

Steintor-Verlag
GmbH

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 39 No. 3 · Mai 2002 · Jahrgang 2002

Blut alkohol

ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR

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**

In Verbindung mit

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

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

Ltd. Oberstaatsanwalt a. D. K. Händel (Waldshut-Tiengen)

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

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

Generalbundesanwalt K. Nehm (Karlsruhe)

Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft a. D.
Generalbundesanwalt a. D. Prof. Dr. K. Rebmann (Stuttgart)

Wissenschaftlicher Beirat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schriftleitung/Editors

Professor Dr. med. Klaus Püschel, Hamburg

Professor Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler, Frankfurt/Oder

**Jahresband
Annual volume**

**Inhalt
Index**

**Jahresinhalt
Annual index**

**Beenden
Exit**

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

A. Schuff, T. Riepert, M. Erkens, V. Weirich, H. Graß, R. Iffland Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung	145
B. Scheucher, C. Eggerdinger, G. Aschersleben 5 Jahre danach – Welche überdauernden Veränderungen werden durch eine Verkehrstherapie für alkoholauffällige Kraftfahrer erreicht?	154
U. Scheffler Viel hilft viel? – Bemerkungen zur Gesetzgebung am Beispiel von § 24a StVG	174
Diskussion Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin Zur Frage der Einführung der Atemkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a und § 316 StGB (Brinkmann/Eisenmenger)	182
Dokumentation, 40. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 26. Januar 2002 in Goslar (Anschluß an BA 2002, 90) Arbeitskreis VII: Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen Wiederverurteilung von Alkoholtätern im Straßenverkehr (Jehle/Kirchner)	188
Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis auch bei Trunkenheitsdelikten und anderen Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB (Piesker)	197
Anreiz zur Nachschulung durch ihre Berücksichtigung bei verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen (Riedmeyer)	208
Zur Information Promille-TÜV im Wagen	215
Cannabis fördert konservatives Fahrverhalten	216
Nordrhein-Westfalen: Alkohol und Drogen im Straßenverkehr 2001	217
Rechtsprechung 23. Oberlandesgericht Köln, Beschluß vom 19. Dezember 2000 – Erforderliche Feststellungen des Tatrichters zu Schuldfähigkeit und -umfang bei einer BAK ab 2,5 ‰ –	218
24. Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluß vom 02. Mai 2001 – Notwendigkeit eines „Sicherheitsabzugs“ bei Tatzeit-BAK von 0,5 ‰ –	219

Jahresband
Annual volume

Jahresinhalt
Annual index

25. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluß vom 02. Juli 2001	
– Dauer der Resorptionsphase bei mangelnden Angaben über den Trinkverlauf –	220
26. Oberlandesgericht Karlsruhe, Urteil vom 12. Oktober 2000	
– Absehen von der Fahrerlaubnisentziehung trotz Vorliegen des Regelfalls nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB –	221
27. Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluß vom 10. April 2001	
– Rechtswidrigkeit der Anordnung einer neuen vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung durch das Beschwerdegericht –	222
28. Oberlandesgericht Hamm, Beschluß vom 13. Dezember 2001	
– Vorläufiger Entzug der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO bei länger zurückliegender Tatbegehung –	222
29. Landgericht Ellwangen, Beschluß vom 02. Juli 2001	
– Keine Sperrfristverkürzung nach § 69a Abs. 7 StGB vor Erreichung des Maßregelzwecks –	223
30. Landgericht Hof, Beschluß vom 12. Oktober 2000	
– Prüfungsinhalt der sachlichen Voraussetzungen von § 69a Abs. 7 StGB –	225
31. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12. Juli 2001	
– Einfluß von § 69 Abs. 9 Satz 1 StVG auf die Verwertbarkeit getilgter Straftaten im Verfahren um die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis –	226
32. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluß vom 25. Juli 2001	
– Anordnung einer MPU vor Neuerteilung der wegen <u>einer</u> erheblichen – Straftat entzogenen Fahrerlaubnis –	229
33. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluß vom 24. September 2001	
– Anordnung einer MPU bei – erstmaliger – Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluß (BAK von 1,92 ‰) –	230
34. Verwaltungsgericht Sigmaringen, Urteil vom 30. August 2001	
– Voraussetzungen für die Annahme eines „motorisierten Krankenfahrstuhls“ i.S.d. § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV –	234
35. Landgericht München I, Beschluß vom 7. März 2001	
– „Kleinstautomobil“ als „motorisierter Krankenfahrstuhl“ i.S.d. § 76 Nr. 2 a) FeV –	235

*Aus den Instituten für Rechtsmedizin
der Universität zu Köln¹, DIREKTOR: UNIV.-PROF. DR. M. STAAK,
im Universitätsklinikum der RWTH Aachen²
und der Medizinischen Fakultät der Universität Rostock³, DIREKTOR: UNIV.-PROF. DR. R. WEGENER*

ANDREAS SCHUFF¹, THOMAS RIEPERT¹, MANFRED ERKENS², VOLKER WEIRICH³,
HILDEGARD GRAB¹, ROLF IFFLAND¹

Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung

Investigations on the BAC/BrAC quotient during the absorption phase and its significance for the waiting time until the start of breath alcohol measurements

Einleitung

Am 1. Mai 1998 trat eine Änderung in § 24a StVG in Kraft, mit der vom Gesetzgeber erstmals die Atemalkoholanalyse (AAK [mg/l]) neben der Blutalkoholuntersuchung (BAK [‰]) als gerichtsverwertbares Verfahren zur Messung der Alkoholisierung von Kraftfahrern zugelassen wurde. Gerichtsverwertbar sind die AAK-Werte jedoch nur, wenn ein von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) zugelassenes Atemalkoholmeßgerät wie das Alcotest® 7110 Evidential der Firma Dräger Sicherheitstechnik GmbH benutzt wird, für das Gerät ein gültiger Eichschein vorliegt und die Messungen entsprechend der DIN-Norm VDE 0405 durchgeführt wurden. Der Grenzwert von 0,8 ‰ bzw. 0,40 mg/l in § 24a StVG wurde durch eine weitere Gesetzesänderung aufgehoben. Seit dem 1. April 2001 bestehen für Alkoholfahrten ab 0,50 ‰ bzw. 0,25 mg/l, sofern sie den Tatbestand von Ordnungswidrigkeiten erfüllen, einheitliche Sanktionen. Die rechtliche Gleichstellung von 0,50 ‰ Blutalkohol und 0,25 mg/l Atemalkohol geht auf ein Gutachten aus dem ehemaligen Bundesgesundheitsamt aus dem Jahre 1991 [1] zurück, mit dem der Gesetzgeber die Einführung der Atemalkoholanalyse begründete.

In diesem Gutachten wurden auch die Voraussetzungen festgelegt, die erfüllt sein müssen, damit eine Atemalkoholmessung „beweissicher“ ist. Dazu gehört u. a., daß die Atemalkoholmessung frühestens 20 Minuten nach dem Trinkende stattfinden darf. Ohne Berücksichtigung der Maßeinheiten läßt sich die Gleichstellung von BAK und AAK für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entsprechend § 24a StVG mit der Gleichung **BAK = 2 x AAK** beschreiben. Der Umrechnungsfaktor 2 wurde in dem Gutachten durch Trinkversuche ermittelt. Vor allem die Allgemeingültigkeit dieser Gleichung für den gesamten Zeitverlauf der Alkoholumsetzung im Körper ab 20 Minuten nach dem Trinkende wurde auch im Hinblick auf die Rechtsprechung des BGH [2] sehr kritisch gesehen [3–5]. Trinkversuche bestätigten diese Zweifel [6–8]. Bei diesen Versuchen war die AAK mit geeichten Atemalkoholmeßgeräten des Typs Alcotest® 7110 Evidential gemessen und die BAK nach forensischen Kriterien [9] im Blut bestimmt worden, das man zwischen den beiden Atemproben aus einer Armvene entnommen hatte.

Mit der vorliegenden Studie aus den Instituten für Rechtsmedizin der RWTH Aachen, der Universitäten Köln und Rostock wurden die BAK/AAK-Quotienten für Blutalkohol-

spiegel im Konzentrationsbereich um 0,5 ‰ ermittelt. Ziel der Studie war zu prüfen, ob bei der Festlegung des AAK-Grenzwertes auf 0,25 mg/l und der Anweisung, mit der Atemalkoholmessung nach dem Trinkende nur 20 Minuten abzuwarten, ausgeschlossen ist, daß Betroffene ungerechtfertigt benachteiligt werden.

Versuchsablauf und Methoden

Der Ablauf der Trinkversuche war standardisiert und von einer Ethik-Kommission genehmigt worden. Die alkoholnüchternen Versuchspersonen erhielten jeweils eine Alkoholmenge um 0,5 bis 0,6 g pro kg Körpergewicht. Sie konnten zwischen Bier, Weißwein, Rotwein, Sekt oder hochprozentigen Alkoholika wählen. Als Trinkzeit standen maximal 20 Minuten zur Verfügung, wobei viele Probanden die Getränke auch in kürzerer Zeit konsumierten. 18 Minuten nach dem Trinkende wurden die Daten zur Person am Atemalkoholmeßgerät eingegeben, so daß 20 Minuten nach dem Trinkende die erste und etwa 2–3 Minuten später die zweite Atemprobe abgegeben werden konnte. Ausgedruckt wurde vom Evidential neben den beiden Einzelwerten deren Mittelwert, der für die weiteren Auswertungen verwendet wurde. Zwischen erster und zweiter Atemprobe wurde Blut aus einer Cubitalvene entnommen. Der Blutalkoholspiegel wurde gaschromatographisch und enzymatisch jeweils in Doppelbestimmung unter Berücksichtigung forensischer Qualitätskriterien gemessen [9]. Für die Auswertung der Versuchsdaten, Meßwerte und Angaben zur Person wurde das Statistikprogramm SPSS® 7.5 für Windows verwendet.

Ergebnisse

In die Auswertung wurden nur die Fälle einbezogen, deren ausgedruckte AAK mindestens 0,15 mg/l betrug. Ein derartiger Meßwert wäre nach dem Gutachten einer BAK von 0,3 ‰ gleichzustellen. Dieser Wert wird in der juristischen Literatur als unterer Grenzwert zur Feststellung alkoholbedingter Fahrunsicherheit diskutiert [10]. Damit ist auch ausgeschlossen, daß Quotienten berücksichtigt werden, die unrealistisch sein könnten, weil zu niedrige Meßwerte einbezogen wurden. Außerdem wirken sich die nicht vermeidbaren Bestimmungsfehler bei niedrigen Meßwerten und den daraus abgeleiteten Parametern stärker aus als bei höheren Meßwerten. Wegen dieses Kriteriums wurden von den ursprünglich 126 Wertepaaren 11 ausgeschlossen. In jeweils drei Fällen hatte die Differenz zwischen den beiden AAK-Werten die nach DIN VDE 0405 zulässige Spannweite überschritten oder die Differenz der Volumina der beiden Atemproben betrug mehr als 2 Liter. In einem Fall erschien auf dem Meßprotokoll der Vermerk „Meßergebnis Interferenz“. Damit blieben für die Auswertung 108 Wertepaare.

Die 38 weiblichen und 70 männlichen Versuchspersonen waren zwischen 20 und 63 Jahren alt. Bei genauer Berechnung lagen die konsumierten Alkoholmengen zwischen 0,47 und 0,63 g/kg Körpergewicht (Mittelwert 0,53 g/kg) und führten zu Atemalkoholspiegeln zwischen 0,15 und 0,45 mg/l (Mittelwert 0,26 mg/l \pm 0,06 mg/l). Die mittlere BAK betrug 0,45 ‰ (SD 0,13 ‰) bei Extremwerten von 0,25 und 0,87 ‰. In Abb. 1 sind die Wertepaare von AAK und BAK als Streudiagramm dargestellt. In 27 Fällen (25 %) lag die AAK über 0,25 mg/l, die BAK jedoch noch unterhalb von 0,50 ‰. Die Berechnung des Mittelwertes der BAK/AAK-Quotienten ergab 1,707 (SD 0,225), die Extremwerte betragen 1,074 und 2,227. In 97 Fällen (90 %) lag der Quotient unter 2,00.

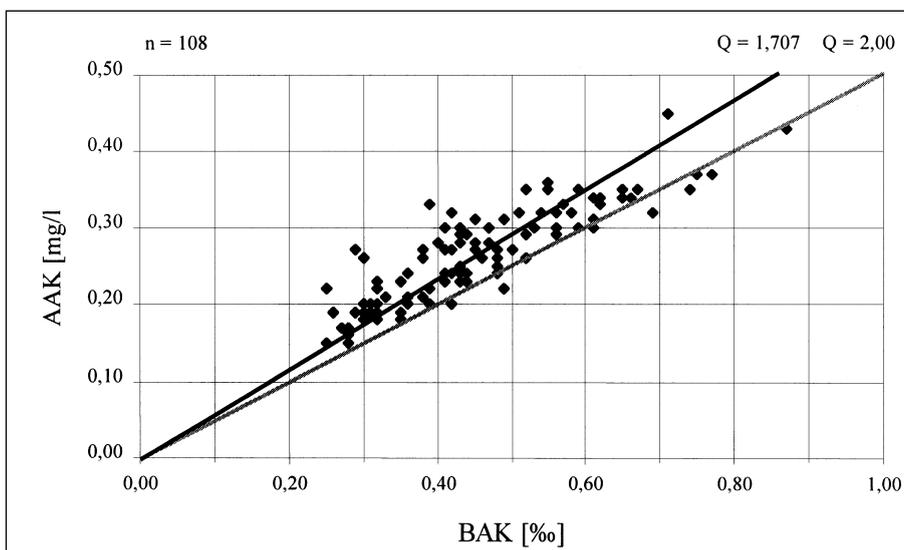


Abb. 1: Verteilung der 108 Wertepaare BAK–AAK.

Die Abweichungen zwischen AAK und BAK lassen sich nach den Empfehlungen des Gutachtens mit der Gleichung $X_D [\text{‰}] = 2 \text{ AAK} - \text{BAK}$ berechnen (Abb. 2). Der Mittelwert von X_D macht mit 0,08 ‰ fast 18 % der mittleren BAK von 0,45 ‰ aus. Die größte Abweichung im Sinne zu hoher Atemalkoholspiegel betrug 0,27 ‰ (AAK 0,33 mg/l, BAK 0,39 ‰). In 6 Fällen war die nach der obigen Gleichung umgerechnete AAK niedriger, wobei in zwei dieser Fälle die BAK sogar um 0,05 ‰ höher war (AAK 0,22 mg/l, BAK 0,49 ‰; AAK 0,32 mg/l, BAK 0,69 ‰).

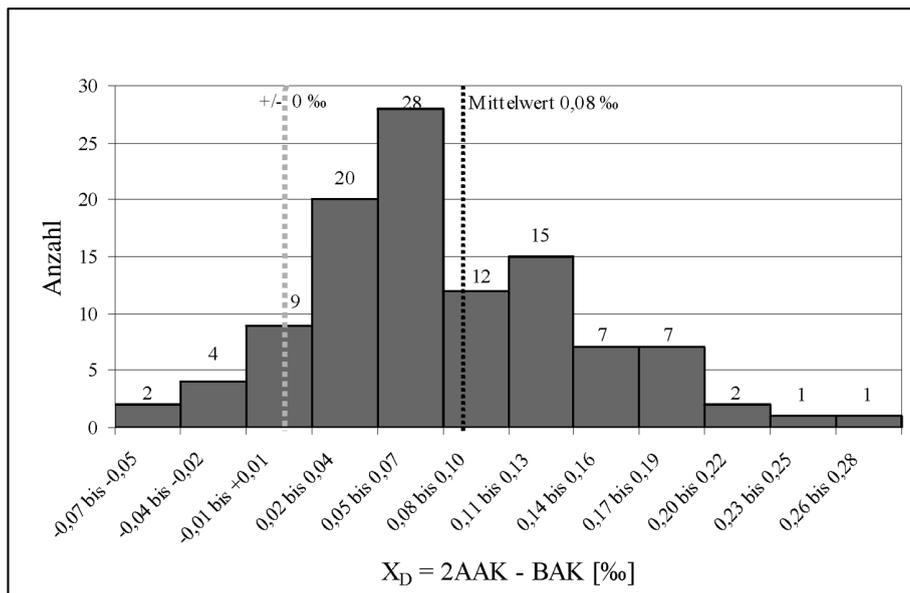


Abb. 2: Verteilung der Differenzen $X_D = 2 \text{ AAK} - \text{BAK}$.

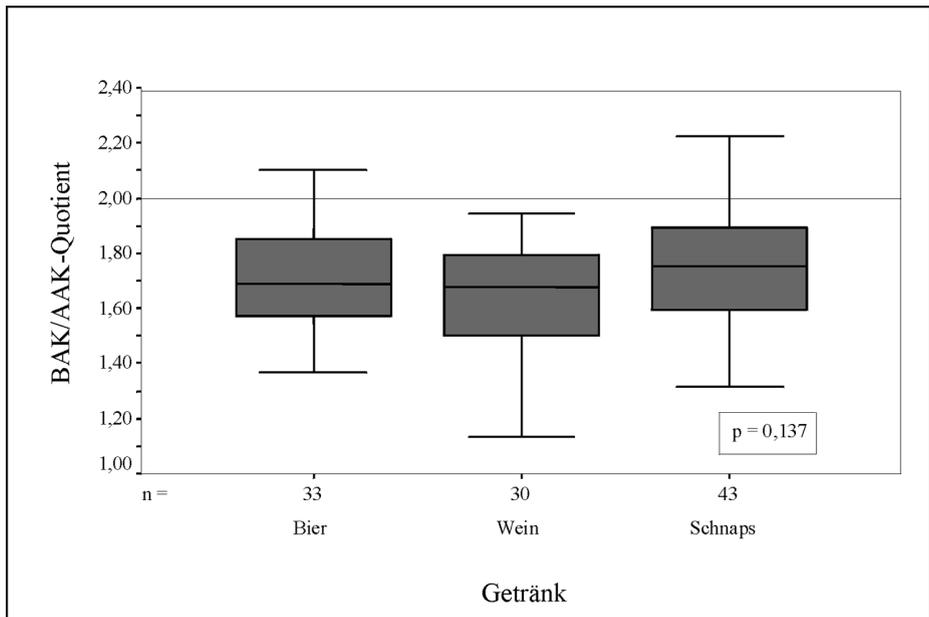


Abb. 3: Verteilung der BAK/AAK-Quotienten nach der Art der Getränke.

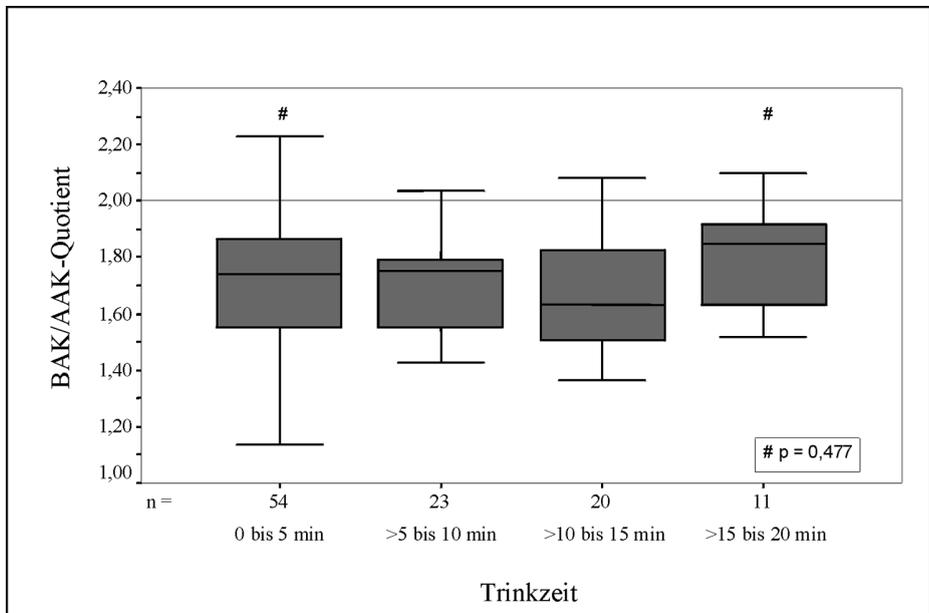


Abb.: 4: Verteilung der BAK/AAK-Quotienten nach der Trinkzeit.

Der Quotient von 1,7 ist erheblich niedriger als der im Gutachten [1] ermittelte Wert von 2,0. Daraus ist abzuleiten, daß bei dem Versuchsablauf die Resorption in vielen Fällen noch nicht abgeschlossen war. Vor allem für höhere Alkoholbelastungen würde man dann eine Häufung niedrigerer BAK/AAK-Quotienten erwarten. Diese Hypothese ist weder bei

einer Einteilung in zwei Gruppen (0,470 bis 0,550 g/kg; 0,551 bis 0,630 g/kg; $p = 0,055$; Mann-Whitney-Test) noch in drei Gruppen (0,470 bis 0,520 g/kg; 0,521 bis 0,570 g/kg; 0,571 bis 0,630 g/kg; $p = 0,218$) zu belegen. Während die Mittelwerte von BAK und AAK bei Wein deutlich niedriger als bei Bier und hochprozentigen Getränken sind, ist ein derartiger Unterschied bei den BAK/AAK-Quotienten für die drei Getränkegruppen Bier, Wein und hochprozentige Alkoholika statistisch nicht gesichert ($p = 0,137$; Signifikanzniveau 5 %; Abb. 3). Auch die Länge der Trinkzeit übt offenbar keinen statistisch signifikanten Einfluß auf die Quotienten aus. Dies gilt sowohl bei einer Einteilung in 2 Gruppen (>0 bis 10 min, >10 bis 20 min; $p = 0,881$; Mann-Whitney-Test) als auch in 4 Gruppen (>0 bis 5 min, >5 bis 10 min, >10 bis 15 min, >15 bis 20 min; $p = 0,477$; Abb. 4). Auch konnten keine Korrelationen zwischen den BAK/AAK-Quotienten und Parametern wie Alter, Geschlecht oder Body-Mass-Index (BMI; Körpergewicht [kg]/Körperhöhe [m]²) festgestellt werden.

Diskussion

Blut- und Atemalkoholanalysen können zur Feststellung des Alkoholgehaltes in Blut oder Atemluft Methoden von hoher Zuverlässigkeit sein. Diese Zuverlässigkeit hängt beim Blutalkohol von den Meßverfahren und, wie sich in letzter Zeit auch gezeigt hat, von den die Messungen ausführenden Institutionen bzw. der fachlichen Qualifikation der verantwortlichen Laborleiter ab [9]. Bei der Atemalkoholmessung mit dem Alcotest® 7110 Evidential ist die Zuverlässigkeit der Messung nur noch sehr eingegrenzt von dem Anwender des Gerätes abhängig, da der gesamte Ablauf der Messung von der Software des Gerätes gesteuert wird. Diese Steuerung und der weitgehend einseitige Dialog des Gerätes mit dem Anwender über ein Display beeindrucken vor allem Laien. Auch wenn das Alcotest® 7110 Evidential meßtechnisch eines der besten derzeit erhältlichen Atemalkoholmeßgeräte ist, sind bei seiner Anwendung zur Feststellung des Alkoholisierungsgrades von Kraftfahrern weder physiologische Grundlagen noch rechtsstaatliche Grundsätze durch den automatisierten Meßvorgang außer Kraft gesetzt. Der BGH hatte am 3. April 2001 entschieden [11], daß mit dem Alcotest® 7110 gemessene Atemalkoholspiegel ohne einen Fehlerabzug zu gelten haben, sofern die Bedingungen für ein gültiges Meßverfahren gewahrt sind. Dabei kann die AAK immer nur einen „Hinweis“ auf die alkoholische Beeinflussung des Betroffenen liefern. Für die Festsetzung der AAK-Gefahrgrenzwerte kommt es nach Auffassung des BGH nicht auf die konkrete Quantifizierung einer sich dahinter verbergenden Beeinträchtigung der Fahrsicherheit an ... sofern nur sachliche Gründe die Festlegung nicht als willkürlich erscheinen lassen. Dies ist insofern richtig, als der Zahlenwert von 2,0 für den „Umrechnungsfaktor“, über den die AAK-Grenzwerte aus den BAK-Grenzwerten abgeleitet wurden, auf den Ergebnissen einer größeren Anzahl von Trinkversuchen beruht. Für die Berechnung des Faktors wurden im Gutachten von 1991 nur BAK und AAK verwendet, die im Versuchsablauf mehr als 2 Stunden nach dem Trinkende lagen, so daß sich die Probanden mit Sicherheit in der Eliminationsphase der Alkoholumsetzung befanden. Für die Fälle, in denen nach Alkoholkonsum der Blutalkoholspiegel nicht mehr ansteigt oder die Phase der Elimination erreicht wurde, ist der Auffassung des BGH beizutreten, daß die Festsetzung der Grenzwerte nicht willkürlich war und eine Benachteiligung durch die Atemmessung sehr unwahrscheinlich ist. Dafür spricht auch die von KÖHLER et al. [8] gewählte Versuchsanordnung, bei der die meisten der betei-

lichten Personen offenbar die Resorptionsphase weit überschritten hatten, was letztlich auch der mittlere BAK/AAK-Quotient von 2,311 mit einer Variationsbreite von 1,939–6,000 belegt. Die Arbeit macht aber auch deutlich, daß es wenig sinnvoll ist, BAK/AAK-Quotienten für AAK-Werte unter 0,15 mg/l zu berechnen.

