vorliegend nicht veranlasst. Zu Unrecht hat sich das Gericht auf § 473 Abs. 1 StPO gestützt, denn das Landgericht hat nicht als Beschwer-

degericht entschieden (vgl. oben). Gemäß § 464 Abs. 1 StPO sind nur verfahrensbeendende Entscheidungen mit einer Kostenentscheidung zu versehen. Nicht zu den verfahrensabschließenden Entscheidungen in diesem Sinne gehören dagegen die gerichtlichen Entscheidungen in unselbstständigen Zwischenverfahren, also Verfahrensabschnitten, die nur eine vorläufige Regelung treffen, etwa Beschwerden gegen die Anordnung der Untersuchungshaft, Anordnungen des Richters im Vollzug der Untersuchungshaft, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüsse sowie die den Antrag auf Wiedereinsetzung verwerfende Entscheidung (vgl. KG, Beschluss vom 9. Juli 2010 – 1 Ws 171/09 –, juris Rn. 12).

54. *) Die Verfahrensherrschaft der Staatsanwaltschaft im Ermittlungsverfahren gilt auch im Fall der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO. Unabhängig von einer sachlichen Prüfung ist der Amtsrichter deshalb im Ermittlungsverfahren verpflichtet, einem Antrag der Staatsanwaltschaft auf Aufhebung eines nach § 111a StPO ergangenen Beschlusses nachzukommen.

Landgericht Hamburg,
Beschluss vom 7. Februar 2017 – 603 Qs 43/17 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 17.10.2016 hat das Amtsgericht auf Antrag der Staatsanwaltschaft gemäß § 111a StPO dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen. Unter dem 14.11.2016 hat die Staatsanwaltschaft beantragt, den Beschluss aufzuheben und den zur Akte gereichten Führerschein an den Beschuldigten zurückzugeben, da der Nachweis seiner Fahrereignischaft nicht geführt werden könne. Mit Beschluss vom 30.01.2017 hat das Amtsgericht den Antrag der Staatsanwaltschaft abgelehnt und begründet, warum ein dringender Tatverdacht für eine Straftat nach § 315c StGB gegeben sei. Gegen die Ablehnung ihres Antrags richtet sich die Beschwerde der Staatsanwaltschaft vom 01.02.2017.

Die Beschwerde ist zulässig und hat auch in der Sache Erfolg.

Aus den Gründen:

Unabhängig von einer sachlichen Prüfung ist der Amtsrichter im Ermittlungsverfahren verpflichtet, einem Antrag der Staatsanwaltschaft auf Aufhebung eines nach § 111a StPO ergangenen Beschlusses nachzukommen. Dies folgt aus einer entsprechenden Anwendung von § 120 Abs. 3 S. 1 StPO, wonach der Ermittlungsrichter – vor Erhebung der Anklage – einen Haftbefehl auf Antrag der Staatsanwaltschaft aufzuheben hat. Wie in jenem Fall ausdrücklich geregelt, gilt auch im Fall der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO im Ermittlungsverfahren die Verfahrensherrschaft der Staatsanwaltschaft. Einen Beschluss nach § 111a StPO kann das Gericht ebenfalls nicht von Amts wegen, sondern nur auf Antrag

der Staatsanwaltschaft erlassen. Dementsprechend muss die Staatsanwaltschaft auch die Möglichkeit haben, die Aufhebung einer bereits ergangenen Entscheidung nach § 111a StPO zu erwirken (so auch LR-Hauck, § 111 a, Rn. 49 m. w. N.). Soweit teilweise eine Prüfungskompetenz des Ermittlungsrichters bejaht wird (vgl. – ohne Begründung – Meyer-Goßner § 111a Rn. 14, AG Münster MDR 72, 166), berücksichtigt diese Auffassung nicht, dass die Staatsanwaltschaft bis zum Abschluss der Ermittlungen jederzeit die Möglichkeit hat, das Verfahren einzustellen und keine Anklage zu erheben, in welchem Fall der Beschluss nach § 111a StPO umgehend – und ohne richterliche Prüfungskompetenz – aufzuheben wäre.

55. Die Feststellung einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers kann durch den Tatrichter im Einzelfall auch erfolgen, wenn nach der Tat eine Blutprobe nicht entnommen wurde, aber eine aussagekräftige Atemalkoholanalyse und weitere eindeutige Beweisanzeichen vorliegen. Die Durchführung der Blutentnahme ist nicht Tatbestandsvoraussetzung, sondern ein Mittel der Beweisführung dafür, dass der Täter infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berausender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.

Amtsgericht Zossen,
Urteil vom 1. Dezember 2016 – 10 Cs 11/16 –

Aus den Gründen:

[...]

II. Der Angeklagte befuhr am 1. Juli 2015 gegen 4.30 Uhr mit einem Personenkraftwagen [...] in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand [...] den öffentlich zugänglichen Parkplatz [...] in [...].

Eine Blutentnahme konnte nicht durchgeführt werden. Die Atemalkoholkonzentration betrug um 5:35 Uhr 2,15 Promille, um 7.10 Uhr 1,96 Promille und um 8.10 Uhr 1,55 Promille. Der Arztbericht weist eine „sehr starke“ Alkoholisierung aus.

III. Die Überzeugungsbildung des Gerichts beruht auf der Einlassung des Angeklagten, die dieser über seinen Verteidiger abgegeben hat, der Vernehmung der Zeugen [...] sowie der Inaugenscheinnahme von Lichtbildern. [...]

Ferner ist das Gericht davonüberzeugt, dass der Angeklagte aufgrund des Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Der Zeuge [...] hat ausgesagt, der Angeklagte sei in nicht sinnvollen Fahrmanövern über den Parkplatz gefahren und sei über Bordsteine geholpert. Auch fuhr der Angeklagte unbeirrt rechtsseitig nur noch auf den Felgen. Hierin liegen erhebliche Fahrfehler und Auffälligkeiten, die typischerweise auf eine hochgradige Alkoholisierung zurückzuführen sind. Der Zeuge [...] war glaubwürdig und seine Aussage glaubhaft. Er hat detailreich und ohne jeden Belastungseifer seine Wahrnehmung geschildert. Er war in

der Lage, auf Nachfragen seine Aussage zu ergänzen, aber auch Wahrnehmungslücken oder Unsicherheiten einzuräumen.

Der Angeklagte wies nach der Überzeugung des Gerichts auch während des Führens des Fahrzeuges eine Blutalkoholkonzentration von deutlich mehr als 0,3 Promille auf. Dies kann vorliegend auch ohne Blutentnahme bejaht werden.

Die Feststellung einer alkoholbedingten Fahrunfähigkeit eines Kraftfahrers durch den Tatrichter ist grundsätzlich auch dann möglich, wenn nach der Tat eine Blutprobe nicht entnommen und deshalb die Blutalkoholkonzentration als Grundlage für weitere Beweiserwägungen nicht ermittelt werden konnte. Auch in diesen Fällen kann sich die Überzeugung von der (relativen) Fahrunfähigkeit des Täters aus den vom Tatrichter festgestellten Beweisanzeichen ergeben (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 20. Juni 1989 – 2 Ss 154/89 – 25/89 III –, juris; OLG Koblenz, Urteil vom 28. September 1989 – 1 Ss 357/89 –, juris; Fischer, Strafgesetzbuch, 63. Aufl., § 316 Rn. 22; Schönke/Schröder/Hecker/Sternberg-Lieben StGB § 316 Rn. 18, beck-online). Die Durchführung der Blutentnahme ist nicht Tatbestandsvoraussetzung, sondern ein Mittel der Beweisführung dafür, dass der Täter infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Wenngleich eine Blutprobe das zuverlässigste Mittel der Ermittlung der Blutalkoholkonzentration ist, kann diese auch auf anderem Wege ermittelt werden. Die Atemalkoholkonzentration, die mit dem Gerät Dräger 6510 gemessen wurde, betrug um 6.30 Uhr 2,15 Promille und befand sich bei den Folgemessungen bereits in einer Abbaukurve. Das Gerät Dräger 6510 ist als sehr zuverlässig bekannt (vgl. LG Potsdam, Urteil vom 23. Februar 2009 – 27 Ns 150/08 –, juris). Die Messung des Atemalkohols ist als Indiz bei der Beurteilung der Fahrsicherheit berücksichtigungsfähig (Fischer, Strafgesetzbuch, 63. Aufl., § 316 Rn. 22).

Die Gesamtschau der vorliegenden Indizien lässt keinen anderen Schluss zu, als dass der Angeklagte das Fahrzeug im Zustand jedenfalls relativer Fahrunfähigkeit geführt hat. Das Gericht ist davon überzeugt, dass der Angeklagte – auch unter Berücksichtigung eines eventuellen Nachtrunks – tatsächlich eine Blutalkoholkonzentration aufwies, die über einem Promille lag, jedenfalls deutlich über dem „Schwellenwert“ der relativen Fahrsicherheit von 0,3 Promille. Hierfür spricht zunächst das Fahrverhalten des Angeklagten. Dieser führte das Fahrzeug, obwohl es auf der Beifahrerseite keine Reifen mehr hatte und sich nur noch auf den Felgen bewegte. Es bedarf einer erheblichen Bewusstseinsbeeinträchtigung, um ein Fahrzeug unbeirrt in diesem technischen Zustand zu führen. Die Reifen wurden ausweislich der in Augenschein genommenen Lichtbilder an zwei unterschiedlichen Stellen auf der Wegstrecke [...] gefunden, so dass der Angeklagte entweder durch zwei Fahrfehler – vermutlich Kollisionen mit Bordsteinkanten – eine Trennung von Reifen und Felge verursacht hätte oder aber mit einem Fahrzeug

losgefahren wäre, obwohl dies beifahrerseitig nur auf Felgen fuhr. Der Zeuge [...] berichtete auch, der Angeklagte habe mehrfach die Bordsteinkante auf dem Parkplatz touchiert, was ebenfalls ein für erheblich alkoholisierte Personen typischer Fahrfehler ist. Ferner hat der Zeuge [...], den das Gericht als besonnenen und erfahrenen Polizeibeamten wahrgenommen hat, beschrieben, dass der Angeklagte erheblich schwankte und nur noch sehr schlecht stehen konnte. Er habe sich am Fahrzeug festhalten müssen, um sich und seine Standfestigkeit aufrecht zu erhalten. Auch sei seine Sprache alkoholtypisch verschwommen gewesen. Der Zeuge meinte zwar, dass der Angeklagte für den mittels Atemalkoholtest gemessenen Wert „noch ganz gut sprach“, aber doch schon so beeinträchtigt gewesen sei, dass man es etwa am Telefon hätte bemerken müssen. Auch die vom Zeugen [...] nachvollziehbar als skurril bezeichnete Bekleidung des Angeklagten – keine Schuhe, Boxershorts, Anorak, Pudelmütze und Sonnenbrille – sprechen für einen alkoholbedingten Verlust der Kontrollfähigkeit und des Empfindens für situationsangemessenes Verhalten. All diese Indizien lassen auf eine ganz erhebliche Alkoholisierung schließen, die regelmäßig erst eintritt, wenn sogar die Schwelle zur absoluten Fahrsicherheit überschritten ist. Diese Einschätzung findet sich auch im hohen Wert der gemessenen Atemalkoholkonzentration betätigt. Diese betrug um 5.35 Uhr – gemessen mit Dräger 6510 – 2,15 Promille. Auch wenn die Messung der Atemalkoholkonzentration keine unmittelbare Umrechnung auf die Blutalkoholkonzentration ermöglicht, lässt diese Messung gleichwohl darauf schließen, dass der Angeklagte so erheblich alkoholisiert war, dass eine Blutalkoholkonzentration von über einem Promille erreicht war.

Letztendlich kann dahinstehen, ob der Angeklagte im Zeitpunkt des Führens des Fahrzeuges tatsächlich eine Blutalkoholkonzentration von über einem Promille aufwies. Jedenfalls lag der Wert weit über 0,3 Promille, da bei einem geringeren Wert das Fahr- und sonstige Verhalten des Angeklagten nicht erklärlich wäre.

Das Gericht kann ebenfalls ausschließen, dass ein relevanter Nachtrunk stattgefunden hat. Der Zeuge [...] bekundete, der Angeklagte habe, nachdem er auf den Parkplatz gefahren sei, nur noch eine Zigarette geraucht, aber nichts getrunken. Er habe nur noch im Auto gegessen. Dies korrespondiert damit, dass er von der Polizei schlafend im Auto sitzend angetroffen wurde. Der Zeuge [...] erklärte, wenn er im Einsatzbereich nur im Fahrzeug vorgefundene Bierflaschen erwähnt habe, so könne er ausschließen, dass sich auch andere Flaschen wie Schnapsflaschen im Fahrzeug befunden hätten. Auch wenn zugunsten des Angeklagten unterstellt würde, dass er zwischen seiner Ankunft am Hotel und dem Eintreffen der Polizei noch Alkohol aus den im Fahrzeug befindlichen Flaschen getrunken hätte, kann es sich hierbei nicht um eine hinreichend große Menge Alkohol gehandelt haben, die den Angeklagten erst in den Bereich der Fahrsicherheit gebracht hätte. Der Zeuge [...] hat den Angeklagten über die Kamera beobachtet und ihn nicht trinken gesehen.

Demnach könnte der Angeklagte höchstens und höchst zufällig gerade in solchen Momenten getrunken haben, in denen der Zeuge in seiner Aufmerksamkeit kurz abgelenkt war. Hierfür stand ihm jedoch bis zu seinem Einschlafen nur ein kurzes Zeitfenster und als Getränk lediglich Bier zur Verfügung. Ausschließlich mit Bier in einen so kurzen Zeitraum und in nur wenigen Trinkmomenten einen Trunkenheitsgrad zu erreichen, wie er beim Angeklagten vorgelegen hat, erscheint nicht möglich, wie dem erkennenden Richter aus einer Vielzahl von Selbstversuchsreihen im Rahmen der Referendarausbildung bekannt ist und wie sich auch unter der Anwendung der Widmark-Formel ermitteln lässt. Daher muss der Angeklagte schon vor dem Erreichen des [...] eine entsprechend hohe Menge Alkohol im Körper gehabt haben. Dieses Ergebnis wird auch dadurch bestätigt, dass der Angeklagte bereits auf Felgen und unter mehrmaligem Touchieren der Bordsteinkante den Parkplatz befuhr und in der „skurrilen“ Weise gekleidet war. Er war also offenkundig schon während der Fahrt so erheblich alkoholisiert, dass er das Fahrzeug nicht mehr sicher führen konnte. Ebenfalls spricht die mittels Atemalkoholmessung ermittelte Abbaukurve gegen einen relevanten Nachtrunk. Hätte der Angeklagte tatsächlich noch kurz vor Eintreffen der Polizei erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen, wäre zu erwarten gewesen, dass er sich noch in der Resorptionsphase befunden hätte. Dann hätte die Alkoholkonzentration aber zunächst noch im Steigen begriffen sein oder zumindest gleich bleiben müssen. Der Angeklagte hat aber kontinuierlich seine Alkoholkonzentration abgebaut, was gegen eine Resorption kürzlich genossenen Alkohols spricht.

IV. Der Angeklagte hat sich der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr schuldig gemacht. Von einer verminderten Schuldfähigkeit ist das Gericht nicht ausgegangen, denn der Angeklagte hat die ihn kontrollierenden Polizeibeamten sofort mit einer vermeintlich nicht widerlegbaren Schutzbehauptung konfrontiert. Dies belegt, dass er in der Lage war, sein Verhalten und die Situation hinreichend zu reflektieren. [...]

56. Ist nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 Promille die Fahrerlaubnis durch das Strafgericht entzogen worden, darf die Fahrerlaubnisbehörde die Neuerteilung nicht allein wegen dieser Fahrerlaubnisentziehung von der Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machen. Anders liegt es, wenn zusätzliche Tatsachen die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründen.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24/15 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Die Klägerin begehrt nach strafgerichtlicher Entziehung ihrer Fahrerlaubnis deren Neuerteilung, ohne

hierfür ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten beibringen zu müssen.

Mit Urteil vom 11. Februar 2014 verurteilte das 2 Amtsgericht Amberg die Klägerin wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentration von 1,28 Promille) nach § 316 StGB zu einer Geldstrafe, entzog ihr gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis, da sie sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe, und bestimmte eine Sperrfrist von drei Monaten für die Neuerteilung.

Im März 2014 beantragte die Klägerin bei der 3 Beklagten die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Sie hat, nachdem die Fahrerlaubnisbehörde dies von der Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machte, (Untätigkeits-)Klage beim Verwaltungsgericht erhoben.

Mit Schreiben vom 30. September 2014 forderte die 4 Beklagte die Klägerin gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) auf, das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle zur Frage beizubringen, ob zu erwarten sei, dass sie auch zukünftig ein (Kraft-)Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde und/oder ob als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe I (hier Klasse B) in Frage stellten.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen. 5 [...]

Die Berufung der Klägerin hat der Bayerische Ver- 6 waltungsgerichtshof zurückgewiesen. [...]

[Dagegen richtet sich die Revision der Klägerin.]

Aus den Gründen:

Die Revision der Klägerin ist begründet. Das ange- 11 fochtene Urteil beruht auf einer Verletzung von Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO) und erweist sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig (§ 144 Abs. 4 VwGO). Die vorinstanzlichen Urteile sind deshalb zu ändern; die Beklagte ist zu verpflichten, die begehrte Fahrerlaubnis ohne vorherige Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu erteilen.

1. Für die Beurteilung des Verpflichtungsbegehrens 12 der Klägerin ist auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abzustellen; Anwendung finden die rechtlichen Regelungen, die auch das Berufungsgericht zugrunde zu legen hätte, wenn es zum Zeitpunkt des revisionsgerichtlichen Urteils entschiede (stRspr, vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 13 m. w. N.). Anzuwenden sind danach das Straßenverkehrsgesetz (StVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722), sowie die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung vom 21. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3083).

13 Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG müssen Fahrerlaubnisbewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein. Die Eignung besitzt nach § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG sowie § 11 Abs. 1 Satz 1 und 3 FeV, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Die Anforderungen sind insbesondere dann nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt, wodurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird (§ 11 Abs. 1 Satz 2 FeV). § 13 FeV konkretisiert die Fälle, in denen die Fahrerlaubnisbehörde im Zusammenhang mit einer Alkoholproblematik die Fahreignung durch ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten zu klären hat. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV ist die Eignung bei Alkoholmissbrauch ausgeschlossen; er liegt vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann. Gemäß Nr. 8.2 dieser Anlage kann von einer Eignung erst dann wieder ausgegangen werden, wenn der Missbrauch beendet und die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist. Für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung gelten die Vorschriften für die Ersterteilung (§ 20 Abs. 1 Satz 1 FeV).

14 2. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, nach einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht, sei im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der Blutalkoholkonzentration die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen (im Anschluss an die Rechtsprechung des VGH Mannheim, Urteile vom 18. Juni 2012 – 10 S 452/10 – VBIBW 2013, 19 und vom 7. Juli 2015 – 10 S 116/15 – ZfS 2015, 539 sowie Beschluss vom 15. Januar 2014 – 10 S 1748/13 – VBIBW 2014, 348; diesem folgend auch OVG Greifswald, Beschluss vom 22. Mai 2013 – 1 M 123/12 – VRS 127, 269 = juris Rn. 14 ff.; zustimmend Rebler, in: Müller/Rebler, Die Klärung von Eignungszweifeln im Fahrerlaubnisrecht, 2. Aufl. 2017, S. 159; offen lassend OVG Münster, Beschluss vom 21. Januar 2015 – 16 B 1374/14 – DAR 2015, 606 = juris Rn. 10 sowie OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 17. Juli 2015 – OVG 1 S 123.14 – VerkMitt 2015 Nr. 55 = juris Rn. 4; ablehnend VG Würzburg, Beschluss vom 21. Juli 2014 – W 6 E 14.606 – DAR 2014, 541; VG Regensburg, Beschluss vom 12. November 2014 – RO 8 K 14.1624 – DAR 2015, 40; VG München, Urteil vom 9. Dezember 2014 – M 1 K 14.2841 – DAR 2015, 154; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 13 FeV Rn. 26b; Koehl, DAR 2016, 47; Mahlberg, DAR 2014, 419 und 603; Zwirger, DAR 2015, 157; kritisch auch Dronkovic/Kalus, DAR 2016, 191). Diese Auffassung ist mit § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a bis c FeV nicht vereinbar. Lag die Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille, so bedarf

es bei einer einmalig gebliebenen Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss zusätzlicher Tatsachen, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht genügt für sich gesehen nicht.

a) Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV ist zur Vorbereitung **15** von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (Buchst. a). Gleiches gilt, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (Buchst. b), ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde (Buchst. c), die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war (Buchst. d) oder sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht (Buchst. e).

Zutreffend geht das Berufungsgericht auf der **16** Grundlage seiner bisherigen Rechtsprechung davon aus, dass eine Gutachtensanforderung nur dann auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt werden kann, wenn Zusatzsachachen vorliegen, die unter Berücksichtigung der Wertungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV geeignet sind, die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen. Mit den Tatbeständen des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV erfasst der Verordnungsgeber verschiedene Lebenssachverhalte, die je selbständig zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet. Diese Tatbestände stehen jedoch nicht beziehungslos nebeneinander. Vielmehr hat der Verordnungsgeber mit ihnen einen Rahmen geschaffen, bei dessen Ausfüllung auch die jeweils anderen Tatbestände und die ihnen zugrunde liegenden Wertungen zu berücksichtigen sind. Das gilt namentlich für die Tatbestände des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV. Lag die Blutalkoholkonzentration, mit der ein Fahrzeug geführt wurde, unter 1,6 Promille und wurde keine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen, so ist nach diesen Bestimmungen die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht ohne Weiteres gerechtfertigt. Diese Grundentscheidung des Verordnungsgebers ist nicht anders als im Rahmen eines Regelbeispielskatalogs bei der Auslegung des Tatbestands des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zu beachten. Eine einmalig gebliebene Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille genügt ohne zusätzliche aussagekräftige Umstände nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne dieses Tatbestands die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen.

b) Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ist ein **17** medizinisch-psychologisches Gutachten auch dann beizubringen, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der

- unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war. In der Rechtsprechung des erkennenden Senats ist geklärt, dass Entziehung der Fahrerlaubnis im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV auch die strafgerichtliche Entziehung auf der Grundlage von § 69 StGB ist (BVerwG, Beschluss vom 24. Juni 2013 – 3 B 71.12 – Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 13 Rn. 6). Hiervon geht das Berufungsgericht ebenfalls zutreffend aus. Soweit es aus dem Beschluss des Senats allerdings ableiten möchte, mit der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung wegen einer Trunkenheitsfahrt sei der Tatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ohne Weiteres erfüllt, so ist dies nicht tragfähig. Der Senat hat sich in seinem Beschluss auf die Aussage beschränkt, dass eine strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV in dem durch die Buchstaben a bis c gezogenen Rahmen zur Anforderung eines Fahreignungsgutachtens führe (a. a. O. Rn. 6).
- 18** c) Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens setzt nach dem klaren Wortlaut der Vorschrift voraus, dass die Fahrerlaubnis aus einem der unter Buchstabe a bis c genannten Gründe entzogen wurde. Aus dieser Rückbindung folgt, dass auch im Zusammenhang mit dem Tatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV die Systematik und Wertung dieser Gründe zu beachten ist. Mit der Vorschrift nicht vereinbar ist es, sich hiervon zu lösen und die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung im Falle einer Trunkenheitsfahrt zum eigenständigen Sachgrund für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu machen.
- 19** d) Das Berufungsgericht meint, gegen dieses Verständnis der Vorschrift spreche, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV überflüssig werde; eine überflüssige Regelung könne dem Verordnungsgeber nicht unterstellt werden. Richtig ist, dass es bedenklich wäre, einer Regelung durch Auslegung ihre praktische Bedeutung zu nehmen. Dem Verordnungsgeber ist es aber unbenommen, im Interesse der Rechtssicherheit Regelungen zu treffen, die der Klarstellung dienen. So wären beispielsweise auf die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis auch ohne die ausdrückliche Regelung in § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV die Vorschriften über die Ersterteilung anzuwenden, denn auch die Neuerteilung ist eine Erteilung der Fahrerlaubnis. Eine klarstellende Regelung macht gerade auch im hier streitigen Zusammenhang Sinn, in dem die Tragweite einer strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung in Frage steht.
- 20** e) Zu Unrecht beruft sich das Berufungsgericht für seine Auffassung auf den Vorrang des Strafverfahrens und die Bindung an das Strafurteil. Nach § 3 Abs. 3 StVG darf die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand eines anhängigen Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen; ordnet das strafgerichtliche Urteil eine Sperre für die (Neu-)Erteilung einer Fahrerlaubnis an, so darf innerhalb der Sperrfrist keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden (§ 69a Abs. 1 StGB). Unter welchen Voraussetzungen nach Ablauf der Sperrfrist die Fahrerlaubnis neu erteilt werden darf, ergibt sich daraus nicht. Auch die weiteren Bindungen an das strafgerichtliche Urteil führen nicht weiter. Gemäß § 3 Abs. 4 StVG darf die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren insoweit nicht zum Nachteil des Fahrerlaubnisinhabers vom Inhalt des Urteils abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Diese eng umrissene Bindungswirkung, die sich in der komplementären Begründungspflicht des § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO spiegelt, ist in vorliegendem Zusammenhang ebenfalls ohne Bedeutung. Es geht weder um die Entziehung der Fahrerlaubnis noch darum, von dem strafgerichtlichen Urteil zum Nachteil des Betroffenen abzuweichen. Jenseits der Sperrfrist hat der Gesetzgeber eine Bindung an die auf strafgesetzlichen Bestimmungen beruhende negative Eignungsbeurteilung nicht vorgesehen.
- Aus den Grenzen der Bindungswirkung ergibt sich **21** im Übrigen zugleich, dass die Sperrfrist, die für deren Dauer und Ende gegebene Begründung und ihr Ablauf die Fahrerlaubnisbehörde im nachfolgenden (Neu-) Erteilungsverfahren nicht binden (in diesem Sinne bereits BVerwG, Urteil vom 20. Dezember 1963 – 7 C 30.63 – BVerwGE 17, 347 <348 ff.>). Die Sperrfrist gibt nur den Mindestzeitraum vor, während dessen der Betroffene als ungeeignet anzusehen ist. Ob die eignungs ausschließende Gefährlichkeit darüber hinaus anzunehmen ist, ist im Anschluss daran von der Fahrerlaubnisbehörde eigenständig zu beurteilen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Februar 1987 – 7 C 87.84 – BVerwGE 77, 40 <44 f.>).
- f) Weiter ist das Berufungsgericht der Auffassung, **22** die strafgerichtliche Feststellung der Fahreignungseignetheit sei als Zusatz Tatsache zu berücksichtigen, auf deren Grundlage auch bei einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen sei. Eine solche Bedeutung kommt der strafgerichtlichen Feststellung nicht zu.
- aa) Nicht weiter zweifelhaft ist, dass ein strafgerichtliches Urteil tatsächliche Feststellungen enthalten kann, die als Zusatz Tatsachen im Falle einer Blutalkoholkonzentration, die für sich gesehen die Anforderung eines Gutachtens nicht rechtfertigt (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV), die Annahme von Alkoholmissbrauch gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV begründen können. Derartige tatsächliche Feststellungen können – wie das Berufungsgericht zutreffend festgestellt hat – grundsätzlich dem Erteilungsverfahren zugrunde gelegt werden. Tatsächliche Feststellungen, die jenseits der strafgerichtlichen Eignungsbeurteilung geeignet wären, die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen, enthält der Strafbefehl des Amtsgerichts jedoch nicht.
- bb) Folglich bezieht sich das Berufungsgericht auf **24** die Eignungsbeurteilung als solche, die als wertende Erkenntnis des Strafgerichts der Fahrerlaubnisentziehung zugrunde liegt. Die auf der Grundlage des § 69 StGB getroffene Eignungsbeurteilung kann für sich gesehen nicht als eine Zusatz Tatsache im Sinne von

§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV herangezogen werden. Hierdurch würde die in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV vorgeschriebene Bindung an die Gründe des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a bis c FeV und namentlich die Wertung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV weitgehend unterlaufen, was auch das Berufungsgericht einräumt. An die Stelle der Voraussetzungen der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens im Neuerteilungsverfahren träte die auf dem System des Strafrechts beruhende, hinter der Fahrerlaubnisentziehung stehende strafgerichtliche Eignungsbeurteilung. Das ist weder im Strafgesetzbuch noch in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV vorgesehen.

- 25 Richtig ist allerdings, dass die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung nicht anders als die Fahreignungsprüfung im Verwaltungsverfahren dem Schutz der Verkehrssicherheit dient, also präventiv ausgerichtet ist. Entgegen den Ausführungen des Vertreters des Bundesinteresses zielt die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung nicht auf die Sanktionierung der jeweiligen Trunkenheitsfahrt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs stimmt der in § 69 StGB verwendete Begriff der Ungeeignetheit inhaltlich mit demselben in den einschlägigen Vorschriften des Straßenverkehrs- und Fahrerlaubnisrechts verwendeten Begriff überein. Das folge schon daraus, dass – wie die Materialien zum ersten Straßenverkehrssicherungsgesetz 1952 belegten (vgl. BT-Drs. 1/2674 S. 8 und 12) – mit der Übertragung der zuvor ausschließlich den Verwaltungsbehörden zugewiesenen Aufgabe der Entziehung der Fahrerlaubnis „auch“ auf den Strafrichter Letzterer der Sache nach eine Ordnungsaufgabe der Fahrerlaubnisbehörde wahrnehme. Maßstab für die Entziehung der Fahrerlaubnis sei deshalb entsprechend der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung auch hier die in die Zukunft gerichtete Beurteilung der Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr (vgl. BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – BGHSt 50, 93 <100> = juris Rn. 22).