In den Phasen der Gleichverteilung und Elimination liegen die Quotienten BAK/AAK meist um 2,0 bzw. darüber. Werte unter 2,0 für den Quotienten findet man vorwiegend dann, wenn der Gipfelpunkt der Alkoholkurve noch nicht erreicht wurde und die gleichzeitigen Messungen von AAK und BAK somit in der Resorptionsphase stattfanden [12]. So verweist GRÜNER [13] darauf, daß die Lungen-BAK in der Resorptionsphase höher als die Extremitäten- und Gehirn-BAK liegt. Eine Atemalkoholmessung in dieser Phase könnte zu überhöhten AAK führen, nicht nur in Relation zur venösen BAK, sondern auch zu der im zentralen Nervensystem wirksamen Alkoholkonzentration, um die es letztlich geht. Im Gutachten aus dem Bundesgesundheitsamt wird dieser Frage nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt (Kap. 4.7 und 5.2), obwohl bei den Trinkversuchen im Gutachten, vor allem beim Kurzzeittrinken (Abb. 4.4.1) in etwa 15 % der Fälle, in denen die AAK- und BAK-Messungen zwischen 20 und 60 Minuten nach Trinkende stattfanden, die Quotienten kleiner als 1,7 waren. So wird in Kap 4.7 ausgeführt:

„Um Grenzwerte für die AAK im Hinblick auf gleichzeitig bestimmte BAK-Werte festlegen zu können, die auf dem Datenmaterial basieren, das bei Laboratoriums-Trinkversuchen gewonnen wurde, sind bestimmte Annahmen über Meßzeiten und Trinkschemata notwendig. Eine Möglichkeit hierfür bietet der Rückgriff auf ein Trinkschema, das aus Befragungen bei einer Studie ‚Alkohol und Fahren‘ (KRETSCHMER-BÄUMEL, KARSTEDT-HENKE 1986) gewonnen wurde. Dabei ergaben die (bisher unveröffentlichten) Auswertungen der Befragung von Kraftfahrern: – 74,0 % der Probanden nehmen alkoholische Getränke gleichmäßig verteilt über einen Zeitraum von 2 h auf, 10,9 % zu Beginn, 12,4 % in der Mitte und 2,7 % gegen Ende des Zeitraumes der Trinksituation.“

Wieweit das Ergebnis dieser Befragung auf Alkoholfahrer zutrifft, darf insbesondere im Hinblick auf die Erfahrungen in foro mit Recht bezweifelt werden. Im Klartext heißt dies, zumal auch nicht näher auf die Ergebnisse des Kurzzeittrinkens eingegangen wird, daß in dem Gutachten offenbar die Anflutungsphase nicht hinreichend berücksichtigt wurde.

Wenig hilfreich sind auch die späteren Erläuterungen in Kap. 5.2:

„Für die Beurteilung der Fahrsicherheit ist von Bedeutung, daß die psychophysischen Leistungsausfälle bei gleichen BAK-Werten eines Probanden in der Anflutungsphase größer sind als in der Abbauphase (GRÜNER 1985). Die Fahrsicherheit wird besser durch die in der Anflutungsphase vergleichsweise höher liegende arterielle BAK als durch die venöse BAK beschrieben, die entsprechend dem gemeinsamen Erlaß der Bundesländer (1977) bei forensischen Blutalkoholbestimmungen ermittelt wird. Da nach den Untersuchungen von MARTIN et al. (1984) die AAK direkt der arteriellen BAK folgt, ist die AAK prinzipiell in der Anflutungsphase besser zur Beurteilung der Fahrtüchtigkeit geeignet als die venöse BAK (LOOS, HEIFER 1979; SCHOKNECHT 1983).“

Bei diesen Aussagen ist zu berücksichtigen, daß LOOS und HEIFER [12] ihre Testpersonen ebenso wie SCHOKNECHT et al. im Gutachten [1] mit 1g Alkohol/kg Körpergewicht belasteten, so daß im Mittel Blutalkoholspiegel um 1,0 ‰ erreicht wurden. Dies ist eine erheblich höhere Belastung der Probanden mit Alkohol, bei der auch deutlichere Leistungsausfälle zu erwarten sind, als bei den Versuchen zu der vorliegenden Studie mit einer Belastung von 0,53 g Alkohol/ kg Körpergewicht im Mittel. Der Unterschied in der

Versuchsordnung steht auch damit in Zusammenhang, daß 1979 und 1989 die Grenzwerte für Alkoholfahrten mit 1,3 ‰ im § 316 StGB bzw. 0,8 ‰ in § 24a StVG noch deutlich höher lagen. Eine Ordnungswidrigkeit, um die es in § 24a StVG geht, hebt sich dadurch von einem Verkehrsvergehen mit gleicher BAK ab, daß alkoholbedingte Auffälligkeiten gerade nicht nachzuweisen sind. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, daß bei Personen mit BAK zwischen 0,2 und 0,4 ‰ das Unfallrisiko geringer ist als bei alkoholnüchternen Kraftfahrern [14]. Immerhin wurden in der vorgelegten Studie in 33 der 108 Fälle BAK bis 0,40 ‰ gemessen.

Die Argumentation mit der größeren Leistungseinbuße in der Anflutungsphase ist vor allem für den Grenzbereich um 0,5 ‰ nicht nachvollziehbar. Man könnte sie auch als willkürlich bezeichnen, zumal eines der wesentlichen Argumente für die Einführung der 0,5-‰-Grenze nicht die zwingende Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei 0,5 Promille, sondern der Wunsch nach einer Harmonisierung innerhalb Deutschlands und Europas war [15]. Die ursprüngliche 2-Stufenregelung im § 24a StVG spricht auch für diese Bedenken beim Gesetzgeber. Selbst der Hinweis auf die gute Korrelation zwischen AAK und arterieller BAK ist nach GRÜNER [13] noch kein Beweis dafür, daß sich auch an den eigentlichen Wirkzentren bereits die gleiche Alkoholkonzentration wie im Lungenblut eingestellt hat. Auch wenn der Beschluß des BGH vom 11. 12. 1974 [2] sich auf die Rückrechnung bezieht, so zeigt die Entscheidung doch, welchen Stellenwert man der Berücksichtigung der Resorptionsphase bei der Feststellung der Alkoholisierung beimißt, falls von den Betroffenen ein solches Trinkverhalten vorgetragen wird. Bereits 1992 [16] war auf die ungenügende Berücksichtigung der Anflutungsphase im Gutachten aufmerksam gemacht worden.

In der vorliegenden Studie wurden Differenzen zwischen BAK und umgerechneter AAK von mehr als 0,10 ‰ in 33 (30,6 %) der 108 Fälle gemessen. Diese Differenzen betreffen vor allem den Bereich niedriger Blutalkoholspiegel und belegen damit, daß die derzeitige Regelung bei der AAK-Messung zu nicht gerechtfertigten Benachteiligungen führen kann. Sicher ist, daß bei einer Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Atemalkoholmessung die Resorption noch nicht abgeschlossen sein muß und in Relation zur BAK erheblich überhöhte AAK-Werte möglich sind. Eine Abhängigkeit dieser Überhöhungen der AAK unter den gewählten Versuchsbedingungen war weder für individuelle Faktoren, noch für die Art der Getränke, die Trinkdauer oder die Alkoholbelastung nachzuweisen. Dieses Problem betrifft nicht nur Personen, die bereits gegenüber der Polizei auf ein zur Messung zeitlich nahes Trinkende hingewiesen haben, sondern auch die Fälle, in denen später vorgetragen wird, daß das Trinkende ca. 20 Minuten vor der Messung gelegen haben soll. Die Formulierung in § 24a StVG, wonach Sanktionen auch dann zu erfolgen haben, wenn eine Alkoholmenge im Körper vorhanden ist, die zu einer AAK von 0,25 mg/l oder mehr führt, ist für AAK-Messungen in der Anflutungsphase sachlich nicht gerechtfertigt, weil der Meßwert überhöht sein könnte. Diese Formulierung wurde vom Blutalkohol auf den Atemalkohol übertragen, wobei nicht bedacht wurde, daß der Entnahmeort für das venöse Blut in der Alkoholverteilung im Körper hinter den Wirkzentren des Alkohols im zentralen Nervensystem liegt, während der Atemalkohol im Hinblick auf diese Alkoholverteilung vor dem Wirkzentrum liegt [13]. Einer nicht hinreichend durchdachten Vorschrift kann man eine gewisse Willkür nicht absprechen.

Bei der Suche nach einer Lösung für dieses Problem bieten sich mehrere Alternativen an:

- Umrechnung der AAK in BAK mit einem Faktor, der die gesamte Bandbreite möglicher BAK bei einer AAK berücksichtigt. So wäre nach dieser Studie bei 0,25 mg/l AAK von einer BAK zwischen 0,26 und 0,55 ‰ bzw. im Mittel von 0,42 ‰ auszugehen.
- Differenzierte Betrachtung des Trinkverhaltens, wenn nicht der gesamte Alkohol kurz vor der Fahrt getrunken wurde. In diesem Falle wäre nur der zuletzt konsumierte Alkohol für eine evtl. Korrektur des Meßergebnisses einzubeziehen.
- Verlängerung der Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Atemmessung. Erfahrungsgemäß sind Angaben zum Trinkende bei Alkoholfahrern immer mit Zurückhaltung zu werten. Polizeibeamte, die einen Alkoholfahrer entdeckt haben, können in aller Regel nur sicher sein, daß der Betroffene ab dem Anhalten keinen Alkohol mehr konsumiert hat. Daher wäre es zweckmäßig, den Beginn der derzeit vorgeschriebenen Wartezeit von 20 Minuten generell mit dem Zeitpunkt der Kontrolle gleichzusetzen. Um mögliche oder tatsächliche Benachteiligungen durch die Anflutungsphase auszuschließen, sollte die Wartezeit angehoben werden, wobei für eine endgültige Festlegung weitere Studien notwendig wären. Nach den Ergebnissen des Kurzzeitrinkens im Gutachten (Abb. 4.4.6) und den Versuchen von LOOS und HEIFER [12] bieten sich 60 Minuten an.

Zusammenfassung

Für die Atemalkoholanalyse ist eine Wartezeit zwischen Trinkende und der Messung von 20 Minuten vorgeschrieben, um eine Beeinflussung der Meßwerte durch Mundrestalkohol zu vermeiden. Nicht berücksichtigt hat man dabei, daß überhöhte AAK auch in der Resorptionsphase auftreten können. Trinkversuche mit 108 Probanden, die mit Alkoholmengen zwischen 0,47 und 0,63 g/kg Körpergewicht belastet wurden, führten 20 Minuten nach dem Trinkende zu BAK/AAK-Quotienten zwischen 1,074 und 2,227 bei einem Mittelwert von 1,707. In einem Viertel dieser Fälle hatte die AAK den Grenzwert von 0,25 mg/l überschritten, während die BAK noch unter 0,50 ‰ lag. Da bei Ordnungswidrigkeiten keine alkoholtypischen Anzeichen der Fahrunsicherheit feststellbar sind, kann man nicht davon ausgehen, daß die AAK besser als die BAK den Grad der Alkoholisierung wiedergibt. Um eine ungerechtfertigte Benachteiligung durch die AAK-Messung während einer möglichen oder tatsächlichen Anflutungsphase zu vermeiden, ist entweder die Wartezeit auf 60 Minuten ab der Kontrollzeit des Kraftfahrers anzuheben oder sind Abschläge zu berücksichtigen, die sich an den Angaben zum Trinkverhalten orientieren.

Schlüsselwörter

BAK/AAK-Quotient – Resorptionsphase – Atemalkohol – Blutalkohol – Wartezeit

Summary

In order to exclude influences of residual mouth alcohol an interval of 20 minutes is mandatory in Germany between the end of alcohol consumption and breath alcohol analysis. This prescription disregards the fact that increased breath alcohol levels can occur during absorption phase. Drinking tests with 108 individuals consuming between 0.47 and 0.63 g ethanol per kg body weight resulted in BAC/BrAC quotients between 1.074 and 2.227 (mean 1.707) taking samples 20 minutes after the end of drinking. 25% of the participants had breath alcohol concentrations above the limit of 0.25 mg/l, while blood alcohol level didn't exceed 0.05%. In the case of law infringements it is not necessary to prove that there were any signs of insecure car driving resulting from alcohol consumption. Thus we have no proof that increased breath alcohol levels represent the degree of alcoholisation in a better way than blood alcohol does. To avoid unjustified problems with breath alcohol measurements during a possible or real absorption phase the interval between control of car drivers and breath analysis should be readjusted to 60 minutes. Alternatively, a reduction of breath alcohol values must be taken into consideration depending on drinking behaviour.

Key words

BAC/BrAC quotient – absorption phase – breath alcohol – blood alcohol – waiting time

Literatur:

1. Schoknecht G, unt. Mitarb. von Fleck K, Kophamel-Röder B (1991) Gutachten: Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. Bundesgesundheitsamt, Berlin
2. BGH (1974) Beschluß v. 11. 12. 1973 – 4 StR 130/73. Blutalkohol 11: 136–139
3. Iffland R, Bilzer N (1999) Zweifel an dem beweisssicheren Atemalkoholnachweisverfahren mit dem „Alcotest® 7110 Evidential“. DAR 68: 1–8
4. Iffland R, Eisenmenger W, Bilzer N (1999) Bedenken gegen die Verwertbarkeit von Atemalkoholspiegeln in der forensischen Praxis. NJW 52: 1379–1381
5. Wilske J (2000) Die „beweisssichere Atemalkoholprobe“ – Wie beweisssicher ist sie? DAR 69: 16–20
6. Jachau K, Schmidt U, Wittig H, Römhild W, Krause D (2000) Zur Frage der Transformation von Atem- in Blutalkoholkonzentrationen. Rechtsmedizin 10: 91–101
7. Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D (2000) Beeinflussung des BAK-/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. Blutalkohol 37: 30–38
8. Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B (2000) Fehlerhafte Atemalkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem ALCOTEST® 7110 MK III Evidential. Blutalkohol 37: 286–292
9. Iffland R, Daldrup T (2001) Anforderungen an die Richtigkeit und Zuverlässigkeit von Blutalkoholanalysen. NZV 14: 105–109
10. Janker H (2001) Relative Fahrunsicherheit bei einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 0,3 ‰? NZV 14: 197–200
11. BGH (2001) Beschluß v. 3. 4. 2001 – 4 StR 507/00. Blutalkohol 38: 280–285
12. Loos U, Heifer U (1979) Über den zeitlichen Verlauf von Atem- und venöser Blutalkoholkonzentration und von Alkoholwirkungen. Blutalkohol 16: 321–339
13. Grüner O (1985) Die Atemalkoholprobe. Carl Heymanns, Köln – Berlin – Bonn – München
14. Krüger H-P (1995) Das Unfallrisiko unter Alkohol. Gustav Fischer, Stuttgart – Jena – New York
15. Deutscher Bundestag (1992) Drucksache 12/2766
16. Grüner O, Bilzer N (1992) Zum gegenwärtigen Stand der forensischen Atemalkoholanalyse. Blutalkohol 29: 98–107

Für die Verfasser:

Dr. Rolf Iffland
Institut für Rechtsmedizin der Universität zu Köln
Melatengürtel 60–62
50823 Köln
rolf.iffland@medizin.uni-koeln.de

*Aus der Verkehrspsychologischen Praxis, München¹
und dem Max-Planck-Institut für Psychologische Forschung, München²*

BIRGIT SCHEUCHER¹, CHRISTA EGGERDINGER¹, GISA ASCHERSLEBEN²

5 Jahre danach – Welche überdauernden Veränderungen werden durch eine Verkehrstherapie für alkoholauffällige Kraftfahrer erreicht?*)

5 years on – what kind of long-term changes in behaviour and attitude can be achieved by a short-term driver improvement course for alcohol impaired drivers?*)

1. Einleitung

In Deutschland werden jährlich erhebliche Mengen Alkohol verzehrt. Laut Jahrbuch Sucht wurden 1998 pro Kopf 156 Liter alkoholische Getränke (das entspricht 10,2 Liter reinem Alkohol) konsumiert [10]. Gleichzeitig hat die Bundesrepublik jährlich einen enormen Kraftstoffverbrauch und damit einhergehend eine entsprechende Kilometerleistung im Straßenverkehr zu verzeichnen. Laut Auskunft des ADAC (Abt. Verkehrsdaten) betrug 1999 der Umfang 639,3 Milliarden Fahrzeugkilometer. Damit drängt sich zwangsläufig die Frage auf, ob die zur Verfügung stehende Population, nämlich der Teil der Bevölkerung, der trinkt und fährt, überhaupt ausreicht, um beide Aufgaben zeitlich getrennt bewältigen zu können [4]. Es ist also davon auszugehen, dass ständig eine gewisse Anzahl alkoholisierter Fahrer am Straßenverkehr teilnimmt. Hinzu kommt, dass alkoholauffällige Kraftfahrer generell eine hohe Wahrscheinlichkeit aufweisen, erneut im Straßenverkehr alkoholisiert zu fahren. Diese Wahrscheinlichkeit ist umso höher, je höher die Promillezahl bei der ersten Tat war, je häufiger sie bereits aufgefallen waren und je jünger sie sind. Diese Zusammenhänge sind in zahlreichen Untersuchungen wiederholt nachgewiesen worden (z. B. [1] [28] [39] [45] [48]). Nach SCHÜTZENHÖFER [36] werden in Deutschland 34,5 % der Ersttäter und 23,4 % der Zweittäter in einem Zeitraum von fünf Jahren rückfällig. Ähnliche Zahlen liegen für Österreich und die Niederlande vor. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass die Zahl der festgestellten Trunkenheitsfahrten deutlich geringer ist als die der tatsächlich durchgeführten. Das Risiko, (wieder-)auffällig zu werden, wird von einer Reihe von weiteren Variablen beeinflusst wie z. B. der Kilometerleistung, der Kontrolldichte, den erlebten Auswirkungen der Strafe sowie situativen Zufälligkeiten, die außerhalb der Kontrolle der Person liegen (hierzu z. B. [29] [35] [43]).

Um die Verkehrssicherheit wirksam zu erhöhen, reicht es daher nicht, nur einseitig beispielsweise die Kontrolldichte oder das Strafmaß zu erhöhen. Vielmehr ist es notwendig, die Einstellung der Kraftfahrer zur Trink-Fahr-Problematik durch präventive Maßnahmen so zu beeinflussen, dass sie nicht auffällig werden, bzw. nach einem Delikt nicht rückfäl-

*) Wir danken unserem Kollegen Dipl.-Psych. Erik Pfeiff für die Unterstützung bei der Entwicklung des Fragebogens und die kritischen und hilfreichen Beiträge bei der Auswertung sowie Frau Susanne Stangl für die tatkräftige Unterstützung bei der Auswertung der Fragebögen. Unser Dank gilt auch Dr. Herbert Gstalter, der die Anlage dieser Studie wissenschaftlich begleitet hat und uns bei der Durchführung und Auswertung immer wieder für Fragen zur Verfügung stand. Für die nützlichen Kommentare der Gutachter zu einer früheren Version des Manuskripts möchten wir uns ebenfalls bedanken.

lig werden. Bei den rehabilitativen Maßnahmen lassen sich zwei Grundformen unterscheiden, die im Folgenden detaillierter dargestellt werden: die Nachschulungsmaßnahmen und die Verkehrstherapien.

1.1 Nachschulungsmaßnahmen zu Senkung der Rückfallwahrscheinlichkeit

Eine Reihe von Maßnahmen hat zum Ziel, die Rückfallwahrscheinlichkeit, d. h. das Risiko einer erneuten Trunkenheitsfahrt, zu senken und damit einer erhöhten Verkehrssicherheit zu dienen. Dies sind zum einen die Kurse mit Rechtsfolge (StVG § 4, nach FeV § 11 in Verbindung mit FeV § 70). Hier sind z. B. (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) als anerkannte Modelle LEER, IRAK, IFT zu nennen. Besondere Aufbau-seminare im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2b StVG in Verbindung mit § 36 FeV) für alkoholauffällige Fahrer sind z. B. ALFA und NAFA. Liegen gleichzeitig Punkteauffälligkeiten vor, können nach § 4 StVG, § 43 FeV die anerkannten Modelle BAS+ oder ALFA+ angewandt werden. Diese Kurse sind sogenannte Nachschulungsmaßnahmen in Gruppen, in denen grundlegende Informationen vermittelt, das problematische Verhalten erkannt und geändert werden soll. Dazu werden standardisierte Kursprogramme angewendet, die auf der Basis verschiedener psychologischer Modelle entwickelt wurden. Die Überprüfung des Qualitätsanspruchs erfolgt durch die Anerkennungsbehörden der Länder. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) akkreditiert Stellen, die Kurse anerkannt nach § 70 FeV durchführen – nach § 72 (3) FeV (vgl. z. B. [6] [18] [30]). Diese anerkannten Kurse richten sich vor allem an Personen ohne Alkoholabhängigkeit, jedoch mit missbräuchlichem Trinkverhalten und mit riskanten und oft verfestigten Trink-Fahrgewohnheiten. Die Empfehlung bzw. Zuweisung erfolgt in der Regel im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung oder als Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde [21]. Die Wirksamkeit dieser Kurse wurde in verschiedenen Studien überprüft (z. B. [11] [16] [49]).

Für eine Reihe der betroffenen Personen sind die Gruppenmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht geeignet. Z. B. können sehr hohe BAK-Werte (Blutalkoholkonzentration) verbunden mit geringen Ausfallerscheinungen auf stark verfestigte Trinkgewohnheiten bzw. auf verfestigte Trink-Fahrgewohnheiten oder auf ein Alkoholproblem hinweisen. In der Einschätzung der Schwere des Alkoholproblems – ausgehend von der BAK – gehen die Meinungen jedoch auseinander. STEPHAN [41] spricht bei Werten über 1,6 Promille bereits von pathologischer Alkoholtoleranz, die intensive therapeutische Betreuung und dauerhafte Abstinenz erfordere. JACOBSHAGEN und UTZELMANN [19] hingegen stellten in einer umfassenden Feldstudie fest, dass auch bei hoher BAK bis 2 Promille und auch darüber § 70-Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung erfolgreich hinsichtlich der Bewährung sein können, also Kurse, die keine Abstinenzforderung aufstellen und keine Aufarbeitung individueller Problematik in den Vordergrund stellen.

Ob die oft gravierenden Alkoholprobleme teilweise an der Grenze zur Abhängigkeit im Rahmen einer Gruppenmaßnahme mit Rechtsfolge ausreichend behandelt werden können oder einer individuellen Verkehrstherapie bedürfen, wird im Rahmen der Begutachtung (siehe Zitat in Abschnitt 1.2) bzw. der Eingangsdagnostik vor Maßnahmebeginn geprüft.

1.2 Verkehrstherapien zur Senkung der Rückfallwahrscheinlichkeit

Für den oben beschriebenen Personenkreis mit ausgeprägter Alkoholproblematik – Personen im Grenzbereich zwischen schädlichem Gebrauch und Alkoholabhängigkeit nach

ICD 10 [47] – besteht ein Angebot an *Verkehrstherapien* [13] [38], die eine intensive und individuelle therapeutische Unterstützung gewährleisten. Kommt der Psychologe in der Begutachtung der Fahreignung zu dem Ergebnis einer ausgeprägten Alkoholproblematik, so schlägt sich dies in entsprechenden Empfehlungen nieder:

„Die dargestellten Mängel haben jedoch einen Ausprägungsgrad, der eine Modifikation im Rahmen einer solchen Rehabilitationsmaßnahme (§ 70 FeV) nicht ermöglicht. ... Herr R. sollte sich mit der Entwicklung und dem Verlauf seiner Alkoholproblematik und den individuellen Entstehungsursachen seines Alkoholmissbrauchs auseinandersetzen ... Wir empfehlen zur vorbereitenden Wiederherstellung der Fahreignung Herrn R. die freiwillige Inanspruchnahme eines individuellen Beratungsgesprächs mit einem Fachpsychologen für Verkehrspsychologie.“ (Auszug aus einem Gutachten des MPI des TÜV München vom Januar 2000)

Die Vorgehensweise von Verkehrstherapeuten ist eine individuelle, die auf den jeweiligen Klienten abgestimmt ist. In Einzelgesprächen wird flexibel auf die jeweilige Problematik eingegangen. Die Rehabilitationsprogramme dieser Therapeuten stützen sich vorwiegend auf kognitiv-verhaltenstherapeutische, aber auch individualpsychologische oder systemische Konzepte. Für einen Teil der Klienten ist eine ergänzende Psychotherapie erforderlich, die der oft unterschätzten Komorbidität in anderen Bereichen, wie Persönlichkeitsstörungen und soziale Problematiken (z. B. [46]) Rechnung trägt. Ziel dieser Maßnahmen ist somit ein Abbau der Alkoholproblematik sowie der ursächlichen Hintergründe. Damit streben Verkehrstherapien explizit *keine* vordergründige MPU-Vorbereitung und „Gutachten-Trainings“ an [20].

Anbieter von Verkehrstherapien sind überwiegend private Praxen von Klinischen Psychologen, Psychologischen Psychotherapeuten und idealerweise Fachpsychologen für Verkehrspsychologie mit entsprechender Qualifikation. Weitere Anbieter dieser nicht von StVG und FeV geregelten Maßnahmen sind auch größere Organisationen, wie Tochterunternehmen der VdTÜV. Beispielhaft sollen hier Impuls, Nordkurs und Pluspunkt genannt werden.

Neben Nachschulungsmaßnahmen und Verkehrstherapien nimmt die Langzeitrehabilitation IVT-HÖ [23] eine Zwischenstellung ein, da sie Gruppen- und Einzelgespräche anbietet und in ihrer Wirksamkeit anerkannt und entsprechend von einigen Ländern (NRW, Bremen) empfohlen wird. Einige dieser Anbieter von Verkehrstherapien haben die Wirksamkeit ihrer verkehrstherapeutischen Einzelmaßnahmen vor allem auf der Basis von Legalbewährungsdaten (Auskunft über erneute Auffälligkeiten aus dem Verkehrszentralregister, Flensburg) überprüft und bestätigt [17] [34] [38].

Auch das in dieser Studie auf seine Wirksamkeit untersuchte Therapieprogramm „Nüchtern Fahren“ setzt den Schwerpunkt auf die Behandlung von Klienten mit ausgeprägter Alkoholproblematik. Dieses Programm wird im Folgenden beschrieben.

2. Das Therapieprogramm „Nüchtern fahren“

Das hier betrachtete Therapieprogramm wurde von E. PFEIFF [31] als Einzelmaßnahme auf der Basis von Modellen der Kurzzeittherapie und der kognitiven Verhaltenstherapie konzipiert und anschließend gemeinsam mit zwei der Autorinnen (B. SCHEUCHER und C. EGGERDINGER) im Verlauf der Behandlung von ca. 1 500 Tatauffälligen weiterentwickelt. Das Vorgehen orientiert sich an den Konzepten der *Lösungsorientierten Kurzzeit-*

therapie [3] [8] [9] [44]. Es wird methodisch ergänzt durch Verfahren der Kognitiven Verhaltenstherapie (siehe hierzu [2]; zur Bewertung dieser therapeutischen Konzepte [14]). Im Hintergrund stehen weiter theoretische Überlegungen über Anpassung und Korrektur von Verhalten, wie sie z. B. FULLER [12] zum Verhalten von Verkehrsteilnehmern beschreibt. Die wesentlichen Merkmale des Therapiekonzeptes sind:

- das Analysieren und Erkennen der handlungsleitenden Kognitionen,
- die Entwicklung förderlicher Kognitionen [2],
- die Vereinbarung klarer, bedeutsamer, realistischer Ziele mit dem Klienten,
- die Entwicklung individueller Lösungen zur Erreichung der Ziele,
- die Erprobung der Lösungsstrategien in der Realität und die Entwicklung und Festigung alternativer Verhaltensweisen (z. B. auch [25]).

Der Ablauf des Therapieprogramms untergliedert sich in mehrere Teilschritte. Ein Erstgespräch dient der umfassenden Bestandsaufnahme der Situation und der Sichtweise des Klienten sowie der Diagnostik der Alkoholproblematik nach ICD10 (Internationale Klassifikation psychischer Störungen, [32] [33] [42] [47]). Liegt Therapieeignung vor, was bei ca. 80 % der Interessenten der Fall ist, werden die individuellen Schwerpunkte und Vorgehensweisen innerhalb des Programmrahmens festgelegt. Da das Klientel zum großen Teil aus mehrfach alkoholauffälligen Kraftfahrern mit BAK-Werten über 1,6 Promille besteht, wird eine grundlegende Verhaltensänderung im *Umgang mit Alkohol* angestrebt. Tempo, Reichweite und Lösungen müssen individuell entwickelt werden. In der Regel erscheint eine mittel- bis langfristige Abstinenz von mindestens sechs bis zwölf Monaten notwendig, um den Abbau von problematischen Trinkgewohnheiten zu erreichen. Es gelingt meist schon im Rahmen der ersten Intervention (vgl. auch [38]), die Klienten von der Notwendigkeit einer Abstinenz zu überzeugen und sie auch zur Durchsetzung zu motivieren. Ob eine dauerhafte Abstinenz notwendig ist, wie es z. B. STEPHAN [40] sieht, oder später, nach mindestens sechs bis zwölf Monaten stabiler und bewährter Abstinenz und intensiver Auseinandersetzung mit der Thematik ein kontrolliertes, risikoarmes Trinkverhalten möglich ist (z. B. [22], [23], [27], [37]), wird im Verlauf der therapeutischen Zusammenarbeit analysiert. Eine Lösung wird gemeinsam erarbeitet und festgelegt.

In weiteren Gesprächsterminen werden dem Klienten Informationen zur Alkoholthematik aus medizinischer und psychologischer Sicht vermittelt, damit der Klient das eigene Verhalten realistisch einzuschätzen und zu bewerten lernt. Die individuellen Hintergrundbedingungen der Alkoholproblematik und Lösungen für die Zukunft werden analysiert und erarbeitet. Strategien für risikoarmes Verhalten werden zwischen den Sitzungen eingeübt und in den Gesprächen wieder bewertet. Es wird geklärt, wie Rückfälle entstehen und vermieden werden können, um den Klienten für Gefahren zu sensibilisieren. Gemeinsam werden Vorgehensweisen entwickelt und geübt, um Rückfällen zu begegnen. Zur Unterstützung werden ein Arbeitshandbuch ausgegeben und Übungsaufgaben individuell erstellt.

Der Klient erfährt regelmäßig Rückmeldung über seine Fortschritte. Die durchschnittliche Therapiedauer liegt bei 12–14 Stunden. Ein Klient arbeitet in der Regel mit zwei verschiedenen Therapeuten auf Basis eines festgelegten Rahmenprogramms. Ein Abschlussgespräch mit einem dritten Therapeuten wird angeboten. Schließlich wird ein Abschlussbericht erstellt, in dem die erreichten Ergebnisse differenziert festgehalten werden. Dieser Bericht dient der Vorlage bei Gericht, bei der Führerscheinstelle oder beim Gutachter.

Ziel der im Folgenden dargestellten Studie war die Frage, ob *dauerhafte* Veränderungen durch eine Kurzzeit-Verkehrstherapie wie das oben dargestellte Therapieprogramm „Nüchtern fahren“ erreicht werden können. Dazu wurde mittels einer schriftlichen Befragung ehemaliger Kursteilnehmer erfasst, welche Einstellungen und Verhaltensabsichten durch die therapeutische Intervention erreicht wurden und welche dieser individuell im Behandlungsverlauf formulierten Ziele über einen längeren Zeitraum – vier bis fünf Jahre – stabil blieben und somit die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Trunkenheitsfahrt verringerten. Das detaillierte Vorgehen sowie die Ergebnisse dieser Befragung werden im Folgenden dargestellt.

3. Untersuchungsmethodik

3.1 Die Fragestellung

Die für die Wirksamkeitsprüfung einer Verkehrstherapie wesentlichen Fragestellungen lauten:

- *Gelingt es dem Betroffenen dauerhaft, seinen Umgang mit Alkohol so zu verändern, dass damit keine Risiken mehr verbunden sind?*
- *Gelingt es dem Kraftfahrer künftig, sich an die Trennung von Trinken und Fahren zu halten?*

Derartige Fragen lassen sich nicht mit Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) beantworten. Die KBA-Daten liefern lediglich Informationen darüber, ob ein Kraftfahrer erneut mit Alkohol im Straßenverkehr in einem bestimmten Zeitraum aufgefallen ist oder nicht. Mit der therapeutischen Maßnahme sollte jedoch erreicht werden, dass der Personenkreis nicht mehr auffällig werden *kann*, weil Gewohnheiten des Umgangs mit Alkohol grundlegend verändert wurden.

Konkret stand daher folgende Überlegung im Vordergrund der Studie: Verhalten sich die Personen, die an der beschriebenen Verkehrstherapie teilnahmen, auch nach einem längeren Zeitraum so, dass die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Trunkenheitsfahrt gering ist? Um diese Frage beantworten zu können, benötigten wir von den ehemaligen Kursteilnehmern Angaben zu folgenden Themenbereichen:

- Demoskopische Daten
- Daten zur Deliktvorgeschichte
- Daten zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis (FE) und Teilnahme am Straßenverkehr
- Daten zum geplanten Verhalten im Straßenverkehr nach Wiedererteilung der FE, zur Risikowahrnehmung und zum tatsächlichen Verhalten – nach der persönlichen Einschätzung der Klienten
- Daten zum geplanten und bis heute durchgesetzten Trinkverhalten
- Daten zur Einschätzung der heutigen Situation

3.2 Entwicklung des Fragebogens

Eine schriftliche Befragung ist das Mittel der Wahl, die erforderlichen Angaben mit einem angemessenen Zeit- und Kostenaufwand zu erhalten – allerdings natürlich bei den bekannten Einschränkungen, die bei schriftlichen Befragungen zu berücksichtigen sind. Ein zusätzlicher Abgleich mit den Daten der Legalbewährung aus dem Kraftfahrtbundesamt war aus sachlichen und finanziellen Gründen nicht möglich (siehe auch Kapitel 5).

Nach entsprechenden inhaltlichen und formalen Überlegungen [5] wurde ein Fragebogen entwickelt und zunächst in einer Pilotstudie geprüft. Dazu wurde der Fragebogen von insgesamt 40 Klienten, die zum Zeitpunkt der Fragebogen-Entwicklung in unserer Praxis waren, ausgefüllt und bewertet. Alle Probanden erhielten beim Ausfüllen die einheitliche Anweisung, sich vorzustellen, der Fragebogen erreiche sie ca. vier bis fünf Jahre nach Wiedererhalt der Fahrerlaubnis. Die Hinweise der Teilnehmer an der Pilotstudie wurden schrittweise in Veränderungen umgesetzt und geprüft. Die endgültige Version bestand aus vier Seiten mit insgesamt 21 Fragen sowie einem Anschreiben, in dem das Vorhaben erläutert und die Anonymität zugesichert wurde. Der Zeitaufwand zum Lesen und Ausfüllen betrug ca. 15 Minuten.

3.3 Inhaltliche Beschreibung des Fragebogens

Die oben beschriebenen Themenbereiche wurden im Einzelnen wie folgt erfasst. Als demoskopische Daten wurden Alter, Geschlecht, Sprache, Schulbildung und Berufstätigkeit erhoben. Des Weiteren wurde um Angaben zum Delikt (Zeitpunkt und BAK-Wert) gebeten, das zum Kurs geführt hatte, sowie zu eventuellen früheren Trunkenheitsfahrten. Aus diesen Angaben können Hinweise auf das Ausmaß der Problematik und die Konsequenzen, die der Betroffene ziehen müsste, abgeleitet werden. Der restliche Fragebogen teilte sich in zwei Themenbereiche entsprechend der oben skizzierten Fragestellungen:

- Bereich Alkohol und Auto fahren
- Trinkverhalten früher und heute

Im ersten Bereich wurde erhoben, wann die Fahrerlaubnis wiedererteilt wurde. Außerdem wurden Informationen über Häufigkeit und Art der Fahrzeugnutzung (beruflich oder privat) erfragt. Diese Daten ermöglichen Rückschlüsse auf die Legalbewährung im Straßenverkehr. Die daran anschließenden Fragen betrafen das tatsächliche Verhalten im Straßenverkehr in Bezug auf Alkohol am Steuer: Welche Vorsätze sind derzeit maßgeblich? Wie konsequent werden sie schätzungsweise eingehalten? Wie werden Übertretungen bewertet? Ist die Fahrerlaubnis noch einmal entzogen worden? Die Personen, die bis zum Zeitpunkt der Befragung die Fahrerlaubnis noch nicht wiedererlangt hatten, erhielten die Anweisung, diesen Fragenkomplex zu überspringen. Daran anschließend wurden alle Befragten um Angaben zu den Vorsätzen bei Kursende gebeten. Dies wurde ergänzt um ihre aktuelle Einschätzung der Problematik des alkoholisierten Fahrens im allgemeinen Sinne und auf sie persönlich bezogen.

Der zweite Themenbereich befasste sich mit dem Trinkverhalten vor dem Kurs und bei Abschluss des Kurses: War der Alkoholkonsum bereits reduziert worden? War für die Zukunft dauerhafte oder befristete Abstinenz geplant worden? Wurde Abstinenz erreicht? Um die Plausibilität der Antworten zu überprüfen, wurden die Angaben mit den Daten unserer Kursdokumentation verglichen (vgl. Abschnitt 4.4.3). Dabei konnte auf Grund der Anonymität keine personenbezogene Zuordnung vorgenommen werden. Es wurden vielmehr die Angaben zum Trinkverhalten in der Dokumentation kategorisiert und prozentual ausgewertet. Diese Ergebnisse wurden dann mit den Angaben in der Befragung ebenfalls auf prozentualer Ebene verglichen. Dieser Vergleich erlaubte uns insgesamt eine Abschätzung der Glaubwürdigkeit der Angaben. Dann wurde das gegenwärtige Trinkverhalten differenziert erfragt. Eine Bewertung der heutigen Situation in beruflicher, persönlicher und gesundheitlicher Hinsicht wurde abschließend erhoben.

3.4 Auswahl der Stichprobe

In bisher vorliegenden Wirksamkeitsstudien wurden Zeiträume von 3 bis 5 Jahren untersucht (z. B. [17] [49]). Damit deckt unsere Studie, die mit den Klienten der Jahre 1995 und 1996 durchgeführt wurde, mit einem Zeitraum von 5 Jahren eine relativ große Zeitspanne ab. Mit dieser Zeitspanne sollte unter anderem sichergestellt werden, dass diese Personen mit einer hohen Wahrscheinlichkeit die Fahrerlaubnis bereits wiedererlangt haben, und sie statistisch gesehen auch bereits wieder verloren haben könnten. Hinzu kam, dass bei noch weiter zurückliegenden Zeiträumen die Wahrscheinlichkeit immer größer wird, dass die Personen nicht oder für uns nur mit großen Schwierigkeiten wieder aufgefunden werden können (Umzug, Namensänderungen, Todesfälle).

In die Auswahl kamen alle Personen, die zwischen Januar 1995 und Dezember 1996 die Behandlung ausreichend erfolgreich (im Sinne einer selbstkritischen Auseinandersetzung mit der Problematik sowie einer glaubwürdigen positiven Veränderung des Trinkverhaltens nach unserer fachlichen Einschätzung) und vollständig abgeschlossen hatten. Ein weiteres Auswahlkriterium war, dass die Personen entweder Mehrfachtäter waren oder mindestens 1,6 Promille zur Tatzeit aufwiesen. Damit kann davon ausgegangen werden, dass sich in der Stichprobe nur Personen befanden, die nach Einschätzung der Gutachter, bzw. nach den Ergebnissen der Eingangsdiagnostik ein behandlungsbedürftiges Alkoholproblem hatten.

Die Adressen dieser Personen wurden anhand eines Adressverzeichnisses überprüft. Die Anschreiben wurden in zwei Wellen im Dezember 1999 (Jahrgang 1995) und im Mai 2000 (Jahrgang 1996) versandt, damit ein ungefähr gleich großer Abstand zum Kursende in beiden Gruppen erreicht wurde. Um die Rücklaufquote zu erhöhen, wurde die Befragung, soweit möglich, telefonisch angekündigt.

4. Auswertung und Ergebnisse

4.1 Rücklaufquote

Von 285 verschickten Briefen kamen 65 mit dem Vermerk „Adressat unbekannt verzogen“ zurück. Es ist somit davon auszugehen, dass 220 Briefe ihren Adressaten erreicht haben. Sie stellen damit die Grundgesamtheit der befragten Klienten dar. Die Anzahl der beantworteten und zurückgesendeten Fragebögen betrug 66. Das entspricht einer Rücklaufquote von 30 %. Diese auf dem ersten Blick relativ niedrige Rücklaufquote ist auf dem Hintergrund des langen Zeitabstandes zwischen Kursende und Befragung (und ohne zwischenzeitliche Kontakte) zu betrachten. In anderen Studien mit höheren Rücklaufquoten wurden kürzere Zeiträume gewählt (z. B. [34] [38]) und darüber hinaus wesentlich kürzere Fragebögen verwendet (z. B. 5 Fragen bei [34]). KRUSE und Mitarbeiter [27] berichten von ähnlichen Zahlen in der Katamnese. Insgesamt liegt die Rücklaufquote der vorliegenden Studie im üblichen Rahmen schriftlicher Befragungen. Um die Befunde zusätzlich abzusichern, überprüften wir die Repräsentativität dieser Stichprobe für die Gesamtgruppe (siehe 4.3).

4.2 Vorgehen bei der Auswertung

Zur Absicherung der Gesamtergebnisse wurde zunächst überprüft, ob die Stichprobe der antwortenden Klienten hinsichtlich der relevanten Merkmale Alter, Geschlecht und Deliktvorgeschichte repräsentativ für die Gesamtgruppe der angeschriebenen Klienten

war. In diese Analyse gingen 63 Fragebögen ein, da drei unvollständig waren (vgl. Abschnitt 4.4).

Neben der inhaltlichen Auswertung im Hinblick auf die oben beschriebene Fragestellung wurden darüber hinaus personenbezogene Quervergleiche der Antworten zu verschiedenen Fragen vorgenommen. Ziel war es, die Plausibilität der Antworten, die Stimmigkeit und Tendenzen in Richtung sozialer Erwünschtheit zu prüfen. Dies geschah unter anderem über den differenzierten Vergleich der Vorsätze mit den Angaben zum aktuellen Verhalten und zur Bewertung des Verhaltens an verschiedenen Stellen des Fragebogens (vgl. Abschnitt 4.4).

4.3 Repräsentativität

Zur Überprüfung der Repräsentativität wurden die Merkmale Alter, Geschlecht und Deliktvorgeschichte sowohl in der Gesamtgruppe als auch in der Antwortgruppe analysiert und hinsichtlich ihrer Mittelwerte, Streuungen sowie Verteilungen miteinander verglichen. Die Gesamtgruppe bestand zum überwiegenden Teil aus Männern (89,5 %); diese waren zum Zeitpunkt der Befragung im Durchschnitt 47,2 Jahre alt (SD = 10,7). Die Frauen (10,5 %) waren 48,0 Jahre alt (SD = 10,5). Für die Antwortgruppe ergibt sich ein ganz analoges Bild. Die Männer (88,9 %) waren durchschnittlich 49,3 Jahre alt (SD = 10,1), die Frauen (11,1 %) durchschnittlich 47,6 Jahre (SD = 13,7). Auch für die Verteilung über die verschiedenen Altersbereiche ergibt sich ein vergleichbares Bild (vgl. Abbildung 1). Da der Anteil der Frauen zu gering war, um separat ausgewertet zu werden, beziehen sich die nachfolgenden Analysen immer auf die Gesamtheit der befragten Personen. Chi²-Tests ergaben, dass sich die Antwortgruppe hinsichtlich Alter und Geschlecht weder in den Mittelwerten noch in den Verteilungen (nur Alter) signifikant von der Gesamtgruppe unterschied (p-Werte >.10).

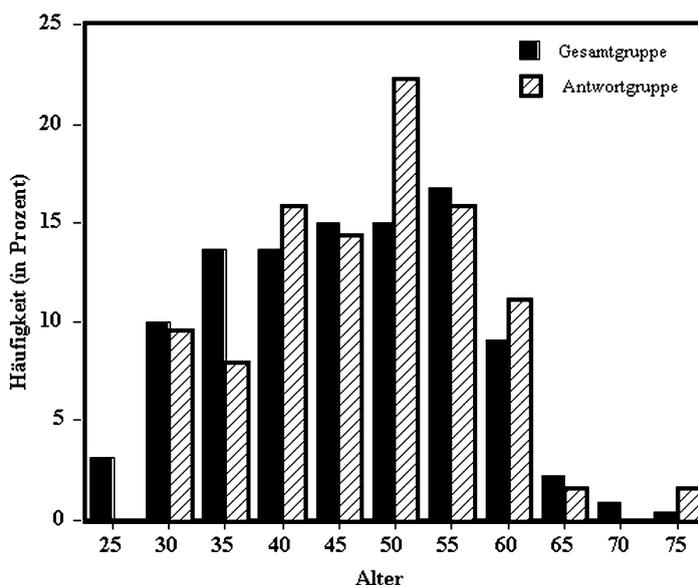


Abbildung 1: Häufigkeitsverteilung (in Prozent) des Merkmals Alter in der Gesamtgruppe und in der Antwortgruppe (angegeben sind jeweils die unteren Klassengrenzen).

Um die Repräsentativität im Hinblick auf die Deliktvorgeschichte zu prüfen, wurden sowohl die Anzahl der Delikte als auch der jeweilige BAK-Wert analysiert. In der Gesamtgruppe wurden durchschnittlich 1,65 Delikte begangen, in der Antwortgruppe durchschnittlich 1,63 ($p > .20$; vgl. Abbildung 2). Auch hinsichtlich desjenigen BAK-Wertes, der die Ursache für die Verkehrstherapie darstellte, unterscheidet sich die Antwortgruppe nicht von der Gesamtgruppe, weder im Mittelwert (Gesamtgruppe: 2,01; Antwortgruppe: 2,03; $p > .20$) noch in der Verteilung ($p > .20$; vgl. Abbildung 3).

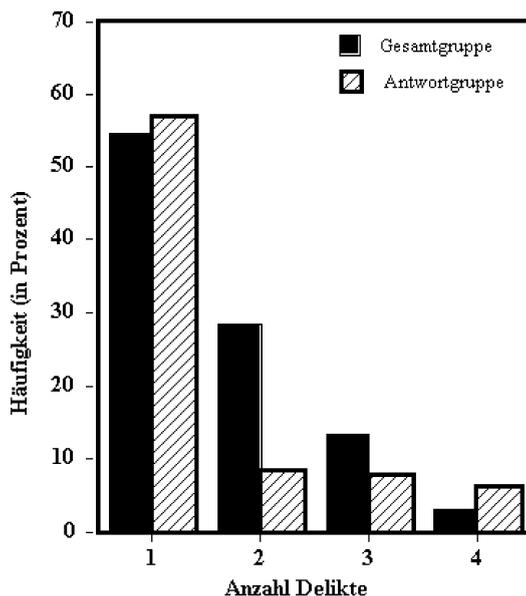


Abbildung 2: Verteilung der Delikthäufigkeit (in Prozent) in der Gesamtgruppe und in der Antwortgruppe.