- 26 Trotz dieses Gleichlaufs ist jedoch nicht zu übersehen, dass die Spruchpraxis der Strafgerichte von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB geprägt ist. Nach dieser Vorschrift ist bei einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) insbesondere in Fällen absoluter Fahruntüchtigkeit (ab 1,1 Promille, vgl. BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90 – BGHSt 37, 89) und selbst bei relativer Fahruntüchtigkeit (ab 0,3 Promille in Verbindung mit einer alkoholbedingten Ausfallerscheinung) in der Regel die Fahrerlaubnis zu entziehen. Entsprechend ist nicht die Fahrerlaubnisentziehung weiter begründungsbedürftig, sondern das Absehen hiervon (vgl. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO). Im Neuerteilungsverfahren bedarf es hingegen bei einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille nach der Wertung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV zusätzlicher tatsächlicher Anhaltspunkte für einen Alkoholmissbrauch im Sinne des Fahrerlaubnisrechts. Auch im vorliegenden Fall beschränkt sich das Urteil des Amtsgerichts auf die Feststellung, die Klägerin habe

infolge Alkoholkonsums fahruntüchtig einen Pkw geführt, eine Blutprobe habe eine Alkoholkonzentration von 1,28 Promille ergeben.

g) Schließlich lässt sich das Regelungssystem des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a bis c FeV nicht unter Hinweis auf die Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV in Frage stellen. Sie enthält eine Aufstellung häufiger vorkommender Erkrankungen und Mängel, die die Fahreignung länger beeinträchtigen oder aufheben können und nimmt für diese eine Bewertung des Regelfalls vor, die für Abweichungen im Einzelfall offen ist (vgl. Vorbemerkung der Anlage). Nr. 8.1 der Anlage verneint die Fahreignung im Falle des Alkoholmissbrauchs und fügt in Klammern hinzu, Missbrauch liege vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden könne. Ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt zu erwarten ist, dass der Betroffene das Führen von Fahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum auch künftig nicht hinreichend sicher wird trennen können, ergibt sich hieraus nicht. Der Verordnungsgeber hat 1998 auf der Grundlage seines damaligen Erkenntnisstands angenommen, dass von einem fehlenden Trennungsvermögen nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt erst bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr ohne Weiteres auszugehen ist. Dass diese Annahme heute gänzlich unvertretbar wäre, ist nicht ersichtlich. Es ist Sache des Verordnungsgebers, diesen Grenzwert gegebenenfalls neu zu bestimmen. Wie der Vertreter des Bundesinteresses in Übereinstimmung mit dem für eine Verordnungsänderung zuständigen Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mitgeteilt hat, prüft die Bundesanstalt für Straßenwesen, ob es gerechtfertigt ist, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bereits nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille oder mehr zwingend vorzusehen.

3. Die Entscheidung des Berufungsgerichts stellt sich auch nicht aus anderen Gründen im Ergebnis als richtig dar (§ 144 Abs. 4 VwGO). Jenseits der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung hat es das Vorliegen von Zusatzsachen im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV verneint. Das ist mit Bundesrecht vereinbar. Nach seinen tatsächlichen Feststellungen lassen sich aus dem Umgang der Klägerin mit Melissegeist keine sonstigen Tatsachen im Sinne dieser Vorschrift entnehmen. Auch im Übrigen hat das Berufungsgericht das Vorliegen relevanter Anhaltspunkte, etwa das Fehlen von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen, die auf eine gewisse Gifffestigkeit schließen lassen, verneint [...]. Diese tatsächlichen Feststellungen hat die Beklagte im Revisionsverfahren nicht mit zulässigen und begründeten Verfahrensrügen angegriffen, sie sind daher bindend (§ 137 Abs. 2 VwGO). Es ist auch nicht zu erkennen, dass das Berufungsgericht bei der Würdigung des Sachverhalts einen unzutreffenden rechtlichen Maßstab zugrunde gelegt hat.

- 29 4. Nach der vom erkennenden Senat ausgesprochenen Verpflichtung der Beklagten ist es ihr verwehrt, die Neuerteilung der beantragten Fahrerlaubnis wegen der von der Klägerin begangenen Trunkenheitsfahrt, deren Begleitumständen und der im Anschluss daran vom Strafgericht angeordneten Fahrerlaubnisentziehung von der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig zu machen. Ob die Beklagte aus einem anderen der in § 2 Abs. 4 StVG und § 11 Abs. 1 FeV genannten Gründe an einer sofortigen Fahrerlaubniserteilung gehindert sein könnte, war nicht Streitgegenstand.

57. 1. Die Fahrerlaubnisbehörde ist an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung nur dann gebunden, wenn diese auf ausdrücklich in den schriftlichen Urteilsgründen getroffenen Feststellungen beruht und wenn sie von demselben und nicht von einem anderen umfassenderen Sachverhalt als der Strafrichter auszugehen hat.

2. Kommt es für eine Bindungswirkung nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG gemäß § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO maßgeblich auf die Feststellungen im Urteil zur Fahreignung an, ist der Inhalt der Sitzungsniederschrift des Strafverfahrens sowie von etwaigen Absprachen zwischen dem Strafverteidiger und dem Richter in der Sitzungspause des Strafverfahrens zur Erwirkung eines Geständnisses nicht von Belang.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 2. Juli 2017 – 3 B 95/17 –

Aus den Gründen:

Nach § 146 Abs. 4 Sätze 6, 3 und 1 VwGO hat das Oberverwaltungsgericht in Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes im Beschwerdeverfahren nur die Gründe zu prüfen, die innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Beschlusses dargelegt werden. Nach diesem Prüfungsmaßstab bleibt die Beschwerde des Antragstellers ohne Erfolg. [...]

Der angefochtene Bescheid des Landratsamts begegnet keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Das Landratsamt hat dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen A, B, L und M zu Recht entzogen, da dieser derzeit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Aufgrund seiner Weigerung, der Anordnung des Landratsamts vom 19. August 2016 zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu folgen, durfte das Landratsamt auf seine Nichteignung schließen, wie das Verwaltungsgericht zutreffend festgestellt hat.

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur Fahrerlaubnisverordnung vorliegen.

In Nr. 8 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung werden Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit als die Fahreignung ausschließende Krankheiten und Mängel benannt. Alkoholmissbrauch ist nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung dann anzunehmen, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann, ohne dass der Betroffene bereits alkoholabhängig ist. Die der Fahrerlaubnisbehörde in diesem Zusammenhang obliegende Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ist jedoch eine Prognose. Die in Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung enthaltene Definition (vgl. BRDrs. 443/98, S. 261) ist sinngemäß daher dahingehend zu ergänzen, dass Alkoholmissbrauch vorliegt, wenn zu erwarten ist, dass das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann (BVerwG, Urt. v. 21. Mai 2008 – 3 C 32/07 –, juris Rn. 14). In einem solchen Fall ist der Betroffene nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entsprechen.

Bereits bei einmaliger Fahrt mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille – gleich ob mit einem Kraftfahrzeug oder einem Fahrzeug (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 26. April 2017 – 3 A 239/16 – m.w.N., zur Veröffentlichung in juris vorgesehen) – besteht der Verdacht eines Alkoholmissbrauchs. Denn nach dem aktuellen Stand der Alkoholforschung deutet eine Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille auf deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit hin (vgl. BVerwG a.a.O. Rn. 15 unter Verweis auf BRDrs. 443/98 <Beschluss>, S. 6). Dies wird durch die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, die als Niederschlag sachverständiger Erfahrung von Gewicht sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 27. September 1995 – BVerwG 11 C 34/94 – juris), in deren Nr. 3.13.1 und 3.13.2 bestätigt. In einem solchen Fall kann von einem chronisch überhöhten Alkoholkonsum und einer damit einhergehenden Alkoholgewöhnung ausgegangen werden, sowie der Unfähigkeit des Betroffenen zu einer realistischen Einschätzung des eigenen Alkoholpegels und der daraus bei einer Teilnahme am Straßenverkehr drohenden Gefahren (BVerwG, Urt. v. 21. Mai 2008 a.a.O. Rn. 16). Besteht der Verdacht eines Alkoholmissbrauchs, setzt die Bejahung der Kraftfahreignung regelmäßig eine gefestigte Änderung des Trinkverhaltens voraus. Dies ist Nr. 8.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung zu entnehmen, die auf die Beendigung des (Alkohol-)Missbrauchs und damit auf das Entfallen der sich aus dem mangelnden Trennungsvermögen ergebenden Gefahren abstellt.

Diese Fragen bedürfen der Klärung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV (BVerwG, Urt. v. 21. Mai 2008 a.a.O. Rn. 19f.; Dauer, in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 2 StVG Rn. 50). Besteht der Fall eines Alkoholmissbrauchs

wegen Führen eines Fahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr, hat die Fahrerlaubnisbehörde nach § 13 Satz 1 Nr. 2c FeV zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Unmittelbar regelt § 13 FeV zwar nur die „Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen“. Nach § 46 Abs. 3 FeV finden die §§ 11 bis 14 FeV aber entsprechend Anwendung, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet oder bedingt geeignet ist.

Weigert sich der Betroffene schließlich, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, muss die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. Der Schluss auf die Nichteignung ist nur zulässig, wenn die Anordnung der ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (BVerwG, Urt. v. 30. Juni 2005 – 3 C 25/04 –, juris Rn. 19 m. w. N.).

Das Vorliegen dieser Voraussetzungen hat das Verwaltungsgericht zutreffend bejaht. Insbesondere war die Anordnung des Landratsamts vom 18. August 2016 zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anlassbezogen. Angesichts der hohen Blutalkoholkonzentration besteht beim Antragsteller weiterhin der dringende Verdacht eines Alkoholmissbrauchs. Ausweislich des Strafbefehls des Amtsgerichts Leipzig vom 27. Januar 2016 [...], gegen den der Antragsteller Einspruch erhoben hatte, sowie des nachfolgenden Urteils des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 [...] fuhr der Antragsteller am 2. Dezember 2015 gegen 16:15 Uhr mit einem Kraftfahrzeug in fahruntüchtigem Zustand. Nach dem Befundbericht des Institutes für Rechtsmedizin der Medizinischen Fakultät der Universität L. vom 8. Dezember 2015 wiesen die Blutproben des Antragstellers eine Blutalkoholkonzentration von 2,61 Promille um 17:20 Uhr und 2,57 Promille um 17:40 Uhr auf. Dass der erste Wert im Urteil des Amtsgerichts mit 1,61 Promille angegeben wurde, beruht angesichts der korrekt wiedergegebenen Werte im vorangegangenen Strafbefehl offensichtlich auf einem Schreibfehler, zumal der zweite, um 17:40 Uhr gemessene Wert im Urteil richtig wiedergegeben wurde. Gegen die Verhältnismäßigkeit der Anordnung bestehen keine Bedenken. [...]

Da der Antragsteller das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten innerhalb der ihm vom Landratsamt bis zum 18. November 2016 gesetzten Frist nicht beigebracht hatte, musste es nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und dem Antragsteller – nach vorheriger Anhörung – die Fahrerlaubnis entziehen.

Zu Recht ist das Verwaltungsgericht schließlich davon ausgegangen, dass der Antragsgegner nicht wegen einer sich aus § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG ergebenden Bindung an das Strafurteil des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 gehindert ist, die fehlende Fahreignung des Antragstellers festzustellen. Das – hierauf beschränkte – Beschwerdevorbringen des Antragstellers rechtfertigt keine Änderung des erstinstanzlichen Beschlusses.

Mit seiner Beschwerde trägt der Antragsteller vor, es komme für die Feststellung einer Bindungswirkung nicht nur auf die Urteilsbegründung, sondern vielmehr auf die „Gesamtumstände“ an. Anders als vom Verwaltungsgericht festgestellt, enthalte das amtsgerichtliche Urteil durchaus Feststellungen zu seiner Fahreignung. Dies ergebe eine Gesamtbetrachtung der diesem Urteil vorausgehenden Ereignisse. Das Verwaltungsgericht habe es rechtsfehlerhaft unterlassen, eine dienstliche Äußerung der Amtsrichterin einzuholen, um diese Frage einer Bindungswirkung beurteilen zu können. Sein Prozessbevollmächtigter habe ihn auch im Strafprozess verteidigt. Die Strafrichterin habe in der Sitzungspause der Hauptverhandlung mit seinem Verteidiger Gespräche mit dem Ziel geführt, ein Geständnis von ihm zu erwirken. Sie habe diesem gegenüber dabei geäußert, dass die Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis „nicht mehr tat- und schuldangemessen wäre“. Nach der Sitzungspause sei er schließlich geständig gewesen, nachdem die Strafrichterin in der Sitzung anschließend geäußert habe, das Urteil werde im Hinblick auf die Eignungsfeststellung Bindungswirkung entfalten und die Fahrerlaubnisbehörde dürfe nicht mehr die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, wenn gegen den Antragsteller durch Strafurteil ein Fahrverbot anstatt einer Fahrerlaubnisentziehung verhängt werde.

Mit diesem Vorbringen dringt er nicht durch. Will die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, so kann sie zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht (§ 3 Abs. 4 Satz 1 StVG). Das Strafurteil des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 entfaltet keine derartige Bindungswirkung.

Mit § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG soll die sowohl dem Strafrichter – durch § 69 StGB – als auch der Verwaltungsbehörde – durch § 4 Abs. 1 StVG – eingeräumte Befugnis, bei fehlender Kraftfahreignung die Fahrerlaubnis zu entziehen, so aufeinander abgestimmt werden, dass erstens überflüssige und aufwändige Doppelprüfungen unterbleiben und dass zweitens die Gefahr widersprechender Entscheidungen ausgeschaltet wird. Der grundsätzliche Vorrang der strafrichterlichen vor der verwaltungsbehördlichen Entscheidung findet seine innere Rechtfertigung darin, dass auch

die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter als Maßregel der Besserung und Sicherung keine Nebenstrafe, sondern eine in die Zukunft gerichtete, aufgrund der Sachlage zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung zu treffende Entscheidung über die Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr ist. Die Fahrerlaubnisbehörde ist an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung jedoch nur dann gebunden, wenn diese auf ausdrücklich in den schriftlichen Urteilsgründen getroffenen Feststellungen beruht und wenn sie von demselben und nicht von einem anderen, umfassenderen Sachverhalt als der Strafrichter auszugehen hat. Fehlt es an solchen Feststellungen, tritt eine Bindung nicht ein mit der Folge, dass die Fahrerlaubnisbehörde eigene Feststellungen zur Fahreignung treffen kann. Daher ist der Strafrichter nach § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO zu einer besonderen Begründung verpflichtet. Ist die Fahrerlaubnis nicht entzogen oder eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB nicht angeordnet worden, müssen die Urteilsgründe nach § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO nämlich stets ergeben, weshalb die Maßregel nicht angeordnet worden ist. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO ist vom Strafrichter als Verfahrensvorschrift zwingend zu beachtenden (vgl. zu der – gegenüber § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG – inhaltsgleichen Vorschrift des § 4 Abs. 3 StVG in der Fassung vom 27. Dezember 1993: BVerwG, Beschl. v. 1. April 1993 – 11 B 82/92 –, juris Rn. 3; zu § 69 StGB: BGH, Beschl. v. 27. April 2005 – GSSt 2/04 –, juris; BayVGH, Beschl. v. 3. April 2017 – 11 C 17.326 –, juris; VGH BW, Urt. v. 27. Juli 2016 – 10 S 77/15 –, juris Rn. 36; OVG NRW, Beschl. v. 29. April 2015 – 16 B 1443/14 –, juris Rn. 3; Kurth/Brauer in: Gercke/Julius/Temming u. a., Strafprozessordnung, 5. Aufl. 2012, § 409 Rn. 14; Karlsruher Kommentar zur Strafprozessordnung, 7. Auflage 2013, § 267 Rn. 35).

Davon ausgehend ist der Antragsgegner nicht gehindert, die Nichteignung des Antragstellers festzustellen. Das Urteil des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 entfaltet im Hinblick auf diese Feststellung keine entgegenstehende Bindungswirkung, da es selbst keinerlei Feststellungen zur Fahreignung des Antragstellers enthält. In der gemäß § 267 Abs. 4 StPO abgekürzten Begründung des Urteils heißt es lediglich, die Verhängung eines zweimonatigen Fahrverbots sei „unter Berücksichtigung, dass der Angeklagte seit 02.12.2015 nicht mehr im Besitz seiner Fahrerlaubnis“ gewesen sei „und unter Berücksichtigung dieser Zeit (...) tat- und schuldangemessen“. Eine Feststellung, dass vom Antragsteller als Kraftfahrer keine Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr mehr ausgehen soll, enthält das Urteil nicht und lässt sich aus dieser Begründung auch nicht ableiten. Schon aus der Formulierung „tat- und schuldangemessen“ wird deutlich, dass das Amtsgericht von der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht etwa deswegen abgesehen hat, weil es von der bestehenden oder wiedererlangten Fahreignung des Antragstellers ausgegangen ist. Vielmehr ist das Amtsgericht offensichtlich der Ansicht gewesen, dass der Antragsteller bereits

hinreichend lang ohne Fahrerlaubnis hat auskommen müssen und insoweit schon hinreichend „bestraft“ wurde. Auch aus der Tatsache, dass das Amtsgericht im Einspruchsverfahren entgegen der im Strafbefehl desselben Strafverfahrens vom 27. Januar 2016 angeordneten Einziehung der Fahrerlaubnis lediglich ein zweimonatiges Fahrverbot gegen den Antragsteller verhängt hat, sagt nichts darüber aus, ob und weshalb davon auszugehen sein soll, dass dieser fahrgerecht ist oder wieder sein soll.

Sollte die Strafrichterin tatsächlich der Ansicht gewesen sein, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen (wieder) geeignet ist, wäre sie nach § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO zu einer entsprechenden Begründung im Strafurteil verpflichtet gewesen, da die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers i. S. v. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO in Betracht kam. Ob eine Entziehung in Betracht kommt, ist im Wege einer auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens abstellenden Prognose zu beurteilen (Dauer, a. a. O. § 3 StVG Rn. 47 m. w. N.). In Anbetracht der hohen Blutalkoholkonzentration, die beim Antragsteller am 2. Dezember 2015 festgestellt worden war, kam eine Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers nicht nur in Betracht, sondern lag zu diesem Zeitpunkt vielmehr auf der Hand. Sollte die Strafrichterin tatsächlich davon ausgegangen sein, dass mit dem Strafurteil die Fahreignung des Antragstellers festgestellt werden sollte, hätte sie auf jeden Fall begründen müssen, weshalb zu erwarten sei, dass der Antragsteller künftig das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum hinreichend sicher trennen könne. Das strafgerichtliche Urteil schweigt jedoch zu dieser Frage völlig.

Kommt es für eine Bindungswirkung nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG gemäß § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO maßgeblich auf die Feststellungen im Urteil zur Fahreignung an, ist der Inhalt der Sitzungsniederschrift des Strafverfahrens sowie von etwaigen Absprachen zwischen dem Strafverteidiger und dem Richter in der Sitzungspause des Strafverfahrens zur Erwirkung eines Geständnisses nicht von Belang. Schon deswegen bedurfte es hier nicht der Einholung einer dienstlichen Äußerung der Strafrichterin durch das Verwaltungsgericht.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht
Thomas Tischer, Bautzen)

58. Der Senat hält an seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung fest, wonach ein Verkehrsteilnehmer unter verkehrsrechtlich relevantem Cannabiseinfluss dann ein Fahrzeug führt, wenn sein Blut eine THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml Serum aufweist und beim Fahrer zusätzliche drogenbedingte Auffälligkeiten zutage treten. Die Stellungnahme der Grenzwertkommission vom September 2015 (Blutalkohol 52/2015, S. 322)

rechtfertigt es nicht, erst ab einer THC-Konzentration von 3 ng/ml Serum und mehr vom fehlenden Trennungsvermögen des Cannabiskonsumenten auszugehen.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 3. Mai 2017 – 10 B 10909/17.OVG –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller fiel beim Führen eines Kraftfahrzeugs unter Cannabis-Einfluss auf. Die genommene Blutprobe ergab einen THC-Gehalt von 1,5 ng/ml Serum. Daraufhin wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, da er als gelegentlicher Cannabiskonsument nicht zwischen Konsum und Führen eines Fahrzeuges trenne. Den hiergegen gestellten Eilantrag, den der Antragsteller insbesondere damit begründet hat, nach der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 könne erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Serum von einem Cannabiseinfluss ausgegangen werden, lehnte das Verwaltungsgericht ab. Die Beschwerde hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

[...]

2. Die Ablehnung des Antrags auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis ist rechtlich nicht zu beanstanden, da sich diese bei summarischer Prüfung als offensichtlich rechtmäßig erweist. [...]

Das Verwaltungsgericht hat zu Recht festgestellt, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert und den Konsum sowie das Führen eines Kraftfahrzeugs nicht getrennt hat. Soweit der Antragsteller auch mit seiner Beschwerde vorbringt, er habe am 18. November 2016 trotz des festgestellten THC-Gehalts von 1,5 ng/ml Serum kein Fahrzeug unter Drogeninfluss geführt, weil aufgrund der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Serum von einem Cannabiseinfluss ausgegangen werden könne, führt dies nicht zu einer Abänderung des erstinstanzlichen Beschlusses. Vielmehr hält der Senat an seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung fest, wonach ein Verkehrsteilnehmer unter verkehrsrechtlich relevantem Cannabiseinfluss dann ein Fahrzeug führt, wenn sein Blut eine THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml Serum aufweist und beim Fahrer zusätzliche drogenbedingte Auffälligkeiten, wie zum Beispiel beim Antragsteller verengte Pupillen und leicht glasige Augen, zutage treten. Denn unter diesen Umständen ist nicht ausgeschlossen, dass das Führen eines Kraftfahrzeuges Auswirkung auf die Sicherheit des Straßenverkehrs hat (vgl. OVG RP, Beschluss vom 7. April 2015 – 10 B 10297/15.OVG –).

Entgegen der Auffassung des Antragstellers rechtfertigt es die Stellungnahme der Grenzwertkommission vom September 2015 (Blutalkohol 52/2015, S. 322) nicht, erst ab einer THC-Konzentration von 3 ng/ml Serum und mehr vom fehlenden Trennungsvermö-

gen des Drogenkonsumenten auszugehen. Diese Stellungnahme befasst sich zunächst damit, ab welcher THC-Konzentration eine Leistungseinbuße beim Führen eines Kraftfahrzeuges nachgewiesen werden kann. Hierauf kommt es jedoch für die Frage, wann ein gelegentlicher Cannabiskonsument Drogenkonsum und Fahren nicht trennen kann, nicht an. Dies ist vielmehr bereits dann zu bejahen, wenn der Konsument ein Fahrzeug führt, obwohl eine durch den Drogenkonsum bedingte Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit nicht auszuschließen ist. Dieser Gefährdungsmaßstab zeigt, dass der Grenzwert für die Beurteilung des Trennungsvermögens ein „Risikogrenzwert“ ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 32ff). Insofern hat der Vorsitzende der Grenzwertkommission bei seiner Anhörung vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen ausdrücklich festgestellt, dass bei einer THC-Konzentration von unter 2 ng/ml Serum eine Beeinträchtigung des Leistungsvermögens eines Kraftfahrers nicht ausgeschlossen ist (vgl. VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, juris, Rn. 70).

Des Weiteren hat sich die Grenzwertkommission damit befasst, ab welcher THC-Konzentration das Einhalten einer ausreichenden Wartezeit zwischen Konsum und Fahrertritt bei chronischen Cannabiskonsumenten zu verneinen ist und hiervon ausgehend angenommen, dass bei Feststellung einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen eine Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung nicht gegeben ist. Damit hat die Grenzwertkommission allerdings nicht zum Ausdruck gebracht, dass unterhalb dieses Wertes Leistungseinbußen ausgeschlossen sind. Das Gegenteil ist der Fall. Denn auch insoweit hat der Vorsitzende der Grenzwertkommission vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen klarstellend darauf hingewiesen, dass die rein zeitliche Betrachtung in der Empfehlung vom September 2015 nichts daran ändert, dass es bereits bei 1 ng THC/ml Serum zu einer Verkehrsbeeinträchtigung kommen kann (vgl. VG Gelsenkirchen, a. a. O., Rn. 88). Deshalb hat die Grenzwertkommission am Ende ihrer Stellungnahme auch ausgeführt, dass eine Neubewertung des analytischen Grenzwerts von THC (1 ng/ml) gemäß der früheren Empfehlung zur Anlage des § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz nicht veranlasst ist.

Da somit mit Blick auf die Beurteilung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren für die Bestimmung des Risikogrenzwerts aus juristischer Sicht allein die THC-Konzentration maßgeblich ist, bei welcher eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit möglich und damit das Unfallrisiko erhöht sein kann (BVerwG, a. a. O., Rn. 33), ist eine Erhöhung des bisherigen THC-Grenzwerts aufgrund der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 nicht gerechtfertigt (ebenso VG Mainz, Urteil vom 20. Januar 2016 – 3 K 509/15, juris Rn. 28 ff; OVG Bremen, Beschluss vom 25. Februar 2016 – 1 B 9/16 –, juris, Rn. 7; BayVG, Beschlüsse vom 23. Mai 2016

– 11 CS 16.690 –, Rn. 16 ff. und vom 3. August 2016 – 11 CS 16.1036 –, juris, Rn. 16; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 16. Juni 2016 – OVG 1 B 37.14 –, juris, Rn. 18 ff.; VGH BW, Beschluss vom 22. Juli 2016 – 10 S 738/16 –, juris, Rn. 10 ff.; OVG Lüneburg, Beschluss vom 28. November 2016 – 12 ME 108/16 –, Rn. 13 ff.). Einer Beweisaufnahme bedürfte es auch in einem verwaltungsgerichtlichen Hauptsacheverfahren nicht.

Schließlich wird die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht aufgrund der vom Antragsteller angeführten Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. BayVGH, Beschluss vom 14. September 2016 – 11 CS 16.1467 –, Rn. 20 f.) in Frage gestellt. Denn die ungleiche Behandlung fehlenden Trennungsvermögens bei Alkohol- und Cannabiskonsum in der Fahrerlaubnisverordnung ist angesichts der unterschiedlichen Wirkweise der Substanzen vom Regelungsspielraum des Verordnungsgebers umfasst.

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein des OVG RLP e.V.)

59. 1. Auch in Ansehung der Empfehlung der Grenzwertkommission, für das Merkmal des Trennens zwischen Cannabiskonsum und Fahren einen Grenzwert von 3 ng/ml THC im Serum einzuführen, wird an dem bislang herangezogenen Grenzwert von 1 ng/ml THC im Serum festgehalten.

2. Dass ein wegen Cannabiseinfluss auffällig gewordener Führer eines Kraftfahrzeuges im Vorfeld dieses Auffälligwerdens zum ersten und einzigen Mal Cannabis konsumiert hat, kann nur dann geglaubt werden, wenn der Betroffene dies ausdrücklich behauptet und durch eine substantiierte, widerspruchsfreie und inhaltlich nachvollziehbare Schilderung der näheren Umstände des Konsums und des nachfolgenden Fahrentschlusses unterlegt.

3. Schon das einmalige Nicht Trennen zwischen Cannabiskonsum und Fahren durch einen gelegentlichen Cannabiskonsumsträger trägt die Annahme fehlender Fahreignung und führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Urteil vom 15. März 2017 – 16 A 432/16 –

Zum Sachverhalt:

Der [...] Kläger war Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren. Am 03.08.2015 um 14.30 Uhr wurde er in C. als Fahrer eines Kleinkraftrades im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle überprüft. Ausweislich der polizeilichen Erstmeldung/Lagemeldung gab der Kläger nach Belehrung gegenüber der Polizei an, vor zwei Tagen das letzte Mal Cannabis konsumiert zu haben. Die um 16.20 Uhr entnommene Blutprobe ergab, jeweils auf

das Blutserum bezogen, Konzentrationen von 1,9 ng/ml für THC, von 1,0 ng/ml für 11 OH THC und von 48 ng/ml für THC-COOH.

Hierauf entzog die Beklagte dem Kläger mit Ordnungsverfügung vom 13. 10. 2015 seine Fahrerlaubnis. [...]

Der Kläger hat am 26. 10. 2015 Klage erhoben. [...]

Das Verwaltungsgericht hat nach dem Bekanntwerden einer neuen Empfehlung der Grenzwertkommission zur Konzentration von THC im Blutserum hinsichtlich der Feststellung des Trennens von Cannabiskonsum und Fahren die Einholung eines mündlichen Sachverständigengutachtens durch den seinerzeit die Grenzwertkommission leitenden Sachverständigen Prof. Dr. E. vom Institut für Rechtsmedizin der I.-Universität angeordnet. Speziell zum vorliegenden Verfahren hat der Gutachter geäußert, dass die beim Kläger gemessenen Werte für einen jedenfalls gelegentlichen Cannabiskonsum sprächen.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

[...] Rechtsgrundlage für die angefochtene Ordnungsverfügung sind § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). [...] Die Fahreignung des Betroffenen beurteilt sich nach § 46 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. der Anlage 4 zur FeV. [...] Die Einnahme von Cannabis findet in Nr. 9.2 der Anlage 4 zur FeV nähere Behandlung. [...]

Von einem (zumindest) gelegentlichen Cannabiskonsum [Nr. 9.2.2.] ist im Falle des Klägers auszugehen. Ein Konsumereignis des Klägers ist schon deshalb gesichert, weil er bei der Polizeikontrolle und der nachfolgenden Blutentnahme am 03.08.2015 positive Werte sowohl für THC als auch für 11 OH THC und für THC COOH aufgewiesen hat. Das spricht mit Nachdruck für einen nicht lange zurückliegenden Konsum, den der Kläger im Übrigen bei der Polizeikontrolle, wengleich möglicherweise mit einer unzutreffenden Zeitangabe, auch eingeräumt hat. Das geht auch aus dem labormedizinischen Gutachten vom 13.08.2015 hervor, in dem auf der Grundlage der ermittelten Cannabinoidwerte von einem kürzlich erfolgten Cannabis-Abusus des Klägers die Rede ist.