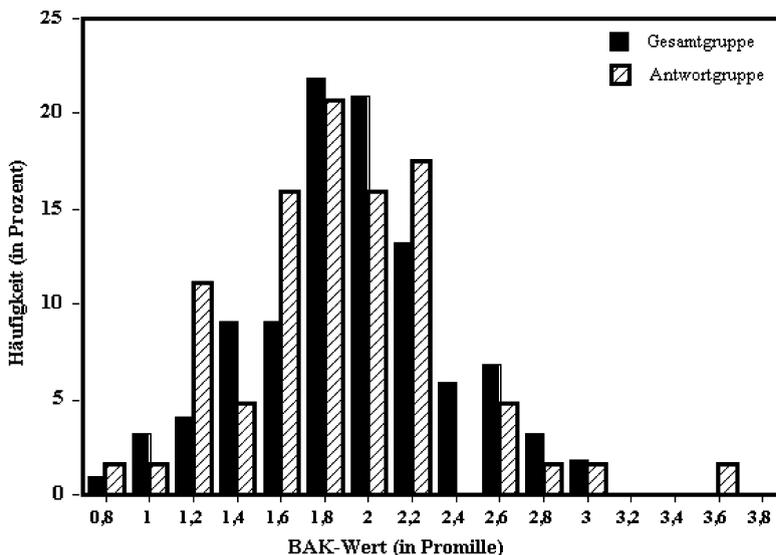


Abbildung 3: Häufigkeitsverteilung (in Prozent) des BAK-Wertes in der Gesamtgruppe und in der Antwortgruppe (angegeben sind jeweils die unteren Klassengrenzen).

Damit liegt eine für die angeschriebene Gesamtgruppe der Klienten in jeder Hinsicht repräsentative Stichprobe vor. Diese Repräsentativität betrifft vor allem auch die kritischen Merkmale Verteilung der Delikthäufigkeit und der Promillehöhe. Wir können somit davon ausgehen, dass die Angaben der Antwortgruppe eine Aussage über die Gesamtgruppe der Klienten der Jahre 1995 und 1996 zulässt.

4.4 Inhaltliche Auswertung der Fragebögen

Da nicht alle Fragebögen hinsichtlich der 21 zu beantwortenden Fragen vollständig ausgefüllt waren, ging in die folgenden Auswertungen der einzelnen Fragen zum Teil eine geringfügig reduzierte Anzahl an Antworten ein. Drei der rückgesendeten Fragebögen wurden aus der weiteren Analyse vollständig eliminiert, da weniger als die Hälfte der Fragen beantwortet worden waren (vgl. Abschnitt 4.2). Die Angaben in den Fragebögen wurden (prozentual auf Grund der Anonymität) in Bezug gesetzt zu Informationen aus der Therapiedokumentation zum tatsächlichen Verhalten bei Therapieende sowie zu den Vorsätzen für die Zukunft.

Die Auswertung der Daten erfolgte hinsichtlich der beiden oben genannten Fragestellungen

- ob die Führerscheininhaber sich an ihre Vorsätze halten, Trinken und Fahren zuverlässig zu trennen. Dabei wird beschrieben, welche Vorsätze gefasst wurden, inwieweit sie eingehalten werden und wie Übertretungen problematisiert werden,
- und ob die Personen ihre Vorsätze zum Umgang mit Alkohol eingehalten haben. Dies beeinflusst ja grundlegend die Wahrscheinlichkeit, ob eine Person alkoholisiert fahren wird. Trinkt eine Person nach mehreren Jahren nach wie vor keinen oder nur minimal Alkohol, ist das Risiko einer Trunkenheitsfahrt sehr gering.

4.4.1 Wiedererteilung der Fahrerlaubnis und Fahrleistung

90 % der befragten Kursteilnehmer hatten die Fahrerlaubnis wiedererhalten und geben an, sie bis zum Zeitpunkt der Befragung behalten zu haben. Die restlichen 10 % haben sie bis heute nicht beantragt. Keinem ist die Wiedererteilung versagt worden. Die Fahrerlaubnis ist durchschnittlich 1 Jahr nach Kursende ausgehändigt worden. Damit besitzen die Inhaber die Fahrerlaubnis nun seit 3 bis 4 Jahren, maximal seit 5 Jahren.

Um die später folgenden Angaben zur Bewährung im Straßenverkehr einschätzen zu können, benötigt man Informationen zur Fahrleistung und zum hauptsächlichen Fahrtzweck, denn nur wer überhaupt Auto fährt, kann sich in unserem Sinne auch im Straßenverkehr bewähren. Die Auswertung ergab, dass die Fahrzeugnutzung zu etwa gleichen Teilen im privaten und beruflichen Bereich liegt, bei deutlichen individuellen Unterschieden. Die Fahrleistung liegt bei 64 % der Klienten unserer Stichprobe bei bis zu 20.000 km jährlich. Bei den beruflichen Fahrern (36 %) liegt die Kilometer-Leistung entsprechend höher. Diejenigen, die ihren Fahrzweck zu mindestens 50 % als beruflich bedingt einschätzen, fahren durchschnittlich 30.000 km pro Jahr. Mit dieser tendenziell eher überdurchschnittlichen Fahrleistung (sie liegt bei den deutschen PKW-Nutzern durchschnittlich bei 14.100 km [7]) sind die befragten Personen durchaus dem Risiko ausgesetzt, in Kontrollen zu geraten, die die Fahrtauglichkeit prüfen. Die Ergebnisse des Fragebogens können daher als relevant zur Bewertung der Legalbewährung und zur Bewertung der Effizienz der Therapie betrachtet werden.

4.4.2 Einstellungen zum Thema Trinken und Fahren

Wesentliches Ziel von rehabilitativen Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung ist es, ein Problembewusstsein hinsichtlich alkoholisierten Fahrens zu erzeugen und aus dieser Einsicht heraus zuverlässige Pläne zum künftigen Verhalten im Straßenverkehr zu entwickeln. Mit den im Folgenden beschriebenen Angaben wurde erfasst, inwieweit es gelungen war, eine dauerhafte Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erzeugen. Die Führerscheininhaber wurden befragt,

- welche Entscheidung sie bei Kursende getroffen hatten,
- wie sie sich heute im Straßenverkehr verhalten, und
- wie konsequent sie dabei ihre Vorsätze einhalten und Übertretungen bewerten (ihr Problem- und Risikobewusstsein).

Die Vorsätze und das Risikobewusstsein wurden auch bei den Klienten erfasst, die bis heute nicht im Besitz der Fahrerlaubnis sind.

Vergleich des heutigen Verhaltens mit den Vorsätzen bei Kursende

Hier muss vorausgeschickt werden, dass in den betrachteten Jahren (Ende 1994–1996) noch die 0,8-Promille-Grenze gültig war. Die 0,5-Promille-Grenze war bereits in der Diskussion, aber noch nicht gesetzlich verankert.

Bei Therapieende bezeichneten 79,5 % die 0,0 Promille als persönliche Grenze (vgl. Tabelle 1). Dies gilt heute noch für 71,4 % der Befragten. 9,5 % der ehemaligen Klienten wollten 0,3-Promille beim Fahren noch zulassen, heute hingegen sind es 16,3 %. Diesen Angaben ist gegenüberzustellen, dass bei Therapieende 9,5 % der Befragten sich vorstellen konnten, sich mit maximal zwei alkoholischen Getränken ans Steuer zu setzen, heute hingegen nur noch 1,7 % (mit zwei Getränken zu je ca. 20 Gramm Alkohol bleibt ein Mann in Abhängigkeit von der Trinkgeschwindigkeit im Durchschnitt im Bereich von 0,3 bis 0,5 Promille). Damit orientierten sich bei Therapieende 19 % der Befragten an dem Bereich von 0,3–0,5 Promille, nahezu genauso viele Personen wie heute (19,7 %).

Das Ziel der Therapie ist, ein Fahren ohne Alkohol sicherzustellen. Damit sind Personen, die sich nicht an 0 Promille orientieren, als nicht ausreichend erfolgreich zu betrachten. Dies trifft auf 19,7 % der Befragten zu, die angeben, dass sie sich heute vornehmen, sich an 0,3 bzw. 0,5 Promille bzw. an maximal zwei Getränke zu halten. 19 % der Befragten erinnern sich auch, dies bei Kursende so vorgehabt zu haben. Allerdings plant die Mehrheit dieser Personen (16,3 %) sich konsequent an die 0,3-Promille-Grenze zu halten. Die überwiegende Mehrheit, 71,4 % der Befragten hat den Vorsatz konsequent Trinken und Fahren zu trennen. Im *Verhalten* zeigt sich ein ähnliches Bild: 68,4 % seien auch im Straßenverkehr konsequent und trennen Trinken und Fahren, 15,7 % bleiben innerhalb der Promillegrenze von maximal 0,5, was im Sinne der Verkehrssicherheit insgesamt als ausreichend kontrolliert und sicher zu betrachten ist. Lediglich 3,5 % der Befragten geben an, sie seien trotz des wahrgenommenen Risikos nicht immer konsequent (diese Personen hätten mit Alkohol im Straßenverkehr auffällig werden können).

Risikoeinschätzung des alkoholisierten Fahrens

Die Mehrheit sowohl der Fahrerlaubnisinhaber als auch der Personen ohne Fahrerlaubnis empfindet alkoholisiertes Fahren als äußerst problematisch (80,7 %) und schätzt die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls als erhöht oder sogar sehr erhöht ein (82,5 %). Obwohl

das Risiko, kontrolliert und angezeigt zu werden, als nicht sehr hoch bewertet wird (42,8 % bezeichnen es als sehr unwahrscheinlich, 11,1 % als unwahrscheinlich), halten 84 % ihre heutigen Vorsätze auch ein. Diese Angaben wurden zur Kontrolle in drei verschiedenen Fragen untersucht, die konsistent beantwortet wurden.

Kein ehemaliger Kursteilnehmer aus dieser repräsentativen Stichprobe hat bisher nach eigenen Angaben seine Fahrerlaubnis wieder verloren. Insgesamt verhält sich die überwiegende Mehrheit der Befragten konsequent und verkehrssicher.

Promille-Grenze	Vorsatz heute	Vorsatz bei Kursende
0,0	71,4 %	79,5 %
0,3	16,3 %	9,5 %
0,5	1,7 %	0 %
0,8	0 %	0 %
max. 2 Getränke	1,7 %	9,5 %
keine Angabe	8,9 %	1,5 %

Tabelle 1: Vorsatz bei Kursende und aktueller Vorsatz (Einhaltung von Promillegrenzen).

4.4.3 Der Umgang mit Alkohol

Dauerhafte Reduktion der Trinkmengen, also kontrolliert-moderates Trinkverhalten oder Alkoholabstinenz sind Merkmale einer erfolgreichen (Verkehrs-)Therapie. Um diesen Erfolg zu überprüfen, wurden die Angaben der befragten Klienten zu ihren Vorsätzen nach Kursende mit ihrem heutigen Umgang mit Alkohol verglichen. Dabei erfolgte der Vergleich wegen der Anonymisierung nicht auf individueller Ebene, sondern auf der Ebene der prozentualen Anteile. Durch Verwendung unserer Therapiedokumentation war es darüber hinaus möglich, folgende Fragen zu beantworten:

- Besteht heute, also ca. fünf Jahre danach, bei den Klienten eine realistische Erinnerung an ihre damaligen Vorsätze?
- Besteht eine Übereinstimmung zwischen den damaligen Vorsätzen und dem heutigen Verhalten?
- Wird kontrollierter Umgang mit Alkohol zuverlässig geübt?

Von wesentlicher Bedeutung ist hierbei, dass das heute gezeigte Verhalten so stabil und alkoholfern ist, dass eine erneute Auffälligkeit unwahrscheinlich ist.

Vorsätze bei Therapieende aus Sicht der Klienten bzw. nach Dokumentation und heutiges Verhalten

In der Regel war es ein wesentliches Ziel der gemeinsamen Arbeit, die Klienten zu überzeugen, zumindest einen längeren Zeitraum von wenigstens sechs, besser zwölf Monaten abstinent zu leben. Nach unserer Dokumentation und der Einschätzung der Therapeuten konnte dies bei 89 % der Personen auch überzeugend erreicht werden (vgl. Tabelle 2). Tatsächlich können sich auch heute noch 87 % der Befragten erinnern, dass sie sich damals aus verschiedenen Gründen für eine Abstinenz entschieden hatten und auch planten, sie für mindestens 6–12 Monate weiterzuführen. 11 % dieses Personenkreises waren nach der Therapiedokumentation nicht zu einem völligen Alkoholverzicht zu motivieren, sie reduzierten jedoch ihre Trinkmenge deutlich auf ein nicht missbräuchliches Maß (unter 5 Getränke pro Woche, maximal zwei Getränke pro Anlass). 10 % der Befragten beschrieben so auch ihr heutiges Verhalten.

Die Bewertung der Therapeuten über die zu Therapieende erreichten Verhaltensweisen und zukünftigen Verhaltensabsichten der Klienten und deren heutige Erinnerung daran stimmen in einem hohen Maß überein. Dieses Ergebnis unterstützt die Annahme, dass während der verkehrstherapeutischen Maßnahme wesentliche Veränderungen begonnen und weitestgehend beibehalten werden. Die hohe Übereinstimmung der Erinnerung an die damaligen Vorsätze mit der Dokumentation der Therapeuten ist ein wichtiger Hinweis auf die persönliche Bedeutsamkeit und Verankerung der gefassten Beschlüsse und ist somit nicht nur als reine Gedächtnisleistung erklärbar.

Verhalten	Dokumentation	Befragung
Abstinenz min. 6–12 Monate	89 %	87 %
kontrolliertes Trinken	11 %	10 %
keine Angaben	./.	3 %

Tabelle 2: Zukünftiges Trinkverhalten (Vergleich der Angaben
in der Therapiedokumentation und in der Befragung).

Vergleich der damaligen Vorsätze mit dem heutigen Verhalten

Weiter stellte sich die Frage, ob diese Absichten heute noch Bestand haben. Laut Dokumentation hatten 41,9 % der Klienten bei Kursende die Absicht, langfristig über mehrere Jahre hinweg oder sogar dauerhaft keinen Alkohol mehr zu trinken (vgl. Tabelle 3), da sie zu der Einsicht gekommen waren, mit Alkohol nicht zuverlässig umgehen zu können. 35 % der befragten Klienten geben an, die Abstinenz auch bis heute beibehalten zu haben – dies ist nach 5 Jahren ein sehr hoher Prozentsatz (vgl. [24]); damit sind 84,7 % der bei Kursende zur Abstinenz entschlossenen auch heute noch abstinent. Lediglich 6,4 % der Personen mit langfristiger Abstinenzplanung haben seit Therapieende ihre Meinung geändert und trinken wieder Alkohol.

Laut Dokumentation planten bei Therapieende etwa genauso viele Klienten (45,2 %) eine Abstinenzphase von sechs bis zwölf Monaten, d. h. sie wollten nicht dauerhaft auf Alkohol verzichten. Alkohol sollte aber im Gegensatz zu früher, moderat und bewusst genossen werden. Diese Klienten und die 9,7 %, die den Kurs ohne Abstinenz und weiteren Abstinenzvorsatz beendeten, sind heute, fünf Jahre später, in der Gruppe der Personen (59,7 %) zu finden, die sich als „kontrolliert trinkend“ definieren. Die fehlende Besetzung der Kategorie „kurzfristige Abstinenz“ in der Spalte „heutiges Verhalten“ ergibt sich logisch daraus, dass Personen, die keine mehrjährige Abstinenz geplant hatten, heute kontrolliertes Trinken praktizieren.

Trinkverhalten	Vorsatz bei Kursende	Verhalten heute
langfristige Abstinenz	41,9 %	35,5 %
kurzfristige Abstinenz	45,2 %	./.
kontrolliertes Trinken	9,7 %	59,7 %
keine Angaben	3,2 %	4,8 %

Tabelle 3: Geplantes Verhalten bei Kursende und tatsächliches Verhalten heute.

Aus der sehr hohen Übereinstimmung der Angaben zu den Vorsätzen bei Therapieende mit dem heutigen Verhalten lässt sich ableiten, dass die Klienten damals eine stimmige

und persönlich bedeutsame Entscheidung getroffen haben, die auch heute noch wirksam ist. Quervergleiche innerhalb der Fragebögen zur Prüfung der Konsistenz der Antworten bestätigen dieses Ergebnis: diejenigen, die dauerhaft Abstinenz beschlossen hatten, behielten dies auch in hohem Umfang bei. Dies gilt genauso für diejenigen, die nach einer befristeten Abstinenz das kontrollierte Trinken geplant hatten.

Die Resultate bei den Fragen nach den Vorsätzen zu Trinkverhalten und zum realen Verhalten lassen die Interpretation zu, dass eine stabile Einstellungs- und Verhaltensänderung bei der überwiegenden Mehrheit erreicht worden ist.

Kontrollierter Umgang mit Alkohol im Verständnis der Befragten

59,7 % der Befragten gaben an, sie würden „kontrolliert“ mit Alkohol umgehen. Diese Angaben wurden verdeutlicht durch Fragen nach Trinkhäufigkeit und -menge, da erfolgreicher, sogenannter kontrollierter Umgang mit Alkohol unter anderem gekennzeichnet ist durch

- das Fehlen neuer automatischer Trinkgewohnheiten und
- die Verhinderung der Entwicklung einer Alkoholtoleranz.

Ob ein kontrollierter Umgang mit Alkohol realistisch ist, wird von Therapeuten wie z.B. von SOBELL und SOBELL [37], HEATHER und ROBERTSON [15] oder KRUSE, KÖRKELE und SCHMALZ [27] in Abhängigkeit von der Trinkvorgeschichte, dem Ausmaß der Problematik, der Fähigkeit zur Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle und auch der sozialen Integration eingeschätzt. Wird im Verlauf der Therapie deutlich, dass später ein kontrollierter Umgang mit Alkohol angestrebt wird und entsprechend der oben erwähnten Kriterien möglich ist, dann werden mit den Klienten entsprechende Festlegungen erarbeitet, in der Regel ein moderater Konsum bei maximal 2–3 Trinkgelegenheiten pro Woche und einer Trinkmenge von maximal 2 Getränken (à 20 g Alkohol) pro Anlass.

Um die Selbsteinschätzung der ehemaligen Klienten im Bereich „Kontrolliertes Trinken“ genauer zu prüfen, wurde erfragt, wieviel Alkohol (Anzahl der Getränke à ca. 20 g Alkohol) tatsächlich getrunken wird, wie oft, und wieviel in Ausnahmesituationen (z. B. seltene, besonders positive oder negative Ereignisse, die zu einem erhöhten Alkoholkonsum führen können). Es zeigte sich, dass 57,8 % der Befragten, die angaben kontrolliert zu trinken, meist nicht öfter als einmal, gelegentlich zweimal pro Woche Alkohol trinken (vgl. Tabelle 4). Insgesamt geben 73,6 % an, sie würden im Schnitt weniger als dreimal pro Woche Alkohol trinken. Bei 26,4 % der Klienten liegt die Trinkhäufigkeit jedoch nicht mehr im vereinbarten Rahmen des moderaten Trinkens. Es besteht die Gefahr einer Gewohnheitsbildung und die Entwicklung einer Alkoholtoleranz. Insgesamt aber erfüllen auch heute noch $\frac{3}{4}$ der befragten Klienten die Bedingungen für moderates Trinken.

Anzahl Tage	Nennungen
weniger als einmal	15,8 %
weniger als zweimal	42,0 %
weniger als dreimal	15,8 %
drei- bis viermal	15,8 %
fünf- bis sechsmal	5,3 %
täglich	5,3 %

Tabelle 4: Häufigkeit des Alkoholkonsums pro Woche
(Anzahl Nennungen pro Kategorie in Prozent).

Betrachtet man die konsumierten Mengen (vgl. Tabellen 5 und 6) bleiben sogar 81,3 % der Befragten bei maximal 4 Getränken pro Woche, 70,8 % bei maximal 3 Gläsern pro Woche. Selbst in Ausnahmesituationen wird von 68,5 % weniger als 4 Getränke getrunken. Dies ist eine Menge, bei der in der Regel ein Kontrollverlust nicht befürchtet werden muss.

Anzahl	Nennungen
<1	2,6 %
1	7,8 %
2	23,6 %
3	15,8 %
4	10,5 %
≥ 5	18,4 %

Tabelle 5: Durchschnittliche Anzahl alkoholischer Getränke pro Woche.

Anzahl	Nennungen
<1	0 %
1	0 %
1–2	28,5 %
2,5–3,5	40,0 %
4–5	28,5 %
> 5	2,8 %

Tabelle 6: Maximale Anzahl alkoholischer Getränke pro Anlass in Ausnahmesituationen.

Abschließend sollte durch eine Bewertung der beruflichen, privaten, persönlichen und gesundheitlichen Lage die Gesamtsituation seit Kursende eingeschätzt werden: 50 % der Klienten empfinden ihre heutige Lebenssituation als in vieler Hinsicht positiv und gebessert, 39 % beschreiben sie als stabil und nur 2 % erleben eine Verschlechterung. Die restlichen 9 % hatten unvollständige Angaben gemacht.

Insgesamt verhalten sich die befragten Personen in der überwiegenden Mehrheit auch nach durchschnittlich vier bis fünf Jahren noch entsprechend vorsichtig, trinken also keinen oder nur so wenig Alkohol, dass eine Trunkenheitsfahrt sowie davon unabhängig gravierende Alkoholprobleme ausgeschlossen werden können. Ihre persönliche Situation empfinden sie als positiv und stabil. Auf Grund auch dieser Ergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass die therapeutisch unterstützte Auseinandersetzung mit den damaligen Ereignissen in der Kurzzeittherapie wirksam war und eine überdauernde Veränderung in Einstellung und Verhalten erzeugt hat.

5. Diskussion und Schlussfolgerungen

Das Ziel der beschriebenen Studie war zu überprüfen, in welchem Umfang dauerhafte Verhaltens- und Einstellungsänderungen bei den betroffenen Klienten – alkoholauffällige Autofahrer – erreicht werden können und wie stabil diese nach mehreren Jahren beibehalten werden. Im Mittelpunkt standen dabei die Fragen:

- Wurde eine dauerhafte Trennung von Trinken und Fahren erzielt?
- Wurde eine dauerhafte Änderung des Trinkverhaltens in Richtung Abstinenz bzw. moderaten Trinkens erzielt?

In Hinblick auf diese Fragen belegen die Ergebnisse eine weitreichende Wirksamkeit des therapeutischen Programms mit der oben beschriebenen Vorgehensweise. Die überwiegende Mehrheit befolgte ihre bei Kursende getroffene Entscheidung, abstinent zu bleiben (41,9 % bei Therapieende, 35,5 % heute) bzw. nach einer Abstinenzphase kontrolliert zu trinken (45,2 % bei Therapieende, 59,7 % heute).

Um eine sichere Trennung von Trinken und Fahren zu gewährleisten, orientiert sich die Mehrheit der Befragten (79,5 %) an der 0-Promille-Grenze. Alkoholisiertes Fahren wird in der Risikoeinschätzung der Befragten auch mehrere Jahre nach den therapeutischen

Gesprächen noch problematisiert und vermieden. Die während der Maßnahme entwickelten Änderungen im Umgang mit Alkohol werden auch nach längeren Zeiträumen von ca. fünf Jahren noch durchgesetzt und von der Mehrheit der Befragten (insgesamt 89 %) insgesamt als stabil beschrieben und positiv erlebt. Alle Personen, die angaben, dass sie die Fahrerlaubnis wiedererhalten haben, haben sie heute noch.

Die Wirksamkeit der Maßnahme wird ebenfalls bestätigt durch die Ergebnisse der Führerscheinstelle der Landeshauptstadt München, die über 150 Personen (davon wurden ca. 80 mit der oben beschriebenen Maßnahme behandelt) der Kursjahrgänge 1990–1996 in den Jahren 1997–2000 nachüberprüft hat, da diese Personen im Rahmen der Revision einzelner Entscheidungen zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis neu begutachtet werden mussten. Bis zu dieser Überprüfung hatte keine der von uns betreuten nachbegutachteten Personen die Fahrerlaubnis verloren. Es handelt sich hier jedoch um kürzere Zeiträume¹⁾. Im statistischen Vergleich mit der Rückfallquote nichtbehandelter auffälliger Kraftfahrer wird der Erfolg noch deutlicher: Statistisch gesehen verlieren 34,5 % der Ersttäter und 23,4 % der Zweitäter innerhalb der ersten 5 Jahre wieder die Fahrerlaubnis [36].