Soweit sich der Kläger – eher theoretisch und ohne Nennung konkreter Einzelheiten – mit Blick auf die bei ihm gemessenen Cannabismesswerte auf die Möglichkeit einer passiven Aufnahme dieser Cannabisbestandteile durch den Aufenthalt in einem Raum zusammen mit Cannabisrauchern berufen hat, besitzt dies keine Plausibilität. Abgesehen vom gänzlichen Fehlen von näheren Angaben ist es jedenfalls ausgeschlossen, dass der vom Kläger erreichte Wert des Cannabismetaboliten THC COOH von 48 ng/ml im Serum durch bloßes Passivrauchen herbeigeführt werden kann. [...]

Im Ergebnis kommt es aber auf die Äußerungen des Klägers bei der polizeilichen Kontrolle vom 03.08.2015 nicht entscheidend an. Denn zum einen ist von einem gelegentlichen Cannabiskonsum des

Klägers schon aufgrund der gutachterlichen Äußerung von Prof. Dr. E. in der erstinstanzlichen mündlichen Verhandlung auszugehen, wonach die beim Kläger gemessenen Werte für einen jedenfalls gelegentlichen Konsum sprechen. Zum anderen nimmt der Senat in Übereinstimmung mit der vorherrschenden Auffassung in der Rechtsprechung an, dass den im Straßenverkehr unter THC Einfluss angetroffenen Fahrerlaubnisinhaber, der sich darauf beruft, es habe sich um einen einmaligen, gleichsam experimentellen Konsum ohne Wiederholungsgefahr gehandelt, eine Mitwirkungsobliegenheit dahingehend trifft, die näheren Umstände dieses Konsums in substanzierter, widerspruchsfreier und inhaltlich nachvollziehbarer Weise zu schildern, was dem Betroffenen schon wegen der Singularität dieses Vorganges unschwer möglich sein sollte und auch zuzumuten ist. Kommt der Betroffene dieser Erklärungsobliegenheit nicht nach oder verfehlt seine Darstellung hinsichtlich ihrer Glaubhaftigkeit die genannten Anforderungen, kann ohne Weiteres auf einen mehrmaligen und damit gelegentlichen Cannabiskonsum geschlossen werden [...].

Zu der zu erwartenden Darstellung gehört insbesondere die Erläuterung, welche äußeren Umstände den drogenauffällig Gewordenen gerade zu diesem Zeitpunkt dazu veranlasst haben, erstmalig Cannabis zu versuchen, vor allem aber auch, was den Betroffenen nach diesem Konsum dazu bewegt hat, trotz seiner Unerfahrenheit mit dem Verlauf eines Haschisch oder Marihuanaauschusses schon relativ bald nach dem Konsum wieder ein Kraftfahrzeug zu führen. [...]

Der Kläger hat bei seiner erst durch polizeiliches Eingreifen beendeten Fahrt am Nachmittag des 03.08.2015 mit einem Kleinkraftfahrzeug gegen das Erfordernis des Trennens zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen von Kraftfahrzeugen verstoßen. Dies betrifft die Frage, ob der gelegentlich – und damit voraussichtlich auch zukünftig weiterhin – Cannabis konsumierende Fahrerlaubnisinhaber bereit bzw. in der Lage ist, zuverlässig diesen Konsum und das Führen von Kraftfahrzeugen auseinanderzuhalten. Sind gelegentlicher Cannabiskonsum und mangelndes Trennen von Konsum und Fahren erwiesen, darf die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Fahrerlaubnis entziehen. [...]

Im Zusammenhang mit dem Merkmal des Trennens des Cannabiskonsums vom Führen eines Kraftfahrzeugs kann indessen nicht jeder Nachweis von THC im Blut(serum) für eine Entziehung der Fahrerlaubnis ausreichen. Es muss vielmehr eine Konzentration feststellbar sein, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 –, NJW 2005, 349 = NZV 2005, 270 = DAR 2005, 70 = Blutalkohol 42 (2005), 156 = juris, Rn. 29 f.). [...]

Eine in diesem Sinne hinreichende Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs im Zusammenhang mit dem Konsum von Cannabis, d. h. ein mangelndes

Trennen zwischen dem (gelegentlichen) Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen, lag nach bisheriger, zuletzt praktisch einhelliger Auffassung in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung bei einem THC-Wert ab 1,0 ng/ml im Blutserum vor (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 04.01.2012 – 16 A 2075/11 –, juris, Rn. 15, und Urteile vom 21.03.2013 – 16 A 2006/12 –, a. a. O., juris, Rn. 34 bis 58 sowie vom 01.08.2014 – 16 A 2806/13 –, a. a. O., juris, Rn. 31 bis 60; ebenso VGH Bad.-Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, VRS 124 <2013>, 168 = juris, Rn. 30, nicht beanstandet durch BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, a. a. O., juris, Rn. 39 bis 42; OVG Berlin-Bbg., Urteil vom 16.06.2016 – 1 B 37.14 –, Blutalkohol 53 <2016>, 393 = juris, Rn. 26; OVG Bremen, Beschluss vom 20.07.2012 – 2 B 341/11 –, NJW 2012, 3526 = juris, Rn. 14 f.; Hamb. OVG, Beschluss vom 15.12.2005 – 3 Bs 214/05 –, NJW 2006, 1367 = juris, Rn. 20; Nds. OVG, Beschluss vom 11.07.2003 – 12 ME 287/03 –, Blutalkohol 41 <2004>, 183 = DAR 2003, 480 = juris, Rn. 7; Schl. H. OVG, Urteil vom 17.02.2009 – 4 LB 61/08 –, juris, Rn. 35 f., und Beschluss vom 22.12.2014 – 2 O 19/14 –, NJW 2015, 2202 = Blutalkohol 52 (2015), 227 = juris, Rn. 5; Thür. OVG, Beschluss vom 06.09.2012 – 2 EO 37/11 –, DAR 2012, 719 = juris, Rn. 16; zuletzt auch BayVGh, Beschluss vom 10.03.2015 – 11 CS 14.2200 –, juris, Rn. 12 bis 14).

Ausschlaggebend für diese Einschätzung war der Beschluss der Gemeinsamen Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle (sog. Grenzwertkommission) vom 20.11.2002 – aktualisiert durch Beschluss vom 22.05.2007, Blutalkohol 44 (2007), 311 –, wonach der Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG für THC bei 1 ng/ml im Serum liegt. [...]

Der Senat hält es nach wie vor für sachgerecht und geboten, die für den (objektiven) Ordnungswidrigkeitstatbestand des § 24a Abs. 2 StVG entwickelten Obersätze auch für das Recht der Gefahrenabwehr und konkret für die Definition des mangelnden Trennens i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV anzuwenden. [...]

Weder die neuere Empfehlung der Grenzwertkommission, die nunmehr für das Trennerfordernis i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV einen THC Wert von 3 ng/ml im Serum vorsieht (Auwärter/Daldrup/Graw/Jachau/Käferstein/Knoche/Mußhoff/Skopp/Thierauf-Emberger/Tönnies, Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren, Blutalkohol 52 <2015>, 322 f.) noch die Darlegungen von Mitgliedern der Grenzwertkommission in einer neueren Veröffentlichung (Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, Blutalkohol 53 <2016>, 409 ff.) bzw. im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat geben Anlass,

[...] von dem bisher zugrunde gelegten Grenzwert von 1 ng/ml TCH im Serum abzuweichen.

Insofern ergibt sich zunächst der Eindruck, dass die genannten Empfehlungen und Stellungnahmen zumindest auch rechtspolitisch motiviert sind und schon im Ansatz die höchstrichterlich abgesicherte Vorgabe verlassen, nach der – zum einen – der im Zusammenhang mit der Fahreignung herangezogene Gefahrenmaßstab mit demjenigen des § 24a Abs. 2 StVG übereinstimmt und – zum anderen – aus diesem Grund schon die nicht auszuschließende Möglichkeit von Leistungsbeeinträchtigungen wegen Cannabiskonsums beim Führen eines Kraftfahrzeuges durch einen gelegentlichen Cannabiskonsum zum Ausschluss der Fahreignung führt. Denn die Grenzwertkommission hält auch in ihrer neuen Empfehlung für § 24a Abs. 2 StVG ausdrücklich an dem bisherigen Grenzwert von 1 ng/ml fest und tritt damit für unterschiedliche Grenzwerte im Ordnungswidrigkeitenrecht und im Zusammenhang mit dem Trennen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ein. Schon Formulierungen wie „Eine Leistungseinbuße ließ sich in experimentellen Studien frühestens ab 2 ng THC/ml Serum nachweisen (Hervorhebungen nicht im Original)“ (vgl. Auwärter/Daldrup/Graw/Jachau/Käferstein/Knoche/Mußhoff/Skopp/Thierauf-Emberger/Tönnes, a. a. O., 322), und vor allem „Die Verfasser halten es angesichts dieser milderer Möglichkeiten als Alternative <gemeint ist eine ärztliche oder medizinischpsychologische Untersuchung zur Klärung von Fahreignungszweifeln> für geboten, an den Nachweis der Fahrtauglichkeit infolge Cannabiskonsums alleine auf der Grundlage einer THC Blutserumkonzentration den Anspruch zu stellen, dass ein Grenzwert die Fahrtauglichkeit jenseits vernünftiger Zweifel beweist (Hervorhebung nicht im Original)“ (vgl. Tönnes/Auwärter/Knoche/Skopp, a. a. O., 412), sind ein Hinweis darauf, dass für das Trennen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nunmehr ein anderer – engerer – Maßstab als für die Anwendung von § 24a Abs. 2 StVG gelten soll. Dies wird weiter verdeutlicht durch die Äußerungen der beiden Sachverständigen, Prof. Dr. E. und Prof. Dr. U. in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat. So hat Prof. Dr. E., der bei der Neufassung der „Empfehlungen“ im Jahr 2015 noch Vorsitzender der Grenzwertkommission gewesen ist, ausgeführt, dass nach seiner Auffassung § 24a StVG an eine abstrakte Gefährdungslage anknüpfe, die dem Betroffenen aufgabe, kein Kraftfahrzeug zu führen, solange sich der Wirkstoff THC im Körper über dem betreffenden Grenzwert befinde. Diese abstrakte Gefährdungslage müsse unterschieden werden von dem hier in Rede stehenden Fall des möglicherweise fehlenden Trennens i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, bei dem es um einen Einzelfall gehe, in dem der Betroffene sich falsch verhalten habe. Dieser gedankliche Ansatz läuft folglich – schlagwortartig ausgedrückt – darauf hinaus, § 24a Abs. 2 StVG (weiterhin) „zustandsbezogen“, Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV hingegen, soweit es die Frage des Trennens zwischen Cannabiskonsum und Fahren betrifft, „verhaltensbezogen“ auszulegen, wobei Prof. Dr. U.

betonte, dass sich im Zusammenhang mit dem Trennen die Frage stelle, wie eine Person abschätzen solle, welchen THC-Wert sie im Blut habe; dies sei dem Einzelnen jedenfalls unter bestimmten Umständen gar nicht möglich.

Diesem Ansatz, der dem bislang in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung vorherrschenden „Gleichlauf“ der Gefahrenlage im Ordnungswidrigkeitenrecht und im Fahrerlaubnisrecht eine Absage erteilt, vermag der Senat nicht zu folgen. Dagegen spricht zunächst der Umstand, dass gerade auch das Fahrerlaubnisrecht dem Recht der Gefahrenabwehr angehört und es somit auf das objektive Vorliegen einer (hier abstrakten) Gefahr ankommt, wohingegen es gerade nicht um die Sanktionierung eines vorwerfbar Fehlverhaltens geht. Aus diesem Grund hält es der Senat in diesem Zusammenhang für angebracht, entweder schlicht vom „Trennen“ oder – umfassender – von der „Bereitschaft und Fähigkeit zum Trennen“ zu sprechen; hierbei wird durch das gleichrangige Abstellen auch auf die „Fähigkeit“ oder auch das „Vermögen“ verdeutlicht, dass es Fälle geben kann, in denen es trotz der prinzipiellen Bereitschaft des jeweils Betroffenen, cannabisbedingte Gefährdungen durch entsprechende Wartezeiten zu vermeiden, wegen der schwierigen, vielleicht sogar unmöglichen Abschätzung von Restwirkungen einer gegebenenfalls schon etwas länger zurückliegenden Cannabisaufnahme doch zu einer aktiven Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr mit einer zumindest abstrakt gefahrenträchtigen THC-Menge kommen kann. Die hiervon abweichende Sichtweise zumindest von Teilen der Grenzwertkommission zeigt sich auch darin, dass der Begriff „Trennungsbereitschaft“ als derjenige betrachtet wird, der „den Kern des Problems“ besser beschreibe als der häufig verwendete Begriff des „Trennungsvermögens“ (vgl. Tönnes/Auwärter/Knoche/Skopp, a. a. O., 410).

Sofern seitens der Sachverständigen von der Rechtsfolge her argumentiert wird und für Fälle des mangelnden Trennens bei gelegentlichem Cannabiskonsum die Konsequenz der sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 11 Abs. 7 FeV) als zu weitgehend empfunden wird, greift das im Ergebnis die normative Festsetzung in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV an. Derartige rechtspolitische Vorgaben sind aber dem Gesetzgeber und im Falle nicht eindeutiger normativer Festlegungen der Rechtsprechung überantwortet, während sich die Heranziehung fachwissenschaftlichen Sachverständigen auf die Klärung derjenigen tatsächlichen Umstände beschränkt, die den normativen bzw. (ersatzweise) richterrechtlichen Maßstab ausfüllen. Abgesehen davon begegnet die dargestellte Rechtsfolgenanordnung – die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV – im Hinblick darauf, dass im Bußgeldverfahren nach § 25 StVG nur die Anordnung eines Fahrverbots in Betracht kommt, keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Denn im Bußgeldverfahren wird nicht über die Fahreignung des Betroffenen entschieden (vgl. VGH Bad. Würt., Beschluss vom 12.09.2005 – 10 S

1642/05 –, VRS 109 <2005>, 450 = Blutalkohol 43 <2006>, 512 = juris, Rn. 5).

Die Grenzwertkommission und zuletzt konkret die beiden der Grenzwertkommission angehörenden Sachverständigen haben dem Senat auch nicht die Überzeugung vermitteln können, dass naturwissenschaftliche Gründe zu einer unterschiedlichen Behandlung des mangelnden Trennens im Ordnungswidrigkeitenrecht einerseits und im Fahrerlaubnisrecht andererseits führen müssen. Dabei haben die Sachverständigen im Termin auf mehrmaliges Fragen bestätigt, dass auch im Licht neuerer Erkenntnisse oder Bewertungen naturwissenschaftlicher Art an der Einschätzung der Richtigkeit der Grenzwertziehung für die Anwendung von § 24a Abs. 2 StVG festgehalten werde.

Die Gutachter haben schließlich auch nicht zur Überzeugung des Senats darzulegen vermocht, dass aufgrund neuerer Erkenntnisse der THC-Grenzwert für die Annahme mangelnden Trennens mit 1 ng/ml im Serum für sich genommen zu niedrig angesetzt ist. Sie haben insoweit, wie auch schon in der Veröffentlichung in Blutalkohol 53 (2016), 409 ff., darauf hingewiesen, dass Gelegenheitskonsumenten von Cannabis, die häufiger konsumieren, aber noch hinter einem – im Sinne der bisherigen Rechtsprechung definierten – regelmäßigen Konsum zurückbleiben, mit der Zeit ein THC-Depot ansammeln, das dazu führt, dass auch nach einer längeren, gegebenenfalls über 24 Stunden hinausreichenden Phase der Abstinenz noch ein THC-Wert von 1 ng/ml oder (etwas) mehr im Serum festgestellt werden kann. Ein solchermaßen erhöhter Blut(-serum)wert, der aus zuvor im sonstigen Körpergewebe gespeichertem Rest THC gespeist werde, führe zu keinen äußerlich messbaren Veränderungen. Folglich könne, je nach dem vorherrschenden Konsummuster und der konkreten Ausgestaltung der Rückabgabe des THC aus dem sonstigen Körpergewebe, ein THC-Serumwert zwischen 1 und 2 ng/ml analysierbar sein, ohne dass dem Betreffenden vorgehalten werden könne, eine Verkehrsgefährdung in Kauf genommen zu haben (vgl. insoweit auch schon Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, a. a. O., 410 ff.).

Die Äußerungen der Sachverständigen lassen sich nicht als studiengestützte sichere Erkenntnisse bewerten. So hat Prof. Dr. U. erklärt, dass die Entstehung von THC-Anreicherungen im Körper, die auch nach längerer Abstinenz noch Serumkonzentrationen von 1 ng/ml THC hervorbringen, sich aus gesicherten Studien nur für die Gruppen der regelmäßig, also (nach bislang gängiger Definition) täglich oder fast täglich Konsumierenden oder der sogar mehrmals täglich Konsumierenden ergebe. Ob dies auch schon für die als „chronische“ Konsumenten bezeichnete Gruppe derer gilt, die mehrmals wöchentlich Cannabis zu sich nehmen, ohne aber schon zu den regelmäßigen Konsumenten im oben genannten Sinne zu gehören, lasse sich hingegen nicht mit entsprechenden Studien belegen. Prof. Dr. U. hat insoweit ausdrücklich dem Vorhalt beigepflichtet, dass die Studienlage insoweit gleichsam einen „blinden Fleck“ aufweise. Soweit die Gutachter ausgeführt haben, sie gingen davon aus,

dass eine nennenswerte Anreicherung von THC im Sinne einer Depotbildung auch schon bei (nur) „chronischem“ Konsum stattfinde, ist dies nach Auffassung des Senats eine ernstzunehmende wissenschaftliche Stellungnahme, aber noch keine Verlautbarung einer wissenschaftlichen Evidenz, aufgrund derer der vorgegebene fahrerlaubnisrechtliche Maßstab eines sicheren Gefahrenausschlusses als erfüllt betrachtet werden könnte.

Entsprechendes gilt für die Annahme der Gutachter, jedenfalls bei Konsumenten mit einem THC-Depot und entsprechend mit einem dauerhaft auf Werte um 1 ng/ml liegenden THC-Pegel führe dieser Wert, anders als bei geringer Konsumierenden ohne ein entsprechendes Depot, nicht zu messbaren Veränderungen. Auch insoweit haben die Sachverständigen keine eindeutigen Studienergebnisse benennen können, sondern sich wiederum auf ihre persönliche Einschätzung beschränkt. Ob also tatsächlich zwischen „frisch konsumiertem“ und aus dem Körpergewebe abgebenem THC, das sich im Blut befindet, dergestalt unterschieden werden kann, dass das eine zur Möglichkeit verkehrssicherheitsrelevanter Einbußen führen kann, das andere hingegen nicht, ist nicht in einem Maße gesichert, als dass dies (schon jetzt) Einfluss auf die fahrerlaubnisrechtliche Gefahreinschätzung erlangen könnte. Hinzu kommt, dass auch nach Ansicht der Sachverständigen kein klarer Zusammenhang zwischen dem THC-Spiegel im Blut(-serum) und der Wirkstoffmenge im Bereich des Gehirns bzw. an den spezifischen Rezeptoren hergestellt werden kann. Von daher drängt sich der Eindruck auf, dass generell die THC-Konzentration im Blut lediglich ein (zeitlich vorlaufender oder begleitender) Indikator für die Konzentration „am Wirkort“ und damit auch für die Wirkung selbst ist. Das relativiert in gewisser Weise die Bedeutung von THC-Werten im Blut, ohne dass indesens ein anderer – besserer – Indikator zur Verfügung stehen dürfte, und spricht daher umso mehr dagegen, auch noch danach zu differenzieren, ob es sich im Einzelfall um erst kürzlich neu zugeführtes oder um schon länger im Körper deponiertes THC handelt.

Hinzu kommt, dass nach der gerichtlichen Praxis, wie sie sich dem Senat seit vielen Jahren darstellt, fahrerlaubnisrechtliche Fälle mit Cannabisbeteiligung fast durchgängig von der Behauptung der Betroffenen geprägt sind, nur selten oder gar nur dieses eine Mal Cannabis konsumiert zu haben. Auch wenn derartigen Beteuerungen mit beträchtlicher Vorsicht zu begegnen ist, mutet es aus Sicht des Senats fragwürdig an, die künftige Grenzziehung zwischen einem noch hinnehmbaren und einem fahrerlaubnisrechtlich relevanten Cannabiskonsum daran auszurichten, dass ein gewisser Teil der Betroffenen – ohne dies selbst zu behaupten – dem Kreis der stärker Konsumierenden mit THC-Depot angehören könnte. Speziell in Fällen wie demjenigen des Klägers, der die Fahrerlaubnisbehörde und das Gericht glauben machen möchte, nur einmal und dann – möglicherweise – auch noch passiv Cannabisrauch inhaliert zu haben, ist keine innere Rechtfertigung erkennbar, gleichsam als Reserveüberlegung

davon auszugehen, dass infolge eines erheblich über das eingeständene Maß hinausgehenden Cannabiskonsums ein auch längere Abstinenzphasen überdauernder und (deshalb) wirkungsloser THC-Pegel vorliegen könnte.

Im Übrigen würde auch eine – derzeit noch fehlende – gesicherte naturwissenschaftliche Erkenntnis, dass erstens auch unterhalb des regelmäßigen Cannabiskonsums nach längerer Abstinenz ein aus einem Depot gespeister THC-Pegel von 1 ng/ml oder mehr nachzuweisen ist und zweitens dieser keine feststellbaren Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit haben kann, nicht zwingend zu einer Heraufsetzung des derzeit angewandten Grenzwertes für das Trennen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV Anlass bieten. Denn nach Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur FeV gelten die nachstehend vorgenommenen Bewertungen – also auch die Bewertung, dass gelegentlicher Cannabiskonsum ohne Trennung von Konsum und Fahren zum Ausschluss der Fahreignung führt – nur für den Regelfall (Satz 1). Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen sind möglich (Satz 2). Ergeben sich im Einzelfall in dieser Hinsicht Zweifel, kann eine medizinisch-psychologische Begutachtung angezeigt sein (Satz 3). Anders als es der als Sachverständiger befragte Prof. Dr. U. annimmt, demzufolge aus der sich ihm bietenden Perspektive nicht ableitbar sei, was im vorgenannten Sinne als Regel und was als Ausnahme zu gelten habe, kann für die gerichtliche Praxis, die das maßgebliche Tatsachenmaterial lediglich aus den objektiven Messwerten und den typischerweise verharmlosenden subjektiven Einlassungen der Betroffenen beziehen kann, nur der eher sporadische und daher nicht zur Depotbildung führende Konsum als Regelfall zugrunde gelegt werden. Von daher könnte es sich in einschlägigen Fällen, d. h. bei eingestandenem „chronischem, aber nicht regelmäßigen“ Cannabiskonsum, allenfalls anbieten, nach der oben wiedergegebenen Vorbemerkung zu verfahren, nicht aber generell den Grenzwert i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV mit der Folge heraufzusetzen, dass künftig nicht mehr alle Fälle der nicht ausschließbaren Leistungsbeeinträchtigung infolge Cannabiskonsums erfasst werden können.

Allerdings stieße ein mit Blick auf Betroffene mit einem THC-Depot heraufgesetzter Grenzwert für das Trennen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV auf Bedenken, weil dies – anders als dies etwa im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr praktiziert wird – den Umstand der „Gewöhnung“ an den Gebrauch eines Rauschmittels als mildernden Umstand etablieren würde. Wenngleich in Satz 2 der Vorbemerkung 3 zur Anlage 4 der FeV als Kompensationsgrund auch die „Gewöhnung“ genannt wird, dürfte das ausschließlich auf bestimmte in der Anlage aufgeführte Erkrankungen zugeschnitten sein, nicht aber auf den Konsum von Rausch- und Suchtmitteln (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 05.12.2008 – 16 A 1168/08 –).

Vielmehr erweist es sich im Zusammenhang mit Substanzmissbrauch als allein sachgerecht, einen in-

tensiveren und schon gar einen auf Abhängigkeit beruhenden Konsum als gefahrenträchtiger zu bewerten als einen vergleichsweise seltenen und das Leben des Betroffenen nur unwesentlich prägenden Konsum solcher Substanzen.

Soweit sich die vom Senat befragten Sachverständigen gegen einzelne Erkenntnisse gewandt haben, die in der Rechtsprechung des Senats und anderer Obergerichte zur Anwendung des Grenzwertes von 1 ng/ml THC im Serum geführt haben, muss dem nicht näher nachgegangen werden, weil sie jedenfalls im Ergebnis nicht in Zweifel gezogen haben, dass schon bei einem solchen Wert eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht auszuschließen sei. Sie haben dies vielmehr ausdrücklich bestätigt.

Bleibt es damit trotz der anderslautenden Empfehlung der Grenzwertkommission bei einem Grenzwert für die Frage des Trennens von Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen von 1 ng/ml THC im Serum (ebenso auch in Anbetracht der neuen Empfehlungslage OVG Bremen, Beschluss vom 25.02.2016 – 1 B 9.16 –, Blutalkohol 53 <2016>, 275 = VRS 130 <2016>, 35 = NZV 2016, 495 = juris, Rn. 7; BayVGH, Beschluss vom 23.05.2016 – 11 CS 16.690 –, NJW 2016, 2601 = VRS 130 <2016>, 164 = Blutalkohol 53 <2016>, 391 = NZV 2016, 543 = juris, Rn. 15 bis 19; OVG Berlin Bbg., Urteil vom 16.06.2016 – OVG 1 B 37.14 –, Blutalkohol 53 <2016>, 393 = juris, Rn. 18 bis 65; VGH Bad.Württ., Beschluss vom 22.07.2016 – 10 S 738/16 –, Blutalkohol 53 <2016>, 399 = VRS 130 <2016>, 272 = DAR 2016, 665 = juris, Rn. 10 bis 14; Nds. OVG, Beschluss vom 28.11.2016 – 12 ME 180/16 –, juris, Rn. 10 bis 21), ist entgegen der Auffassung der neueren Empfehlung, unabhängig vom jeweils für zutreffend gehaltenen Ausgangswert, bei der Zugrundelegung eines Grenzwertes für die Annahme mangelnden Trennens i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV auch kein Sicherheitszuschlag zum Ausgleich etwaiger Messungenauigkeiten bei der rechtsmedizinischen Feststellung des THC-Gehaltes vorzunehmen. Der Senat hat hierzu – vgl. OVG NRW, Urteil vom 01.08.2014 – 16 A 2806/13 –, a. a. O., juris, Rn. 61 bis 72 – bereits Folgendes ausgeführt:

„Es ist vielmehr davon auszugehen, dass eine – wiederholt von einschlägig tätigen Instituten eingeräumte und vermutlich nie ganz auszuschließende – Schwankungsbreite bei der Untersuchung von Blutproben im Zuge der Festsetzung von Grenzwerten wie dem der 1 ng/ml THC-Grenze bereits berücksichtigt worden ist, vgl. die Empfehlung der Grenzwertkommission zur Änderung der Anlage zu § 24a StVG, Blutalkohol 44 (2007), 311; s. auch Wehowsky, Blutalkohol 43 (2006), 125, 130, und nicht (nochmals) durch Abschlüsse berücksichtigt werden muss. Das entspricht auch der Rechtsprechung zu § 24a Abs. 2 StVG (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 29.01.2007 – 3 Ss 205/06 –, NZV 2007, 248 = VRS 112 <2007>, 130 = Blutalkohol 44 <2007>, 101 = juris, Rn. 4f. und Brandenb. OLG, Beschluss vom 30.03.2007 – 1 Ss (OWi) 291B/06 –, Blutalkohol 45 <2008>,

135 = juris, Rn. 11 und 13, jeweils m. w. N.), und auch der – soweit ersichtlich – einhelligen Auffassung in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung, die indessen weit überwiegend diese Frage nicht eigens thematisiert, aber im Ergebnis die ermittelten Werte ohne Abschläge zugrunde legt. Ausdrücklich die Notwendigkeit eines Sicherheitsabschlages ablehnend VGH Bad. Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, a. a. O. (juris, Rn. 34 ff.); vgl. auch OVG Bremen, Beschluss vom 20.07.2012 – 2 B 341/11 –, a. a. O. (juris, Rn. 15); VG München, Urteil vom 17.05.2011 – M 1 K 11.1120 –, juris, Rn. 21.

Ob diese Praxis bereits mit dem Hinweis gerechtfertigt werden kann, der ‚wahre‘ Wert bei der Annahme oder dem Fürmöglichhalten einer Schwankungsbreite des Messergebnisses könne statistisch mit gleich hoher Wahrscheinlichkeit an der untersten oder an der obersten Grenze des Schwankungsbereichs liegen, erscheint allerdings zweifelhaft. Denn wenn es – anders als nach den Empfehlungen der Grenzwertkommission und der dargestellten Rechtsprechung – auf den zweifelsfreien Nachweis gerade einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml oder mehr und nicht auf den abweichend definierten Eintritt einer abstrakten Straßenverkehrsgefährdung durch gesichert feststehende Drogenbeeinflussung ankäme, könnte die Sanktionierung von demnach ‚falsch positiven‘ Messbefunden schwerlich mit der Erwägung gerechtfertigt werden, dass in anders gelagerten Fällen, das heißt bei ‚falsch negativen‘ Befunden, auf die an sich erforderliche Sanktionierung verzichtet werden müsse, also möglicherweise rechtswidrigen Belastungen auch Fälle rechtswidriger Besonderstellung gegenüberständen. Schwerer wiegt die Überlegung, dass üblicherweise in der Zeit zwischen der Beendigung der Fahrt durch eine Polizeikontrolle und der Blutentnahme – und erst recht zwischen dem eigentlich relevanten Fahrtantritt und der Blutentnahme – eine deutliche Verringerung der THC-Messwerte eintritt. Wenngleich der Substanzabbau bei Cannabis ‚polyphasisch‘ erfolgt und daher schwieriger als etwa beim Alkohol berechnet werden kann, vgl. Zwerger, Blutalkohol 43 (2006), 105, 110; Drasch/von Meyer/Roeder/Staack/Paul/Eisenmenger, Blutalkohol 43 (2006), 441, 446 f., steht doch außer Frage, dass THC verhältnismäßig schnell verstoffwechselt und jedenfalls bei einmalig und desgleichen wohl auch bei eher sporadisch konsumierenden Personen nach inhalativem Konsum selbst hoher Dosen zumindest überwiegend innerhalb von vier bis sechs Stunden auf Werte unterhalb von 1,0 ng/ml sinkt (vgl. Möller/Kauert/Tönnies/Schneider/Theunissen/Ramaekers, Blutalkohol 43 <2006>, 361, 363, 365, 372; Möller, in: Hettenbach/Kalus/Möller/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, 2. Aufl. <2010>, § 3 Rn. 109 ff.; Eisenmenger, NZV 2006, 24, 25).