Voraussetzung für eine sinnvolle Interpretation der Ergebnisse ist allerdings eine positive Beantwortung der Frage nach der Repräsentativität der rückgesendeten Fragebögen im Vergleich zur Grundgesamtheit der angeschriebenen Klienten sowie eine Bewertung hinsichtlich sozialer Erwünschtheit.

Repräsentativität

Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse nicht dadurch verfälscht werden, dass der „erfolgreiche“ Teil des Klientel in der Gruppe der Klienten, die die Befragung beantwortet haben, überrepräsentiert ist (die Rücklaufquote lag bei 30 %), wurde geprüft, inwieweit die antwortenden Personen hinsichtlich kritischer Faktoren repräsentativ für die Gesamtgruppe sind. Die Daten ergaben, dass die Antwortgruppe in hohem Maße mit der Gesamtgruppe hinsichtlich der relevanten Faktoren Geschlecht, Alter, Delikt Häufigkeit und Delikt schwere (Promille) übereinstimmt.

Soziale Erwünschtheit

Werden Befragungen zu derart kritischen Themen wie Alkohol am Steuer und Umgang mit Alkohol durchgeführt, ist zu bedenken, dass die Gefahr besteht, dass die Antworten in Richtung sozialer Erwünschtheit ausfallen. Dem wurde zum einen versucht vorzubeugen, indem Anonymität zugesichert und realisiert wurde. Darüber hinaus wurde ein und derselbe Sachverhalt über verschiedene Fragen abgeklärt, um die Konsistenz zu prüfen. Hier zeigte sich eine sehr konsistente Form der Beantwortung. Ein zusätzlicher Beleg, der deutlich gegen eine Verzerrung der Ergebnisse durch eine Tendenz in Richtung sozialer Erwünschtheit spricht, ist die hohe Übereinstimmung zwischen den erinnerten Vorsätzen bei Kursende und den entsprechenden Daten in der Therapiedokumentation.

Insgesamt stützen die dargelegten Ergebnisse die Annahme, dass es mit dem beschriebenen kurzzeiththerapeutischen Vorgehen und Einzelbetreuung möglich ist, bei alkoholauf-

¹⁾ Auf Anfrage erklärte das Verkehrszentralregister in Flensburg, dass es sich zu einer Überprüfung der Legalbewährung einer Stichprobe von ca. 200 Personen der Kursjahrgänge 1995/1996 im Jahr 2001 nicht in der Lage sehe, da nicht auszuschließen sei, dass falsche positive Daten erhalten werden. Die Tilgungsfrist beträgt nach dem neuen StVG fünf Jahre; somit ist es prinzipiell möglich, dass ein sehr früher Rückfall auch bereits getilgt ist. Daher wäre das Risiko falsch positiver Aussagen zu groß.

fälligen Kraftfahrern langfristige und wirksame Änderungen auf Verhaltens- und Kognitionsebene zu erreichen. Diese Therapieform hat sich als effizientes und wirksames Instrument erwiesen, die Verkehrssicherheit durch verhaltensbeeinflussende Maßnahmen zu fördern.

Da die beschriebene Kurzzeittherapie zum vorrangigen Ziel hat, erneutes Auffälligwerden wirksam zu verhindern, ist es notwendig, das Trinkverhalten stabil zu ändern. In der Diskussion um künftiges Trinkverhalten werden in der Literatur zwei grundsätzliche Positionen vertreten, die im Folgenden kurz skizziert werden:

– Therapeutisches Ziel und Ziel für den Klienten muss die dauerhafte Abstinenz sein, da auch der Nicht-Abhängige zumindest schweren Missbrauch betrieben hat, der es dem Betroffenen auf Grund der Gewöhnung unmöglich macht, kontrolliert mit Alkohol umgehen zu können (z. B. [41]).

– Andere Autoren zeigen, dass ein Teil sogar Alkohol-Abhängiger unter bestimmten Bedingungen zu einem kontrollierten Umgang mit Alkohol findet und nur wenige tatsächlich lebenslang abstinent bleiben. Kontrolliertes Trinken ist unter bestimmten Bedingungen möglich, und es ist besser, Wege dazu aufzuzeigen als oft unrealistisch lebenslängliche Abstinenz zu fordern (z. B. [15] [23] [24] [37]).

An dieser Stelle sollen diese Positionen nicht problematisiert werden. Die positiven Ergebnisse der hier beschriebenen Studie weisen darauf hin, dass beide Positionen ihre Berechtigung haben und dass es sinnvoll ist, im Rahmen des Therapiekonzeptes individuell beide Möglichkeiten für die Klienten zu prüfen, um die langfristig sicherste und realistisch durchsetzbare Orientierung mit dem Klienten zu entwickeln.

Für die alltägliche Praxis bedeutet das:

- Man kann das eine tun ohne das andere zu lassen, d. h. eine Abstinenz anzuregen und anzustreben, ohne Strategien für moderates Trinken aus den Augen zu verlieren. Diese Philosophie hat sich bewährt.
- Ein individueller Ansatz hat sich auf Grund der Ergebnisse als sinnvolle und manchmal notwendige Alternative zu Gruppenschulungen bewährt: In einer umfassenden Eingangsdiagnostik muss geklärt werden, worin die individuelle Problematik besteht. Auf dieser Basis wird dann auch eine individuelle Strategie für ein langfristig sicheres Verhalten entwickelt.
- Die beschriebenen Langzeitergebnisse bestätigen, dass es sinnvoll ist, möglichst alle Personen zu einer zumindest mehrmonatigen Abstinenz zu bewegen, die je nach Situation und persönlichen Bedingungen unterschiedlich begründet wird. In einer abstinenten Phase werden wertvolle neue Erfahrungen gesammelt und alte Gewohnheiten in Frage gestellt.
- Gleichzeitig ist es nützlich, mit allen Klienten die Alternative „kontrolliertes Trinken“ zu problematisieren. Für den Fall, dass die Abstinenz aufgegeben wird oder nicht dauerhaft geplant wird, sollen Strategien zum bewussten moderaten und selbstständigen Umgang mit Alkohol verfügbar sein. Die Durchsetzung des moderaten Trinkens darf nicht als vermeintlich einfache Alternative unterschätzt werden.
- Im Entwicklungsprozess neuer Verhaltensweisen muss mit Rückschlägen gerechnet werden. Damit ein Rückfall nicht zum Einstieg in alte Verhaltensweisen wird, müssen Strategien zur erfolgreichen Bewältigung dieser Ereignisse geplant werden – ein wesentlicher Bestandteil des beschriebenen Therapiekonzeptes. Mit dieser Rückfallprophylaxe wird vom Betroffenen ein wichtiger Beitrag zur Fahreignung

und Verkehrssicherheit geleistet, und wie die Ergebnisse zeigen, auch erfolgreich erreicht.

Zusammenfassung

In der vorliegenden Studie wurde die Wirksamkeit einer verkehrstherapeutischen Maßnahme – einer individuellen Kurzzeittherapie – überprüft. Dazu wurden ca. fünf Jahre nach Abschluss der Gespräche ehemalige Klienten schriftlich zu ihrem heutigen Verhalten im Umgang mit Alkohol und zu ihrem Verhalten im Straßenverkehr befragt. Diese Angaben wurden in Bezug gesetzt zu ihren eigenen Angaben hinsichtlich ihrer damaligen Vorsätze sowie allgemein zu den entsprechenden Daten der Therapiedokumentation. Die Hauptfragestellung der Untersuchung lautete, in welchem Umfang wurden durch die verkehrstherapeutische Intervention stabile Änderungen im Umgang mit Alkohol und im Verhalten im Straßenverkehr erreicht? Die Ergebnisse erlauben den Schluss, dass das Trinkverhalten der Befragten in Relation zur damaligen Entscheidung bei der überwiegenden Mehrheit stabil geblieben war, d. h. sie sind heute noch abstinent bzw. trinken kontrolliert Alkohol entsprechend dem damaligen Vorsatz. Ebenso gelingt es der Mehrheit der Befragten, Trinken und Fahren zu trennen. Die Befragten geben an, bis heute in Besitz ihrer Fahrerlaubnis zu sein.

Schlüsselwörter

Verkehrstherapie – Langzeiteffekte – Evaluation – Rückfall – alkoholauffällige Kraftfahrer

Summary

The present study examines the long-term effects of an individual short-term driver improvement course. Approximately five years after the end of the course, former participants answered a questionnaire regarding their current coping with alcohol and their drinking and driving behaviour. Their answers were compared with their intentions immediately after the course as well as with the corresponding specifications in the course documentation. The main question of the present study was to what extent there had been long-term changes in their drinking habits and their behaviour in road traffic resulting from the driver improvement course.

The results show that the drinking habits of the large majority of the former participants had remained as stable as previously intended, i.e. they are still totally abstinent or control their drinking habits according to their former intentions. Moreover, most of the former participants are currently able to separate drinking from driving. The participants indicated that, to date, they are in possession of their valid driving licence.

Key words

Driver improvement course – long-term effects – evaluation – relapse – alcohol impaired drivers

Literatur

1. Barlag H, Erkens M, Althoff H (1994) Zur Korrelation zwischen der Höhe der BAK und wiederholter Auffälligkeit. *Blutalkohol* 31: 343–350
2. Beck A T, Wright F D, Newman C F, Liese B C (1997) *Kognitive Therapie der Sucht*. Weinheim: Psychologie Verlags Union
3. Berg I K, Miller S D (1993) *Kurzzeittherapie bei Alkoholproblemen. Ein lösungsorientierter Ansatz*. Heidelberg: Carl Auer Systeme
4. Biehl B, Aufsattler W (1994) Alkoholauffälligkeit als Verkehrsdelikt; Analyse von Daten des Deutschen Verkehrszentralregisters (VZR). In: Siegrist S (Hrsg.) 5. Internationaler Workshop Driver Improvement (DI) in Locarno, *bfu-Report* 23: 197–204
5. Bortz J (1999) *Statistik für Sozialwissenschaftler*. Heidelberg: Springer-Verlag
6. Brieler P (1996) Entwicklungen in der Nachschulung auffälliger Kraftfahrer – Ein Plädoyer für die Einhaltung von Regeln. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 42: 2–6
7. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (1999) *Verkehr in Zahlen*. Hamburg: Deutscher Verkehrs Verlag GmbH
8. De Shazer (1992) *Der Dreh. Überraschende Wendungen und Lösungen in der Kurzzeittherapie*. Heidelberg: Carl-Auer-Systeme

9. De Shazer S (1997) Wege der erfolgreichen Kurztherapie. 6. Auflage. Stuttgart: Klett-Cotta
10. Deutsche Hauptstelle für Suchtgefahren (1999) Jahrbuch Sucht 2000. Neuland-Verlagsgesellschaft, Geesthacht
11. Evers C (2000) Post Licensing Measures in Germany. In: Bartl G (Ed.) DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, S. 89–118
12. Fuller R (1997) The psychology of theories and a theory of psychology. In: Rothengatter Th and Vaya E J C (Eds), Traffic and transport psychology: Theory and application (pp. 53–58). Amsterdam: Elsevier
13. Gabor M, Handels V (1999) Indikations-, Evaluations- und Marktprobleme der Langzeitrehabilitation / Verkehrstherapie alkoholauffälliger Kraftfahrer. In: Meyer-Gramcko F (Hrsg.) Verkehrspsychologie auf neuen Wegen (S. 274–278). 37. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie, Braunschweig 1998. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag
14. Grawe K, Donati R, Bernauer F (1995) Psychotherapie im Wandel. Von der Konfession zur Profession. Göttingen: Hogrefe, Verlag für Psychologie
15. Heather N, Robertson I (1993) Controlled Drinking. Cambridge, UK: University Press
16. Heinrich H Ch, Porschen K M (1988) Die Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 34: 129–131
17. Höcher G (1994) Alkoholauffällige Kraftfahrer nach Abschluß einer Langzeitrehabilitation Modell IVT-Hö. Blutalkohol 31: 201–221
18. Hoffmann, H (2001) Grenzwert für Rückfallquoten alkoholauffälliger Kraftfahrer nach Teilnahme an Kursen gemäß § 70 FeV. Blutalkohol 38: 336–348
19. Jacobshagen W, Utzelmann H D (1996) Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Köln: TÜV Rheinland
20. Jänisch C (1993) „Führerschein weg wegen Alkohol? Ändern Sie das!“ – Angebote zwischen „Verkehrstherapie“ und Vorbereitung auf die medizinisch-psychologische Untersuchung. In: Kroj G, Utzelmann H, Winkler W (Hrsg.): Psychologische Innovationen für die Verkehrssicherheit. 1. Deutscher Psychologentag (S. 94–101). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag
21. Kajan G (1994) Diagnostik als Instrument der Qualitätssicherung (QS) bei Rehabilitationskursen. In: Siegrist S (Hrsg.) 5. Internationaler Workshop Driver Improvement (DI) in Locarno, bfu-Report 23, S. 117–120
22. Körkel J (1997) Mit dem Rückfall leben. Abstinenz als Allheilmittel? Bonn: Psychiatrie-Verlag
23. Körkel J (2000) Das Dogma der Totalabstinenz ist fachlich unhaltbar. Interview mit J. Körkel. Psychologie Heute, 7: 54–57
24. Körkel J, Lauer, G (1995) Rückfälle Alkoholabhängiger: Ein Überblick über Forschungsergebnisse und -trends. In: Körkel J, Lauer, G, Scheller, R (Hrsg.) Sucht und Rückfall. Brennpunkte deutscher Rückfallforschung (S. 158–185). Stuttgart: Enke
25. Krausz M (2001) Sucht und/als Entwicklungsstörung. Referat gehalten auf dem 2. Interdisziplinären Kongress für Suchtmedizin – Suchtmedizin in Forschung und Praxis
26. Kröger C (2001) Strategien der Raucherentwöhnung. Referat gehalten auf dem 2. Interdisziplinären Kongress für Suchtmedizin. Suchtmedizin in Forschung und Praxis
27. Kruse G, Körkel J, Schmalz U (2000) Alkoholabhängigkeit erkennen und behandeln. Bonn: Psychiatrie Verlag
28. Kunkel E (1984) Die Rückfallwahrscheinlichkeit als Kriterium der Fahreignung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Blutalkohol 21: 385–395
29. Maukisch H, Kannheiser W, Radwan E (2000) Die Legalbewährung von alkoholauffälligen Kraftfahrern. Probleme und Ergebnisse einer Bewährungskontrolle. Blutalkohol 37: 411–433
30. Nickel W-R (1992) Kriterien zur Beurteilung von Programmen zur Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer. Blutalkohol 29: 373–381
31. Pfeiff E (1987) Nüchtern Fahren. Unveröffentlichtes Handbuch einer Verkehrstherapeutischen Einzelmaßnahme
32. Pfeiff E, Nefries A (1997) Kurzzeitmotivationsgespräch zur Einleitung einer Verhaltensänderung bei selbstschädigendem Verhalten. In: Driver Improvement. 6. Internationaler Workshop. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M93, Bergisch-Gladbach, S. 308–314
33. Prochaska J, DiClemente C (1992) Stages of change in the modification of problem behaviours. In: Progress in Behaviour Modification, Newbury Park, CA, S. 184–218
34. Pro-Non (1999). Die Evaluation der Therapie und Beratung von Pro-Non. Interner Jahresbericht
35. Schade F-D (1999) Das Kriterium der Legalbewährung nach den Daten des Verkehrszentralregisters. In: Meyer-Gramcko F (Hrsg.) Verkehrspsychologie auf neuen Wegen. 37. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie, Braunschweig 1998 (S. 256–264). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag
36. Schützenhöfer A (1998) Der Einfluss des Alkoholisierungsgrades beim ersten Alkoholdelikt auf die Rückfallwahrscheinlichkeit. In: Driver Improvement. 6. Internationaler Workshop. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M93: 245–248

37. Sobell M B, Sobell L (1993) Problem drinkers. Guided self-change treatment. New York: Guilford Press
38. Sohn J-M, Meyer-Gramcko F (1998) Evaluation der Verkehrstherapie. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 44: 170–173
39. Stephan E (1984) Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland – Die Bewährung in den ersten fünf Jahren nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 30: 28–33
40. Stephan E (1993) Alkoholkrankung und Alkoholabhängigkeit: Unbestimmte naturwissenschaftliche Begriffe. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 6: 129–168
41. Stephan E (1997) Zufriedene Alkoholabstinenz bei Nichtabhängigen – ein realistisches Ziel psychologischer Intervention? In: Driver Improvement. 6. Internationaler Workshop. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M93, Bergisch-Gladbach, S. 367–377
42. Vaya E J C, Gimeno P T, Centelles F C (1997) An alternative methodological approach to assessing the theory of reasoned action when applied to drinking-driving intention. In: Rothengatter Th and Vaya E J C (Eds), Traffic and transport psychology: Theory and application (pp. 375–388). Amsterdam: Elsevier
43. Vollrath M, Kazenwadel J (1997) Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten. Blutalkohol 34: 344–359
44. Walter J L, Peller J E (1999) Lösungsorientierte Kurztherapie. Dortmund: Verlag Modernes Lernen
45. Wegener R, Ahrens R, Weirich V, Käding U (1998) Die wiederholte Trunkenheitsfahrt – eine Analyse zur Rückfallgeschwindigkeit anhand von Blutentnahmeprotokollen der Jahre 1992–1995. Blutalkohol 35: 405–413
46. Weiß D (2001) Substitutionsbehandlung und begleitende Psychotherapie. Vortrag gehalten auf dem 2. Interdisziplinären Kongress für Suchtmedizin. München, 2001
47. Weltgesundheitsorganisation: Internationale Klassifikation psychischer Störungen (1999) ICD 10 Kapitel V (F). Klinisch-diagnostische Leitlinien. 3. Aufl. Bern: Hans Huber
48. Werwath C, Bornemann K, Wischhusen F, Püschel K (2000) Wiederholungsdelinquenz alkoholisierter Kraftfahrer in Hamburg. Blutalkohol 37: 126–133
49. Winkler W, Jacobshagen W, Nickel W-R (1991) Rückfälligkeit von Teilnehmern an Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer nach fünf Jahren. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach

Anschriften der Autorinnen:

Dipl.-Psych. Birgit Scheucher
Dipl.-Psych. Christa Eggerdinger
Verkehrspsychologische Praxis
Lindwurmstraße 92
80337 München

PD Dr. Gisa Aschersleben
Max-Planck-Institut für Psychologische Forschung
Amalienstraße 33
80799 München

UWE SCHEFFLER

Viel hilft viel?
– Bemerkungen zur Gesetzgebung am Beispiel
von § 24a StVG –*)

Does only quantity matter?
– Comments on the legislation with reference
to § 24a StVG –*)

Die „Halbwertzeiten“ von Gesetzen, nicht zuletzt von Straf- und Bußgeldvorschriften, werden in den letzten Jahrzehnten immer kürzer. Mitunter erhalten Vorschriften Fassungen, für die kaum noch Zeit bleibt, sie in die gängigen Gesetzessammlungen aufzunehmen und in Kommentaren zu erläutern. So ist auch § 24a StVG innerhalb kurzer Zeit mehrfach geändert worden: Durch Gesetze vom 27. und 28. April 1998 wurden zunächst – neben der hier nicht interessierenden Möglichkeit der Verwertung von Atemalkoholmessungen – sowohl die sogenannte „0,5-Promille-Grenze“ für Alkohol im Straßenverkehr als auch die – scherzhaft so bezeichnete – „0,0-Promille-Regelung“ für Drogen am Steuer beschlossen. Konsequenz war, daß – noch dazu infolge differenzierter Regelungen zum Inkrafttreten – am 1. Mai, am 9. Mai und am 1. August 1998 jeweils Neufassungen von § 24a StVG rechtswirksam wurden¹⁾ – eine, mit HENTSCHEL gesprochenen, „dem Bürger kaum verständliche Novellierungsweise“²⁾! Seit dem 1. April 2001 sind nun die Rechtsfolgen der „0,5-Promille-Regelung“ deutlich verschärft worden. Mit dieser neuerlichen Änderung von § 24a StVG will ich mich im folgenden aus gesetzgeberischer Sicht beschäftigen.

I. 1. Nun mag man einwenden, daß dieses Beispiel als Beleg für permanente Gesetzesänderungen insofern schlecht gewählt ist, als es zwischenzeitlich einen Wechsel der Bundesregierung gegeben hat und die 98er Regelungen damals zwischen Koalition und Opposition höchst umstritten waren. Dieser Einwand ist nicht ganz unberechtigt, trägt aber einem Umstand, der mich hier besonders interessiert, keine Rechnung: Rechtsänderungen – jedenfalls im Bereich des Straf- und Strafverfahrensrechts – bewegen sich seit nunmehr bald 30 Jahren nur noch auf einer Einbahnstraße, nämlich hin zu mehr repressivem Strafrecht und weg von den bürgerlichen Freiheitsrechten³⁾. Der seit Jahrhunderten, zumindest seit der Peinlichen Gerichtsordnung Kaiser Karls V. von 1532 zu beobachtende Zusammenhang, daß ein Mehr an Zivilisation, ein Mehr an Kultur mit einem Weniger an Strafrecht Hand in Hand geht – und umgekehrt, Stichwort NS-Zeit –, scheint nicht mehr zu bestehen. Oder, falls es den Zusammenhang doch noch gibt, wäre Bezeichnendes über den Zustand unserer Zivilisation gesagt.

Wirft man einen Blick in die der 98er Gesetzesfassung vorausgehenden Materialien,

*) Herrn Prof. Dr. JOACHIM GERCHOW, Mitbegründer und langjähriger medizinischer Schriftleiter des BLUTALKOHOL, zum 81. Geburtstag am 26. 06. 2002 in herzlicher Verbundenheit gewidmet.

Dieser Beitrag ist eine leicht überarbeitete, mit Fußnoten versehene Fassung eines Vortrages, den ich auf dem 6. Wissenschaftlichen Symposium über Alkohol/Drogen und Verkehrseignung in Hamburg (vgl. BA 2001, 363) zu Ehren von Herrn GERCHOW gehalten habe. (Die Beiträge dieses Symposiums erscheinen in der Schriftenreihe des Instituts für Rechtsmedizin Hamburg.)

insbesondere in die Plenarprotokolle des Bundestages, sieht man einen Streit zwischen zwei Lagern: Auf der einen Seite die damalige Regierungskoalition aus CDU/CSU und FDP, die es genauso eifrig bei der „0,8-Promille-Grenze“ für Alkohol im Straßenverkehr belassen wie das absolute Drogenverbot am Steuer einführen wollte, auf der anderen Seite die drei Oppositionsparteien SPD, Bündnis 90/Grüne und PDS, die die „0,8-Promille-Grenze“ vehement angriffen und den Drogenplänen der Regierung zumindest äußerst distanziert gegenüberstanden. Die Debatten im Bundestag wurden – wie leider so häufig – weniger durch Sachargumente als durch billige Polemik, verbunden mit schulbubenartigen Zwischenrufen, geprägt. Letztendlich warfen sich beide Seiten „Klientelpolitik“ vor⁴⁾: Den „Linken“ war nach Meinung der CDU/CSU die geplante Drogenvorschrift ein „Dorn im Auge“, wollten sie eigentlich sogar „die Freigabe von Rauschmitteln“ überhaupt⁵⁾; die „Rechten“, als „Winzer- und Hopfenfraktion“⁶⁾, als „Leittrinker“⁷⁾ gescholten, schützten, so die Replik, den „Thekenstandort Deutschland“⁸⁾, die „Alkohollobby“⁹⁾.

Die Ablehnung der neuen Vorschriften ging weit: Ein absolutes Drogenverbot am Steuer war zwar nach Meinung aller grundsätzlich richtig; der später Gesetz gewordene Entwurf sei jedoch, so die SPD, nicht „handwerklich sauber und an den wissenschaftlichen Ergebnissen orientiert“¹⁰⁾, er sei für die „Praxis nicht handhabbar“¹¹⁾ und müsse „nachgebessert“ werden¹²⁾. Von seiten der Grünen wurde ergänzend eingewandt, der Entwurf baue insoweit einen „Popanz“ auf¹³⁾; er sei „unbrauchbar, um die Verkehrssicherheit zu verbessern“¹⁴⁾. Es würde „aus ideologischen Gründen ... eine Stellvertreterdiskussion geführt über Drogen und Straßenverkehr, die an Doppelmoral nicht zu überbieten“ sei¹⁵⁾. Der Entwurf sei „Stimmungsmache, anstatt sich der wirklichen Probleme und der Gefahrenabwehr anzunehmen“¹⁶⁾. Er sei, wurde von der PDS assistiert, „hanebüchen“¹⁷⁾. Deshalb gehöre er „in den Papierkorb und sonst nirgendwohin“¹⁸⁾. Was die Sanktionierung von Alkohol am Steuer angeht, war selbst die Absenkung auf 0,5 Promille ohne Fahrverbotsandrohung für die SPD „halbherzig“¹⁹⁾ und „verwirrend“²⁰⁾, für andere ein „fauler Kompromiß“²¹⁾ – aber damit doch wohl wenigstens besser als gar nichts ...