Im Übrigen dürfte es nicht oder allenfalls nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich sein, im Einzelfall den ‚wahren‘ Wert der THC-Konzentration zu ermitteln. Berücksichtigt man weiter, dass sich der jeweils Betroffene zu einem Zeitpunkt ans Steuer gesetzt hat, zu dem jedenfalls er selbst nicht das Ausmaß eines fortbestehenden THC-Einflusses und einer darauf beruhenden Straßenverkehrsgefährdung abschätzen konnte, erscheint es hinnehmbar, ihm das Risiko zuzumuten, zugunsten der Sicherheitsinteressen der anderen Verkehrsteilnehmer und mit Blick auf die Schutzpflicht des Staates auf deren höchstrangige Rechtsgüter die Unsicherheit hinzunehmen, die auf der (zumindest weitgehend) unvermeidlichen Schwankungsbreite der THC-Messergebnisse beruht (vgl. VGH Bad. Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, a. a. O. <juris, Rn. 38 f.>).“

An dieser Auffassung hält der Senat fest, zumal auch das BVerwG – vgl. Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, a. a. O., juris, Rn. 43 bis 48 – in diesem Sinne entschieden und dabei insbesondere den Gedanken der Risikozurechnung betont hat. Weiter ist das BVerwG der Ansicht entgegengetreten, Schwankungsbreiten selbst bei lege artis erfolgenden THC-Messungen müssten nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ zugunsten des Betroffenen gehen und deshalb zu einem „Sicherheitsabschlag“ bzw. auf der Ebene der Grenzwertfestsetzung zu einem entsprechenden „Zuschlag“ führen. Dieser für eine strafrechtliche oder ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung geltende Grundsatz komme im Gefahrenabwehrrecht, dem die Fahrerlaubnis-Verordnung zuzurechnen sei, schon wegen dessen anderer Zielrichtung nicht zur Anwendung. Selbst für die strafrechtliche und ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung von Fahrten unter Cannabiseinfluss gehe die Rechtsprechung im Übrigen davon aus, dass der gemessene THC-Wert nicht um einen „Sicherheitsabschlag“ zu verringern sei.

Insbesondere die abschließenden Ausführungen verdeutlichen, dass es sich bei der Frage einer Bereinigung von Messwerten um mögliche Ungenauigkeiten bzw. Schwankungen um eine Rechtsfrage handelt, deren Beantwortung den Gerichten aufgegeben ist.

Schließlich teilt der Senat nicht die neuerdings vom BayVGH geäußerten Zweifel daran, dass bereits ein einmaliger Verstoß gegen das Trennerfordernis durch gelegentliche Cannabiskonsumenten zum Ausschluss der Fahreignung und damit zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt (vgl. BayVGH, Beschlüsse vom 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 –, Blutalkohol 54 (2017), 52 = VRS 130 (2016), 333 = juris, Rn. 16 f., vom 14.09.2016 – 11 CS 16.1467 –, juris, Rn. 20 f., und vom 03.01.2017 – 11 CS 16.2401 –, juris, Rn. 20; anders VGH Bad. Württ., Beschluss vom 07.03.2017 – 10 S 328/17 –, juris, Rn. 3 f.; VG Würzburg, Beschluss vom 09.11.2016 – W 6 S 16.1093 –, juris, Rn. 31 bis 33; VG Augsburg, Beschluss vom 23.01.2017 – Au 7 S 16.1714 –, juris, Rn. 52 bis 65; VG Regensburg, Urteil vom 20.02.2017 – RO 8 K 16.1708 –, juris, Rn. 19 bis 46).

Danach sei offen und deshalb in einem Hauptsacheverfahren zu klären, ob bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumten eine erstmalige Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss mit einer THC-Konzentration von 1 ng/ml oder mehr, die aber nicht zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis durch ein Strafgericht geführt habe, die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis nach § 11 Abs. 7 FeV entziehen müsse oder ob entsprechend dem Vorgehen bei fahrerlaubnisrechtlichem Alkoholmissbrauch (§ 13 FeV i. V. m. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV) nur eine medizinisch-psychologische Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnet werden könne. Der letztgenannten Möglichkeit ist schon deshalb zu widersprechen, weil die maßgebliche Bestimmung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV eindeutig ist, soweit dort die Fahreignung nur dann bejaht wird, „wenn Trennung“ gegeben ist. In diesem Zusammenhang hat auch das BVerwG – vgl. Urteil vom 23.10.2014 3 C 3.13, a. a. O., juris, Rn. 32 – betont, dass eine ausreichende Trennung nur dann vorliegt, wenn der Betroffene Konsum und Fahren *in jedem Fall* (Hervorhebung nicht im Original) in einer Weise trennt, dass durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften unter keinen Umständen eintreten kann.

Desgleichen bieten die Bestimmungen des § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG bzw. des § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV keinen Anhaltspunkt dafür, dass die für den Fall fehlender Fahreignung oder Fahrbefähigung angeordnete Rechtsfolge der Fahrerlaubnisentziehung zu modifizieren wäre. Vor diesem Hintergrund erweist sich eine rechtssystematische Argumentation als wenig zielführend. Soweit auf die ähnliche Struktur von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e (gemeint ist wohl Buchst. b) und von § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV in beiden Bestimmungen ist jeweils von „wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr“ die Rede hingewiesen wird, kann nicht unbeachtet bleiben, dass insgesamt das Überprüfungsinstrumentarium bei Alkohol und bei Betäubungsmittelproblematik recht unterschiedlich ausgestaltet ist. § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV nimmt dabei insbesondere den Fall des (ungleichzeitigen) Zusammenfallens einer alkohol- und einer betäubungsmittelbezogenen Zuwiderhandlung in den Blick (vgl. dazu OVG NRW, Beschlüsse vom 29.07.2009 – 16 B 895/09 –, Blutalkohol 46 (2009), 433 = VRS 117 (2009), 120 = DAR 2009, 598 = NZV 2009, 522 = juris, Rn. 3 bis 7, und vom 17.08.2015 – 16 B 499/15 –, BayVGh, Beschluss vom 16.11.2010 – 11 CS 10.2031 –, juris, Rn. 22 ff.; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 44. Aufl. 2017, § 14 FeV Rn. 25).

Schon aus diesem Grund steht auch nicht zu befürchten, dass § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV bei strengem Verständnis des Trennungserfordernisses „keinerlei Anwendungsbereich“ mehr hätte. Soweit schließlich der BayVGh aus den Gesetzesmaterialien – BR Drucks. 302/08, S. 57 f. und S. 62 f. – Argumente bezieht, ist darauf hinzuweisen, dass auf S. 57 (ganz unten) gerade

der „Mischfall“ aus Alkohol und Drogenauffälligkeit angesprochen sein dürfte, wie das dort fettgedruckte Wort „und“ nahelegt, während auf S. 62 f. die ganz andere Frage der Beurteilung von früherer Alkoholabhängigkeit und früherer Drogenabhängigkeit thematisiert ist.

Schließlich kann eine Aufweichung der fahrerlaubnisrechtlichen Reaktion auf einen potenziell die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdenden Gebrauch der illegalen Droge Cannabis nicht mit etwaigen Wertungswidersprüchen bei der Behandlung von Alkoholverstößen gerechtfertigt werden. Gegen einen solchen Widerspruch ist schon mit entscheidendem Gewicht einzuwenden, dass Intensität, Verlauf und Dauer einer Cannabisbeeinflussung deutlich schwieriger zu bestimmen sind, als dies bei Alkohol der Fall ist; es erweist sich bereits als weithin unmöglich, den einer sehr großen Spannweite unterliegenden Wirkstoffgehalt erworbenen Haschischs oder Marihuanas zuverlässig einzuschätzen, wobei nicht einmal die Beimischung sonstiger Stimulantien gänzlich ausgeschlossen werden kann (vgl. zum Ganzen BVerfG, Kammerbeschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 –, a. a. O., juris, Rn. 15; BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, a. a. O., juris, Rn. 51 f.; OVG NRW, Beschluss vom 19.03.2012 – 16 B 237/12 –, juris, Rn. 11; VGh Bad. Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, a. a. O., juris, Rn. 55).

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungskommission der Richter des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen)

60. *) Die Einnahme von Kokain schließt die Kraftfahreignung unabhängig davon aus, ob unter der Wirkung dieser sog. harten Drogen ein Kraftfahrzeug geführt worden ist oder nicht.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,
Beschluss vom 4. Juli 2017 – 7 L 1931/17 –

Aus den Gründen:

1. Der Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe für das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes wird abgelehnt. Denn die beabsichtigte Rechtsverfolgung bietet keine hinreichenden Erfolgsaussichten, wie sich aus den nachstehenden Ausführungen ergibt (vgl. § 166 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – i. V. m. § 114 Abs. 1 Satz 1 der Zivilprozessordnung – ZPO –).

2. Der Antrag zu 1., die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 12. Juni 2017 wiederherzustellen, ist gemäß § 80 Abs. 5 VwGO zulässig, aber unbegründet. [...]

Der Antragsgegner hat dem Antragsteller zu Recht die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – entzogen. Danach ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als

ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Ungeeignet ist nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere, wer Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV aufweist. Gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 ist die Eignung oder bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu verneinen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes – BtMG – einnimmt.

Dies ist bei dem Antragsteller der Fall. Die Kammer geht davon aus, dass der Antragsteller einige Zeit vor der Polizeikontrolle am 2. April 2017 Kokain konsumiert hat, welches in der Anlage 3 zu § 1 Abs. 1 BtMG aufgeführt ist.

Der Kokainkonsum des Antragstellers ist forensisch nachgewiesen durch das Gutachten des Labors L. aus C. T. vom 12. April 2017. Danach konnten im Blut-Serum des Antragstellers ca. 53 µg/l Benzoyllecgonin (Cocain-Metabolit) festgestellt werden und eine zurückliegende Aufnahme des Betäubungsmittels Kokain belegt werden. Soweit der Antragsteller nunmehr die Richtigkeit der Urinprobe bestreitet, ändert dies nichts. Er hat sich bei der Verkehrskontrolle am 2. April 2017 gegenüber der Polizei nach erfolgter Belehrung eingelassen, dass er „am Freitag zwei Nasen genommen“ habe. Dass der eingeräumte Kokainkonsum nicht durch einen entsprechenden Nachweis von Kokain selbst im Blut bestätigt wurde, stellt den Kokainkonsum auch angesichts der gegenüber den Polizeibeamteten abgegebenen Erklärung nicht in Frage. Denn der vom Antragsteller angegebene letzte Konsum lag ca. zwei Tage zurück, so dass wegen der maßgeblichen Abbauphase für die Substanz Kokain zum Zeitpunkt der Blutuntersuchung ein Nachweis nicht mehr möglich war (vgl. zu einer solchen Konstellation OVG NRW, Beschluss vom 2. Juni 2016 – 16 B 281/16 –).

Zudem hat der Antragsteller in der Antragsbegründung einen (zumindest einmaligen) Kokainkonsum eingeräumt.

Unbeachtlich ist, dass der Antragsteller bei der Fahrt am 2. April 2017 nicht akut unter dem Einfluss von Kokain stand. Die Einnahme von Kokain schließt die Kraftfahreignung unabhängig davon aus, ob unter der Wirkung dieser sog. harten Drogen ein Kraftfahrzeug geführt worden ist oder nicht (Nr. 9.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV; vgl. auch: Nr. 3.14.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, Mai 2014). Schon der einmalige Konsum sog. harter Drogen wie Kokain ist ausreichend, die Kraftfahreignung zu verneinen (so auch OVG NRW, Beschluss vom 6. März 2007 – 16 B 332/07 –, OVG Lüneburg, Beschlüsse vom 16. Februar 2004 – 12 ME60/04 – und 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f.; OVG Brandenburg, Beschluss vom 22. Juli 2004 – 4 B 37/04 –, OVG Saarland, Beschluss vom 30. März 2006 – 1 W 8/06 –, VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. November 2004 – 10 S 2182/04 –, VRS 108 (2005), 123 ff.).

Unerheblich ist auch, ob das Verhalten des Betroffenen im Ergebnis durch ein Bußgeld geahndet worden ist oder ein strafrechtliches Verfahren eingestellt worden ist. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren mit sanktionierendem Charakter und das der Gefahrenabwehr dienende Fahrerlaubnisentziehungsverfahren unterscheiden sich insoweit in ihren Funktionen und schließen sich nicht gegenseitig aus. Entscheidend ist für das der Gefahrenabwehr dienende Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis die Tatsache, dass der Antragsteller Kokain konsumiert hat.

Es bestehen auch keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller die Kraftfahreignung bis zum Zeitpunkt des Erlasses der Ordnungsverfügung wiedererlangt haben könnte und der Antragsgegner deshalb Anlass zu weiteren Aufklärungsmaßnahmen gehabt hätte. Allein der Zeitraum zwischen dem eingeräumten Konsum Ende März/Anfang April 2017 und der Entziehung der Fahrerlaubnis vom 12. Juni 2017 rechtfertigt eine solche Annahme nicht. Zwar gibt es keine ausdrückliche normative Vorgabe, wie lange ein festgestellter Mangel i. S. v. § 46 Abs. 1 FeV vorliegt. Nach einer zum Ausschluss der Fahreignung führenden Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des BtMG kommt eine Wiedererlangung der Kraftfahreignung jedoch regelmäßig erst nach dem Nachweis einer einjährigen Abstinenz (vgl. Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV sowie Nr. 3.12.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung) und der Durchführung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (vgl. § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV) in Betracht. Beides lag beim Antragsteller zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses nicht vor.

Steht wie hier die Ungeeignetheit fest, unterbleibt gem. § 11 Abs. 7 FeV die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens.

Bei feststehender Ungeeignetheit steht dem Antragsgegner kein Ermessen zu und die Fahrerlaubnis ist zwingend zu entziehen.

Angesichts der Rechtmäßigkeit der Ordnungsverfügung überwiegt das Aussetzungsinteresse des Antragstellers insoweit nicht. Dass das Interesse des Antragstellers, seine Fahrerlaubnis wenigstens bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens nutzen zu können, aus anderen Gründen Vorrang gegenüber dem öffentlichen Interesse am Vollzug der Entziehungsverfügung genießt, ist nicht festzustellen. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen und im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen. Die mit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis verbundenen persönlichen und beruflichen Schwierigkeiten für den Antragsteller muss er als Betroffener jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz – GG – ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (so auch: OVG NRW, Beschluss vom 13. Februar 2015 – 16 B 74/15 –, juris m. w. N.).

61. Macht ein Fahrerlaubnisinhaber im gerichtlichen Eilverfahren geltend, der bei ihm toxikologisch festgestellte Nachweis von Amphetamin im Blut sei darauf zurück zu führen, dass er einen rezeptpflichtigen Appetitzügler (Tenuate retard) ohne ärztliche Verordnung und ohne medizinische Indikation einmalig eingenommen habe, um sich für eine längere Autofahrt als Beifahrer wach zu halten, begründet dies keine Ausnahme vom Regelatbestand der gemäß Ziffer 9.2 entfallenen Fahreignung wegen des einmaligen Konsums sog. harter Drogen. In diesem Fall muss nicht vorab ein medizinisch-psychologisches Gutachten gemäß Vorbemerkung Ziffer 3 der Anlage 4 zur FeV eingeholt werden.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße,
Beschluss vom 20. Juni 2017 – 1 L 636/17.NW –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 8. Mai 2017 wiederherzustellen, hat keinen Erfolg. [...] Die ihm gegenüber verfügte Fahrerlaubnisentziehung erweist sich bei der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtmäßig, und es besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihrem sofortigen Vollzug.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG –, § 46 Abs. 1 i. V. m. Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung – FeV –. Nach deren Ziffer 9.1 ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis), also wie hier Amphetamin, eingenommen hat. Für den Eignungsausschluss genügt im Regelfall bereits der Nachweis des einmaligen Konsums der sog. „harten Droge“, ohne dass es darauf ankommt, ob ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss des Betäubungsmittels geführt wurde (st. Rspr. der Kammer und des OVG RP, vgl. z. B. OVG RP, Beschluss vom 25. Januar 2012 – 10 B 11494/11.OVG – und Beschluss der Kammer vom 22. Juni 2016 – 1 L 405/16.NW –; aus der obergerichtlichen Rspr. außerdem VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 7. April 2014 – 10 S 404/14 –, VBIBW 2014, 465 sowie BayVGH, Beschluss vom 22. September 2015 – 11 CS 15.1447 –, juris, m. w. N.). Der vom Antragsteller angeführten abweichenden Auffassung in der Literatur schließt sich die Kammer wegen der eindeutigen Verordnungslage in Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV und im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit „harter“ Drogen nicht an (vgl. OVG RP, Beschluss vom 21. November 2000 – 7 B 11967/00 –, juris).

Im derzeitigen Erkenntnisstand ist zumindest von einer einmaligen Amphetamineinnahme durch den Antragsteller auszugehen. Diese ist nämlich durch das toxikologische Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin M. vom 31. März 2017 nachgewiesen. Auf die Höhe der im Zeitpunkt der Blutentnahme (noch)

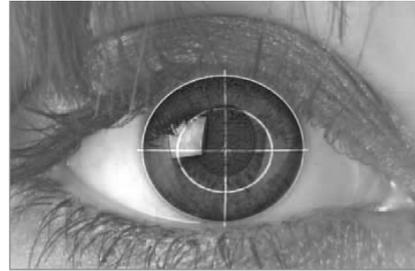
vorhandenen Amphetaminkonzentration kommt es in fahrerlaubnisrechtlicher Hinsicht schon deshalb nicht an, weil – wie ausgeführt – die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss hier unerheblich ist. Zudem weist das toxikologische Gutachten nachvollziehbar darauf hin, dass es gerade in der Abklingphase einer akuten Psychostimulanzienwirkung zu schweren psychophysischen Erschöpfungszuständen kommen kann, wodurch die persönliche Leistungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt wird. Aus dem Gutachten vom 31. März 2017 ergibt sich außerdem unzweifelhaft, dass die vom Antragsteller gegenüber der Polizei angeführten Medikamente (Ibuprofen 800 und eine Viagra ähnliche Tablette am Vorabend) den positiven Nachweis von Amphetamin nicht erklären können.

Das weitere Vorbringen des Antragstellers im Eilverfahren, er habe neben diesen Medikamenten einmalig den rezeptpflichtigen Appetitzügler „Tenuate Retard“ eingenommen, der zu einem falsch-positiven Ergebnis der Blutuntersuchung auf Amphetamin führen könne, bewertet die Kammer als unbeachtliche Schutzbehauptung. Dieser Vortrag weicht von den früheren Angaben des Antragstellers bei der Polizei ab, womit seine Angaben insgesamt nicht plausibel sind (vgl. zu den strengen Anforderungen an einen schlüssigen Vortrag bei geltend gemachter „unbewusster“ Drogeneinnahme OVG RP, Beschluss vom 25. Januar 2012 – 10 B 11430/11.OVG – und Beschluss vom 18. Februar 2015 – 10 B 10017/15.OVG –). Der toxikologische Gutachter des Instituts für Rechtsmedizin M. hat auf Nachfrage des Antragsgegners zudem telefonisch bestätigt, der in dem Medikament enthaltene Stoff Amfepramon führe nicht zu einem falsch-positiven Ergebnis betreffend Amphetamin. Im Eilverfahren besteht keinerlei Veranlassung dazu, hieran zu zweifeln und eine schriftlich begründete Stellungnahme des Gutachters einzuholen.

Unabhängig davon, dass die Behauptungen des Antragstellers nicht glaubhaft sind, führen sie auch inhaltlich nicht dazu, dass der regelhafte Eignungsausschluss nach § 46 Abs. 1 i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV hier ausnahmsweise Zweifeln unterliegt und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zunächst nach der Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur FeV eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen ist. Der Antragsteller räumt nämlich weiter ein, dass er das verschreibungspflichtige Medikament „Tenuate Retard“ ohne Rezept und ohne medizinische Indikation eingenommen hat, um sich für eine weite Autofahrt als Beifahrer länger wach zu halten. Damit offenbart er, dass er ein psychoaktiv wirksames Arzneimittel außerhalb seines Anwendungsbereichs, ohne ärztliche Verordnung und Kontrolle zweckentfremdet hat, um sich bewusst die psychoaktive Wirkung zu Nutze zu machen. Hierin liegt keiner der von Vorbemerkung 3 zur FeV erfassten besonderen Umstände, sondern allenfalls ein weiterer Anknüpfungspunkt für Eignungszweifel wegen missbräuchlicher Einnahme psychoaktiv wirkender Arzneimittel oder Stoffe gemäß Ziffer 9.4 der Anlage 4 zur FeV.

ABSTRACTS

**13. GEMEINSAMES
SYMPOSIUM**



DEUTSCHE GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)

UND

DEUTSCHE GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)

PERSPEKTIVEN DER VERKEHRSPSYCHOLOGIE UND VERKEHRSMEDIZIN:
DER MENSCH IM SPANNUNGSFELD VON TECHNIK UND UMWELT

6.-7. OKTOBER 2017

LEIPZIG



© 50109367 Tsteschum Fotolia.com

www.verkehr-symposium.de

Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial:	<p>DR. DON DEVOL Tagungspräsident DGVP & DGVM-Symposium Leipzig 2017, Erfurt</p> <p>PROF. DR. MED. MATTHIAS GRAW Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, München</p> <p>PROF. DR. PHIL. WOLFGANG FASTENMEIER Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Berlin</p>	Sup III - 7
Abstracts*):	<p><u>Freitag, 6. Oktober 2017</u></p> <p>Übersichtsreferat</p> <p>Aktuelle Entwicklungen im behördlichen Fahrerlaubnisrecht D.-M. HALECKER, Frankfurt (Oder).</p>	Sup III - 9
	<p>Vorträge Block 1: Alkohol, Drogen und Medikamente</p> <p>Cannabis als Medizin K. MÜLLER-VAHL, Hannover.</p> <p>Cannabismedikation und Fahreignung D. DALRUP, Düsseldorf</p>	Sup III - 9 Sup III - 10
	<p>Vorträge Block 2: Mensch und Technik</p> <p>Automatisiertes und vernetztes Fahren – Potentiale und Herausforderungen der technischen Entwicklung im Fahrzeug J. BÖNNINGER, A. EICHELMANN, U. SCHÜPPEL, Dresden</p> <p>Automatisiertes Fahren und die Zukunft der Fahrprüfung und -ausbildung R. CLAESSEN, Rijnsijk/NL.</p> <p>Automatisiertes Fahren im Straßenverkehr – offene Fragen aus Sicht der Psychologie (ohne Abstract) B. SCHLAG, Dresden</p>	Sup III - 11 Sup III - 12

Vorträge Block 3: Aktuelle Forschungsthemen der Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner

ICH FAHR DICH! Über die Akzeptanz autonomen Fahrens im Spannungsfeld Mensch und Technik mit besonderem Fokus auf verkehrssicherheitsrelevante Aspekte

D. PATZ, Wien/AT Sup III - 12

Alkoholkonsum im Radverkehr und dessen Auswirkungen auf motivationales und intentionales Trink- und Fahrverhalten (... denn die trinkenden Radler wissen (nicht?), was sie tun?)

S. THISEN, Münster Sup III - 13

Analyse der Variabilität menschlicher Gesichtsmaße und Gesichtskonturen zur Bildidentifikation anhand von Radarfotos

A. WAGNER, **T. FUCHS**, **A. KOLBIG**, **S. PELDSCHUS**, München, Chemnitz Sup III - 14

Poster Medizin

Klärung eines tödlichen Arbeitsunfalles durch Rekonstruktion

C. ECKHOFF, **D. BRACKROCK**, **K.-P. PHILIPP**, **B. BOCKHOLDT**, Greifswald Sup III - 15

Vorsicht Sekundenschlaf – Kampagne des DVR gegen Müdigkeit am Steuer

A.-S. BÖRRIES, Bonn Sup III - 16

Alkoholinduzierte Hangover – Diskussion von Ursachen, Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Führen von Kraftfahrzeugen

M. MINGE, **H.-G. KOLLRA**, **P. BRIELER**, Berlin Sup III - 16

Untersuchungen zum Schlafverhalten und zur Schlafqualität bei Bus- und Straßenbahnfahrern im Schichtdienst

K. WESEMANN, **S. DARIUS**, **I. BÖCKELMANN**, Magdeburg. Sup III - 17

Machbarkeitsstudie zur Wirksamkeitsanalyse persönlicher Schutzausrüstung mit virtuellen Menschmodellen

R. ARANDA, **T. FUCHS**, **S. PELDSCHUS**, München Sup III - 18

- Auswirkungen auditiver Reize auf die Konzentrationsfähigkeit in simulierten Straßenverkehrssituationen
W. WELZ, C. GROBE-SIESTRUP, A. FISCHER, G. PREUß,
 Berlin Sup III - 18
- Potentialanalyse aktueller Fahrerassistenzsysteme in Hinblick auf die Vermeidbarkeit von tödlichen Landstraßenunfällen
K. BAUER, C. PELITZ, M. GRAW, S. PELDSCHUS,
 München, Furtwangen Sup III - 19
- Die medizinische Untersuchung von Inhabern einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 – untersuchen wir richtig?
U. BÖHM, Leipzig. Sup III - 20
- Die Bedeutung der „Leberwerte“ im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik
U. BÖHM, Leipzig. Sup III - 21
- Curriculum Verkehrsmedizinische Begutachtung
M. HUETTEN, Berlin. Sup III - 22

Poster Psychologie

- Analyse des Fahrverhaltens in Indonesien mit dem Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ)
N. HANUM, K. RESCHKE, Leipzig Sup III - 22
- Stress beim Abbiegen, Traumatisierung durch Unfälle – Situationsanalyse und wirksame Prävention durch Kamera-Monitor-Systeme
M. FISCHER, B. OSTERMANN, J. HEDTMANN,
 Hamburg, Sankt Augustin Sup III - 23
- Fahrerablenkung durch nicht-technische Ursachen
J. KUBITZKI, W. FASTENMEIER, Ismaning, Berlin Sup III - 24
- Hausaufgaben in verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen
T. LIEMANDT, Berlin. Sup III - 25
- Reform des Probeführerscheins in Österreich
B. SALAMON, Wien/AT Sup III - 25

Menschliches Versagen als Ursache innerstädtischer
Motorradunfälle – Blick- und Fahrverhalten von
Pkw-Lenkern mit und ohne Motorradführerschein im
Vergleich
D. KNOWLES, A. POMMERS, S. BOETS, C. DESMET,
Wien/AT, Brüssel/BE. Sup III - 26

Empirische Untersuchungen zur Ermittlung von
Ansätzen für eine erfolgreiche Intervention bei verkehrs-
auffälligen Kraftfahrern
K. F. VOSS, A. VOSS, Hannover, Erlangen Sup III - 28

Die Entwicklung der Verkehrspsychologie an der
Universität Leipzig
S. KOSCHEWSKI, Leipzig Sup III - 28

Poster Toxikologie

Crystal im Straßenverkehr: Ein drastisch unterschätztes
Problem? Totalerhebung der toxikologischen Analysen
aller Blutproben illegaler Drogen anlässlich Verkehrs-
kontrollen in Sachsen für das Jahr 2013
S. MÜHLIG, A. GÜNZEL, J. PAULICK, J. DREBLER,
Chemnitz, Leipzig Sup III - 29

Nachweis von Cannabinoiden im Haar im Rahmen der
Fahreignungsdiagnostik (Kasuistik)
U. BÖHM, M. BÖTTCHER, Leipzig, Dessau Sup III - 29

Ethylglucuronid im Serum im Vergleich zu direkten
(Phosphatidylethanol, Ethanol) und indirekten
(γ -GT + MCV, CDT) Alkoholmarkern bei Personen mit
Verdacht auf gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum
M. BÖTTCHER, J. NEUMANN, F. PICT, O. BECK, Dessau. Sup III - 30

Vergleich der Drogenkonzentration (§ 24a StVG) in
Serumproben mit und ohne Zusatz von Natriumfluorid
F. MÜBHOFF, C. WIEDFELD, J. KRÜGER, München. Sup III - 31

Samstag, 7. Oktober 2017**Vorträge Block 1: Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch**

Abstinenz und Konsumreduktion (Kontrolliertes Trinken) –
Forschungsstand und Implikationen für die
MPU/MPU-Vorbereitung

J. KÖRKELE, Nürnberg Sup III - 32

Ist weniger mehr? Trinkmengenreduktion/kontrolliertes
Trinken vs. Abstinenz (ohne Abstract)

N. WODARZ, Regensburg

Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch: Planung
und Evaluation therapeutischer Interventionen

G. BÜHRINGER, Dresden Sup III - 33

Vorträge Block 2: Krankheiten und Verkehrssicherheit

Entwicklung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahr-
eignung

M. ALBRECHT, Bergisch Gladbach Sup III - 34

Medizinische Aspekte zur Fahreignungsbegutachtung
multimorbider Autofahrer

C. WEIMANN-SCHMITZ, Aachen Sup III - 34

Psychophysische Leistungsfähigkeit (ohne Abstract)

M. KARTHAUS, Dortmund

**Vorträge Block 3: Analyse aktueller Bahnunfälle –
Bahnunfall bei Bad Aibling aus der Perspektive
unterschiedlicher Disziplinen**

Ermittlungsergebnisse aus rechtsmedizinischer Sicht

M. GRAW, München Sup III - 35

Technische Rekonstruktion

M. WILL, Stuttgart Sup III - 35

Neuropsychologische Begutachtung – Vergessen bei
starker Ablenkung

A. BRUNNAUER, München Sup III - 36

13. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlich willkommen zum 13. Gemeinsamen Symposium der DGVP und DGVM, das am 6. und 7. Oktober 2017 in der Universitäts- und Messestadt Leipzig stattfindet. Die im Jahre 1409 gegründete Universität Leipzig (Alma Mater Lipsiensis) ist die zweitälteste durchgehend bestehende Universität auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Hier unterrichtete unter anderem der Begründer der experimentellen Psychologie Wilhelm Wundt.

Das zweitägige wissenschaftliche Symposium widmet sich in diesem Jahr dem Thema „Perspektiven der Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin – der Mensch im Spannungsfeld von Technik und Umwelt“.

In insgesamt sechs Themenblöcken werden hochaktuelle und teilweise kontrovers diskutierte Themen aus sowohl verkehrsmedizinischer als auch verkehrspsychologischer Perspektive behandelt. Das wissenschaftliche Programm ist interdisziplinär ausgerichtet und legt dieses Jahr den Schwerpunkt unter anderem auf die folgenden für die Verkehrssicherheit relevanten Themen:

- Cannabis als Medikament
- Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch
- Analyse von Bahnunfällen
- Autonomes Fahren
- MPU-Anordnung ab 1,1 ‰

Die sieben Workshops befassen sich mit den Themen: V-Hypothesen der Beurteilungskriterien, Alkohol und Radfahren, Drogen und Medikamente (u. a. Cannabis als Medikament), Verkehrspsychologische Intervention, Alkohol (u. a. Operationalisierung Kontrolliertes Trinken), Verkehrsmedizinische Themen (v. a. Kardiologie, Ophthalmologie) sowie der Faktor Mensch in der technologischen Entwicklung. In diesen praxisnahen Workshops wird themenspezifisch ein Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaftlern und Anwendern erfolgen. Falls Sie für einen Workshop konkrete Fragen haben, können Sie diese gerne vorab einsenden.

Aus den drei verkehrsrelevanten Bereichen Psychologie, Medizin und Toxikologie werden darüber hinaus in Form von Postern Ergebnisse neuester Studien präsentiert. Die besten Präsentationen werden wie in den vergangenen Jahren prämiert.

In diesem Jahr ist im Hauptprogramm ein gemischter Themenblock ausschließlich für die Nachwuchswissenschaftler eingerichtet worden. Hier können sie ihre wissenschaftlichen Arbeiten vorstellen und mit erfahrenen Wissenschaftlern aus den relevanten Fachdisziplinen Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin, Toxikologie und Ingenieurwissenschaften diskutieren.

Für den Freitagabend möchten wir Sie zu einem entspannten Gesellschaftsabend im Ratskeller der Stadt Leipzig einladen.

Es erwarten Sie interessante Tage des wissenschaftlichen Dialogs mit fruchtbaren Diskussionen in der kulturell wie auch wissenschaftlich sehr lebendigen Stadt Leipzig.

DR. DON DEVOL
Tagungspräsident

PROF. DR. MATTHIAS GRAW
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

PROF. DR. WOLFGANG FASTENMEIER
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder), Deutschland

D.-M. HALECKER

Aktuelle Entwicklungen im behördlichen Fahrerlaubnisrecht – MPU-Anordnung bei einmaliger Trunkenheits-/Drogenfahrt und Doppelkompetenz von Strafrichter/Fahrerlaubnisbehörde –

Kaum ein anderes Thema stand in den vergangenen Monaten im Fokus des Diskurses wie die Frage nach der Rechtmäßigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) infolge der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB wegen einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von unter 1,6 Promille. Entgegen der oberverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung, die eine MPU-Anordnung in diesem Falle überwiegend für gerechtfertigt erachtete, sprach sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – für deren Unzulässigkeit aus. Seiner Ansicht nach rechtfertige eine einmalige Trunkenheitsfahrt ohne das Hinzutreten weiterer aussagekräftiger Tatsachen erst ab einer BAK von 1,6 Promille gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Anordnung einer MPU. Grund genug, sich mit dieser Entscheidung näher auseinanderzusetzen und damit verbundene Konsequenzen für die Berufspraxis aufzuzeigen.

Ergänzend wird in diesem Zusammenhang die derzeit kontrovers diskutierte Problematik aufgegriffen, ob bei einer Fahrt unter Cannabiseinfluss und gelegentlichem Cannabiskonsum die Frage des Trennungsvermögens zwischen dem Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr zunächst im Wege einer MPU nach § 14 Abs. 1 S. 3 FeV aufgeklärt werden müsse (bejahend VGH Bayern, BA 2017, 140; dagegen VGH Baden-Württemberg, BA 2017, 142).

Abschließend wird der Frage nachgegangen, inwieweit sich die normierte Doppelkompetenz von Strafrichter und Fahrerlaubnisbehörde in Bezug auf fahrerlaubnisbezogene Sanktionen als „Fluch oder Segen“ erweist. Im Mittelpunkt stehen dabei das Ob und Wie einer Bindungswirkung gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 3, 4 StVG.

Email: halecker@europa-uni.de

*Klinik für Psychiatrie, Sozialpsychiatrie und Psychotherapie,
Medizinische Hochschule Hannover, Deutschland*

K. MÜLLER-VAHL

Cannabis als Medizin

Cannabis wurde über Jahrtausende in zahlreichen Kulturen als Heilmittel genutzt. Nachdem es Anfang des 20. Jahrhunderts nahezu in Vergessenheit geriet, hat das Interesse an der therapeutischen Nutzung von Cannabis und seinen Inhaltsstoffen in den vergangenen Jahren wieder sprunghaft zugenommen. Es ist anzunehmen, dass Medikamente auf Cannabisbasis ein breites therapeutisches Potenzial besitzen. Sie werden derzeit am häufigsten zur Behandlung von Appetitlosigkeit, Übelkeit, Spastik bei Multipler Sklerose, neuropathischen Schmerzen und anderen neurologischen und psychiatrischen Erkrankungen verschrieben. Allerdings ist die Studienlage bei vielen Anwendungsgebieten mangelhaft. Die Verträglichkeit Cannabis-basierter Medikamente gilt allgemein als gut.

Es wird angenommen, dass Cannabis-basierte Medikamente ihre Wirkung überwiegend durch spezifische Effekte an Bindungsstellen im körpereigenen Cannabinoid-System entfalten – und nicht etwa durch eine unspezifische Dämpfung oder Sedierung. So konnten in den vergangenen Jahren neben zentralen (CB1) und peripheren (CB2) Cannabinoid-Rezeptoren auch körpereigene Botenstoffe (so genannte Endocannabinoide wie Anandamid und 2-AG) identifiziert werden.

In Deutschland können mittels Betäubungsmittelrezept Cannabis-basierte Medikamente wie Nabiximols, Nabilon und Dronabinol (Tetrahydrocannabinol, THC) verschrieben werden. Seit Inkrafttreten des neuen Cannabisgesetzes im März 2017 sind auch Cannabisblüten (aktuell 14 verschiedene Sorten) verschreibungsfähig. Laut Gesetz sollen die Kosten dieser Behandlungen für schwer kranke Patienten, für die keine Therapiealternativen zur Verfügung stehen, von den Krankenkassen übernommen werden.

Email: mueller-vahl.kirsten@mh-hannover.de

Rechtsmedizin Düsseldorf, Forensische Toxikologie, Deutschland

D. DALRUP

Cannabismedikation und Fahreignung

In einem im Internet abrufbaren Merkblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom November 2015 mit dem Titel „Drogen als Medikament – Hinweis für die Beurteilung der Fahreignung“ heißt es u. a., dass, wenn Zweifel an der Fahreignung von Patienten unter Dauermedikation bestehen, diese mit einem ärztlichen Gutachten und einer Überprüfung der psychophysischen Leistungsfähigkeit ausgeräumt werden müssen. Die Fragestellung an die Gutachter sollte lauten: „Ist die Krafftahreignung trotz der bekannten Erkrankung und der damit in Verbindung stehenden Dauermedikation (mit Medizinal-Cannabisblüten) gegeben?“ Noch etwas genauer wird der VGH Baden-Württemberg in seinem Beschluss vom 31.01.2017 (10 S 1503/16), bei dem der Kläger im Rahmen seiner ärztlich begleiteten Selbsttherapie Medizinal-Cannabis aus der Apotheke und gleichzeitig – aus Kostengründen – illegal beschafftes Cannabis konsumiert hatte. Der VGH führt in seiner Begründung unter anderem Folgendes aus: „Während bei der illegalen regelmäßigen Einnahme von Cannabis die Fahreignung ohne weiteres ausgeschlossen ist (Nummer 9.2.1 der Anlage 4 der FeV), ist bei einer ärztlich verordneten Therapie mit Cannabis eine einzelfallorientierte Beurteilung der Fahreignung unter Würdigung der individuellen Aspekte erforderlich, die sowohl aus verkehrsmedizinischer Sicht die Erkrankung, ihre Symptome, die medikamentenspezifischen Auswirkungen und die ärztliche Überwachung der Medikamenteneinnahme erfasst als auch aus verkehrspsychologischer Sicht die individuelle Leistungsfähigkeit, die Fähigkeit zur Kompensation von ggf. festgestellten Leistungseinschränkungen, die Compliance des Patienten gegenüber der Therapie, die Fähigkeit zur Risikoeinschätzung und auch die Gefahr der missbräuchlichen Einnahme überprüft.“ An diesen Vorgaben sollte man sich orientieren, wenn die Fahreignung bei einer Cannabismedikation geprüft werden muss. Hierbei macht es aus pharmakologisch-toxikologischer Sicht zunächst einmal keinen Unterschied, ob das Betäubungsmittel legal oder illegal erworben wurde, solange die Qualitäten vergleichbar sind. Somit können auch die bisherigen Erfahrungen über die psychophysischen Leistungsminderungen, die Dauerkonsumenten von illegal erworbenen Cannabisprodukten zeigten, für die Beurteilung der Fahreignung genutzt werden. Etwas anders würde es aussehen, wenn sich die in der Ärztezeitung vom 07.03.2017 veröffentlichten Vorschläge durchsetzen, dass die Cannabisblüten pulverisiert werden und von der Apotheke den Patienten ein kleiner Dosierlöffel zur Verfügung gestellt wird, sodass diese eine genau definierte Menge des Cannabisproduktes verwenden können. Wenn das Pulver dann mithilfe eines elektrischen Verdampfers unter definierten Bedingungen erhitzt und, so weiter der Vorschlag, der Dampf dann nach und nach vollständig inhaliert wird, so wäre eine reproduzierbare/einheitliche Dosierung der Cannabisinhaltsstoffe vorstellbar. In jedem Fall sollten bei der Prüfung der Fahreignung unter Cannabistherapie begleitend Blutuntersuchungen auf THC und seine Metabolite vorgenommen werden. Es erscheint nicht unrealistisch, dass die Mehrzahl der Patienten mit guter Compliance eine Konzentration an THC-COOH unterhalb von 150 ng/mL aufweisen, d. h. unterhalb der Konzentration liegen, ab der – nach verfestigter Verwaltungsrechtsprechung – erst der regelmäßige Konsum (von illegal erworbenem Cannabis) unterstellt wird.

Email: fortoxi@uni-duesseldorf.de

Fahrzeugsystemdaten GmbH, Dresden, Deutschland

J. BÖNNINGER, A. EICHELMANN, U. SCHÜPPEL

Automatisiertes und vernetztes Fahren: Potentiale und Herausforderungen der technischen Entwicklung im Fahrzeug

Seit der Erfindung des Verbrennungsmotors wurden Kraftfahrzeuge zunehmend automatisiert. Neben dem Antrieb werden dem Fahrer seitdem immer mehr Fähigkeiten abgenommen. In den ersten Jahrzehnten nach seiner Erfindung musste das Automobil noch vom Fahrer alleine gesteuert werden, ohne dass ihn das Auto unterstützte. In kritischen Situationen – z. B. bei Über- oder Untersteuerung auf glatter Straße – waren die Autofahrer oft überfordert und konnten einen Unfall nicht vermeiden. Nach einer Phase der mechanischen, elektrischen, hydraulischen und pneumatischen Steuerung von Fahrfunktionen wurden mit dem Einzug der Computer in die Fahrzeuge die Grundlagen für eine elektronische Steuerung von Funktionen gelegt. Um Unfälle zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern, wurden dem Fahrer erste „Assistenten“ an die Seite gestellt, die ihm in kritischen Situationen helfen sollten (z. B. ESP, ABS). Der technische Fortschritt geht seither weiter: Die Anstrengungen, die Sicherheit der Menschen im Straßenverkehr stetig weiter zu verbessern [1], haben in den vergangenen Jahren zu einer dynamischen Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik geführt. Neben neuen Assistenzsystemen werden Schritt für Schritt auch Chauffeurfunktionen im Straßenverkehr eingeführt. Diese werden zwar auf Basis der heute bereits bekannten Systeme entwickelt, doch gehen sie über die Assistenz in der Handlungsausführung hinaus und übernehmen einzelne Fahraufgaben komplett. So sind bereits heute Stauassistenten in einigen Fahrzeugen verfügbar und in Kürze werden auch Chauffeurfunktionen (z. B. bei Autobahnfahrten) Realität werden. Neben der Automatisierung spielt dabei die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Umwelt eine immer größere Rolle. Es ist abzusehen, dass der Straßenverkehr durch den Austausch von Informationen effizienter, umweltfreundlicher und sicherer gestaltet werden wird. Dabei sind in Zukunft neue Formen der Mobilität denkbar, z. B. fahrerlose Zustellautos [2] oder automatisiertes Valet Parking [3]. Die Informationen, die dafür in den Steuergeräten des Fahrzeuges verarbeitet werden, sind vergleichbar mit denen, die wir Menschen über unsere eigenen Sensoren (z. B. Augen, Gleichgewichtssinn) aufnehmen und verarbeiten, wenn wir zu Fuß unterwegs sind. Während für die Wahrnehmung und Verarbeitung der Informationen im Fahrzeug bereits Lösungen existieren, liegt eine Herausforderung in der Gestaltung der Kommunikation der Fahrzeuge mit dem Fahrer und anderen Verkehrsteilnehmern (Mensch-Maschine-Schnittstelle). Der Vortrag gibt einen Überblick über die Potentiale und die noch bestehenden Herausforderungen der technischen Entwicklung auf dem Weg zum automatisierten und vernetzten Fahren.

Literatur

- [1] BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2011). Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Online: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile (22.03.2016)
- [2] DHL Trend Research (2014). Self-driving vehicles in logistics – a DHL perspective on implications and use cases for the logistics industry. Online: https://www.dhl.de/content/dam/dhlde/images/ueber_uns/content/dhl_self-driving_vehicles.pdf (22.03.2017)
- [3] Lemmer, K. (2014). Autonomes Fahren und Fahrerassistenz. Online: http://mobilitaet.rootfeld-development.de/fileadmin/user_upload/ClusterMobility/Bildarchiv/Daten/Vortrag_Prof._Lemmer_.pdf (22.03.2017)

Email: juergen.boenninger@fsd-web.de

CIECA – International Commission for Driving Testing, Rijswijk, Niederlande

R. CLAESEN

Automatisiertes Fahren und die Zukunft der Fahrprüfung und -ausbildung

Die Erwartungen an das automatisierte und autonome Fahren sind hoch. Bei aller Euphorie über diese positiven Entwicklungsperspektiven darf nicht verkannt werden, dass mit der fortschreitenden Automatisierung im Fahrzeug auch veränderte Anforderungen an die Ausbildung des Fahrers gestellt werden: Dessen Rolle wandelt sich vom aktiv Handelnden („aktiver Operateur“), der das Fahrzeug bedient, hin zum passiven Systemüberwacher. Zu den Pflichten des Fahrzeugführers gehört u. a. auch die bestimmungsgemäße Verwendung des Systems und der Fahrer muss „wahrnehmungsbereit“ sein und die Fahrzeugsteuerung bei einer Übernahmeanforderung durch das System unverzüglich übernehmen. Dies setzt nicht allein eine besondere Vertrautheit mit dem System, sondern auch die Verwendungsfähigkeit voraus, die erst erworben werden muss und kaum über das Lesen eines Handbuchs erreichbar erscheint. Vor dem Hintergrund der GDE-Matrix, aus der hervorgeht, dass ein Kraftfahrer während der Fahrausbildung dazu befähigt werden soll, sicher, verantwortungsbewusst und energiesparend fahren zu lernen, leiten sich eine ganze Reihe an Herausforderungen für die Fahrausbildung und -prüfung ab: Welche Fertigkeiten und Kompetenzen benötigt ein Fahrer für die unterschiedlichen Stufen der Automation? Wie lassen sich diese Anforderungen trainieren und prüfen? In den nächsten Dekaden wird es unterschiedliche Automatisierungsstufen auf den Straßen geben, also einen Mix aus Fahrzeugen ohne Automatisierung, solchen mit Assistenzsystemen und teilweiser Automatisierung und vollautomatisierte Fahrzeuge mit Fahrgästen, die nicht mehr selbst fahren. Wie soll auf diese Entwicklung in Ausbildung und Prüfung reagiert werden, durch unterschiedliche oder gar neue Führerscheinklassen? Wie soll einer möglichen Dequalifizierung entgegengewirkt werden?

In dieser Präsentation wird erörtert, wie CIECA diesen Herausforderungen begegnet. Zudem wird die Verkehrspraxis zu Ausbildung und Prüfung im Bereich automatisierten Fahrens in den Niederlanden vorgestellt.

Email: rene.claesen@cbr.nl

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, Österreich

D. PATZ

ICH FAHR DICH! Über die Akzeptanz autonomen Fahrens im Spannungsfeld Mensch und Technik mit besonderem Fokus auf verkehrssicherheitsrelevante Aspekte

Synopsis: Automatisierte Mobilität wird nachhaltige Auswirkungen auf die Gesellschaft in vielen verschiedenen Bereichen haben. Für die Verkehrssicherheit könnte es zu einer Reduktion von Unfällen und Beinahe-Unfällen kommen. Doch gleichzeitig zeigt sich, dass Menschen dem autonomen Fahren skeptisch gegenüberstehen. Das Vertrauen in die neue Technik scheint bei vielen Menschen gering oder nicht gegeben zu sein. In mehreren Studien haben wir die Akzeptanz autonomen Fahrens untersucht und auf Basis der Ergebnisse Maßnahmen abgeleitet, die zur Erhöhung der Akzeptanz von autonomen Fahren beitragen und dadurch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Hypothese: Menschen vertrauen autonomen Fahrzeugen noch nicht und stehen diesen skeptisch gegenüber. Mehr Information und Wissen über diese Technik führt zu einer höheren Akzeptanz. Nur, wenn Menschen dieser neuen Technik vertrauen, hat diese die gewünschten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Material/Methode: Wir nähern uns dem Spannungsfeld Mensch und Technik auf mehreren Ebenen:

Literaturrecherche und Darstellung des wissenschaftlichen Stands zu Forschungen im Spannungsfeld Technologie und Mensch, v. a. in Hinblick auf die Akzeptanz vom autonomen Fahren;

Jährlich durchgeführte quantitative Akzeptanzstudie repräsentativ für die österreichische Bevölkerung (n=1.000): Vergleich der Ergebnisse aus dem Vorjahr und mit internationalen Studien;

Qualitative Untersuchung zum „Autonomen Fahren“: Durchführung einer qualitativen Untersuchung, um Motive, Ängste und Wünsche an das autonome Fahren zu analysieren;

Workshop, Diskussion und Erweiterung der Ergebnisse mit internationalen ExpertInnen bei einer Konferenz zu „Automatisiertes Fahren – Verkehrssicherheit und der Faktor Mensch“.

Erste Ergebnisse: Erste Ergebnisse zeigen, dass ÖsterreicherInnen autonomem Fahren weiterhin skeptisch gegenüberstehen, aber durchaus mehr über diese neue Technologie erfahren wollen („engaged skepticism“). Rund 69% der Befragten gaben 2017 an, dass sie gerne mehr über autonomes Fahren wissen wollen. Die Informationen sollen dabei von ExpertInnen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit kommen. Unklarheit herrscht v.a. wie sich die Phase des Mischverkehrs gestalten soll und wie die Interaktion mit selbstfahrenden Fahrzeugen funktionieren soll. Die Ergebnisse der Studien zeigen, dass „Probieren dieser neuen Technologie“ Skepsis reduziert.

Schlussfolgerung: Es ist wichtig, den Menschen aktiv in Entwicklungen rund um das autonome Fahren einzubinden und ihm die Möglichkeit zu geben, diese neue Technologie zu erleben. Ausgehend von unseren Forschungen in Österreich haben wir mögliche Maßnahmen entwickelt, die zu einer Förderung der Auseinandersetzung mit autonomem Fahren beitragen soll. Diese Maßnahmen sind dabei nicht regional beschränkt, sondern können international dazu beitragen, die Akzeptanz zu erhöhen und so die sukzessive, aber stetig voranschreitende Einführung von autonomen Fahrzeugen aktiv zu begleiten und den Menschen in den Mittelpunkt der Überlegungen zu rücken.

Email: daniela.patz@kfv.at

Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Deutschland

S. THISEN

Alkoholkonsum im Radverkehr und dessen Auswirkungen auf motivationales und intentionales Trink- und Fahrverhalten (...denn die trinkenden Radler wissen (nicht?), was sie tun?)

Münster ist die Fahrradhauptstadt von Deutschland. Dort lebe ich seit 2012 und studiere Psychologie an der Westfälischen Wilhelms-Universität. Bis heute ist es für mich teilweise faszinierend sowie vielfach unbegreiflich zu erleben, wie Menschen sich dort als Fahrradfahrer verhalten.

Dies trifft insbesondere auf das Fahren unter Alkoholeinwirkung zu. Neben zu beobachtenden Ausfallerscheinungen offensichtlich alkoholisierten Radfahrer fallen Gruppen von Personen unterschiedlichen Alters auf, die während der Fahrt insbesondere in den Abend- und Nachtstunden in der Stadt ungeniert Bier, Wein und Schnaps konsumieren.

Einer Umfrage in Münster zufolge wird bewusst das Fahrrad gewählt, um Alkohol trinken zu können.

Die Beobachtungen und Erfahrungen im hiesigen Leben und Erleben führten dazu, dass ich mich in meiner Bachelor-Thesis unter dem Titel „...denn sie wissen (nicht?), was sie tun. Über die Motivation alkoholisiert Fahrrad zu fahren“ dem Phänomen Trinken und Radfahren näherte.

Zur Untersuchung konzipierten wir eine Studie mit Fragebögen u.a. zur Theorie des geplanten Verhaltens, zur Risikobereitschaft und zum individuellen Alkoholkonsum.

Von 525 Probanden berichteten knapp 72 %, selbst alkoholisiert Fahrrad zu fahren, knapp 10 % von diesen auch nach Mischkonsum.

Drei Prozent der Trunkenheitsfahrer wurden erwischt und fast alle gaben an, auch danach wieder alkoholisiert Fahrrad gefahren zu sein.

Die alkoholisiert radelnde Gruppe konsumierte ihrer Selbstauskunft nach signifikant mehr Alkohol in riskanten und gefährlichen Mengen begründet durch Verstärkungs-, Bewältigungs-, Konformitäts- und soziale Trinkmotive, wies eine höhere Ausprägung in Sensation Seeking auf und schätzte die Wahrscheinlichkeit für Unfälle bei alkoholisiertem Fahrrad- und Autofahren geringer ein als die nüchtern fahrende Gruppe.

Bezüglich der Überprüfung der Theorie des geplanten Verhaltens, dem Hauptaugenmerk der Untersuchung, zeigte sich, dass Personen mit negativeren Einstellungen bezüglich Trunkenheitsradfahrten, einer höheren wahrgenommenen Verhaltenskontrolle sowie einem stärkeren moralischen Normbewusstsein weniger geneigt waren, selbst alkoholisiert Fahrrad zu fahren.

Als weiteres Ergebnis ergab die Befragung, dass neben dem Gefahrenbewusstsein auch das intentionale Handeln und die Einschätzung eigener Fähigkeiten unter Alkoholeinfluss bei mangelnder Trennungsbereitschaft von Konsum und Fahren stark beeinträchtigt waren. Retrospektiv waren sich die Befragten der Gefährdung bewusst. Zudem legen die berichteten Trinkgewohnheiten vielfach den Schluss auf eine Toleranzentwicklung nahe.

2016 forderte die Fahrerlaubnisbehörde Münster 77 Personen zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgrund von Radfahren unter Alkoholeinfluss über 1,6 ‰ auf. Nur 21 Betroffene konnten eine positive MPU beibringen; 46 Personen ist die Fahrerlaubnis entzogen worden bzw. haben im Verfahren darauf verzichtet.

Unsere Studie verdeutlicht die Wichtigkeit weiterer Forschung zu Alkohol im Radverkehr. Weitere Analysen des gesammelten Datenmaterials stehen noch aus.

Email: sarah.thissen@web.de

*Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/ Biomechanik, Deutschland¹)
DEKRA Automobil GmbH, Niederlassung Chemnitz, Analytische Gutachten, Deutschland²)*

A. WAGNER¹), T. FUCHS¹), A. KOLBIG²), S. PELDSCHUS¹)

Analyse der Variabilität menschlicher Gesichtsmaße und Gesichtskonturen zur Bildidentifikation anhand von Radarfotos

Fragestellung: Videoüberwachung als Sicherheitsmaßnahme im Straßenverkehr nimmt in der heutigen Gesellschaft stetig zu, um die Grundlage für eine gerechte und nachvollziehbare Beurteilung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu schaffen (HAFFNER, SKOPP und GRAW, 2010). Häufig wird in analytischen Gutachten die Identität von Personen anhand von Radarfotos bestimmt. Die Identifikation erfolgt dabei anhand einer Reihe auf dem Tatfoto erkennbarer qualitativer Gesichtsmerkmale, die mit den gleichen Merkmalen auf einem häufig in höherer Bildqualität vorliegenden Vergleichsfoto eines Verdächtigen verglichen werden.

Dieser klassische Ansatz verwendet jedoch keine quantifizierbaren Variablen und ist damit immer auch abhängig von der subjektiven Wahrnehmung des Betrachters. Zudem bezieht er nur selten die Variabilität der zur Identifikation verwendeten Gesichtsmerkmale mit ein. Weiterhin ist nach Wissen der Autoren bislang nicht bekannt, welchen Einfluss der Qualitätsunterschied zwischen Radar- und Vergleichsfoto sowie der Bildwinkel auf die verschiedenen Gesichtsmerkmale und damit auf deren Eignung zur Identifikation haben.

In dieser Studie wird anhand eines Kollektivs von Radar- und Vergleichsfotos von 36 Individuen in Seiten- und Frontalperspektive untersucht, wie stark anthropometrische Messstrecken des Gesichts (nach KNUBMAN, 1988) sowie bestimmte Gesichtskonturen (Stirn- und Nasenprofil, äußere Ohrkontur) in der Bevölkerung variieren. Weiterhin wird analysiert, welche dieser Variationen im Radarfoto wiedergegeben werden. Angewandt werden hierbei deskriptive und multivariate statistische Methoden.

Ergebnisse: In ersten Auswertungen der Daten konnte ein Ranking anthropometrischer Messstrecken erstellt werden, die – nach Berücksichtigung des Messfehlers – stärker bzw. schwächer in der Bevölkerung variieren und sich somit unterschiedlich gut für die Identifikation eignen. Weiterhin wurden Konturen identifiziert, die auf den hoch auflösenden Vergleichsfotos eine Variation aufweisen, die jedoch nicht auf den Radarfotos derselben Person zu sehen ist. Die Analyse der unterschiedlichen anthropometrischen Maße nach Bildwinkel zeigt, wie gut welches Maß bei welchem Bildwinkel noch erfassbar ist.

Schlussfolgerungen: Die Ergebnisse legen die Empfehlung nahe, bei der Identifikation die unterschiedlich gute Abbildung wesentlicher Gesichtsmerkmale und ihrer Variation auf den schlechter aufgelösten Radarfotos zu berücksichtigen. Weiterhin bieten die deskriptiven statistischen Auswertungen der Variation und Abgreifbarkeit gängiger anthropometrischer Messstrecken eine Ergänzung zu klassischen Identifikationsverfahren.

Literatur

- [1] Knußmann, R. (1988). Anthropologie-Handbuch der vergleichenden Biologie des Menschen. Stuttgart, New York: Gustav Fischer Verlag
- [2] Haffner, H.-T., Skopp, G., & Graw, M. (2010). Begutachtung im Verkehrsrecht – Fahrtüchtigkeit – Fahreignung – traumatomechanische Unfallrekonstruktion – Bildidentifikation. Springer

Email: anja.wagner@med.uni-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin Greifswald, Deutschland

C. ECKHOFF, D. BRACKROCK, K.-P. PHILLIPP, B. BOCKHOLDT

Klärung eines tödlichen Arbeitsunfalles durch Rekonstruktion

Einleitung: Im Jahr 2015 ereigneten sich in Deutschland 329 tödliche Arbeitsunfälle in Betrieben (Statistik Arbeitsunfallgeschehen 2015 der DGUV). Dass es auch beim Entladen von LKW zu tödlichen Unfällen kommen kann, zeigt der folgende Fall, bei welchem bereits durch die rechtsmedizinische Leichenschau Diskrepanzen zum zunächst vermuteten Ablauf festgestellt werden konnten.

Sachverhalt: Im August 2016 wurde ein Produktionsmitarbeiter tot vor einer Laderampe eines Betriebes liegend aufgefunden. Zunächst bestand der Verdacht, er sei von der Laderampe gestürzt und habe sich hierbei die tödlichen Verletzungen zugezogen.

Eine erste rechtsmedizinische Ereignisortbesichtigung und -leichenchau erbrachte Hinweise auf eine massive stumpfe Gewalteinwirkung gegen den Kopf. Dies ließ sich bei der anschließend durchgeführten Obduktion bestätigen: Beidseits fanden sich im Schläfenbein Impressionsfrakturen. Außerdem war es zu einer Schädelbasisquerfraktur mit daraus resultierender todesursächlicher Hirnquetschung gekommen. Andere relevante Verletzungen konnten nicht festgestellt werden.