Die gewichtigsten sachlichen Argumente der „Linken“, die aufgrund der damaligen Mehrheitsverhältnisse letztendlich im Gesetzgebungsverfahren unterlagen, sind rasch aufgezählt: Aufgrund der vielen Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluß, vor allem mit Verletzten und Toten, müsse die „Promillegrenze“ mindestens auf 0,5 Promille herabgesetzt werden, und zwar mit allen Konsequenzen, namentlich einem Fahrverbot²²⁾. Gegen das absolute Drogenverbot wurde sachlich immer wieder eingewandt, daß bei vielen Drogen die Wirksamkeitsdauer und die Nachweisdauer nicht übereinstimmten²³⁾ und nicht zuletzt deshalb eine „krasse Ungleichbehandlung“ von Alkohol und Drogen am Steuer eingeführt werde²⁴⁾.

Als dann – nur wenige Wochen nach Inkrafttreten der bisher vorletzten Fassung von § 24a StVG – die Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen stattfanden, wurde sogleich in den Koalitionsvertrag aufgenommen²⁵⁾, daß der nach einem Vorschlag des Rechtsausschusses Gesetz gewordene Kompromiß im Alkoholbereich, also die Einführung der „0,5-Promille-Grenze“, aber ohne Fahrverbot, gekippt werden müßte. Von einer Abschaffung oder Nachbesserung der Drogenvorschrift, obwohl doch angeblich nicht handhabbare Stimmungsmache, war jedoch nicht mehr die Rede.

Bekanntlich macht die neue Koalition insoweit ihre Schularbeiten recht schnell, so daß

wir nun seit dem 1. April 2001 das Fahrverbot schon bei Verstoß gegen die „0,5-Promille-Regelung“ kennen und die „0,8-Promille-Grenze“ abgeschafft ist.

Im Gesetzesentwurf wurde dies vor allem damit begründet, daß die „Bewehrung der 0,5-Promille-Regelung mit einem Fahrverbot ... für eine effiziente Bekämpfung des Problems Alkohol im Straßenverkehr unverzichtbar“ sei²⁶). Was das Fahrverbot angeht, aber auch, was die gleichzeitig eingeführte Verdreifachung der angedrohten Geldbuße auf 3 000 DM betrifft, bestand deshalb, so wörtlich, „Anpassungsbedarf“ im Hinblick auf die neue Bußgeldvorschrift gegen Drogen im Straßenverkehr²⁷). Die vor kurzem noch als „unbrauchbar“ gescholtene, zumindest als nachbesserungsbedürftig kritisierte Drogenregelung als Orientierungsmaßstab zum einseitigen Abbau der konstatierten „krassen Ungleichbehandlung“?

2. Im Gesetzgebungsverfahren war gegen diese schnelle und weitere Verschärfung der Vorschriften gegen Alkohol am Steuer vor allem eingewandt worden, es solle doch vor einer neuerlichen Änderung, vor einer weitergehenden Verschärfung abgewartet werden, ob die letzte Verschärfung von 1998 nicht Früchte getragen habe²⁸). Hierzu sei jedoch mindestens ein Zeitraum von drei Jahren erforderlich. Und in der Tat deuten die ersten Indizien darauf hin, daß die neue Promillegrenze sogar sehr schnell griff: Schon im April 1999 teilte das Statistische Bundesamt mit, daß die Zahl der Alkoholunfälle 1998 um 13 % gesunken sei²⁹). Das Kraftfahrt-Bundesamt verkündete in seinem Jahrespressebericht 2000³⁰): „0,5-Promille-Grenze zeigt Wirkung“: Während sich vor Einführung der „0,5-Promille-Grenze“ die Anzahl der monatlich gemeldeten Alkoholstraftaten auf siebzehntausend belaufen hätten, seien es bis September 1999 monatlich nur knapp fünfzehntausend, was einer jährlichen Reduzierung um mehr als 10 % entspreche.

Mir geht es jetzt in keiner Weise darum, zu rechten, welcher Inhalt von § 24a StVG optimal sei. PÜSCHEL etwa hat im Verkehrsausschuß die „halbherzige Einführung“ des Gefahrgrenzwertes von 0,5 Promille 1998 kritisiert und das neue Gesetz gutgeheißen³¹), für den B.A.D.S. hat GROSSE die bleibende Diskrepanz zu § 316 StGB bedauert³²). Ich will beidem gar nicht unbedingt widersprechen, wengleich zu bemerken ist, daß eine differenzierte Sanktionierung bei unterschiedlich schwerem Unrecht im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht etwas völlig Normales ist. Jedenfalls sind 0,5 Promille wahrlich genug, und Fahren unter Drogeneinfluß gehört verboten – keine Frage.

Meine Kritik an der Neufassung der Norm ist, wie eingangs schon angedeutet, eine allgemeine, eine grundsätzliche Kritik. Wir erleben legislatorischen Eifer dann, aber nur dann, wenn es um Verschärfungen des materiellen Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrechts oder um die Einschränkung von Rechten des Beschuldigten im Strafverfahren geht. Ist eine Restriktion erst einmal Gesetz – in unserem Beispiel: absolutes Drogenverbot im Straßenverkehr –, dann bleibt sie selbst dann aufrechterhalten, wenn die ursprünglichen Gegner dieses Gesetzes die parlamentarische Mehrheit erlangen. Und selbst wenn ein Gesetz sogar als Kompromiß wenigstens etwas verschärft wurde – „0,5-Promille-Regelung“ ohne Fahrverbot –, wird beim Regierungswechsel dennoch gleich wieder diese Verschärfung verschärft. Ob sich die ursprüngliche Verschärfung „bewährt“ hat, interessiert – trotz des Verhältnismäßigkeitsprinzips und des Grundsatzes „in dubio pro libertate“ – nicht. Ein Bewährungszeitraum wird nicht einmal abgewartet. Und für ein solches Abwarten gibt es offenbar auch keinen Grund: Hat sich ein Gesetz „bewährt“, so kann dies genauso als Legitimation zu einer Verschärfung herangezogen werden, wie auch dann,

wenn sich das Gesetz nicht „bewährt“ hat. Der Gesetzgeber verhält sich wie ein Arzt, der die Dosis eines Medikaments sowohl dann erhöht, wenn die Krankheit sich gebessert hat, als auch in dem Fall, daß das Befinden unverändert geblieben ist.

Diese Gesetzgebungstechnik kann genauso wie die Medikation eines Arztes im eben genannten Beispiel äußerst schädlich sein, und zwar nicht nur unter dem Gesichtspunkt, daß ein liberaler Rechtsstaat sich mit Reglementierungen möglichst weit zurückhalten soll, sondern auch deshalb, weil der vom Stammtisch her bekannte Gegenentwurf zum Verhältnismäßigkeitsprinzip, der Grundsatz: „Viel hilft viel!“, nicht trägt. Es ist mehr als fraglich, ob die Ausweitung eines Verbotes wirklich zur Akzeptanz dieses Verbotes beiträgt. Wenn dies der Gesetzgeber einfach so meint, dürfte er sich und seinen öffentlichen Einfluß in Zeiten zunehmender Politikverdrossenheit überschätzen.

Es droht vielleicht sogar Umgekehrtes: Geht der Gesetzgeber mit seinen Verboten zu weit, kann die Akzeptanz des gesamten Verbotes in Frage gestellt werden. So könnte – jedenfalls in den alten Bundesländern – die Einführung der „0,0-Promille-Regelung“ mit der wohl nicht allgemein gebilligten Konsequenz, schon mit einem Schluck Bier den Führerschein zu riskieren, das Trinken über die bisherige, weitgehend akzeptierte und respektierte Grenze fördern. Denn hier einzuhalten, gibt es ja dann keine Veranlassung mehr. Und Bestrafung riskiert man eh.

Wir haben zusätzlich bei unserer Promilleregung in § 24a StVG das Problem, daß wir das Verhalten einer anderen Klientel verbieten und sanktionieren, als wir eigentlich primär treffen wollen: Es geht doch vor allem um die fahrenden Trinker, die potentiellen Bruchpiloten u. U. weit jenseits der 1-Promille-Marke und weniger um die trinkenden Fahrer zwischen 0,5 und 0,8 Promille, die laut Statistik relativ wenig Unheil anrichten. „Alkohol im Straßenverkehr ist eine der Hauptunfallursachen“, begründet der Gesetzgeber demzufolge das Fahrverbot ab 0,5 Promille³³⁾ und zeigt damit, worum es geht: um ein „politisches Signal“³⁴⁾ gegen Trunkenheit am Steuer, um, so wörtlich, „positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt“³⁵⁾.

Ich hatte jedenfalls 1998 vermutet, daß die Herabsenkung der Promillegrenze – mit oder ohne Fahrverbot – hinsichtlich der Alkoholfahrten mit mehr als 1 Promille, also für die „Verkehrssicherheit insgesamt“, rein gar nichts bringen würde: Diese Fahrer, so meinte ich, würden von dem neuen Normbefehl überhaupt nicht berührt; wer schon die „0,8-Promille-Grenze“ ignoriert, den läßt deren Absenkung völlig kalt.

Sollte ich mich geirrt haben, so würde mich dies freuen. Zahlen für das Jahr 2000 weisen allerdings für einige Bundesländer, etwa Hamburg, wieder ein neuerliches Ansteigen der Alkoholunfälle mit Personenschäden aus³⁶⁾. So oder so hätte sich jedoch gezeigt, wie kompliziert der Wirkungszusammenhang von Normbefehl und Normadressaten sich darstellt. Aber gerade aus diesem Grund ist es nicht möglich, eine wirksame Gesetzesänderung linear weiterzurechnen. Die Aussage: „Je niedriger die Promillegrenze und je härter die Sanktionierung jeglicher Überschreitung, desto weniger Volltrunkene fahren Auto“, läßt sich aus dem – unterstellten – „Erfolg“ der „0,5-Promille-Grenze“ nicht einfach ableiten.

3. Dazu kommt ein verfassungsrechtliches Problem: Nach praktisch unbestrittener juristischer Ansicht unter Führung des Bundesverfassungsgerichts³⁷⁾ ist es ein unzulässiger Verstoß gegen die Menschenwürde, den einzelnen zu bestrafen, um andere zu beeindrucken³⁸⁾. Das wird im allgemeinen für die negative Generalprävention betont – wir dür-

fen nicht gegen einen kleinen Ladendieb fünf Jahre Freiheitsstrafe verhängen, um andere Langfinger abzuschrecken –, muß aber genauso für die positive Generalprävention gelten: Wir können nicht so ohne weiteres jemanden zur allgemeinen Bewußtseinsbildung, als „politisches Signal“ für andere bestrafen.

Zur Illustration zu alledem ein verblüffend paralleles Beispiel aus einem völlig anderen Bereich³⁹⁾: Ebenfalls 1998 trat eine neue Fassung von § 1631 Abs. 2 BGB in Kraft, wonach gleichfalls als Kompromiß zwischen „bürgerlichem“ und „linkem“ Lager ausdrücklich ausgesprochen wurde, daß jegliches Schlagen von Kindern durch die Erziehungsberechtigten unzulässig ist. Das elterliche Züchtigungsrecht galt damit als abgeschafft; die Übernahme des aus dem Strafrecht bekannten Terminus „körperliche Mißhandlung“ in die Vorschrift sollte klarstellen, daß selbst die erzieherisch motivierte „Ohrfeige“ nunmehr verboten war. Auch dieser Kompromiß wurde sogleich wieder mit dem Koalitionsvertrag zwischen SPD und den Grünen aufgekündigt⁴⁰⁾; noch im Jahre 2000 trat eine neue Fassung von § 1631 Abs. 2 BGB in Kraft, wonach Eltern nunmehr darüber hinaus auch jeder erzieherisch motivierte, noch kein Schlagen, keine Körperverletzung im strafrechtlichen Sinne darstellende „kleine Klaps“ verboten ist. Auch diese offenbar dringende Novellierung wurde mit der Notwendigkeit der „Bewußtseinsänderung“ in der Bevölkerung begründet⁴¹⁾, um schwere Kindesmißhandlungen, um Gewalt gegen Kinder einzudämmen⁴²⁾. Und auch hier erscheint mir doch höchst fraglich, inwieweit sich bewußt nach altväterlicher Sitte strafende oder gar affektiv draufschlagende Eltern vom neuen Postulat völliger Gewaltfreiheit im Kinderzimmer beeindrucken lassen dürften, oder ob nicht vielmehr der Normbefehl insgesamt durch eine Ausdehnung auf das wohl nicht nur für dieses Klientel mehr oder weniger normale und selbstverständliche Verhalten sogar an Akzeptanz verliert.

Mit großer Deutlichkeit zeigt sich jedoch vor allem die verfassungsrechtliche Problematik: Ein tiefer Eingriff in das durch Art. 6 Abs. 2 GG geschützte elterliche Erziehungsrecht zwecks „Bewußtseinsveränderung“ Dritter. Der kleine „Klaps“ als Reaktion darauf, daß das Kind bei Rot über die Ampel laufen will, ist nunmehr verboten und kann juristisch einige Konsequenzen haben. Nicht etwa, daß sich die antiautoritäre Erziehung als Leitidee durchgesetzt hätte: Der sicher repressivere „Stubenarrest“ etwa, eigentlich strafbare Freiheitsberaubung, soll eindeutig erlaubt bleiben⁴³⁾ – solange es nicht häufiger auftritt, möchte man sarkastisch hinzufügen, daß Eltern ihre Kinder in jahrelanger Dunkelhaft halten, dann geht’s wieder ans Bewußtseinsändern.

II. Zurück zum Thema – Ich fasse zusammen:

1. Schon aus kriminalpolitischen Gründen ist es fragwürdig, Strafrecht – und dazu gehört letztendlich auch das Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht – immer nur zu verschärfen. Dem populistischen Druck zu mehr und härteren Sanktionen muß auch mal durch die Zurücknahme von Strafrecht entgegengetreten werden können. Andernfalls würde insbesondere bei wechselnden Regierungskoalitionen und Parlamentsmehrheiten ein einseitiger Aufschaukelungsprozeß zu erwarten sein: Wer mal an der „Macht“ ist, kriminalisiert sogleich zusätzlich „Seins“ – und dabei bleibt es dann. Dem halte man auch nicht den Erfolg entgegen, den jüngst hier in Hamburg eine neue Partei mit populistischem Strafrechtsverschärfungsprogramm erreicht hat: Die alten Parteien haben selbst erst durch die beschriebene Kriminalpolitik der letzten Jahrzehnte den Stammtischen suggeriert,

man brauche mehr Strafrecht – und dort wählt man dann den, der davon besonders viel verspricht.

2. Aus rechtssoziologischer bzw. kriminologischer Sicht ist zu konstatieren, daß der Wirkungszusammenhang von (Straf-)Gesetzen äußerst komplex ist. Viel hilft eben nicht unbedingt viel. Ob ein Gesetz sich bewährt hat, bleibt vor einer neuerlichen Änderung abzuwarten; selbst ein erfolgreiches Gesetz darf nicht so einfach, weil offenbar der „richtige Weg“, weiter verschärft werden. Wie bei der ärztlichen Medikation lauern Risiken und Nebenwirkungen überall.

3. Schließlich ist es verfassungsrechtlich nicht unproblematisch, die Ahndung eines Verhaltens daran auszurichten, daß Dritte beeindruckt werden sollen. Mit anderen Worten: Ob Geldbuße, Fahrverbot oder Kriminalstrafe für die Überschreitung einer 0,0-, 0,3-, 0,5- oder 0,8-Promille-Grenze vorzusehen ist, hat sich am Unrechtsgehalt und am Gefährdungspotential genau dieser Alkoholisierung zu orientieren und nicht an dem von volltrunkenen Autofahrern. Dies schließt freilich nicht Überlegungen aus, wie sie unser verehrter Jubilar früh schon vor vielen Jahren im „Blutalkohol“ angeregt hat: GERCHOW führte aus, die Promillegrenze müsse unabhängig von der Frage der Fahrunsicherheit gering genug festgelegt sein, daß der Trinkende noch „sein Befinden im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit beurteilen kann“⁴⁴), so niedrig, daß er das ihm „zur Verfügung stehende Informationsmaterial“ – z. B. die Zahl seiner Getränke – „noch klar und kritisch auswerten kann“⁴⁵) – denn diese Vorfeldüberlegungen betreffen nicht Dritte, sind also legitim.

Zusammenfassung

Am Beispiel von § 24a StVG zeigt sich, daß mehrfache Gesetzesverschärfungen in relativ kurzer Zeit heutzutage leider keine Seltenheit mehr sind. Mit legislatorischem Eifer werden gesetzlich normierte Restriktionen noch enger gefaßt – ohne Zubilligung eines Bewährungszeitraumes für die bisher geltende Rechtslage. Diese „Viel-hilft-viel“-Praxis stimmt bedenklich, insbesondere die offensichtlich untergeordneten Rollen des Verhältnismäßigkeitsprinzips und des Grundsatzes „in dubio pro libertate“. Sie birgt zudem die Gefahr, daß ein Verbot durch seine allzu weitgehend empfundenen Verschärfungen an Akzeptanz verliert und letztendlich der Betroffene bestraft wird, um Dritten ein „politisches Signal“ zu setzen. Insofern sollte dem populistischen Druck nach Strafverschärfung durch Zurückhaltung entgegengetreten werden.

Schlüsselwörter

§ 24a StVG – Gesetzesverschärfung – Alkohol – Drogen – Promillegrenze – Generalprävention

Summary

As demonstrated by the example of § 24a StVG, the repeated tightening of the law in a relatively short space of time is, unfortunately, not the exception to the rule these days. With legislative eagerness, legally normed restrictions are tightened further, allowing no probation period for the legal position as it is known to date. This ‘does only quantity matter’ practice causes concern, in particular with regard to the obviously secondary importance of the principle of proportionality and the principle ‘in dubio pro libertate’. In addition there is the danger of a ban losing its acceptance as a result of the tightening being taken too far. This may result in the person affected being punished just to set a “political precedent” for a third party. Therefore the populist pressure for the increase of the penalty should be countered with more restrained measures.

Key words

§ 24a StVG – tightening of the law – alcohol – drugs – per mille limit – general prevention.

Fußnoten

- ¹⁾ Vgl. Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 27. April 1998 (BGBl. I, 795) und Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. April 1998 (BGBl. I, 810).
- ²⁾ Hentschel, NJW 1998, 2385.
- ³⁾ Näher Scheffler, GA 1995, 449 ff.
- ⁴⁾ Jung (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18489; Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), a. a. O., S. 18490.
- ⁵⁾ Börnßen (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08780; ähnlich von Stetten (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 13/24 vom 09. 03. 1995, S. 01752.
- ⁶⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/24 vom 09. 03. 1995, S. 01754.
- ⁷⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/24 vom 09. 03. 1995, S. 01754.
- ⁸⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18480.
- ⁹⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18480.
- ¹⁰⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08777.
- ¹¹⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08778.
- ¹²⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08778.
- ¹³⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781; BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18481.
- ¹⁴⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781.
- ¹⁵⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781.
- ¹⁶⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08778.
- ¹⁷⁾ Enkelmann (PDS), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08783.
- ¹⁸⁾ Enkelmann (PDS), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08783.
- ¹⁹⁾ Streb-Hesse (SPD), BT-Plenarprotokoll 14/127 vom 26. 10. 2000, S. 12283.
- ²⁰⁾ Ferner (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18480.
- ²¹⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18481.
- ²²⁾ Ferner (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18479.
- ²³⁾ Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08781; Enkelmann (PDS), a. a. O., S. 08783; BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18485; Oesinghaus (SPD), a. a. O., S. 18487.
- ²⁴⁾ Oesinghaus (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18487; ähnlich Altmann (Bündnis 90/Die Grünen), a. a. O., S. 18490; siehe auch Enkelmann (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/98 vom 18. 04. 1996, S. 08777; BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18485.
- ²⁵⁾ Abgedruckt in ZRP 1998, 485 ff. (492).
- ²⁶⁾ Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG), auszugsweise abgedruckt in BA 2000, 223 ff.
- ²⁷⁾ Ähnlich auch Streb-Hesse (SPD), BT-Plenarprotokoll 14/127 vom 26. Oktober 2000, S. 12282.
- ²⁸⁾ Siehe Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, BT-DrS 14/5132, S. 5 ff.; Lindner (CDU/CSU), BT-Plenarprotokoll 14/127 vom 26. Oktober 2000, S. 12284.
- ²⁹⁾ Märkische Oderzeitung vom 23. 04. 1999.
- ³⁰⁾ Auzugsweise abgedruckt in BA 2000, 499 f.
- ³¹⁾ BT-DrS 14/5132, S. 6.
- ³²⁾ Pressemitteilung Nr. 1/2001 des B.A.D.S. vom 12. 02. 2001.
- ³³⁾ Begr. StVRÄndG, BA 2000, 225.
- ³⁴⁾ Ferner (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14. 11. 1997, S. 18479.
- ³⁵⁾ Begr. StVRÄndG, BA 2000, 225.
- ³⁶⁾ Vgl. Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 30. 05. 2001, BA 2001, 275; Innenministerium des Landes Baden-Württemberg, BA 2001, 361.
- ³⁷⁾ Vgl. BVerfGE 28, 386 (391); 45, 187 (228).
- ³⁸⁾ Ausführlich hierzu Neuß, Der Strafzweck der Generalprävention im Verhältnis zur Würde des Menschen, 2001.
- ³⁹⁾ Ausführlich hierzu Scheffler, Der Staatsanwalt im Kinderzimmer?, in: Jahrbuch für Recht und Ethik 10 (2002) (erscheint demnächst).

⁴⁰⁾ Abgedruckt in ZRP 1998, 485 ff. (496).

⁴¹⁾ Begr. BT-DrS 14/1247, S. 7, 8; siehe auch Peschel-Gutzeit, FPR 2000, 232.

⁴²⁾ BT-DrS 14/1247, S. 1.

⁴³⁾ Siehe Begr. BT-DrS 13/1247, S. 7 f.; Bericht des Rechtsausschusses, BT-DrS 13/8511, S. 65.

⁴⁴⁾ Gerchow, BA 1968, 621.

⁴⁵⁾ Gerchow, BA 1968, 625.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozeßrecht und Kriminologie
Große Scharnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)

The role of the drinking driver in traffic accidents
(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

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

Diskussion

Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin

Zur Frage der Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB

1. Sachstand

Seit dem 1. Mai 1998 ist die Atemalkoholanalyse als gerichtsverwertbares Beweismittel bei Verkehrsordnungswidrigkeiten zulässig. § 24a Abs. 1 StVG in der Fassung vom 29. 10. 2001 lautet:

„Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.“

In der bundeseinheitlichen Verwaltungsvorschrift zur Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten ist der Einsatz der Atemalkoholanalyse mit einem zugelassenen Gerät ausdrücklich auf den Nachweis von Ordnungswidrigkeiten beschränkt:

„Regelfälle für die Anordnung

Eine körperliche Untersuchung und eine Blutentnahme sind in der Regel anzuordnen bei Personen, die verdächtig sind, unter der Einwirkung von Alkohol und/oder von sonstigen auf das Zentralnervensystem wirkenden Stoffen (Medikamenten, Drogen) eine Straftat begangen zu haben, namentlich ...“

Nach dem Beschluss des BGH vom 03. 04. 2001 ist die ermittelte Atemalkoholkonzentration direkt forensisch verwertbar und genügt zur Feststellung der Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 1 StVG:

„Bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration im Sinne des § 24a Abs. 1 StVG unter Verwendung eines Atemalkoholmessgerätes, das die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten hat, ist der gewonnene Mittelwert ohne Sicherheitsabschläge verwertbar, wenn das Gerät unter Einhaltung der Eichfrist geeicht ist und die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt sind.“

Die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder hat am 10. 05. 2001 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Innenministerkonferenz hält die Anerkennung der Atemalkoholanalyse auch im strafrechtlichen Bereich für geboten. Sie weist darauf hin, dass die vom PTI durchgeführte Untersuchung unter Verwendung einer umfassenden Datenbasis dargetan hat, dass die Atemalkoholanalyse der Blutalkoholanalyse zumindest gleichwertig ist. Das Bundesministerium des Innern wird gebeten, unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung hinsichtlich gesetzgeberischer Schritte zur Änderung der §§ 315c Abs. 1, 316 Strafgesetzbuch (StGB) an das Bundesministerium für Justiz heranzutreten.“

Über die durchgeführte Untersuchung wurde von SLEMEYER berichtet [8].