Zusammenfassend ergaben sich damit Hinweise für eine stattgehabte Einklemmung des Kopfes zwischen zwei Objekten. Dies dürfte normalerweise nicht passieren, da Produktionsmitarbeiter den Produktionsbereich nicht verlassen dürfen. Dieser Bereich ist außerdem bis zum Erreichen der Entladeposition des rückwärts an die Laderampe heransetzenden LKW durch ein Rolltor geschlossen, das erst von dem Mitarbeiter geöffnet wird. Zur Klärung der Umstände des Todesfalls wurde unsererseits eine Rekonstruktion am Ereignisort angeregt.

Rekonstruktion: Hier konnte direkt vor Ort durch mehrmalige Simulation des Anfahrens an die Laderampe mit dem vermutlich involvierten LKW gezeigt werden, dass im Rahmen des Anfahrens an die Laderampe, bzw. bei Erreichen der Entladeposition Abstände zwischen der Verkleidung der Laderampe und dem Sattelaufleger des LKW erzielt werden konnten, die geeignet waren, eine Einklemmung eines Körperteils, z. B. eines Kopfes, herbeizuführen.

Beurteilung: Es konnte nach der Rekonstruktion geschlussfolgert werden, dass der Betroffene wahrscheinlich mit nach vorn geneigtem Oberkörper, den Kopf nach vorne gestreckt, unter dem vermutlich zum Teil geöffneten Rolltor hervortrat und mit dem Kopf zwischen den Sattelaufleger des sich noch im Anfahrvorgang befindlichen LKW und die Laderampenverkleidung geriet. Um die Laderampe herum angebrachte Gummimanschetten verdeckten den entsprechenden Bereich und machten es dem LKW-Fahrer unmöglich, den Vorfall zu bemerken.

Email: claudia.eckhoff@uni-greifswald.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Öffentlichkeitsarbeit, Bonn, Deutschland

A.-S. BÖRRIES

Vorsicht Sekundenschlaf – Kampagne des DVR gegen Müdigkeit am Steuer

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat im Oktober 2016 mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ gestartet. Ziel ist es, auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam zu machen und präventive sowie akute Maßnahmen aufzuzeigen: Zur Vermeidung von Müdigkeit am Steuer sollte für einen gesunden Wechsel von Schlaf- und Wachzeiten gesorgt werden. Im akuten Fall von Müdigkeit am Steuer sollte dagegen eine Pause mit einem Kurzschlaf von zehn bis 20 Minuten oder etwas Bewegung an der frischen Luft eingelegt werden.

Zum Auftakt der Kampagne und damit zur Verbreitung dieser Botschaften fand am 9. Dezember 2016 ein bundesweiter Aktionstag an elf Autobahnraststätten statt. Autofahrende erhielten dort ein Erste-Hilfe-Set gegen Müdigkeit am Steuer mit Informationen zum Thema. Die Kampagne wird von aktiver Pressearbeit für unterschiedliche Zielgruppen und weitere Informationen auf unterschiedlichen Kanälen wie dem Internet- und dem Facebook-Auftritt des DVR begleitet.

Als Grundlage für die Erarbeitung der über die unterschiedlichen Kanäle zu spielenden Informationen führte der DVR im Vorfeld (Oktober 2016) über das Meinungsforschungsinstitut TNS Emnid eine telefonische Umfrage unter 1.000 Autofahrenden über 18 Jahren durch. Die Ergebnisse zeigen, dass 20 Prozent der Befragten schon einmal am Steuer eingeschlafen sind (Männer etwa doppelt so häufig wie Frauen). Weitere sechs Prozent sind schon häufiger beim Autofahren eingenickt. Trotzdem unterschätzen viele der Befragten dieses Unfallrisiko. 45 Prozent glauben, Müdigkeit durch ihre Erfahrung ausgleichen zu können, 43 Prozent sind überzeugt, den Zeitpunkt des Einschlafens sicher vorhersehen zu können und 17 Prozent fahren trotz ihrer Müdigkeit einfach weiter. Die Ergebnisse zeigen zudem, dass viele der Befragten auf die falschen Maßnahmen setzen. 60 Prozent lassen frische Luft aus dem offenen Fenster rein, 38 Prozent trinken koffeinhaltige Getränke und 30 Prozent drehen die Musik im Radio auf.

Dieses Verhalten ist gefährlich, denn Müdigkeit wirkt beim Autofahren ähnlich wie Alkohol. 17 Stunden ohne Schlaf beeinträchtigen das Reaktionsvermögen vergleichbar mit 0,5 Promille Alkohol im Blut, 22 Stunden mit Schlafmangel wirken auf die Reaktionsfähigkeit schon wie 1,0 Promille Blutalkohol. Die Konzentrationsfähigkeit lässt dann nach, so dass u. a. die aktuelle Geschwindigkeit und Abstände beim Autofahren falsch eingeschätzt werden können. Wer dann kurz einnickt, legt in drei Sekunden bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h über 80 Meter im Blindflug zurück.

Im Rahmen einer Präsentation soll auf die Relevanz von ausreichend Schlaf, die Gefahr von Müdigkeit am Steuer und auf die Ergebnisse der TNS-Emnid-Umfrage sowie die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ eingegangen werden. Evtl. können im Rahmen der Präsentation bereits Ergebnisse einer face-to-face Befragung von 300 Lkw-Fahrenden zum Thema Müdigkeit vorgestellt werden, die in diesem Jahr durchgeführt werden soll.

Email: asboeries@dvr.de

TU Berlin, Deutschland

M. MINGE, H.-G. KOLLRA, P. BRIELER

Alkoholinduzierte Hangover: Diskussion von Ursachen, Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Führen von Kraftfahrzeugen

Als Hangover wird die Beeinträchtigung kognitiver und psychomotorischer Fähigkeiten nach dem übermäßigen Konsum von Alkohol bezeichnet, wobei charakteristisch ist, dass die Blutalkoholkonzentration zu diesem Zeitpunkt bereits null Promille beträgt. Während die Erforschung von Ursachen und Auswirkungen

eines Hangovers international bereits eine längere Tradition hat und aktuell deutlich intensiviert wird, gibt es bei Wissenschaftlern im deutschsprachigen Raum bislang ein nur zurückhaltendes Interesse an diesem Thema. Bezüglich der Auswirkungen eines Hangovers verdichten sich Befunde, dass Gedächtnisleistungen, Aufmerksamkeitsprozesse (insbesondere Vigilanz) und Reaktionszeiten signifikant beeinträchtigt werden. Bezogen auf die Fahrtüchtigkeit bedeutet dies, dass eine Zunahme von Fahrfehlern um bis zu 20 Prozent beobachtet werden kann und ein verlangsamtes sowie unsicheres Reagieren in kritischen Situationen wahrscheinlicher wird. Bei der Identifikation möglicher Einflussfaktoren, wie z. B. Alter, Geschlecht, Alkoholgewöhnung sowie Menge, Dauer und Art der konsumierten alkoholischen Getränke, zeigen sich aufgrund methodischer Unzulänglichkeiten im Versuchsdesign oft widersprüchliche Ergebnisse bzw. sind viele der Studien nur mangelnd vergleichbar. Hier ist eine systematischere Vorgehensweise zukünftig wünschenswert. Unter Verkehrssicherheitsaspekten ist es erstrebenswert, Hangover zuverlässig quantifizieren und dessen Auswirkungen auf die aktuelle Fahrtüchtigkeit bestimmen zu können. Die bislang verfügbaren Messinstrumente fokussieren sich vor allem auf die Erhebung subjektiver Daten mittels Fragebogenverfahren (z. B. Hangover Symptoms-Scale, Acute Hangover Scale, Alcohol Hangover Severity Scale). Die Erfassung biologischer Marker stellt eine heutzutage vielversprechende Alternative dar, um zurückliegenden Alkoholkonsum verlässlich nachzuweisen. Oft wird hierfür auf Ethylglucuronid (EtG) oder Ethylsulfat (EtS) als Biomarker zurückgegriffen, wobei deren diagnostische Spezifität nicht gänzlich unumstritten ist. Als weiterer Marker wird in jüngster Zeit das Abbauprodukt Fettsäureethylster (FSEE) als Nachweis für langanhaltenden bzw. chronischen Alkoholkonsum diskutiert. Um die Zuverlässigkeit von Aussagen abzusichern, wird es auch in Zukunft sehr wahrscheinlich gängige Praxis bleiben, verschiedene Biomarker in Kombination zu interpretieren. Inwieweit Biomarker genutzt werden können, um kurzfristig zurückliegenden Alkoholkonsum und die Auswirkungen eines Hangovers anzuzeigen, ist bislang empirisch nicht validiert. Dieser Beitrag fasst den aktuellen Forschungsstand zum Thema Hangover zusammen. Außerdem werden die aktuellen Möglichkeiten zur Hangover-Messung aufgezeigt und diskutiert. Erkenntnisfortschritte zum Hangover sind nicht allein auf die Tüchtigkeit beim Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr beschränkt, sie betreffen ebenso den Luft- und Schifffahrtbereich sowie sämtliche Tätigkeiten an komplexen sowie sicherheitskritischen Mensch-Maschine-Arbeitsplätzen.

Email: michael.minge@gmx.de

*Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, Medizinische Fakultät,
Bereich Arbeitsmedizin, Deutschland*

K. WESEMANN, S. DARIUS, I. BÖCKELMANN

Untersuchungen zum Schlafverhalten und zur Schlafqualität bei Bus- und Straßenbahnfahrern im Schichtdienst

Bus- und Straßenbahnfahrer sind einer Vielzahl Belastungsfaktoren und daraus resultierender Beanspruchung ausgesetzt. Unregelmäßiger Schichtdienst, dauernde Aufmerksamkeit und Konzentration im Straßenverkehr, Zeitdruck bei einzuhaltenden Fahrplänen mit Anschlussverbindungen, hohe Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer sowie belastende Situationen bei Unfällen können Einbußen an Schlafqualität zur Folge haben. Ziel dieser Studie ist es, Schlafdauer, Schlafqualität und die Erholungsunfähigkeit der im Schichtdienst tätigen Bus- und Straßenbahnfahrer zu erfassen.

An der Studie nahmen 53 Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe einer Großstadt teil, die in zwei Gruppen eingeteilt wurden: 29 Verwaltungsangestellte als Kontrollgruppe (K; Alter: $47,2 \pm 10,5$ Jahre) sowie 24 Bus- und Straßenbahnfahrer im Schichtdienst (SD; Alter: $45,4 \pm 11,0$ Jahre). Die Fahrer waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung im Mittel 21,4 Jahre im Schichtdienst tätig. Folgende Parameter wurden mittels Fragebögen erhoben: Schlafdauer und Schlafqualität (Pittsburgh Sleep Quality Index, PSQI) und die Erholungsunfähigkeit (Fragebogen zur Analyse belastungsrelevanter Anforderungsbewältigung, FABAs). Außerdem wurden Fragen zur subjektiven Arbeitsbelastung gestellt.

79 % der Probanden der Gruppe SD fühlen sich durch die Arbeit erschöpft und ausgebrannt. Bei der Gruppe K war dies bei 45 % der Fall ($p < 0,05$). Außerdem wird die durchschnittliche tägliche Arbeitsbelastung von 79 % der Gruppe SD als hoch bis sehr hoch eingeschätzt (Gruppe K: 48 %, $p < 0,05$). Auffällig ist, dass die Schlafdauer der Gruppe SD bei der Frühschicht mit $5,4 \pm 1,2$ Stunden signifikant reduziert ist im Vergleich zur Spätschicht

($6,9 \pm 1,0$ h, $p < 0,001$). Die Schlafdauer der Gruppe K beträgt $6,5 \pm 0,9$ h und unterscheidet sich signifikant von der Gruppe SD bei Frühschicht ($p < 0,01$). In der Gruppe K ist die Schlafqualität im PSQI mit $5,7 \pm 2,2$ Punkten bereits leicht eingeschränkt. Die Schlafqualität der Gruppe SD war mit $7,0 \pm 1,7$ Punkten signifikant noch mehr beeinträchtigt ($p < 0,01$). Die Anzahl der Jahre im Schichtdienst korrelierte mit den Einbußen an Schlafqualität ($r = 0,37$; $p < 0,01$). Die Gruppen unterschieden sich nicht in Bezug auf die Erholungsunfähigkeit (K: $14,59 \pm 3,10$; SD: $13,0 \pm 4,03$ Punkte). Ein Zusammenhang zur Dauer der Schichtarbeit wurde hier nicht festgestellt.

Die Erholungsfähigkeit scheint bei den Bus- und Straßenbahnfahrern stabil zu sein. Möglicherweise ist dies auf einen healthy-worker-Effekt zurückzuführen. Es ist zu überlegen, ob die Einbußen an Schlafqualität über eine Änderung des Schichtsystems eingedämmt werden könnten.

Email: kristin.wesemann88@googlemail.com

Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/Biomechanik, Deutschland

R. ARANDA, T. FUCHS, S. PELDSCHUS

Machbarkeitsstudie zur Wirksamkeitsanalyse persönlicher Schutzausrüstung mit virtuellen Menschmodellen

Motorisierte Zweiradfahrer gehören zu den gefährdetsten Verkehrsteilnehmern und sind bei Verkehrsunfällen aufgrund von fehlendem strukturellen Schutz einem erhöhten Risiko ausgesetzt, schwere Verletzungen zu erleiden.

Ein Schwerpunkt der aktuellen Forschungsaktivität ist daher die Entwicklung von passiven Sicherheitssystemen für Situationen, in denen ein Unfall nicht mehr verhindert werden kann. In diesem Bereich stellen virtuelle Menschmodelle entwicklungsfähige Werkzeuge dar, um persönliche Schutzausrüstung bewerten zu können.

In dieser Studie wird der Einsatz virtueller Finite Elemente (FE) Menschmodelle dahingehend betrachtet, ob sie mögliche Knochenfrakturen voraussagen können. Im Fokus stehen Verletzungen der Gelenke, die unter schweren Aufprallbedingungen und in verschiedenen Crashszenarios entstehen. Die Implementation von FE Simulationen unter Verwendung des THUMS V4 Menschmodells sowie eine Validierung der Methodik wird präsentiert. Die Studie soll die Bewertung zertifizierter persönlicher Schutzausrüstung sowie neuartiger Schutzausrüstungskonzepte, wie selbstaufblasbare Protektoren, hinsichtlich ihrer Wirkung und Effektivität in Bezug auf realistische biomechanische Grundlagen ermöglichen.

Email: raul.aranda@med.lmu.de

Charité-Universitätsmedizin Institut für Arbeitsmedizin, Berlin, Deutschland

W. WELZ, C. GROBE-SIESTRUP, A. FISCHER, G. PREUB

Auswirkungen auditiver Reize auf die Konzentrationsfähigkeit in simulierten Straßenverkehrssituationen

Einleitung: Im Jahr 2015 konnte in Deutschland ein Anstieg der Verkehrstodesfälle um 2,4 % auf 3459 Personen gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden [1]. Die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen kann durch die akustische Beschallung über Kopfhörer erheblich eingeschränkt werden. In den USA konnte eine Verdreifachung der Unfalltodesopfer unter Kopfhörer tragenden Jugendlichen zwischen 2004 und 2011 verzeichnet werden [2].

Studienziel: Ziel sollte die Darstellung eines Zusammenhangs zwischen dem Einfluss auditiver Reize und einer daraus resultierenden Veränderung der Konzentration und Aufmerksamkeit in einer Straßenverkehrssimulation sein.

Methoden: Insgesamt 90 Probanden (59 ♀, 31 ♂) im Alter von 17 bis 49 Jahren absolvierten einen Verkehrsaufmerksamkeittest. 3 gleichgroße Probandenkollektive (n=30) wurden mit Musik- und Hörspielbeschallung einer Kontrollgruppe gegenübergestellt. Mit Hilfe des Wiener Testsystems wurde ein verkehrspsychologischer Test, bestehend aus 5 Teilen, durchgeführt.

Ergebnisse: Die Darbietung von Hörspielen im Vergleich zu Musik oder fehlender auditiver Beeinflussung während der Durchführung eines verkehrspsychologischen Tests führte in den durchgeführten Tests unserer Studie zu keinem signifikant schlechteren Abschneiden einer der 3 Testgruppen mit unterschiedlicher Beschallung.

Schlussfolgerungen: Vorausgegangene Studien zeigten signifikante Unterschiede im Reaktionsverhalten bei unterschiedlicher Art der Beschallung [3, 4, 5]. Andere Studien konnten Einflüsse auf die räumliche Verarbeitung bei gleichzeitiger Darbietung von Sprachinhalten nachweisen [6]. In unserer Studie traten keine signifikanten Unterschiede zwischen den 3 Probandengruppen ohne auditive Beeinflussung, mit Musikdarbietung bzw. Hörspieldarbietung auf. Wir fanden jedoch Hinweise dafür, dass die selektive Wahrnehmung für dargebotene Inhalte zum Hörspiel im zeitlichen Verlauf bei der Hörspielgruppe sinkt. Dies kann ein Hinweis auf die Belastung durch die anhaltend hohe geforderte Reaktionsbereitschaft für das Abschneiden in den Tests sein und somit auf eine Konzentrationsabnahme bei Mehrfachreizdarbietung über längere Zeiträume deuten.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt. Fachserie 8, Reihe 7, Verkehr, Verkehrsunfälle, 2014. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, 2015: 45
- [2] Lichenstein R, Smith DC, Ambrose JL, Moody LA. Headphone use and pedestrian injury and death in the United States: 2004–2011. *InjPrev* 2012; 18(5): 287–90 doi: 10. 1136/injuryprev-2011-040161
- [3] De la Motte-Haber H, Gembris H, Rötter G. Musikhören und Verkehrssicherheit. Einflüsse von Musik auf die Reaktionsfähigkeit und Unfallhäufigkeit beim Autofahren. Berlin; TU 1985: 16
- [4] Husemann B, Löffler I, Mentel A, Fella K, Roßbach B, Letzel S. Musik beim Autofahren – Unfallrisiko erhöht oder Fahrleistung verbessert? *ArbeitsmedSozialmedUmweltmed* 2009; 44: 113
- [5] Paridon H, Springer J. Effekte von Musik per Kopfhörer auf das Reaktionsverhalten bei unterschiedlichen Verkehrsgeräuschen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 2012; 4: 192–195
- [6] Just MA, Keller TA, Cynkar J. A decrease in brain activation associated with driving when listening to someone speak. *Brain Research* (1205) 2008: 70–80

Email: wwelz@web.de

*Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/Biomechanik, Deutschland¹
Hochschule Furtwangen, Campus Tuttlingen, Furtwangen, Deutschland²*

K. BAUER¹), C. PELTZ¹), M. GRAW¹), S. PELDSCHUS^{1,2})

Potentialanalyse aktueller Fahrerassistenzsysteme in Hinblick auf die Vermeidbarkeit von tödlichen Landstraßenunfällen

Im Jahr 2015 starben rund 60 % aller tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen, obwohl hier lediglich 25 % aller Unfälle mit Personenschaden registriert wurden [1]. Unfälle auf Landstraßen sind demnach besonders häufig schwerste Unfälle, obwohl im Bereich der Fahrzeugentwicklung kontinuierlich an der Implementierung und Optimierung von zahlreichen Fahrerassistenzsystemen gearbeitet wird.

Im Rahmen dieses Projektes wurden aktuelle Fahrerassistenzsysteme im Bereich Fahrstabilität, Längs- und Querdynamik auf ihr Potential untersucht, schwerste Landstraßenunfälle vermeiden oder abmildern zu können. Als zu betrachtende Systeme wurden das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), der automatische Notbremsassistent (EBA) und der Spurhalteassistent (LKA) ausgewählt.

Basierend auf Daten des statistischen Bundesamtes und der Datenbank tödlicher Verkehrsunfälle am Institut für Rechtsmedizin der LMU wurden zunächst typische Unfallszenarien ausgewählt. Diese sind der Fahrnfall mit Verlust der Fahrstabilität, der Fahrnfall mit Abkommen in der Kurve und der Kreuzungsunfall. Für jeden Unfalltyp wurde ein Realunfall aus der Datenbank des Instituts für Rechtsmedizin ausgewählt und detailliert rekonstruiert. Anschließend wurde eine rechnergestützte Potentialanalyse für die ausgewählten Assistenzsysteme durchgeführt. Dabei wurden sowohl ausgewählte Systemparameter der Assistenzsysteme als auch die Unfälle selbst in gewissen Bandbreiten variiert. Damit soll der Einfluss der einzelnen Systemparameter abgeschätzt werden, um zusätzlich Hinweise auf möglichst vielversprechende zukünftige Entwicklungsschwerpunkte erarbeiten zu können.

Insbesondere der Spurhalteassistent als auch der Notbremsassistent scheinen ein hohes Potential zur zukünftigen Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen bzw. der Reduktion der Unfallschwere aufzuweisen. Der Spurhalteassistent ist dabei unter Voraussetzung einer idealen Arbeitsweise bereits mit heutigen Systemparametern als vielversprechend einzustufen. Eine optimale technische Umsetzung ist jedoch noch nicht realisiert, wobei auch Verbesserungspotential in der Infrastruktur liegt. Der Notbremsassistent kommt bei Landstraßenunfällen in aktuellen Konfigurationen an seine Grenzen. Hier hat insbesondere die Variation des Zeitpunktes des Bremsengriffs vor der Kollision großen Einfluss. Selbst geringe Verlängerungen der Bremszeit haben mitunter große Auswirkungen auf die Unfallschwere, wobei hier insbesondere bei Kreuzungsunfällen die Problematik von möglichen Fehlauslösungen weiter untersucht werden muss.

In Hinblick auf zukünftige Optimierungen und dem sich sehr schnell entwickelnden und immer komplexeren Bereich der Fahrerassistenzsysteme müssen neben technischen und infrastrukturellen Aspekten jedoch auch rechtliche Problematiken diskutiert werden. Nur so können Voraussetzungen geschaffen werden, um in Zukunft die Zahl der schwersten und tödlichen Verkehrsunfälle weiter zu reduzieren.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. Fachserie 8 Reihe 7: Verkehr und Verkehrsunfälle 2015: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Email: klaus.bauer@med.lmu.de

Praxis für Rechtsmedizin Leipzig, Verkehrsmedizin, Deutschland

U. BÖHM

Die medizinische Untersuchung von Inhabern einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 – untersuchen wir richtig?

Bei der routinemäßigen Untersuchung von Berufskraftfahrern im Rahmen der Eignungsuntersuchung für Inhaber eines Führerscheins der Gruppe 2 entsteht zunehmend der Eindruck, dass diese Personengruppe mehrheitlich über einen schlechteren Gesundheitszustand verfügt als eine gleichaltrige Gruppe, die nicht dieser Tätigkeit nachgehen. Über einen Zeitraum von sechs Monaten sollte diese Hypothese geprüft werden.

Methode: Im Rahmen der Eignungsuntersuchung für Inhaber eines Führerscheins der Gruppe 2 wurden im Zeitraum Dezember 2015 bis Mai 2016 prospektiv die nach Anlage 5.1 FeV erforderlichen Daten von 229 Menschen anonym erhoben. Anhand der Angaben zur beruflichen Tätigkeit wurde einem Kollektiv von Berufskraftfahrern (Personen- und Güterverkehr) eine Kontrollgruppe von Kraftfahrern gegenübergestellt, die aus anderen bzw. nicht beruflichen Gründen über einen Führerschein der Gruppe 2 verfügten. Die erhobenen Daten wurden mit dem Statistikprogramm SPSS für Windows bearbeitet.

Ergebnisse: Der Vergleich beider Gruppen erbrachte im Hinblick auf Anzahl der Erkrankungen nach ICD 10, Medikamenteneinnahme und körperliche Fitness erhebliche Unterschiede zuungunsten der Berufskraftfahrer. Zudem fand sich in der Verumgruppe ein deutlich höherer Anteil von Nikotinabhängigkeit und Verdacht auf schädlichen Gebrauch von Alkohol.

Schlussfolgerung: Das Ergebnis widerspiegelt die Resultate zahlreicher Studien zur Gesundheit von Berufskraftfahrern, die seit den 1960er Jahren in unterschiedlichem Umfang durchgeführt werden. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verkehrsdichte, dem zunehmenden Güter- und Individualverkehr und dem Aspekt, dass

immer mehr ältere und kränkere Berufskraftfahrer unterwegs sind, kommt der Eignungsuntersuchung nach Anlage 5.1 FeV ein hoher Stellenwert im öffentlichen Gesundheitswesen zu.

Bei der Eignungsuntersuchung nach Anlage 5.1 handelt es sich derzeit jedoch um eine reine Routineuntersuchung, die in mehr als 95 % der Fälle bestanden wird. Für wichtige Kriterien, wie die Erhebung einer Alkoholanamnese, Feststellung des Herzinfarkt- und Schlaganfallrisikos sowie einer Bewertung des Risikos eines Sekundenschlafs fehlen im Rahmen der Eignungsuntersuchung nach Anlage 5.1 FeV die Ressourcen, da nahezu die gesamte Diagnostik auf den Angaben des jeweils Untersuchten beruht. Auch die Möglichkeit entsprechender Sanktionen ist als gering einzuschätzen.

Anhand der eigenen Untersuchungsergebnisse und der Ergebnisse der Literaturrecherche werden systematische Lücken in der Fahreignungsbegutachtung für Berufskraftfahrer aufgezeigt. Es ist naheliegend, dass der insgesamt schlechte Gesundheitszustand dieser Personengruppe für die sich seit einigen Jahren wieder erhöhende Anzahl der Unfälle im Güterverkehr mitursächlich ist.

Email: info@rechtsmedizin-leipzig.de

Praxis für Rechtsmedizin Leipzig, Verkehrsmedizin, Deutschland

U. BÖHM

Die Bedeutung der „Leberwerte“ im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik

Nach den Vorgaben des Qualitätsmanagements für die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) bei Alkoholfragestellung gehört die Blutentnahme (BE) zur Leberdiagnostik nach wie vor zum Mindestuntersuchungsumfang des medizinischen Teils der MPU. Von der Bundesanstalt für Straßenwesen wird die BE im Rahmen der MPU dagegen nicht ausdrücklich gefordert. Im Rahmen der Untersuchung nach Anlage 5.1 FeV kann eine BE am Untersuchungstag zur Diagnosesicherung zumindest herangezogen werden.

Üblicherweise werden die aktuellen Werte für ALAT (GPT) = Alanin-Aminotransferase und ASAT (GOT) = Aspartat-Aminotransferase erhoben. Dabei handelt es sich um so genannte Transaminasen, die in allen Organen, hauptsächlich aber der Leber, vorkommen. Die ALAT ist ein spezifischer Marker für eine Lebererkrankung, dagegen kann die ASAT auch bei Herz- oder Skelettmuskelerkrankungen erhöht sein. Ferner wird die GGT = Gamma-Glutamyl-Transferase bestimmt, welche bei praktisch allen Leber- und Gallenwegserkrankungen erhöht sein kann. Die GGT-Erhöhung ist eine Kenngröße für Galle-Sekretionsstörungen und v. a. für den chronischen Konsum größerer Mengen Alkohol.

Eine venöse Blutentnahme stellt einen invasiven medizinischen Eingriff dar, welcher grundsätzlich eine Aufklärung durch den Arzt/die Ärztin und ein Einverständnis des Untersuchten voraussetzt. Nicht nach diesen Kriterien vorgenommene venöse Blutentnahmen können auch bei sorgfältigem Vorgehen als ärztliche Behandlungsfehler normiert werden und erhebliche juristische Konsequenzen haben.

Es wird dargestellt, in welchen Fällen eine Erhebung der genannten Laborwerte im Rahmen der MPU bei Hypothese A3 (Alkoholgefährdung) medizinisch sinnvoll (indiziert) sein kann, nachdem für die Hypothesen A1 (Alkoholabhängigkeit) und A2 (Kontrollierter Umgang mit Alkohol nicht möglich) aufgrund der geforderten Abstinenznachweise bei diesen Fragestellungen im Regelfall keine medizinische Indikation für eine Blutentnahme zur Erhebung von ALAT, ASAT und GGT (mehr) besteht. Die Frage, inwieweit Blutuntersuchungen die medizinische Entscheidungsfindung, ob Inhaber einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 körperlich und geistig geeignet sind, ein entsprechendes Fahrzeug zu führen, erleichtern könnten, wird diskutiert.

Email: info@rechtsmedizin-leipzig.de

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Deutschland

M. HUETTEN

Curriculum Verkehrsmedizinische Begutachtung

Die verkehrsmedizinische Tätigkeit fordert die Ärzte in Diagnostik und Therapie, Beratung und Aufklärung, Begutachtung und Forschung.

Ziel des von der Bundesärztekammer 2016 neu konzipierten Curriculums ist die Steigerung verkehrsmedizinischer Kompetenz bei Ärzten, damit sie einerseits die Patienten verantwortungsvoll in Krankheit und Alter in Hinblick auf die Mobilität begleiten und andererseits qualitativ hochstehende Gutachten im Rahmen der gesamtgesellschaftlichen Ansprüche erstatten können. Das Curriculum „Verkehrsmedizinische Begutachtung“ wendet sich an alle Ärzte, die ihre Kenntnisse in der Verkehrsmedizin erweitern wollen. Ziel ist es, dabei ein grundlegendes allgemeines Wissen in der Verkehrsmedizin für die Patientenaufklärung und -beratung und darüber hinaus Fachärzten umfassende Kompetenzen für die Erstellung von verkehrsmedizinischen Gutachten zu vermitteln.

Bei Bedarf werden auch Kenntnisse für die Probenentnahme im Rahmen von Abstinenzchecks gemäß Kriterien für die Chemisch-Toxikologische-Untersuchung (CTU-Kriterien) geschult.

Modul I Basiswissen Verkehrsmedizin – Patientenaufklärung und Beratung

Modul II Relevante Regelwerke für die verkehrsmedizinische Begutachtung (eLearning mit Lernerfolgskontrolle)

Zu beachten ist, dass die Module I und II Eingangsvoraussetzung für das Absolvieren der weiteren Module sind!

Modul III Verkehrsmedizinische Begutachtung

Modul IV Spezielle Erkrankungen und Funktionsstörungen sowie Kompensationsmöglichkeiten – verkehrsmedizinische Qualifikation nach § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 FeV

Unabhängig von dieser gutachterlichen Tätigkeit können entsprechend qualifizierte Ärzte die Aufgabe der Entnahme von Urin- oder Haarproben, die im Rahmen von Abstinenzkontrollprogrammen erforderlich sind, übernehmen. In Modul V werden die Inhalte vermittelt, die über das in den Modulen I-IV hierzu erworbene Wissen hinaus erforderlich sind. Das Modul V wird fakultativ angeboten.

Modul V CTU-Kriterien, chemisch-toxikologische Analytik, Probenentnahme

Die Durchführungsverantwortung für die Curricula liegt bei den Landesärztekammern, die z. T. schon in 2017 entsprechende Fortbildungen anbieten.

Email: manuela.huetten@bvg.de

Institut für Psychologie, Universität Leipzig, Klinische Psychologie und Psychotherapie, Deutschland

N. HANUM, K. RESCHKE

Analyse des Fahrverhaltens in Indonesien mit dem Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ)

Problem: Die Bevölkerungszahl und die Fahrzeugnutzung in Indonesien stiegen in den zurückliegenden Jahren stetig an. Unfälle, Staus und andere Verkehrsprobleme werden aber nicht nur durch die Verkehrsdichte, sondern auch durch schlechte Fahrpraktiken bedingt (Ministerium für Verkehr und Umwelt, Indonesien, 4. EST Forum Asien, 2009). Die schwierige Verkehrslage und eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen in Indonesien waren der Ausgangspunkt der Studie, um eine generelle Erstbeurteilung des Fahrverhaltens verschiedener Gruppen von Verkehrsteilnehmern in Indonesien zu ermitteln.

Methode: Der Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ) wurde in einer schriftlichen Befragung eingesetzt, um Charakteristiken der indonesischen Verkehrsteilnehmer (ohne Fußgänger) zu beschreiben. Der Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ) wurde in indonesisch hin und rückübersetzt. Die Stichprobe bildeten 299 Fahrer aus drei Städten (Jakarta (N=135), Semarang (N=98) und Yogyakarta (N=66)) auf der Insel

Java in Indonesien. Zur Erzielung differenzieller Befunde wurden die Art der Fahrerverhalten der indonesischen Fahrer mit den Skalen „Aggressives Fahren; Gewalttätiges Fahren; Fahrfehler; Verfehlungen und Delikte“ beschrieben.

Ergebnisse: Die jüngeren Fahrer zeigten einen höheren negativen Grad in allen Dimensionen des Fahrverhaltens. Es gab keine Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Fahrern und keine Unterschiede im Fahrerverhalten bezüglich der Art des Fahrzeugs. Im Ergebnis eine Clusteranalyse konnten indonesische Fahrer drei Clustern zugeordnet werden: Cluster 1 – Ausgezeichnete Fahrer (N=98), reagierende, nicht aggressive Fahrer; Cluster 2 – Normale Fahrer (N=64), zeitweilig unter Spannung und Druck und Cluster 3 – Aggressive, nicht regelkonform fahrende Fahrer (N=136). Diskutiert werden verschiedene Faktoren, die zu Unfällen führen können, wie die unzureichende Infrastruktur, menschliches Versagen, mangelnde Fahrsicherheit im Straßenverkehr und eine geringe Strafverfolgung. Die Ergebnisse differenzieren erstmals verkehrssicherheitsrelevante Gruppen indonesischer Fahrer.

Schlussfolgerungen: Entwicklungsnotwendigkeiten der Verkehrspsychologie und besonders der Intervention bei abweichenden Fahrverhalten werden diskutiert.

Email: dhea_nadia@yahoo.com

*BG Verkehr, Hamburg, Deutschland¹)
Institut für Arbeitsschutz der DGUV, St. Augustin, Deutschland²)*

M. FISCHER¹), B. OSTERMANN²), J. HEDTMANN¹)

Stress beim Abbiegen, Traumatisierung durch Unfälle – Situationsanalyse und wirksame Prävention durch Kamera-Monitor-Systeme

Problemstellung: Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Personen, die zu Fuß gehen beziehungsweise mit dem Fahrrad unterwegs sind, haben oftmals schwerwiegende Folgen. Schwer verletzte und getötete Personen sind die Folge. Untersuchungen der BG Verkehr haben ergeben, dass als Folge des Unfalls zusätzlich nicht selten Traumata bei dem Fahrpersonal festzustellen sind. Diese beeinträchtigen den privaten und beruflichen Alltag enorm. Teilweise waren auf Traumatisierungen bis zu 300 Krankheitstage je Fall zurückzuführen. Erschwert wurde die Heilung des Fahrpersonals durch die subjektiv unklar empfundene Schuldfrage, denn in der Regel wurde angegeben, vor dem Unfall den schwächeren Verkehrsteilnehmer nicht gesehen zu haben. Hinzu kommt, dass sich zahlreiche Fahrer für die Folgen dieser Unfälle vor Gericht verantworten müssen.

Herangehensweise: Die BG Verkehr hat als vielversprechende Präventionsmaßnahme für die Unternehmen und Versicherten in ihrem Zuständigkeitsbereich Kamera-Monitor-Systeme (KMS) als zusätzliche Sichthilfe untersuchen lassen. Diese können durch eine bessere Sicht in die Bereiche neben dem Fahrzeug helfen, Abbiegeunfälle zu vermeiden. Das Institut für Arbeitsschutz der DGUV (IFA) und das Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG) haben für eine Studie im Auftrag der BG Verkehr Eigenschaften vorhandener Systeme, Anforderungen aus Normen und Richtlinien sowie vorhandene Forschungsergebnisse betrachtet. Hinzu kamen Analysen von Unfällen und Simulationen der Sicht aus dem Fahrzeug, um herausfinden zu können, in welchen Bereichen des Lkw Sichteinschränkungen zu Unfällen führen können. Zwei umfangreiche Befragungen, an denen sich über 2300 Fahrzeugführende von Mitgliedsunternehmen beteiligten, konzentrierten sich auf die Aufmerksamkeit beim Abbiegen, die Beanspruchung der Beschäftigten sowie die Nutzung der KMS.

Ergebnisse: Neben detaillierten Ergebnissen zur Beschaffenheit und dem Verbau der Hardware kam die Studie bei der Befragung der Fahrer unter anderem zu folgenden Ergebnissen:

Die meisten Kamera-Monitor-Systeme:

- reduzieren den empfundenen Stress,
- sorgen für eine entspanntere Fahrt, weil sich die Fahrzeugführenden sicherer fühlen,
- bieten die Vorteile, Sichtbereiche zu erweitern und sich schneller einen Überblick zu verschaffen,
- werden ergänzend zu den Spiegeln genutzt,
- werden als wenig ablenkend eingeschätzt,
- erfordern nur eine geringe Eingewöhnungszeit,
- sind leicht benutzbar,
- sollten nach Ansicht vieler Testpersonen als Pflichtausstattung an Lkw vorgeschrieben werden.

Email: michael.fischer@bg-verkehr.de

*Allianz Zentrum für Technik, Ismaning, Deutschland¹⁾
Psychologische Hochschule Berlin, Deutschland²⁾*

J. KUBITZKI¹⁾, W. FASTENMEIER²⁾

Fahrerablenkung durch nicht-technische Ursachen

Das Smartphone steht zu Recht im Fokus der Ablenkungsdebatte, verdoppelt bis verzehnfacht es doch nachweislich das Unfallrisiko. Aber darüber darf nicht vergessen werden, dass auch viele nicht-technische Faktoren Ursache von Ablenkung sind – auch hier bestehen Zusammenhänge zum Unfallrisiko. Fahrfremde Aktivitäten wie Essen, Trinken, Streit unter Fahrzeuginsassen oder telefonierende Beifahrer spielen eine unterschätzte Rolle für die Verkehrssicherheit. Das Allianz Zentrum für Technik führte 2016 mit dem Institut Mensch Verkehr Umwelt und dem Makam Market Research eine Repräsentativerhebung unter 1.600 Autofahrern in Deutschland, Österreich und der Schweiz durch. Erfasst wurden die Prävalenz der Ablenkung und die in der Unfallforschung zentralen Fahrermerkmale einschließlich Unfallbelastung und Fahrleistung. Die Ergebnisse zur Ablenkung durch Technik wurden auf dem vergangenen DGVP/DGVM-Symposium vorgestellt. Das Poster berichtet über Ergebnisse zu nicht-technischen Quellen der Fahrerwegwendung. Vorgestellt werden Prävalenzen, Zusammenhänge zu Fahrermerkmalen (Alter, Geschlecht, Fahrleistung, Zahl täglicher Pkw-Wege, Berufsfahrer) sowie Zusammenhänge der Ablenkung zur Unfallrate.

Der aus Einzelfragen aggregierte Faktor soziale Interaktion im Auto veranschaulicht die Bedeutung: Mit 84 (Deutschland, Schweiz) bzw. 91 Prozent (Österreich) bestätigt die überwiegende Mehrheit der Autofahrer, durch Mitfahrer abgelenkt zu sein; je ein Drittel bestätigt störendes Verhalten bzw. aggressive, gereizte Situation (Deutschland). Auch Zusammenhänge mit einer höheren Unfallrate konnten ermittelt werden. Das Poster greift wesentliche Einzelergebnisse auf. Zusätzlich wurde der Frage nachgegangen, ob der Zusammenhang der Unfallrate mit nicht-technischer Ablenkung durch das Vorhandensein technischer Ablenkung beeinflusst ist. Dass diese Frage nicht leicht zu beantworten ist, veranschaulicht die Ablenkungsquelle Kleidung und Körperpflege: Der Zusammenhang zur Unfallrate verliert seine Signifikanz bereinigt um den Ablenkungsfaktor Händische Handynutzung/Handyverstöße (also bei ausschließlicher Betrachtung von Fahrern ohne Handyverstöße); in der Gruppe der Fahrer mit Handyverstößen aber ist die Gruppe mit Ablenkung durch Kleidung und Körperpflege gegenüber der Gruppe ohne diese Ablenkung hoch signifikant mit einer höheren Unfallrate behaftet. Zum Vergleich die Technik: Innerhalb der Fahrergruppe mit als auch innerhalb der Gruppe ohne händischer Handynutzung ist die Gruppe der Fahrer mit Navigatorgebrauch beim Fahren mit einer höheren Unfallrate behaftet.

Die Daten sprechen für ein recht differenziertes Bild vom abgelenkten Fahrer. Der gefährdende Effekt des Navigierens (als sehr typische fahrbezogene, aber fahrfremde Nebenaufgabe von Autofahrern) setzt sich jederzeit durch – Aktivitäten ohne Bezug zur Fahraufgabe dagegen gewinnen ihre Bedeutung umso eher, als noch weitere Wegwendungen vorkommen und stützen damit die Annahme vom ablenkungsaffinen Fahrer. Die Ergebnisse mahnen, sich in Verkehrspädagogik, Prävention und Verkehrsrecht nicht einseitig auf Smartphone, Tablet und verwandte Geräte zu kaprizieren, um Fahrerablenkung zu bekämpfen. Nicht nur der gesamte Straßenverkehr ist ein komplexes soziales System, sondern auch jeder einzelne Teilnehmer.

Email: joerg.kubitzi@allianz.de

DEKRA Akademie GmbH, MPD, Berlin, Deutschland

T. LIEMANDT

Hausaufgaben in verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen

In der Psychotherapie haben Hausaufgaben eine lange Tradition. Ebenso sind sie für die Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern bedeutsam, um das Interventionsziel zu erreichen. Psychotherapie wird häufig definiert als ein geplanter, zielorientierter Prozess, um problematische, die Lebensführung beeinträchtigende Erlebens- und Verhaltensweisen eines Patienten zu verändern (FEHM & HELBIG, 2008). Eine Sonderstellung nehmen dabei die verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen ein: Bei allen Formaten verkehrspsychologischer Rehabilitation handelt es sich ebenfalls um zielgerichtete Aktivitäten innerhalb eines Arbeitsbündnisses zwischen Rehabilitator (Berater, Kursleiter, Verkehrstherapeut) und Rehabilitand (Klient, Kursteilnehmer, Kunde). Jedoch werden sie i. d. R. als Kurzzeitmaßnahme durchgeführt. So beträgt die Dauer einer verkehrspsychologischen Einzelintervention im Vergleich zu den Richtlinienverfahren durchschnittlich 10 bis 20 Einzelstunden über zwei bis zwölf Wochen und Maßnahmen im Gruppensetting 10 bis 22 Stunden über 2 bis 28 Wochen. Länger andauernde Interventionen bilden eher die Ausnahme. Es wird deutlich, dass solche Maßnahmen aufgrund der Kürze und des Umfangs besonderer Methoden zu einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung bedürfen. Ein wichtiges methodisches Element verkehrspsychologischer Rehabilitationsmaßnahmen stellen dabei „Hausaufgaben“ dar. In diesem Poster wird die Bedeutung von Hausaufgaben für den Arbeitsbereich deutlich gemacht. Dazu werden Arbeitsblätter für einzelne Anlassgruppen exemplarisch vorgestellt und Hinweise für die praktische Anwendung im verkehrspsychologischen Arbeitsfeld gegeben.

Email: liemandt@msn.com

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Recht & Normen, Wien, Österreich

B. SALAMON

Reform des Probeführerscheins in Österreich

Mit dem vorgezogenen Führerschein für 17-Jährige, der Mehrphasenausbildung und einer Probezeit verfügt Österreich über ein Bündel an Maßnahmen, die speziell das Unfallrisiko junger Lenker reduzieren sollen. Als erster Teil dieses Mosaiks an Maßnahmen wurde 1992 der Probeführerschein eingeführt. Seitdem unterliegen Führerscheineulinge einem zweijährigen Beobachtungszeitraum. In einer Evaluierung fünf Jahre nach Einführung konnte gezeigt werden, dass die Maßnahme das Unfallrisiko von Fahranfängern maßgeblich reduzieren konnte. Seither wurde der Probeführerschein jedoch keiner Überprüfung und Anpassung mehr unterzogen, bis 2016 aktuelle Indikatoren für eine Reform analysiert wurden, darunter Unfallzahlen, Forschungsstand und internationale Erfahrungen mit Probeführerscheinsystemen sowie Fahrverhaltensdefizite junger Lenker.

Die Unfallzahlen legen nahe, dass junge Lenker auch nach dem Ablauf der Probezeit von zwei Jahren noch eine Problemgruppe darstellen: In Österreich sind rund 4,5 % aller verletzten Pkw-Lenker 19 Jahre alt, 19-Jährige machen allerdings nur ca. 1,2 % der Gesamtbevölkerung aus. Ab 19 Jahren fällt der Anteil der verletzten Lenker zwar, bleibt aber bis 23 Jahre bei über 3 %. Der Anteil der Alkoholunfälle, an denen junge Lenker Hauptunfallverursacher sind, nimmt nach Ende der zweijährigen Probezeit noch zu. Eine Verlängerung der Probezeit kann daher eine wirksame Maßnahme zur weiteren Reduzierung der Unfallzahlen junger Lenker sein, wenngleich sich im internationalen Vergleich zeigt, dass der Großteil der Länder die Probezeit auf zwei Jahre beschränkt.

International betrachtet beinhalten Probeführerscheinsysteme i. d. R. eine Kombination zwischen Einschränkungen, wie etwa einem Alkoholverbot, und strengeren Konsequenzen für Verstöße. In Österreich ist das Kernstück – neben der Promillegrenze von 0,1 – ein Katalog von Delikten, die zu einer Nachschulung und einer Probezeitverlängerung führen. Zu diesen Delikten zählen etwa Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorrangverletzungen und gefährliches Überholen. Die 1992 erfolgte Auswahl der Delikte erscheint aus heutiger Sicht jedoch reformbedürftig: Das Handyverbot etwa ist nicht enthalten – eine Lücke angesichts der in einer aktuellen Befragung festgestellten Tatsache, dass rund 25 % der 17–20-Jährigen zumindest gelegentlich Nachrichten schreiben oder Kommunikations-Apps nutzen, unter den 21–24-Jährigen sogar noch mehr. Darüber hinaus wurden in einer

Studie zum Fahrverhalten junger Lenker Verhaltensweisen identifiziert, die spezifische Fahrverhaltensdefizite dieser Altersgruppe widerspiegeln – wie etwa das Verhalten gegenüber Radfahrern und Fußgängern – und als Grundlage für Maßnahmen im Probeführerschein dienen können.

Ab 01.07.2017 wird die Probezeit auf Grundlage der oben angeführten Erkenntnisse nun auf drei Jahre verlängert. Zusätzlich werden Verstöße gegen das Handyverbot in den Deliktskatalog für Probeführerscheinbesitzer aufgenommen.

Email: birgit.salamon@kfv.at

*KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Forschung & Wissensmanagement, Wien, Österreich¹)
BRSI (Belgium Road Safety Institute), Brüssel, Belgien²)*

D. KNOWLES¹), A. POMMER¹), S. BOETS²), C. DESMET²)

Menschliches Versagen als Ursache innerstädtischer Motorradunfälle – Blick- und Fahrverhalten von Pkw-Lenkern mit und ohne Motorrad- führerschein im Vergleich

Eine aktuelle österreichweite Begutachtung von Motorradunfallstellen im Ortsgebiet zeigte, dass Motorradunfälle sich v. a. an komplexen und unübersichtlichen Kreuzungen ereignen und in erster Linie Pkw daran beteiligt sind (KFV, 2016). Neben Regelverstößen sind es Blick- und Fahrfehler, die MotorradlenkerInnen beim Fahrstreifenwechsel und beim Abbiegen gefährden. Sie sind oftmals darauf zurückzuführen, dass Motorräder aufgrund ihrer schmalen Silhouette Fahrmanöver setzen, die mit dem Pkw nicht möglich und daher für Pkw-LenkerInnen unerwartet sind.

Ziel: In der Fachliteratur finden sich einzelne Belege dafür, dass Pkw-LenkerInnen, die gleichzeitig auch MotorradlenkerInnen sind, Motorräder generell rascher wahrnehmen als Pkw-LenkerInnen ohne Motorradführerschein (z. B. ROGÉ et al., 2011). Im Rahmen einer Fahrstudie soll dies anhand typischer Unfallszenarien bestätigt und zusätzlich dementsprechende Unterschiede im Fahrverhalten untersucht werden. Die Erkenntnisse sollen in die Fahraus- und -weiterbildung einfließen.

Methode: Zwischen März und April 2017 absolvieren jeweils etwa 30 erfahrene Pkw-Lenker [1] mit und ohne Motorradführerschein Fahrten in einem statischen Fahrstudie mit Automatikgetriebe (siehe Abbildung 1). Die Fahrumgebung wird hierbei in einer Virtual Reality-Brille dargestellt, in die ein Eyetracker integriert ist, der die Augen- und Blickbewegungen registriert. Parallel dazu werden Fahrdaten (z. B. Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsverhalten, Lenkwinkeleinschlag, Spurtreue) aufgezeichnet. Um eventuelle Fehler und Verzögerungen aufgrund genereller Wahrnehmungsunterschiede zwischen den Probanden ausschließen zu können, absolvieren alle Lenker außerdem im Vorfeld diverse Wahrnehmungstests (Trail making test A, Attention related field of view test, Useful field of view test). Mit Hilfe eines Fragebogens werden im Anschluss an die Untersuchung außerdem Fahrerfahrungen und Einstellungen zum Motorrad- und Pkw-Fahren abgefragt.

Ergebnisausblick: Die Ergebnisse der Studie werden bis Juli 2017 in Form eines Berichts aufbereitet. Die bislang stattgefundenen Testfahrten geben Grund zu der Annahme, dass zwischen erfahrenen Pkw-Lenkern mit und ohne Motorradführerschein tatsächlich Unterschiede bestehen. Ob sich das Blick- und Fahrverhalten tatsächlich signifikant unterscheidet, kann jedoch erst nach Abschluss und Auswertung aller Testungen gesagt werden.

Darüber hinaus zeigt sich schon jetzt, dass es trotz der Verwendung modernster Simulationstechnik unmöglich ist, für alle Probanden identische kritische Situationen herbeizuführen, da sich die potenziellen Unfallgegner am Fahrverhalten des jeweiligen Probanden orientieren und dieses, wie auch im realen Straßenverkehr, trotz gleicher Instruktionen variiert.

Literatur

- [1] Da die sogenannte Fahrsimulatorkrankheit bei Frauen und mit steigendem Alter wesentlich häufiger auftritt und zudem Motorräder in erster Linie von Männern gelenkt werden, wurde die Stichprobe auf Männer mittleren Alters eingeschränkt.

Email: daniela.knowles@kfv.at



Abb. 1: Simulator-Setup.



Abb. 2: Screenshot eines simulierten Unfallszenarios.

*Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (bnv), Hannover, Deutschland¹
Universität Erlangen, Institut für Arbeitsmedizin, Deutschland²*

K. F. Voss¹), A. Voss²)

Empirische Untersuchungen zur Ermittlung von Ansätzen für eine erfolgreiche Intervention bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern

Fragestellung: Empirische Untersuchungen zu Merkmalen verkehrsauffälliger Autofahrer haben ergeben, dass Personen mit einem nachlässigen Umgang mit Verkehrsregeln eine große Gruppe stellen. Das führt zu der Fragestellung, ob dieses Ergebnis bestätigt werden kann und welche Merkmale den nachlässigen Umgang auslösen und befestigen.

Methode: Es werden Antworten aus dem „Test verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale“ (TVP) erhoben. Sie stammen von Personen (N=40), die im Straßenverkehr aufgefallen sind, überwiegend mit Geschwindigkeitsdelikten. Die Antworten werden folgenden Persönlichkeitsmerkmalen zugeordnet: Extraversion, emotionale Stabilität, Gewissenhaftigkeit, Offenheit für Erfahrungen, Verträglichkeit und Bagatellisierung. Dabei wird jedes Merkmal sowohl allgemein betrachtet als auch verkehrsspezifisch. Hinzu kommen noch Aussagen zur Bereitschaft zur Anpassung an Verkehrsvorschriften und zum Trinkverhalten. Die Summe der Antworten zu den Merkmalen wird in Normwerte transformiert. So entsteht für jede Person ein Profil über die sechs Merkmale im Allgemeinen und im verkehrsspezifischen Fall. Damit ist ein Vergleich der Einzelergebnisse mit der Referenzstichprobe möglich.

Ergebnisse: In Bezug auf folgende Merkmale ergeben sich deutliche Abweichungen der Einzelergebnisse von der Referenzstichprobe: Verträglichkeit, Bagatellisierung und emotionale Stabilität. Das heißt, dass Personen, die im Straßenverkehr auffallen, im täglichen Leben eher verträglich sind und eher bereit, Lasten von anderen zu übernehmen. Fehler, die sich im Straßenverkehr bei der Übernahme der Lasten ergeben, werden bagatellisiert. Das trägt zu einer hohen emotionalen Stabilität bei, die ihrerseits die Motivation zu einem Lernprozess im Straßenverkehr beeinträchtigt. Im Hinblick auf die anderen Merkmale gibt es entweder eine volle Übereinstimmung mit der Referenzstichprobe oder Abweichungen, die eher unsystematisch erscheinen.

Schlussfolgerung: Mit diesen Ergebnissen wird mit der Verträglichkeit ein Ansatz für eine erfolgreiche Intervention bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern freigelegt.

Email: dr.voss@verkehrspsych-praxis.de

Leipzig, Deutschland

S. KOSCHEWSKI

Die Entwicklung der Verkehrspsychologie an der Universität Leipzig

Das Poster gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrspsychologie als Anwendungsdisziplin der Psychologie an der Universität Leipzig. Dabei wird der Bogen von den Anfängen der Verkehrspsychologie vor ca. 100 Jahren (Hugo Münsterberg, Eignungstest für Straßenbahnfahrer zur Reaktionsfähigkeit), der Leipziger Wissenschaftstradition folgend, bis zur gegenwärtigen Entwicklung Verkehrspsychologischer Interventionen gespannt.

Email: sylvia.koschewski@gmx.de

*TU Chemnitz, Klinische Psychologie, Chemnitz, Deutschland¹)
Universität Leipzig, Institut für Rechtsmedizin, Leipzig, Deutschland²)*

S. MÜHLIG¹), A. GÜNZEL²), J. PAULICK¹), J. DREIBLER²)

Crystal im Straßenverkehr: Ein drastisch unterschätztes Problem? Totalerhebung der toxikologischen Analysen aller Blutproben illegaler Drogen anlässlich Verkehrskontrollen in Sachsen für das Jahr 2013

Das Problem von Methamphetaminkonsum und der Prävalenz von methamphetaminbezogenen Störungen hat in einigen Regionen Deutschlands in den letzten 10 Jahren dramatisch zugenommen. Die Anzahl der methamphetaminbezogenen Beratungsfälle in der Sächsischen Suchtberatung (Suchtberatungsstellen) hat sich allein seit 2009 etwa verdreifacht, die der schweren Fälle in der stationären Akutversorgung in sächsischen Kliniken im gleichen Zeitraum sogar versiebenfacht. Bundesweit liegt Amphetamin bereits auf dem Spitzenplatz der Fälle erstaufrälliger Konsumenten und der polizeilichen Sicherstellungsfälle. Klienten der Suchtberatung berichten, dass sie vor der ersten Kontaktaufnahme mit dem Hilfesystem zwischen 5 und 10 Jahre regelmäßig Methamphetamin konsumiert haben. Daraus ist zu schließen, dass in Sachsen eine große Anzahl bislang nicht erkannter und unauffälliger Konsumenten existieren muss. Ein möglicher epidemiologischer Zugang zu einer unselegierten Konsumentengruppe besteht über die im Straßenverkehr erstaufrällig gewordenen Crystal-Meth-Konsumenten. Für das Bundesland Sachsen liegen im Rechtsmedizinischen Institut Leipzig die Protokolle und Resultate aller Blutproben vor, für die anlässlich von Verkehrskontrollen eine toxikologische Analyse der Blutproben beantragt wurde. Diese Totalerhebung für das Bundesland Sachsen und das Jahr 2013 umfasst N=1.458 Personen mit Positivresultat auf mindestens eine illegale psychoaktive Substanz. Die Fälle mit illegalen Drogen verteilen sich wie folgt: Crystal: 81,8 %; Cannabis: 38,7 %; Opioide: 1,2 %; Kokain: 0,8. Es waren überwiegend Männer sowie Personen zwischen 25 und 40 Jahren unter den Crystal-Konsumenten. Die Spannweite der ermittelten Methamphetamin-Konzentrationen reicht von 7 ng/ml bis 2.265 ng/ml, bei einem Mittelwert von 274,09 ng/ml. Zum Vergleich: Die therapeutische Dosis von Pervitin® liegt bei 20 ng/ml, die Maximaldosis bei 40 ng/ml. Die mittlere Methamphetamindosis der im Straßenverkehr auffälligen Fahrer beträgt somit etwa das 10-fache der therapeutischen Dosis; die höchste gemessene Dosierung liegt sogar über 100-fach oberhalb der Therapiedosis. Dies deutet auf eine erhebliche Toleranzentwicklung bzw. einen hohen Abhängigkeitsgrad dieser Verkehrsteilnehmer hin.

Email: stephan.muehlig@psychologie.tu-chemnitz.de

*Praxis für Rechtsmedizin Leipzig, Verkehrsmedizin, Deutschland¹)
MVZ Labor Dessau GmbH, Deutschland²)*

U. BÖHM¹), M. BÖTTCHER²)

Nachweis von Cannabinoiden im Haar im Rahmen der Fahreignungs- diagnostik (Kasuistik)

Wir berichten über einen Langzeit-Cannabiskonsumenten, der aufgrund einer Drogenfahrt seinen Führerschein verlor. Im Rahmen der Vorbereitung auf eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) war ein Abstinenzbeleg erforderlich.

Der Mann stellte nach seinen Angaben den Cannabiskonsum zum 31.12.2013 ein und unterzog sich im August 2014 erstmals einer toxikologischen Haaranalyse, bei welcher aus einer 6 cm langen Haarsträhne vom Hinterhauptthöcker THC (0,2 ng/mg Haar) nachgewiesen wurde. Bei zuvor jahrelangem regelmäßigem Konsum lag dieser Wert durchaus noch im erwarteten Bereich. Im weiteren Verlauf wurden im Abstand von ein bis maximal vier Monaten über etwa eineinhalb Jahre Kopphaaranalysen durchgeführt, welche bei vom Klienten angegebener strikter Cannabiskarenz Werte zwischen 0,06 und 0,32 ng/mg Haar erbrachten. Die Haaranalysen wurden in verschiedenen, jeweils nach DIN EN ISO 17025 akkreditierten Labors durchgeführt.

Nach einer eingehenden klinischen Untersuchung in der probenentnehmenden Einrichtung mit Erhebung der BTM-Anamnese im März 2016 wurde durch den Klienten mitgeteilt, dass seine Ehefrau Cannabis konsumiere, meist außerhalb, mitunter auch in einem abgetrennten Bereich (Balkon) innerhalb der gemeinsamen Wohnung.

Der Klient unterzog sich nunmehr einem einjährigen Abstinenzkontrollprogramm mittels Urinalysen, welche jeweils unauffällig blieben. Daraufhin wurden Nachuntersuchungen des Kopfhaares auf den THC-Metaboliten 11-Nor-9-carboxy-delta9-tetrahydrocannabinol (THC-Carbonsäure) von Kopfhhaarproben vor und nach der einjährigen durch Urinproben belegten Cannabisabstinenz beauftragt. Die Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.

Schlussfolgerung: Nach den Vorgaben der aktuellen Beurteilungskriterien (Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung, 3. Auflage 2013) ist geeignetes Untersuchungsmaterial mit geeigneten Methoden auf die Anwesenheit psychoaktiver Stoffe zu prüfen. Hierbei wird die Haaranalyse auf Cannabinoide als besonders anspruchsvoll hervorgehoben, da der Nachweis von THC im Kopfhhaar nicht zwingend einen aktiven Konsum belegt. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Cannabiskonsums in der Bevölkerung (2014 haben ca. 1/5 der 18-25jährigen mindestens einmal Cannabis konsumiert) ist zu fragen, ob bei entsprechender Anamnese generell die Möglichkeit zu schaffen ist, bei Haaranalysen auf Cannabinoide diese entsprechend getrennt zu untersuchen. Der Nachweis von THC-Carbonsäure im Haar legt die Körperpassage nahe und widerlegt die Annahme von Passivkonsum. Ein positives Ergebnis bei einer Haarprobe auf Cannabinoide sollte zudem gerade im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik stets sachverständig interpretiert werden.