2. Gründe, die gegen eine Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB sprechen

2.1 Unterschiedliche Anforderungen an die Untersuchungsmethoden

Nach dem Gutachten des ehemaligen Bundesgesundheitsamtes bzw. nach den Richtlinien für die forensische Blutalkoholbestimmung [1] muss jede Blutprobe durch 2 verschiedene Untersuchungsmethoden jeweils 2-mal analysiert werden, wenn gaschromatographisch und enzymatisch analysiert wird. Wird enzymatisch und nach WIDMARK analysiert, müssen sogar 5 Einzelwerte ermittelt werden. Der für die Beurteilung relevante Wert ist das auf 2 Stellen hinter dem Komma abgerundete arithmetische Mittel aus den 4 bzw. 5 Einzelwerten. Die Mittelwertbildung darf nur erfolgen, wenn eine vorgegebene Streubreite nicht überschritten wird.

Mit dem einzigen bisher für die beweissichere Atemalkoholbestimmung zugelassenen Messgerätetyp Alcotest Evidential (Dräger) werden 3 Messwerte aus 2 Atemproben gewonnen [2]. Die erste Atemprobe wird mit einem elektrochemischen Sensor und mit einem Infrarotsensor analysiert. Nur wenn beide Messwerte eine vorgegebene Streubreite nicht überschreiten, wird das Ergebnis der elektrochemischen Messung als Messwert der ersten Atemprobe ausgegeben. Das Ergebnis der Infrarotmessung dient also ausschließlich der internen Kontrolle und geht in die Ermittlung des Endergebnisses nicht ein. Die zweite Atemprobe wird ausschließlich mit dem Infrarotsensor gemessen. Dieser Messwert wird als Ergebnis der zweiten Atemprobe ausgegeben. Aus dem Ergebnis der ersten Atemprobe (elektrochemischer Messwert) und dem der zweiten Atemprobe (Infrarot-Messwert) wird der Mittelwert gebildet.

Da kein Messsystem den „wahren Wert“ eines Analyten in einem Medium bestimmen kann, kann nur durch eine Anzahl von Einzelbestimmungen und Bildung eines Mittelwertes eine Annäherung an den „wahren Wert“ erreicht werden. Der Zufallsfehler eines Mittelwertes aus mehreren Messungen ist umso geringer, je höher die Anzahl der Messungen ist. Mit der Verringerung der Einzelmessungen verschlechtert sich die Analysenpräzision. Auch wenn man berücksichtigt, dass die BGH-Entscheidung hinsichtlich der AAK-Messung im OWi-Bereich 2 Messwerte für ausreichend erachtet hat, muss doch festgestellt werden, ob bei den ungleich höheren Sanktionsrahmen der §§ 315c und 316 StGB diese geringere Messpräzision als hinreichend sicher akzeptiert würde.

2.2 Konvertierbarkeit, Rückrechnung, Grenzwertfestlegung

Nach heutigem wissenschaftlichen Kenntnisstand gibt es keinen von der konkreten Messsituation unabhängigen Umrechnungsfaktor, der die Umrechnung von einer festgestellten Atemalkoholkonzentration auf die Blutalkoholkonzentration und umgekehrt ermöglicht. Bereits SCHOKNECHT gibt in seinem Gutachten von 1992 [3] an, dass eine Konvertierbarkeit zwischen Atemalkoholkonzentrationen und Blutalkoholkonzentrationen nicht besteht. Untersuchungen mit zugelassenen und geeichten Messgeräten des Typs Alcotest 7110 Evidential, MK III [4–6] zeigen die hohe Variabilität des Quotienten BAK/AAK ($Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert) auf und bestätigen die theoretischen Berechnungen von WEHNER et al. [7]. Da eine Umrechnung nicht möglich ist, ist auch keine Rückrechnung von einer zeitlich versetzt gemessenen Atemalkoholkonzentration auf eine Blutalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt möglich. Auch die Rückrechnung auf eine Atemalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt ist nicht möglich, da es bisher so gut wie keine wissen-

schaftlich ermittelten Abbauwerte für die Atemalkoholkonzentration gibt, zumindest und vor allem nicht mit einem zugelassenen und geeichten Gerät. Die Bestimmung der alkoholischen Beeinträchtigung zum Tatzeitpunkt ist aber insbesondere bei Verkehrsstraftaten von eminenter Bedeutung. Gleiches gilt für die Rückrechnung zur Abklärung der Schuldfähigkeit.

Da es bisher keine ausreichenden Erkenntnisse darüber gibt, welche Atemalkoholkonzentration im Einzelfall nach dem Genuss einer bestimmten Alkoholmenge zu erwarten ist, ist auch die Berücksichtigung von Nachtrunkbehauptungen bei gemessenen Atemalkoholkonzentrationen nicht möglich.

Wegen der fehlenden Konvertierbarkeit der Atemalkohol- und Blutalkoholkonzentrationen ist die Festlegung eines Atemalkoholgrenzwertes für die §§ 315c, 316 StGB äußerst problematisch. Die Festlegung des Grenzwertes für § 24a StVG erfolgte, basierend auf dem Gutachten des Bundesgesundheitsamtes [3] so, dass mit einer vorgegebenen Wahrscheinlichkeit von 75 % eine gemessene Atemalkoholkonzentration statistisch unterhalb des Atemalkoholgrenzwertes liegt, falls eine gleichzeitig gemessene Blutalkoholkonzentration den Blutalkoholgrenzwert erreicht. Diese Vorgehensweise beinhaltet mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 % eine Benachteiligung der Betroffenen, die eine Atemalkoholmessung durchführen. Diese Unschärfe hat der BGH durch seinen Beschluss vom 03. 04. 2001 für den Ordnungswidrigkeitenbereich akzeptiert, weil es sich um ein einfaches Messverfahren handelt, in dem der gesetzliche Grenzwert ohne Rücksicht auf eine individuelle Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit für den Ordnungswidrigkeitenbereich Tatbestandsmerkmal ist und im Bußgeldverfahren keine überhöhten Anforderungen an die Beweisaufnahme gestellt werden sollen.

Diese Vorgehensweise ist keinesfalls auf den Beweisgrenzwert der Rechtsprechung im Hinblick auf §§ 315c, 316 StGB übertragbar. Bei Verkehrsstraftaten muss in jedem Einzelfall nachgewiesen werden, dass der medizinisch-naturwissenschaftlich als gesichert angesehene Grundwert bei der Blutalkoholkonzentration von 1,0 ‰ tatsächlich überschritten ist. Diese Forderung ist bei der Bestimmung der Blutalkoholkonzentration erfüllt, indem ein Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰ hinzugefügt worden ist.

Wird nach den Richtlinien eine Blutalkoholkonzentration von 1,10 ‰ festgestellt, ist in jedem Einzelfall der Grundwert sicher erreicht (BGH). Eine Atemalkoholkonzentration, die als Beweisgrenzwert für die absolute Fahrtüchtigkeit in der Rechtsprechung dienen kann, muss erst noch durch äußerst umfangreiche Untersuchungen ermittelt werden.

Soll alternativ der Weg über eine Transformation des geltenden Beweisgrenzwertes für die Blutalkoholkonzentration in einen Beweiswert für die Atemalkoholkonzentration beschritten werden, kann keinesfalls mit einem massenstatistisch möglicherweise zutreffenden $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert von 2,1 ‰mg⁻¹ [3] oder gar mit einem $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert von 2,0 ‰mg⁻¹ (wie fälschlicherweise aus § 24a StVG herzuleiten) umgerechnet werden. Bisher durchgeführte Studien mit zeitgleichen AAK- und BAK-Messungen [4–6] haben gezeigt, dass im Einzelfall der $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert stark von den oben genannten Werten abweichen kann (Tab.1).

Darüber hinaus ist der Q-Wert auch und vor allem vom Abstand zum Trinkende abhängig. Insbesondere unter diesem Aspekt ist darauf hinzuweisen, dass bei der zugrunde liegenden Auswertung im Gutachten SCHOKNECHT Fälle mit kurz zurückliegendem Trinkende unterrepräsentiert sind.

$Q_{\text{AAK/BAK}}$ -Mittelwert	Standardabweichung	Erläuterung	Literatur
2,16	0,18	50 Wertepaare unter Gaststättenbedingungen erhoben	JACHAU et al. [5]
2,27	0,21	231 Wertepaare unter Laborbedingungen erhoben	JACHAU et al. [5]
2,31	0,34	336 Wertepaare unter Laborbedingungen erhoben	KÖHLER et al. [6]

Tabelle 1: Statistische Daten zu $Q_{\text{BAK/AAK}}$

Auch die von der Innenministerkonferenz zitierte und zur Begründung herangezogene Untersuchung des PTI (vgl. [8]) bietet eine Reihe vergleichbarer Kritikpunkte, vor allem, da Angaben zu einem Trinkende nicht einbezogen sind.

Erst wenn der mittlere $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert ($2,27 \text{ } \text{‰} \text{cmg}^{-1}$) um die 3-fache Standardabweichung ($0,63 \text{ } \text{‰} \text{cmg}^{-1}$) erhöht bzw. reduziert wird, kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche, d. h. individuell zutreffende $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert erfasst ist.

Welche Auswirkungen das aber zur Folge hätte, wird überdeutlich, wenn man folgende Überlegung anstellt:

In Analogie zu § 24a StVG von einem Beweisgrenzwert von $0,55 \text{ mg l}^{-1}$ AAK ausgehend, kann im Einzelfall daraus eine BAK von $1,59 \text{ } \text{‰}$ ($= 0,55 \text{ mg l}^{-1} * 2,90 \text{ } \text{‰} \text{cmg}^{-1}$) oder eine BAK von $0,90 \text{ } \text{‰}$ ($= 55 \text{ mg l}^{-1} * 1,64 \text{ } \text{‰} \text{cmg}^{-1}$) resultieren. Das bedeutet, dass im Einzelfall – bei geringem $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert – ein Betroffener ganz erheblich benachteiligt werden würde, oder – bei hohem $Q_{\text{BAK/AAK}}$ -Wert – der jetzt gültige Beweisgrenzwert schon sehr weit überschritten wäre. Um dem Grundsatz in dubio pro reo gerecht zu werden, müsste konsequenterweise der Beweisgrenzwert für die Atemalkoholkonzentration mit $0,67 \text{ mg l}^{-1}$ sehr viel höher angesetzt werden, was umgekehrt wiederum sehr viele Beschuldigte, die nicht in der Lage oder willens sind, sich aktiv um eine gültige Atemalkoholbestimmung zu bemühen, benachteiligen würde. Es ist im Strafrecht aber nicht tolerierbar, dass einem Beschuldigten aus der Art der Feststellung seiner Alkoholisierung ein Nachteil erwächst.

2.3 Kein präsentés Beweismittel

Wird bei Verkehrsstraftaten (§§ 315c, 316 StGB) auf die Blutentnahme zugunsten einer Atemalkoholanalyse verzichtet, steht nach den derzeitigen technischen Vorgaben keine Atemluftprobe für eventuelle Nachkontrollen oder weitere Untersuchungen zur Verfügung. Alle Möglichkeiten, die durch die längerfristige Lagerung der so genannten Blutalkoholproben gegeben sind, gingen dann verloren.

Einwände gegen die Messgenauigkeit der Atemalkoholprobe hinsichtlich apparativer Voraussetzungen, Nacheichung bzw. gegen eine bestimmungsgemäße Durchführung der Messung sind durch eine Kontrolluntersuchung wie bei gelagerten Blutproben nicht überprüfbar.

Untersuchungen auf Begleitstoffe im Zusammenhang mit Nachtrunkbehauptungen können bei nicht asservierter Atemprobe nicht vorgenommen werden. Solche an Blutproben durchgeführten Untersuchungen haben schon in unzähligen Strafverfahren zur Widerlegung bzw. zur Bestätigung der behaupteten Trinkangaben geführt.

Zusätzliche Untersuchungen des asservierten Substrates auf Arzneistoffe oder illegale Betäubungsmittel sind selbst dann, wenn die Atemalkoholprobe zukünftig asserviert werden sollte, nicht möglich. Arzneistoffe oder illegale Betäubungsmittel sind in der Regel nicht flüchtig und in einer Atemprobe nicht nachweisbar. Die Untersuchung einer Blutprobe auf diese Wirkstoffe ist dagegen möglich. Die Bedeutung von solchen zusätzlichen Untersuchungen ist angesichts der großen Zahl von Verkehrsteilnehmern unter dem Einfluss von Alkohol und Arzneistoffen/illegalen Betäubungsmitteln nicht zu unterschätzen.

Behauptungen von Beschuldigten, bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration sei es zu einer Verwechslung gekommen oder ein Dritter habe sich der Personalpapiere des Beschuldigten bemächtigt, können kaum widerlegt werden. Eine Identitätsuntersuchung, wie sie bei vorhandenen Blutproben durch DNA-Analysen möglich ist, kann nicht durchgeführt werden.

3. Zusammenfassung

Der Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB stehen vor allem folgende Gründe entgegen:

- geringere Anforderungen an die Messpräzision des Analysenwertes durch Bestimmung von nur 2 Einzelwerten
- wegen der fehlenden Konvertierbarkeit der Atemalkohol- und der Blutalkoholkonzentrationen gibt es keine Datenbasis für die Rückrechnung, für die Beurteilung von Nachtrunkbehauptungen und für eine fundiert begründbare Festlegung eines Beweisgrenzwertes für die Rechtsprechung
- der Beweisgrenzwert für die Atemalkoholkonzentration müsste unter Berücksichtigung des in-dubio-pro-reo-Grundsatzes sehr hoch ($0,67 \text{ mg l}^{-1}$) angesetzt werden
- Überprüfungen der Alkoholkonzentrationen (Nachuntersuchung) und der Identität der untersuchten Atemprobe entfallen
- zusätzliche Untersuchungen auf Begleitstoffe, Arzneistoffe und/oder illegale Betäubungsmittel sind mangels Untersuchungsmaterial nicht möglich
- Fehlen des ärztlichen Protokolls und damit einer unabhängigen medizinischen Beurteilung z. B. im Hinblick auf psychophysische Ausfallerscheinungen, Krankheiten u. a.
- im Vergleich zur AAK-Messung im OWi-Bereich können im Straftatbereich wechselseitige Benachteiligungen resultieren, welche aus medizinischer Sicht weder hinnehmbar noch begründbar erscheinen

Der auch vom BGH vertretene Konsens, dass die Rechtsprechung an „medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gebunden ist, wenn sie allgemein und zweifelsfrei als richtig anerkannt sind“ (BGHSt 25, 246, 248 m. w. Nachw.) wird verlassen, da nach rechtsmedizinischer Überzeugung keine allgemein und zweifelsfrei anerkannten Forschungsergebnisse vorliegen, welche die Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB erlauben würde (vgl. auch die kritische Erörterung von MAATZ [9]).

Literatur

- [1] Bonte W, Daldrup T, Grüner O, Heifer U, Iffland R, Schütz H, Wehner H D (2001) Blutalkohol 38: 39–42.
- [2] Lagois J (2000) Dräger Alcotest 7110 Evidential – das Messgerät zur gerichtsverwertbaren Atemalkoholanalyse in Deutschland, Blutalkohol 37: 77–91.

- [3] Schoknecht G, Fleck K, Kophamel-Röder B (1992) Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse – Gutachten des Bundesgesundheitsamtes. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 86.
- [4] Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D (2000) Beeinflussung des BAK/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. Blutalkohol 37: 30–38.
- [5] Jachau K, Schmidt U, Wittig H, Römhild W, Krause D (2000) Zur Frage der Transformation von Atem- in Blutalkoholkonzentrationen. Rechtsmedizin 10: 96–101.
- [6] Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B (2000) Fehlerhafte Atemalkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem ALCOTEST 7110 MK III EVIDENTIAL. Blutalkohol 37: 286–292.
- [7] Wehner H D, Wehner A, Subke J (2000) Die Genauigkeit des veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten. Blutalkohol 37, 18–29.
- [8] Slemeyer A, Arnold J, Klutzny L, Brackemeyer U (2001) Blut- und Atemalkoholkonzentration im Vergleich. NZV 7: 281–320.
- [9] Maatz K R (2002) Atemalkoholmessung – Forensische Verwertbarkeit und Konsequenzen aus der AAK-Entscheidung des BGH. Blutalkohol 39: 21–35.

Prof. Dr. B. Brinkmann
Institut für Rechtsmedizin
Röntgenstr. 23
48149 Münster/Westfalen

Prof. Dr. W. Eisenmenger
Institut für Rechtsmedizin
Frauenlobstr. 7a
80337 München

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2001, Vol. 1–38), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 38/2001

und ebenso Vol. 1–37 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

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

Dokumentation

40. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 26. Januar 2002 in Goslar*)

Arbeitskreis VII: Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen

JÖRG-MARTIN JEHLE UND MARTIN KIRCHNER**)

Wiederverurteilung von Alkoholtätern im Straßenverkehr

I. Einführende Bemerkungen

Spätestens seit die Maßregeln der Besserung und Sicherung im Strafrecht etabliert worden sind, besteht kein Zweifel mehr, dass strafrechtliche Maßnahmen – neben dem Schuldausgleich – jedenfalls auch präventiven Zwecken dienen. Für das Verkehrsstrafrecht war das von Anfang an ganz unbestritten. Im Vordergrund steht dabei die Betonung der Generalprävention, d. h. die Vorstellung, dass die Androhung strafrechtlicher Sanktionen auf die große Masse der Verkehrsteilnehmer verhaltenssteuernd einwirkt. Ob und inwieweit diese generalpräventive Wirkung tatsächlich vorhanden ist, lässt sich allerdings schwer messen. Leichter messbar ist hingegen die zweite präventive Dimension: Sicherheit und Rechtsgüterschutz durch Spezialprävention; für die angenommene spezialpräventive Wirkung strafrechtlicher Maßnahmen ist die Frage der Legalbewährung bzw. der Rückfälligkeit die Nagelprobe. Und dies lässt sich – im Unterschied zur generalpräventiven Fragestellung – auch genau untersuchen, indem wir Wiederverurteilungen nach verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen betrachten¹⁾.

II. Anlage der Untersuchung zur Rückfälligkeit

Die verkehrsspezifische Rückfalluntersuchung ist Ausschnitt aus einem umfassenden Projekt, nämlich der Erstellung einer sogenannten Rückfallstatistik²⁾. Das Hauptuntersuchungsziel ist zu überprüfen, wie erfolgreich die Strafjustiz insgesamt bei ihrer Aufgabe ist, Rückfälle zu verhindern. Die Anlage der Untersuchung hat sich folgendermaßen gestaltet:

Auf der Datenbasis des Bundeszentralregisters werden die in einem Bezugsjahr (hier 1994) gerichtlich Abgeurteilten oder aus der Haft Entlassenen (insgesamt rund 900.000 Personen) während eines vierjährigen Rückfallzeitraums (hier: bis Ende 1998) weiter verfolgt, um zu erkennen, ob sie wieder straffällig werden. Bei dieser Untersuchung werden erstmals bundesweite Informationen über Verkehrsstraftäter eines Verurteiltenjahrgangs gesammelt und ausgewertet. Mit Hilfe einiger biographischer (Geschlecht, Alter und Nationalität) und vieler gerichtlicher Daten (nahezu sämtliche Daten des Urteils und des weiteren Strafvollstreckungsverlaufs) lassen sich vielfältige Aussagen treffen über den

*) Dokumentation des Arbeitskreises III (Drogen im Straßenverkehr) s. BA 2002, 95 – Die Schriftleitung.

**) Die Verfasser danken Frau Dipl.-Sozw. Sabine Hohmann für die Mitwirkung an der statistischen Auswertung.

Querschnitt dieses Jahrgangs. Zugleich ist es möglich, anhand dieser Daten das Rückfallverhalten und die Vorbelastung der betroffenen Personen im Längsschnitt genauer zu untersuchen. Im Wege des Sanktionsvergleichs lassen sich zusätzliche Erkenntnisse über die Effektivität, insbesondere der verkehrsspezifischen Sanktionen (Fahrverbot nach § 44 StGB und Entzug/Sperre der Fahrerlaubnis nach § 69 ff. StGB), sammeln. Wenngleich nicht verkannt werden darf, daß eine echte Effizienzkontrolle nur auf experimentelle Weise verwirklicht werden könnte, sind Legalbewährungsstudien wie die vorliegende die Methode der Wahl; eine andere Möglichkeit steht uns im Bereich des Strafrechts nicht zur Verfügung.

III. Erscheinungsformen der Verkehrsdelinquenz und Rückfälligkeit

I. Verkehrsdelikte

Für die genauere Untersuchung der Verkehrsdelikte ist zu unterscheiden zwischen „reinen“ und „anderen“ Verkehrsdelikten. Die reinen Verkehrsdelikte legen auf tatbestandlicher Ebene den Bezug zum Straßenverkehr fest und können daher nur im Straßenverkehr begangen werden. Hierbei handelt es sich um das Fahren ohne Fahrerlaubnis nach § 21 StVG, das unerlaubte Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB, den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB, die alkoholbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. I Nr. 1 a StGB, die übrige Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB sowie die Trunkenheit im Straßenverkehr nach § 316 StGB. Diese Delikte lassen sich dem Datensatz unproblematisch entnehmen.

Die anderen Verkehrsdelikte können zumindest in tatbestandlicher Hinsicht auch auf andere Weise als im Straßenverkehr verwirklicht werden, spielen aber besonders dort eine große Rolle. Dabei geht es um die fahrlässige Körperverletzung nach § 230 StGB, die fahrlässige Tötung gemäß § 222 StGB sowie um die Nötigung nach § 240 StGB. Dass diese Delikte im Straßenverkehr begangen worden sind, ist nicht unmittelbar dem Zentralregister zu entnehmen, lässt sich aber mit Hilfe von Kombinationen entweder mit einem weiteren Verkehrsdelikt oder aber einer verkehrsspezifischen Sanktion (Entziehung/Sperre der Fahrerlaubnis oder Fahrverbot) erschließen. Soweit solche Delikte, wie z. B. fahrlässige Körperverletzung, nicht unter Alkoholeinfluss geschehen sind und auch keine verkehrsspezifische Sanktion nach sich ziehen, sind sie allerdings mit dieser Vorgehensweise nicht zu erfassen – anders als in der Strafverfolgungsstatistik, wo ein zusätzliches Erhebungsmerkmal „im Straßenverkehr“ besteht.

Für die Auswertung ist eine weitere einschränkende Festlegung zu machen: Um die strafrechtliche Reaktion auf Verkehrsdelikte und ihre Wirkungen ersehen zu können, empfiehlt es sich, als Ausgangspunkt nur solche Verurteilungen zu betrachten, bei denen die Verkehrsdelikte die abstrakt schwersten Tatbestände sind, und solche Verurteilungen wegzulassen, bei denen neben einer Verkehrsstraftat auch ein „klassisches“ Delikt, wie z. B. Diebstahl, zur Aburteilung kam; denn dort wird die verhängte Strafe maßgeblich von diesem nicht verkehrsbezogenen Delikt bestimmt.

Legt man diese Definitionen zugrunde, so begehen rund ein Drittel aller Abgeurteilten eines Jahrgangs ein Verkehrsdelikt; d. h. im Jahr 1994 wurden 294.884 (nach Abzug der Personen ohne Angabe des Alters, Geschlechts oder der Nationalität verbleiben 278.653 auszuwertende Fälle) Verkehrsdelinquenten abgeurteilt.

Wie Abbildung 1 zu entnehmen ist, stellen Alkoholdelikte (§§ 316, 315c Abs. I Nr. 1 a StGB) mehr als die Hälfte aller Verkehrsdelikte dar, wobei die meisten auf § 316 StGB entfallen. Aber auch Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) und Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) weisen mit 23 bzw. 13 % noch beträchtliche Anteile auf. Demgegenüber sind Verkehrsstraftaten, die zu körperlichen Schäden führen (§§ 230, 222 StGB), vergleichsweise selten.