Email: info@rechtsmedizin-leipzig.de

MVZ Labor Dessau GmbH, Deutschland

M. BÖTTCHER, J. NEUMANN, F. PICHT, O. BECK

Ethylglucuronid im Serum im Vergleich zu direkten (Phosphatidylethanol, Ethanol) und indirekten (γ -GT + MCV, CDT) Alkoholmarkern bei Personen mit Verdacht auf gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum

Einleitung: Ethylglucuronid (EtG) hat sich als Marker eines kürzlichen Alkoholkonsums in der Abstinenzüberwachung etabliert. Bisher wurden meist indirekte Marker wie Carbohydrate Deficient Transferrin (CDT), das durchschnittliche Volumen der Roten Blutkörperchen (MCV) und Gamma-Glutamyltransferase (γ -GT) als Indikatoren für gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum genutzt. Bei chronischer Alkoholexposition kommt es jedoch vermutlich zu einer Akkumulation von EtG, da die gebildete Menge über der Eliminierten liegen kann. Eventuell könnten sich daher über die EtG-Konzentration Rückschlüsse auf einen gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum ziehen lassen.

Methoden: EDTA-Vollblut und Serumproben wurden durch venöse Blutentnahme gewonnen und die Proben bis zur Analyse bei $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$ gelagert. MCV und γ -GT wurden mittels klinisch chemischen Standardmethoden ermittelt (Roche Diagnostics und Axonlab). Beide Parameter wurden kombiniert als ein Alkoholmarker definiert (Cutoff γ -GT: Männer $< 1,05\text{ }\mu\text{mol/L}^*$; Frauen: $< 0,75\text{ }\mu\text{mol/L}^*$; Cutoff MCV: $> 95\text{ fL}$). CDT wurde als Anteil Disialotransferrin (Cutoff: 2 %) mit einer kommerziell erhältlichen HPLC Applikation (Chromsystems) bestimmt. Die EtG-Konzentration im Serum wurde mit einer akkreditierten UPLC-MS/MS (Waters Acquity/Xevo TQ-S) Methode ermittelt (Cutoff: 1 ng/mL). Phosphatidylethanol (PEth) (16:0/18:1) im Vollblut wurde ebenfalls mittels UPLC-MS/MS (Waters Acquity/Xevo TQ-S) bestimmt (Cutoff: $0,05\text{ }\mu\text{mol/L}$). Die Alkoholkonzentration (Cutoff: $0,1\text{ g/L}$) wurde aus dem EDTA-Plasma enzymatisch (ADH-Methode) auf einem Olympus AU 680 ermittelt.

Ergebnisse: Untersucht wurden insgesamt 525 Proben von 515 Patienten (410 Männern, 105 Frauen). Bei allen Personen bestand der Verdacht auf gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum. Von 525 Proben waren insgesamt 297 Proben positiv und 228 Proben negativ auf EtG im Serum.

Die Probenpopulation wurde entsprechend ihrer Marker PEth, γ -GT + MCV und CDT eingeteilt (PEth=A, γ -GT + MCV=B, CDT=C), wobei ein * = „positiv für diesen Marker“ und ein = = „negativ für diesen Marker“ entspricht. Gruppe: A+ B+ C+ umfasst also alle Proben, die PEth und CDT positiv, jedoch MCV + γ -GT negativ sind.

Gruppe: A⁺+ B⁺+ C⁻ (n=168): EtG positiv: n=117, Median: 38 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=39 (23 %); EtG >500 ng/mL: n=11 (6,5 %); Alkohol positiv: n=12 (7 %)

Gruppe: A⁺+ B⁺+ C⁻ (n=42): EtG positiv: n=41, Median: 320 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=30 (71 %); EtG >500 ng/mL: n=17 (40 %); Alkohol positiv: n=6 (14 %)

Gruppe: A⁺+ B⁺+ C⁺: (n=76): EtG positiv: n=73, Median: 306 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=50 (66 %); EtG >500 ng/mL: n=31 (41 %); Alkohol positiv: n=20 (26 %)

Gruppe: A⁺+ B⁺+ C⁺ (n=50): EtG positiv: n=50, Median: 1457 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=39 (78 %); EtG >500 ng/mL: n=31 (64 %); Alkohol positiv: n=23 (46 %)

Schlussfolgerung: Ist mindestens einer der indirekten Biomarker für übermäßigen Alkoholkonsum positiv, ist die Median-Konzentration von EtG im Serum mindestens neunmal höher als in der Gruppe A⁺+ B⁺+ C⁻.

Die Verteilung der EtG-Konzentrationen im Serum scheint in den Gruppen, in denen nur ein Biomarker positiv ist, vergleichbar zu sein.

In der Gruppe, in der alle Alkoholmarker positiv sind, liegt der Median der EtG-Konzentration deutlich über jener der Gruppen, in denen nur ein Biomarker positiv ist. In dieser Gruppe ist fast die Hälfte der Proben auch positiv auf Alkohol.

Die EtG-Konzentration im Serum scheint eingeschränkt Rückschlüsse auf einen gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum zuzulassen. EtG ist als alleiniger Marker allerdings nur bei mehrfacher Spiegelbestimmung aussagekräftig.

Email: michael.boettcher@laborpraxis-dessau.de

Forensisch Toxikologisches Centrum, München, Deutschland

F. MÜBHOFF, C. WIEDFELD, J. KRÜGER

Vergleich der Drogenkonzentration (§ 24a StVG) in Serumproben mit und ohne Zusatz von Natriumfluorid

Hintergrund: Um dem allgemein bekannten Problem des Abbaus von Cocain entgegenzuwirken, werden Blutproben zur forensisch-toxikologischen Analytik häufig routinemäßig mit Natriumfluorid (NaF) als Stabilisierungsreagenz versetzt. In Fällen, in denen dem forensischen Toxikologen nur Proben mit NaF-Zusatz zur Verfügung stehen, ist es eine entscheidende Frage, ob auch die Konzentrationen der anderen im Anhang zum § 24a StVG aufgeführten Drogen durch den Zusatz von NaF beeinflusst werden.

Material und Methode: Es wurde eine vergleichende Studie anhand von positiv getesteten Routineproben durchgeführt. Das Blut wurde jeweils zur gleichen Zeit entnommen und je in eine Venüle mit und ohne NaF-Zusatz gesammelt. Nach Probeneingang in unser Labor wurde das Plasma direkt mittels Zentrifugation gewonnen. Für den Nachweis von Cocain, Benzoylcegonin (BEC), Ecgoninmethylester (EME), Morphin, Amphetamin, 3,4-Methylenedioxyamphetamin (MDMA) und 3,4-Methylenedioxyamphetamin (MDA) wurden 100 µL Serum mittels Proteinfällung aufgearbeitet. Für den Nachweis von Δ⁹-Tetrahydro-cannabinol (THC), 11-nor-9-Carboxy-THC (THC-COOH) und 11-Hydroxy-THC (THC-OH) wurden 500 µL Serum mittels Flüssig-Flüssig-Extraktion aufgearbeitet. Alle Extrakte wurden mittels LC-MS/MS gemessen und zur Quantifizierung der Analyten wurden geeignete deuterierte interne Standards verwendet.

Ergebnisse: Bisher wurden folgende positive Proben ausgewertet: Cocain (n=11), BEC (n=72), EME (n=69), Morphin (n=16), Amphetamin (n=78), MDMA (n=17), MDA (n=6), THC (n=46), THC-COOH (n=49) und THC-OH (n=40). In Proben mit NaF-Zusatz war die Konzentration von Cocain, BEC und Amphetamin signifikant erhöht. Hingegen zeigten sich für EME, THC, THC-COOH und THC-OH signifikant niedrigere Konzentrationen in den NaF-Proben. Diese Studie soll noch weitergeführt werden, um ein größeres Kollektiv an Proben in die Bewertung mit einzubeziehen.

Diskussion: Wie zu erwarten ist durch den Zusatz von NaF ein deutlicher Einfluss auf die Konzentration von Cocain und dessen Metaboliten zu beobachten. Allerdings sind vor allem die erhöhten Amphetamin-Konzentrationen (im Durchschnitt +7 %) und die erniedrigten Konzentrationen von THC und dessen Metaboliten (im Durchschnitt -16-22 %) in Proben mit NaF-Zusatz von größtem Interesse und sollten zukünftig bei der Begut-

achtung solcher Proben berücksichtigt werden. Durch sehr starke Hämolyse waren die meisten NaF-Proben vergleichbar zu Vollblut, was eine mögliche Erklärung für die beobachteten Konzentrationsunterschiede darstellt.

Schlussfolgerung: Speziell im Hinblick auf die strikten Grenzwerte im Anhang zu § 24a StVG stellen auch geringe systematische Konzentrationsunterschiede von Drogen durch den Zusatz von NaF eine entscheidende Relevanz für den Gutachter dar.

Email: f.musshoff@uni-bonn.de

*Evangelische Hochschule Nürnberg & Institut für Innovative Suchtbehandlung und Suchtforschung,
Nürnberg, Deutschland*

J. KÖRKELE

Abstinenz und Konsumreduktion (Kontrolliertes Trinken): Forschungsstand und Implikationen für die MPU/MPU-Vorbereitung

Hintergrund: Das Erreichen von Alkoholabstinenz ist bei vielen suchtbelasteten Menschen mit einer Reihe positiver Folgen für sie selbst, ihr soziales Umfeld und die Gesellschaft verbunden. Allerdings ist die Mehrzahl dieser Menschen für ein gänzlich alkoholfreies Leben und entsprechende Behandlungen nicht zu gewinnen, u. a. weil lebenslange Abstinenz nicht ihren Lebensvorstellungen entspricht. Wird – wie vielfach – eine Abstinenzbehandlung oder ein „Abstinenzschwur“ erzwungen, ist mit zielbedingtem Widerstand (fehlende „compliance“, „Durchziehen“ einer Maßnahme/MPU ohne intrinsische Abstinenzmotivation) und dementsprechend nur mäßigen Erfolgen zu rechnen.

Demgegenüber findet das Ziel einer Reduktion des Alkoholkonsums bei wesentlich mehr Menschen mit einer Alkoholproblematik Anklang (MANN & KÖRKELE, 2013). Seit 50 Jahren liegen – vom Mainstream lange nicht beachtet – Forschungsbefunde (inkl. systematischer Reviews und Metaanalysen) und Praxisanwendungen mit der Zielsetzung einer Alkoholkonsumreduktion vor (KÖRKELE, 2014a; KÖRKELE, 2015). Vor allem die verhaltenstherapeutischen Behandlungsansätze zum selbstkontrollierten Trinken (KT) haben sich über das gesamte Spektrum der Alkoholkonsumstörungen kurz- und langfristig als wirksam zur Reduktion des Alkoholkonsums und alkoholassoziierter Probleme erwiesen (a. a. O.).

Analyse der Beurteilungskriterien: Eine Analyse der aktuellen Beurteilungskriterien (SCHUBERT, DITTMANN & BRENNER-HARTMANN, 2013) zeigt, dass das Konstrukt des Kontrollierten Trinkens vage bleibt und die Forschung zum Kontrollierten Trinken bislang kaum Eingang gefunden hat. Stattdessen erhält die lebenslange Abstinenz als Voraussetzung für die Wiederherstellung der Fahreignung einen unangemessen hohen Stellenwert (Hypothesen A1 und A2). Den Beurteilungskriterien liegt offensichtlich ein auf JELLINEK (1960) zurückgehendes endogenes Krankheitsmodell zugrunde, das mit der Forschung und neuen Entwicklungen im Suchtbereich (z.B. DSM-5) nicht in Einklang zu bringen ist (vgl. KÖRKELE, 2014b).

Folgerungen: Die Hypothesen A1, A2 und A3 der Beurteilungskriterien (v. a. Kapitel 5) bedürfen angesichts des state of the art zu Kontrolliertem Trinken einer Neujustierung. In der Vorbereitung auf eine MPU sowie im

Begutachtungsprozess ist es wesentlich stärker als bislang erforderlich, die aktuellen Erkenntnisse zur Trinkmengenreduktion zu rezipieren und den Behandlungsprogrammen zum Kontrollierten Trinken, deren Wirksamkeit empirisch abgesichert ist, einen entsprechenden Stellenwert einzuräumen.

Literatur

- [1] Jellinek, E. M. (1960). The disease concept of alcoholism. New Haven: Connecticut
- [2] Körkel, J. (2014a). Kontrolliertes Trinken. So reduzieren Sie Ihren Alkoholkonsum. Stuttgart: Trias Verlag
- [3] Körkel J (2014b): Alkoholtherapie: Vom starren Abstinenzparadigma zu einer patientengerechten Zielbestimmung. Suchtmedizin 16: 5, 211–222
- [4] Körkel J (2015): Kontrolliertes Trinken bei Alkoholkonsumstörungen: Eine systematische Übersicht. Sucht, 61, 147–174
- [5] Mann K, Körkel J (2013): Trinkmengenreduktion: ein ergänzendes Therapieziel bei Alkoholabhängigen? Psychopharmakotherapie, 20, 193–198
- [6] Schubert, W., Dittmann, V. & Brenner-Hartmann, J. (Hrsg.) (2013). Urteilsbildung in der Fahreignungsbeurteilung. Beurteilungskriterien (3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag

Email: joachim.koerkel@evhn.de

Technische Universität Dresden, Institut für Klinische Psychologie und Psychotherapie, Deutschland

G. BÜHRINGER

Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch: Planung und Evaluation therapeutischer Interventionen

Verkehrsteilnehmer mit diagnostizierten Substanzstörungen können nach erfolgreicher Therapie ihre Fahrerlaubnis wiedererlangen. Bei der Planung und Evaluation entsprechender Therapien gibt es verschiedene Herausforderungen:

1. Erfolgsrisiko

Aus Therapiestudien ist bekannt, dass – bei hoher Varianz und je nach Substanz und Rahmenbedingungen – nur etwa 30 % bis 60 % der Personen ihr riskantes Verhalten einstellen. Wie kann die Erzielung positiver Ergebnisse optimiert werden, damit Personen nach Behandlung und Rückfall möglichst nicht untauglich am Verkehr teilnehmen? Dazu müssen verschiedene Aspekte beachtet werden:

- Fachliche Voraussetzungen für Interventionen
- Anamneseinhalte
- Motivationsförderung
- Therapieinhalte
- Therapeutische Verfahren
- Therapiestruktur und Therapiedauer
- Kriterien für Therapieerfolg

2. Kontrollrisiko

Personen mit Substanzstörungen tendieren aus unterschiedlichsten Gründen zur Verheimlichung und Verleugnung eines (erneuten) Konsums. Aufgrund des Risikos für eine Selbst- und Fremdgefährdung ist eine sorgfältige Kontrolle eines möglichen riskanten Konsums notwendig. Dazu müssen verschiedene Maßnahmen berücksichtigt werden:

- Motivatorische Maßnahmen
- Einbeziehung Dritter
- Laborkontrollen
- Fahrkontrollen

Der Vortrag stellt zu den genannten Kriterien einer fachgerechten Behandlung wissenschaftliche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen zusammen.

Email: gerhard.buehringer@tu-dresden.de

Referat U1 – Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, Deutschland

M. ALBRECHT

Entwicklung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung

Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung werden fortlaufend überarbeitet. Derzeit sind die Kapitel 3.13 „Alkohol“ und 3.14 „Betäubungs- und Arzneimittel“ in Überarbeitung. Hierzu wurden zwei Expertengruppen gebildet.

Neue diagnostische Leitlinien (DSM, ICD) und neue Erkenntnisse aus der Suchtforschung sowie aktuelle Gesetzesänderungen (insbesondere die Verschreibungs- und Erstattungsfähigkeit von Cannabisblüten) machen eine umfassende Überarbeitung der Kapitel notwendig. Kriterien für eine Überprüfung der Fahreignung bei Konsum psychoaktiver Substanzen sind zu entwickeln, ebenso wie die Festlegung von Voraussetzungen für eine Herstellung der Eignung nach vorhergegangenem Entzug. Vorschläge für eine Anpassung der Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung werden ebenfalls formuliert, wobei der Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie einzuhalten ist.

Email: Albrecht@bast.de

Pima-mpu GmbH, Aachen, Deutschland

C. WEIMANN-SCHMITZ

Medizinische Aspekte zur Fahreignungsbegutachtung multimorbider Autofahrer

Der motorisierte Straßenverkehr stellt hohe Anforderungen an die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Dem Wunsch nach einer möglichst langewährenden, aktiven Teilnahme am Straßenverkehr, können jedoch gesundheitliche Einschränkungen entgegenstehen.

Als multimorbide gilt ein Patient, wenn er über einen längeren Zeitraum an mehr als einer Erkrankung leidet. Die Zahl dieser Patienten nimmt seit Jahren zu.

Bereits in der Normalbevölkerung leiden 20–30 % der Menschen an mehreren Krankheiten gleichzeitig. Für Deutschland hat die Analyse von Krankenkassendaten älterer Versicherter (>65 Jahre) erstmals zeigen können, dass bei den Senioren bereits 62 % wegen drei oder mehr chronischen Erkrankungen behandelt werden.

Schmerz ist das häufigste Krankheitssymptom überhaupt. Fast 90 % der behandelten Patienten erhielten mehr als fünf Medikamente, die möglichen Interaktionen zwischen den Medikamenten sind groß (Deutsches Ärzteblatt 2017, 114 <120>).

Probleme ergeben sich vor allem bei Neueinstellung, Dosissteigerung oder Interaktion mit anderen Medikamenten.

U.a. Analgetika, Antihypertensiva, Antidiabetika, Psychopharmaka und andere Medikamente können die Fahrtüchtigkeit beeinflussen.

Physiologische Alterungsprozesse mit Funktionseinbußen des Herz-Kreislauf-Systems, des Bewegungsapparates oder der sensorischen Funktionen können zu Leistungseinschränkungen führen, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Die früher eintretende Erschöpfung von Reserven und verminderte Kompensationsmöglichkeit in Krisensituationen zeigt dabei große interindividuelle Unterschiede, die aber auch abhängig von der lebenslang erworbenen Fahrpraxis sind. Vor allem Seh- und Hörstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und degenerative Erkrankungen des Bewegungsapparates sowie dementielle Erkrankungen sind altersspezifische pathologische Ursachen eingeschränkter Fahrtüchtigkeit.

Ältere Autofahrer mit kognitiven Einschränkungen schätzen ihre Defizite oft nicht realistisch ein.

Bei der Beurteilung der Fahrtauglichkeit multimorbider Menschen muss der Gutachter im Sinne einer Güterabwägung zwischen dem Recht auf individuelle Mobilität und der möglichen Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit entscheiden.

Neben kognitivem Status, Visus und (Poly-)Medikation ist der Einfluss insbesondere chronischer Erkrankungen zu prüfen. Dabei ist weniger die einzelne Diagnose als vielmehr die Auswirkung einer Erkrankung auf die sensomotorische Leistungsfähigkeit von Bedeutung.

Im Regelfall führen mehrere Erkrankungen sowie die damit einhergehende Medikation zu einer nicht nur vorübergehenden fahreignungsrelevanten Herabsetzung der psychophysischen Leistungsfähigkeit. Nicht das Vorliegen der Erkrankung an sich ist dabei aus Sicht der Fahreignung häufig das Problem, sondern die mangelnde Kenntnis über die Erkrankung, das mangelhafte Befolgen ärztlicher Ratschläge und eine damit einhergehende unzuverlässige Medikation.

Email: c.weimann-schmitz@pima-mpu.de

Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/Biomechanik, Deutschland

M. GRAW

Analyse aktueller Bahnunfälle – Bahnunfall bei Bad Aibling: Ermittlungsergebnisse aus rechtsmedizinischer Sicht

Am 09.02.2016 um 06:46:56 Uhr ereignete sich auf der Bahnstrecke Holzkirchen-Rosenheim zwischen Bad Aibling und Kolbermoor auf der eingleisigen Strecke ein Frontalzusammenstoß zwischen zwei Regionalzügen der Bayerischen Oberlandbahn. Hierbei kam es zu einer Vielzahl an Verletzten und Getöteten, fast ausschließlich Erwachsene aus der Region: 12 Getötete, 26 Schwerverletzte (= mind. 1 Tag stationärer Krankenhausaufenthalt), 63 Leichtverletzte. Durch den Unfall beziffert sich der Schaden allein an beiden Züge auf ca. 10 Millionen Euro. Die Leichenöffnungen der 12 Verstorbenen erbrachten jeweils ein letales Polytrauma infolge massiver stumpfer Gewalteinwirkung.

Hinweise auf eine technische Ursache erbrachten die Ermittlungen nicht, vielmehr zeigten sie als Ursache ein menschliches Versagen in Form fahrlässigen Verhaltens des Fahrdienstleiters, weil er am Handy ein Online-Spiel bediente. Vom Landgericht Traunstein wurde er wegen fahrlässiger Tötung in zwölf Fällen und fahrlässiger Körperverletzung in 85 Fällen zu dreieinhalb Jahren Haft verurteilt.

Email: matthias-graw@med.uni-muenchen.de

Ingenieurbüro Will, Stuttgart, Deutschland

M. WILL

Analyse aktueller Bahnunfälle – Bahnunfall bei Bad Aibling: Technische Rekonstruktion

- Unfallereignis am 09.02.2016 und dessen Folgen
- Untersuchungsauftrag der Staatsanwaltschaft:
 - Regelkonforme Ausbildung, Berechtigung, Überwachung und Handlungsweise des beteiligten Fahrdienstleiters und der beiden beteiligten Triebfahrzeugführer?
 - Regelkonformer Zustand der Eisenbahn-Infrastruktur (Gleise, Weichen, Stellwerk, Zugfunkanlage, Bahnstromversorgungsanlage) und der Fahrzeuge?
 - Rekonstruktion des technischen Ablaufs

- Verfügbare Daten und deren Aussagekraft
 - im Stellwerk,
 - bezüglich Zugfunk,
 - in den Fahrzeugen und
 - sonstige Daten
- Abgleich der Daten und Ergebnis

Email: martin-will@gmx.com

kbo-Inn-Salzach-Klinikum Wasserburg/Inn, Abteilung Neuropsychologie und Psychiatrische Klinik der Ludwig-Maximilians-Universität München, Arbeits- und Forschungsbereich Fahreignung, Deutschland

A. BRUNNAUER

Bahnunfall bei Bad Aibling aus der Perspektive unterschiedlicher Disziplinen: Neuropsychologische Begutachtung – Vergessen bei starker Ablenkung

Auch wenn bisher keine validen Zahlen zur Ablenkung durch die Benutzung eines Handys als Unfallursache vorliegen, so steht die Nutzung des Smartphone mit einer anzunehmenden Beteiligung von 20 bis 30 % an Unfällen mit Personenschaden vermehrt im Fokus von Risikoanalysen. Eine Besonderheit stellt der Bahnunfall von Bad Aibling im Jahr 2016 dar, bei dem das Spielen eines Online-Computerspiels auf dem Handy während der Arbeit möglicherweise zu einer Reihe von Fehlentscheidungen des Fahrdienstleiters geführt hat. In dem Vortrag werden die in der neuropsychologischen Begutachtung zentralen Fragestellungen, inwiefern wurden die betrieblichen Steuerungshandlungen durch in der Person bzw. im Zusammenhang mit dem Computerspiel begründete kognitive Beeinträchtigungen verursacht, dargestellt. Anhand kognitionspsychologischer Überlegungen werden sowohl unmittelbare als auch mittelbare Auswirkungen der Spielehandlungen auf die betrieblichen Steuerungshandlungen anhand der Zugkatastrophe von Bad Aibling diskutiert.

Email: Alexander.Brunnauer@kbo.de

Hinweise für Autoren

Arbeiten überwiegend *naturwissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:
Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, Telefon: (+49 40) 74 105-21 30, Fax: (+49 40) 74 105-93 83
Email: pueschel@uke.de

Arbeiten überwiegend *geisteswissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:
Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, Telefon: (+49 335) 55 34-24 63, Fax: (+49 335) 55 34-24 56
Email: blutalkohol@europa-uni.de

Aufbau der Manuskripte:

- Name des Verfassers
- ggf. Name der Institutionen mit Angabe des verantwortlichen Leiters
- Titel der Arbeit in deutscher und englischer Sprache
- Zusammenfassung in deutscher und englischer Sprache
- jeweils fünf Schlüsselwörter in deutscher und englischer Sprache
- Literatur / Fußnoten
- Anschrift des Verfassers
- Legenden zu Abbildungen und Tabellen auf gesondertem Blatt

Einzusenden sind druckfertige Manuskripte in *dreifacher* Ausfertigung in deutscher oder englischer Sprache, nach Möglichkeit mit einer zusätzlichen Diskette/CD-Rom. Angenommen werden nur wissenschaftliche Originalarbeiten, die möglichst klar und übersichtlich gegliedert sind. Ist die Arbeit bereits im Inland oder Ausland veröffentlicht, ist entsprechend darauf hinzuweisen.

Bei der Einsendung von Manuskripten nur oder zusätzlich per e-mail oder auf elektronischem Datenträger bitten wir folgendes zu beachten:

1. Textverarbeitungs-Dokumente im Rich Text Format einsenden, nicht als „.doc“. Bei *naturwissenschaftlichen* Arbeiten die Literatur bitte nach dem „Medline“-Format anführen. Tabellen bitte mit dem Tabellen-Werkzeug Ihrer Textverarbeitung erstellen und am Ende der Manuskript-Datei anfügen, danach die Abbildungslegenden. Die Einfügestellen für Abbildungen und Tabellen bitte deutlich kennzeichnen.
2. Abbildungen als separate Dateien, 1 Datei je Abbildung, dem Manuskript beifügen – nicht in den Manuskripttext einfügen.
3. Fotos als komprimierte TIFFs, Graphen als .eps oder .wmf.
4. Bitte für den Dateinamen den Erstverfassernamen verwenden, die Abbildungen mit abb01, ..., oder fig01, ..., und die Dateiformate mit den unter Windows üblichen Dateinamenerweiterungen (.rtf, .tif, .eps, .wmf) kennzeichnen.
5. Gegebenenfalls bitte die Email-Größe auch im eigenen Interesse durch Erstellung eines komprimierten Archivs (.zip, .arj, .sit, ...) verringern.
6. Wollen Sie, zunächst oder zusätzlich, eine „Lesefassung“ mit eingefügten Abbildungen, Tabellen usw. einsenden, dann erstellen Sie nach Möglichkeit ein PDF.

Zusätzliche Anforderungen an naturwissenschaftliche Arbeiten:

Bei Untersuchungen an Probanden oder Patienten muß erklärt werden, daß das Versuchsprotokoll von einer Ethikkommission begutachtet wurde und somit den Standards der Deklaration von Helsinki in der jeweils gültigen Fassung und den einschlägigen deutschen Gesetzen entspricht. Tierversuchsprogramme müssen den Hinweis enthalten, daß die „Principles of laboratory animal care“ und die nationalen Regelungen (Tierschutzgesetz in aktueller Fassung) eingehalten worden sind.

Literaturhinweise im Text erhalten die Literaturnummer in eckigen Klammern, nur diese werden in das Literaturverzeichnis aufgenommen, und zwar numeriert in alphabetischer Reihenfolge. Abkürzungen richten sich nach dem Index medicus.

Beispiele:

1. Iffland R, Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. Blutalkohol 32: 26–41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) Physiologie des Menschen, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Zusätzliche Anforderungen an geisteswissenschaftliche Arbeiten:

Quellenangaben im Text sind durch *Fußnoten* zu kennzeichnen und wie folgt zu zitieren:

Beispiele:

¹⁾ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

²⁾ Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält 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 pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

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

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five keywords in German and English
- bibliography/footnotes
- author's address
- legends with illustrations and tables on a separate sheet

Manuscripts should be sent in *triplicate*, ready to print in German or English, if possible with an additional disk/CD-ROM. Only scientific originals will be accepted, which should be as clearly structured as possible. Prior publication in Germany or abroad needs to be acknowledged accordingly.

Please note the following when sending manuscripts by email or by electronic data medium:

1. Word processor documents are to be sent in rich text format, not as ".doc". When sending *scientific* papers please list bibliography according to "Medline" format. Please write tables using your word processing table tool and attach to the end of the manuscript file. This should be followed by legends with illustrations. Please ensure places where tables and illustrations should be inserted are clearly marked.
2. Illustrations should be enclosed as separate files – one file per illustration – in the manuscript. They should not be inserted into the manuscript text.
3. Photos should be sent as compressed TIFFs, graphs as .eps or .wmf.
4. Please use original author's name for file names. Illustrations should be named abb.01, ..., or fig.01, ..., and data format should be labelled with the usual Windows file name extensions (.rtf, .tif, .eps, .wmf).
5. If necessary, please reduce email size by creating a compressed archive (.zip, .arj, .sit).
6. If you wish to send a version for reading with enclosed illustrations, tables etc please draw up a PDF.

Additional requirements for scientific papers:

In investigations involving volunteers or patients, a declaration has to be made confirming that the experiment was examined by the ethic commission and therefore complies with the applicable version of the Helsinki declaration as well as the relevant German laws. Animal experiment programmes have to contain the notice that the 'Principles of laboratory animal care' and the national regulations (the current version of the animal protection act) were followed.

Bibliographical references in the text should be identified by square parentheses as only these will be added to the bibliography, numbered, in alphabetical order. Abbreviations should be used in accordance with the Index medicus/Medline.

Examples:

1. Iffland R., Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. *Blutalkohol* 32: 26-41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) *Physiologie des Menschen*, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Additional requirements for arts/humanities papers:

Sources need to be identified by *footnotes* and are to be quoted as follows:

Examples:

- ¹⁾ Hentschel, *Straßenverkehrsrecht*, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- ²⁾ Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- ³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Each author receives 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 pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.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 in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, 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 in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-49, Fax (+49 4 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