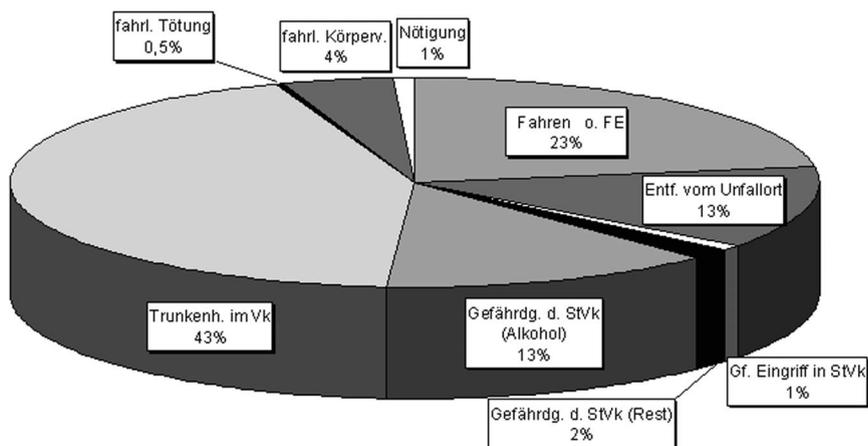


Abbildung 1: Abstrakt schwerstes Verkehrsdelikt n = 294.884.

Was die **Rückfälligkeit** betrifft, so ist zwischen allgemeinem und verkehrsspezifischem Rückfall zu unterscheiden. Zudem wird hier – wie im Folgenden – die Rückfälligkeit wegen eines Alkoholdelikts noch einmal gesondert ausgewiesen. Wie Abbildung 2 zeigt, ist die generelle Rückfallrate der Verkehrsdelinquenten³⁾ etwas geringer (mit ca. 30 %) als bei den übrigen Verurteilten (fast 40 %); vermutlich weil von Verkehrsdelikten breitere Bevölkerungskreise betroffen sind, die an sich normtreu sind. Die Wiederverurteilung der Verkehrsdelinquenten wegen eines erneuten Verkehrsdelikts liegt bei 20 %.

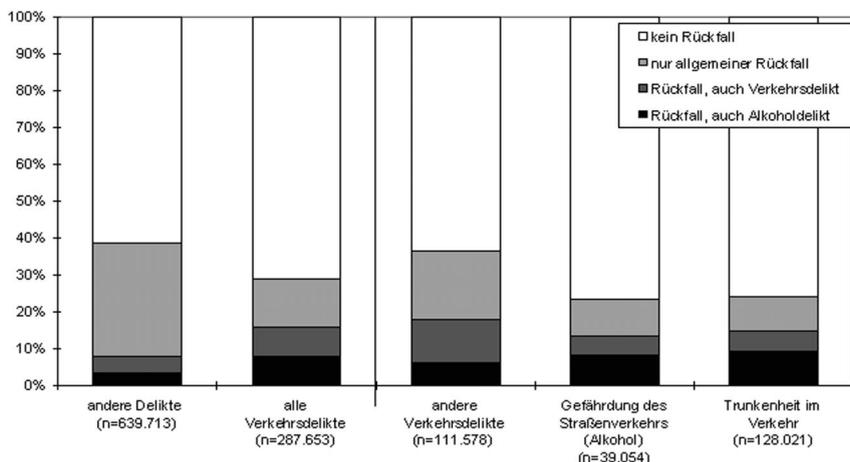


Abbildung 2: Rückfall nach Verkehrsdelikten.

Bei den einzelnen Verkehrsdelikten ist die Rückfallrate durchaus unterschiedlich; es fällt auf, daß sie bei den Alkoholtaten deutlich geringer ist als bei anderen Verkehrsdelikten, sowohl was den allgemeinen als auch was den verkehrsspezifischen Rückfall betrifft. Der alkoholbedingte Rückfall liegt allerdings erwartungsgemäß bei Alkoholtätern höher als bei den übrigen Verkehrstätern, jedoch mit knapp unter 10 % nicht besonders hoch. Wir werden aber später sehen, daß sich darunter eine Risikogruppe befindet. Festzuhalten ist, daß über alle Deliktsgruppen hinweg die Verkehrstäter überwiegend nicht erneut bestraft werden, also Einmaltäter bleiben.

2. Biographische Merkmale der Alkoholverkehrsdelinquenten

Frauen stellen eine kleine Minderheit von knapp 10 % an Verkehrsdelinquenten allgemein wie auch an den Alkoholtätern. Auch die Rückfälligkeit (Abbildung 3) von Frauen ist nur halb so hoch wie die der Männer; dies gilt sowohl für den Rückfall bei den alkoholbedingten als auch bei den anderen Verkehrsdelikten.

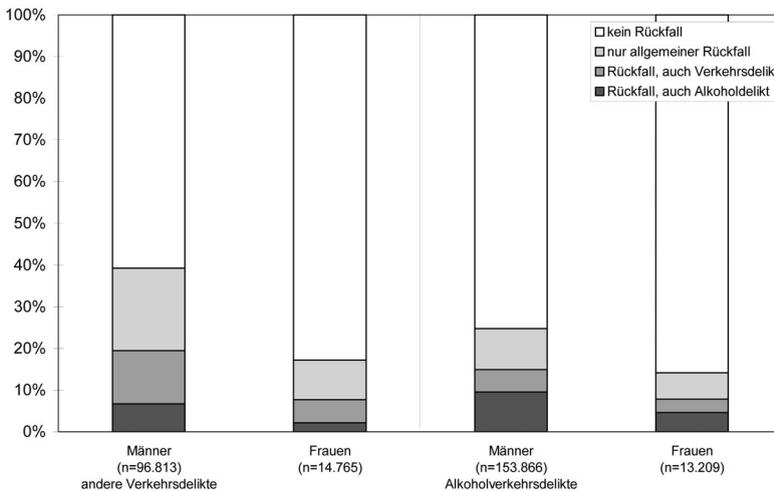


Abbildung 3: Rückfall bei weiblichen und männlichen Verkehrsdelinquenten.

Kombinieren wir das **Alter und Geschlecht**, so zeigt sich (Abbildung 4): Die jungerwachsenen männlichen Alkoholtäter stehen an der Spitze; die Belastung nimmt mit zunehmendem Alter ab. Bei den Frauen zeigt sich – auf sehr niedrigem Niveau – eine gleichmäßigere Verteilung über die Altersgruppen hinweg. Was nun den **Rückfall** angeht (Abbildung 5), so sind die Altersunterschiede nicht so stark; auch die Jungerwachsenen werden nur zu einem kleinen Teil wegen neuer Verkehrsdelikte wiederverurteilt; zudem bleibt die Rückfallquote bei den Verkehrsdelikten allgemein und besonders den Alkoholdelikten bis ins vierte Lebensjahrzehnt relativ stabil und fällt dann über die älteren Jahrgänge hinweg nur langsam ab.

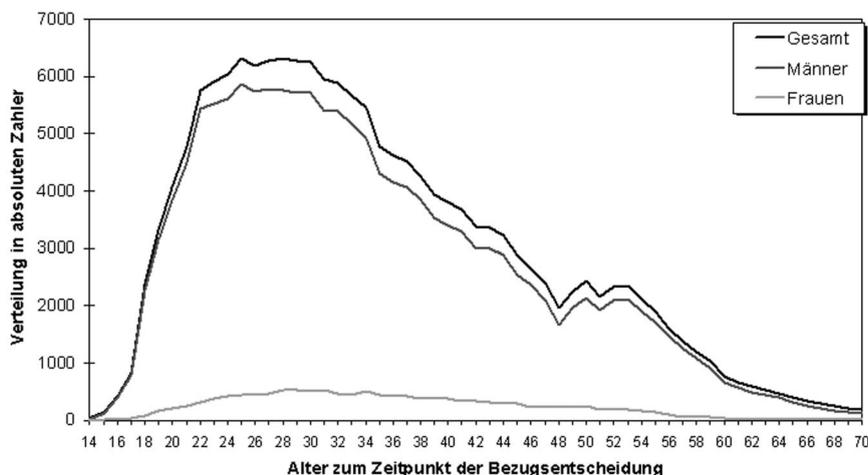


Abbildung 4: Geschlecht und Alter von Verkehrsdelinquenten.

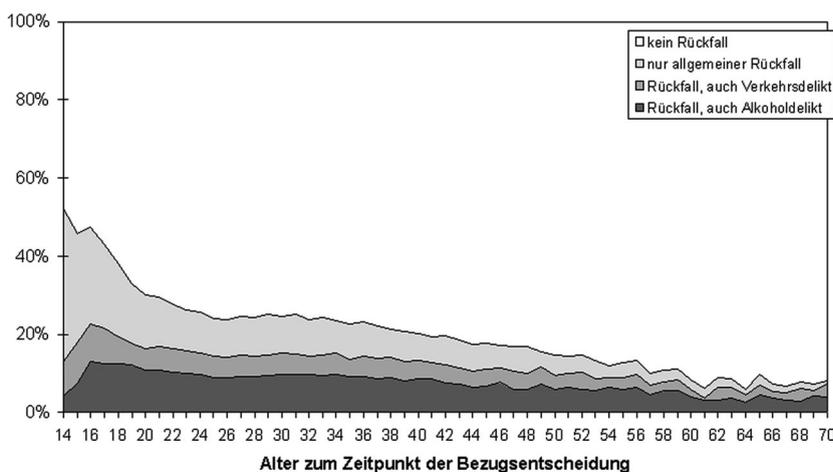


Abbildung 5: Rückfall nach Verkehrsdelikten in Abhängigkeit vom Lebensalter.

3. Sanktionen

Mit der Betrachtung der Sanktionen nähern wir uns der eigentlichen Fragestellung, inwieweit strafrechtliche Reaktionen spezialpräventiv wirksam sind. Zunächst wird auf Verkehrsdelinquenz im Vergleich zur allgemeinen Kriminalität milder reagiert; Freiheits- und Jugendstrafen liegen deutlich unter 10 %; unbedingte Freiheitsentziehungen sind die seltene Ausnahme (1 %). Demgegenüber dominieren Geldstrafe bzw. ambulante jugendstrafrechtliche Reaktionen. Entscheidender als die Hauptstrafe dürfte es für die spezialpräventive Wirkung sein, ob daneben Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis und mit welcher Dauer verhängt werden. Wie Abbildung 6 zeigt, wird die Hauptstrafe häufig mit **verkehrsspezifischen Sanktionen** verknüpft; vor allem gilt dies für die Regeltatbestände des § 69 Abs. 2 StGB, nämlich insbesondere für §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316, während die anderen Verkehrsdelikte, so vor allem § 21 StVG, § 142 StGB und § 315b StGB, beträchtliche Anteile von Verurteilungen ohne verkehrsspezifische Sanktionen aufweisen.

Es dominiert eindeutig die Entziehung der Fahrerlaubnis; in besonderem Maße gilt dies natürlich für die alkohlbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs sowie Trunkenheit im Verkehr mit mehr als 90 % der Fälle. Hier kann man fast von einem Automatismus der Strafzumessung sprechen, der für einen möglichen Verzicht auf die Entziehung bzw. die alternative Verhängung eines Fahrverbots (nur 2 % der Fälle) kaum Raum läßt.

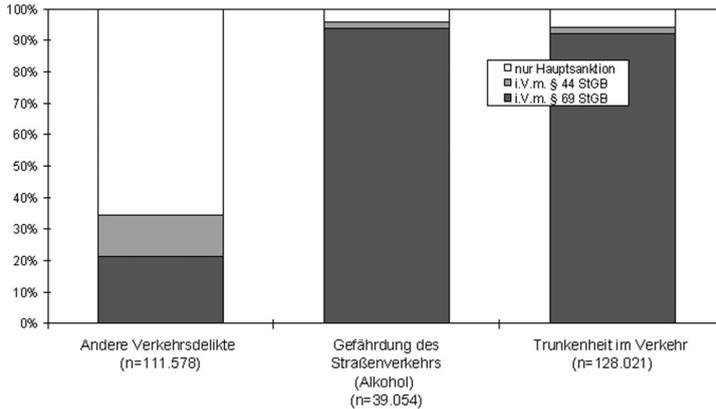


Abbildung 6: Hauptstrafe, Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis.

Wie verhält es sich nun mit dem **Rückfall** nach dieser unterschiedlichen Sanktionierung? Betrachten wir die Kombination von Hauptstrafe und verkehrsspezifischen Sanktionen (Abbildung 7), so mag zunächst der Befund auffallen: Die Rückfallrate der Masse der Alkoholtäter, die eine Entziehung der Fahrerlaubnis erhalten haben, ist niedriger als die der (vergleichsweise wenigen) nur mit Hauptstrafe bzw. einem Fahrverbot Belegten⁴⁾. Offensichtlich wird der Ausnahmecharakter der nicht mit einer Fahrerlaubnisentziehung Sanktionierten von Faktoren bestimmt, die möglicherweise in einer mildereren Beurteilung der Tat liegen, aber keinen prognostischen Aussagewert im Hinblick auf Rückfallgefährdung enthalten. Umgekehrt verhält es sich übrigens mit den anderen Verkehrsdelikten: Hier betrifft die Entziehung der Fahrerlaubnis nur eine Minderheit der Fälle, welche zugleich eine etwas höhere Rückfallquote aufweisen als die mit Fahrverbot bzw. nur mit Hauptstrafe Sanktionierten.

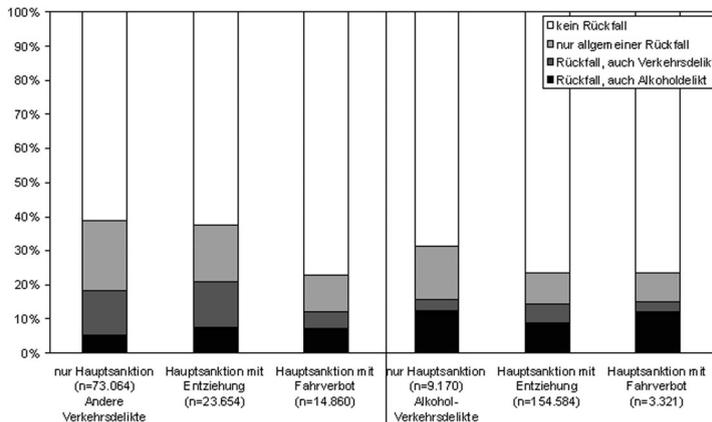


Abbildung 7: Rückfall nach Verkehrsdelikten in Abhängigkeit von der Sanktion.

Werfen wir schließlich einen Blick auf die **Dauer** des Fahrverbots und der Entziehung der Fahrerlaubnis: Während gegenüber Alkoholtätern beim Fahrverbot ganz überwiegend (in 90 %) die Höchststrafe von drei Monaten ausgesprochen wird, liegt der Schwerpunkt der Entziehung der Fahrerlaubnis bei der kurzen Dauer unter einem Jahr, wobei die Dauer von 6–9 Monaten ein besonderes Gewicht hat.

Bezüglich des **Rückfalls** (Abbildung 8) ist die Aussage zutreffend, dass mit zunehmender Dauer der verhängten Sanktion auch die Rückfallquote steigt. Hier schließt sich unmittelbar die grundsätzliche Frage an, wie dieser Befund zu interpretieren ist. Es bieten sich zwei gegensätzliche Deutungen an: Zum einen könnte dies gegen die spezialpräventive Wirkung der härteren Sanktion sprechen. Zum andern dafür, daß die Richter offensichtlich das Risiko richtig einschätzen und denjenigen längere Ungeeignetheit bescheinigen, die auch stärker rückfallgefährdet sind.

Ein genauer Blick auf die Daten hilft uns hier weiter: Die Verurteilten mit langer Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. Sperre fallen nicht nur verstärkt mit weiteren Verkehrsdelikten auf, sondern haben auch beträchtliche Anteile an „klassischer“ Kriminalität. Es handelt sich also um Personen, die zum Teil auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig sind und strafrechtlich in Erscheinung treten.

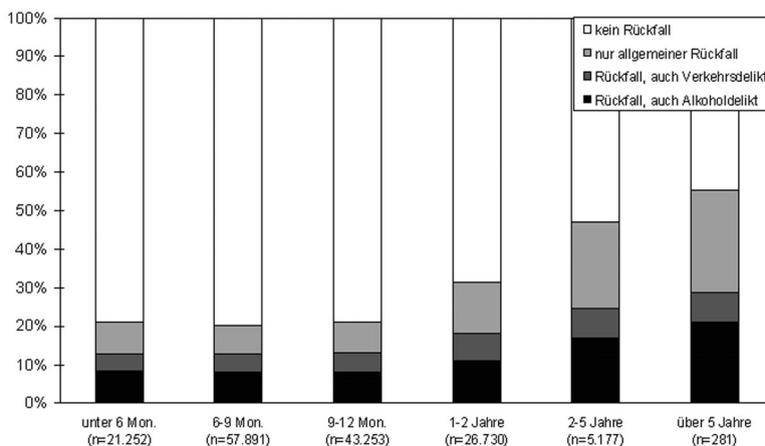


Abbildung 8: Rückfall nach Alkohol-Verkehrsdelikten in Abhängigkeit von der Länge der Sperrfrist.

IV. Tätertypen

Mithilfe der vorliegenden Daten kann man auch versuchen, nach Tätertypen zu differenzieren. Es ist hierbei nützlich, Rückgriff zu nehmen auf die bekannte Typologie von Franz von Liszt. Dieser hatte unterschieden in Einmal- bzw. Gelegenheitstäter, denen man nur einen Denkkzettel verpassen müsse; in Wiederholungstäter, die besserungsbedürftig und -fähig sind, und schließlich die sogenannten Unverbesserlichen.

Wie auch im allgemeinen Strafrecht sind die meisten Verkehrstäter Ersttäter und bleiben auch Einmaltäter; sie tauchen nicht mehr vor dem Richter auf, sei es, dass die Tat eben ein einmaliger Ausrutscher war, sei es, dass sie durch die strafrechtliche Sanktionierung gewarnt wurden.

Als Wiederholungstäter lässt sich demgegenüber eine besondere Gruppe herauschälen: Es gibt unter den mit einem Alkoholdelikt auffälligen Verkehrsstraftätern Personen, die

alkoholabhängig sind und – wenn sie fahren – zumeist auch alkoholisiert sind (die so genannten fahrenden Trinker). Im Übrigen gibt es auch unter den Verkehrsdelinquenten, die ohne die erforderliche Fahrerlaubnis fahren, bestimmte Personen, die gewissermaßen in einen Teufelskreis hineingeraten sind: Durch wiederholte verkehrsrechtliche Auffälligkeit konnten sie von Anfang an keine Fahrerlaubnis erwerben oder sie wurde ihnen für längere Zeit entzogen, so dass eine legale Teilnahme am Straßenverkehr ausgeschlossen ist; hier darf man eine hohe Rückfälligkeit vermuten, die in diesem Zusammenhang allerdings nicht weiter untersucht werden kann.

Für eine erste Annäherung sollte man zwischen Ersttätern und Wiederholungstätern unterscheiden (Abbildung 9): Die Ersttäter, die also (auch) wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdelikts zum ersten Mal belangt werden, tauchen ganz überwiegend nicht mehr auf. Nur ungefähr jeder 8. (12 %) wird wieder verkehrsauffällig und nur jeder 20. (6 %) mit einer erneuten Alkoholtat. Dem stehen die Wiederholungstäter, die also mindestens 2 Verurteilungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte aufweisen, gegenüber: Sie werden fast doppelt so häufig rückfällig; fast jeder 4. (22 %) wegen eines erneuten Verkehrsdelikts. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass der alkoholbedingte Rückfall übertroffen wird von bloßen Fällen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, die vermutlich Folge der zuvor verhängten Sperrfrist sind. Zudem deutet der erhebliche Anteil allgemeiner Rückfallkriminalität darauf hin, dass sich in dieser Gruppe Personen finden, die auch außerhalb des Straßenverkehrs auffällig werden.

Dennoch ist festzuhalten, dass auch nach zwei einschlägigen Vorstrafen die große Mehrheit der Alkoholtäter nicht wieder auffällt. Allerdings wächst die Rückfallrate, wenn vielfach einschlägige Vorstrafen vorliegen. Hier bestätigt sich die alte kriminologische Erkenntnis, die auch eine Alltagstheorie der Strafrechtspraxis darstellt, dass eine entsprechende strafrechtliche Vorbelastung zu den wesentlichen Prognosefaktoren zählt.

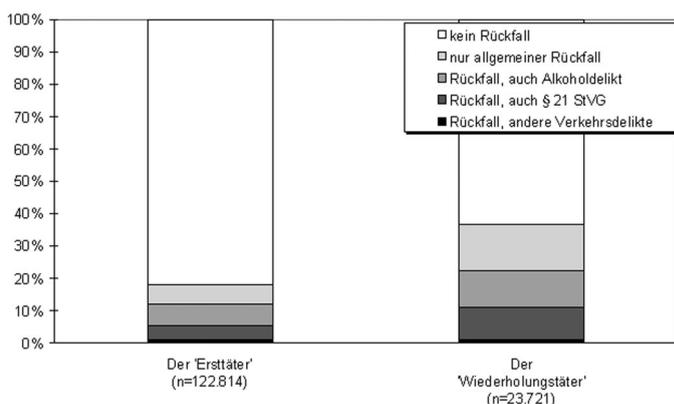


Abbildung 9: Rückfall bei verschiedenen Tätertypen: „Alkoholtäter“.

V. Zusammenfassende Thesen

Die wichtigsten Ergebnisse seien wie folgt zusammengefasst:

1. Die **Verkehrsdelinquenten** – und darunter besonders die Alkoholtäter – stellen eine große Gruppe unter den Verurteilten; sie weisen aber **mehrheitlich** keine Vorstrafen und Wiederverurteilungen auf, bleiben also **Einmaltäter**.

2. Unter den Verkehrsdelinquenten stechen besonders die **jungerwachsenen Männer** hervor; sie haben auch eine überdurchschnittliche Rückfallrate, wengleich auch die anderen Altersgruppen beachtliche Rückfälligkeit aufweisen.
3. **Frauen** stellen eine kleine Minderheit unter den Verkehrsdelinquenten; die wenigen weiblichen Verkehrstäter sind zudem weit weniger rückfällig als die Männer.
4. Verkehrsdelikte im allgemeinen wie auch einzelne **Verkehrsdelikte** ziehen eine geringere Rückfallrate nach sich als die übrige Kriminalität. Dies gilt auch und gerade für die Alkoholstraftaten.
5. Verkehrsdelinquenten werden ganz überwiegend nicht mit freiheitsentziehenden **Hauptstrafen** belegt. Unter den **verkehrsspezifischen Sanktionen** dominiert bei den Alkoholtätern die Entziehung der Fahrerlaubnis, wobei der Schwerpunkt auf einer kurzen Sperrfrist zwischen 6 Monaten und 1 Jahr liegt. Je länger die verhängte Sperrfrist ist, desto höher liegt auch das Rückfallrisiko.
6. Es lässt sich eine **Gruppe von besonders rückfallgefährdeten Verkehrsdelinquenten** herauschälen: Ein harter Kern von Alkoholtätern, die sich in einem Teufelskreis von sich verlängernden Sperrfristen und Rückfälligkeit befinden. Hier greifen die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts offensichtlich nur unzureichend.
7. Nimmt man Rückfälligkeit als Maßstab, so ist jedoch aufs Ganze gesehen die **spezialpräventive Bilanz** der verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen **positiv**.

Fußnoten:

- ¹⁾ Basis des Aufsatzes bildet ein Referat, das auf dem 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Arbeitskreis VII – „Effizienz verkehrsrechtlicher Sanktionen“ – gehalten wurde. Anders als dort behandelt der Aufsatz nicht das ganze Spektrum der Verkehrsdelikte, sondern konzentriert sich auf die alkoholbedingten Verkehrsstraftaten.
- ²⁾ Es handelt sich um eine – gemeinsam mit Prof. Dr. Wolfgang Heinz, Universität Konstanz, und seinen Mitarbeitern – durchgeführte Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums der Justiz und des Statistischen Bundesamts (vgl. Jehle/Brings: Zur Messung der Rückfälligkeit von Straftätern, Wirtschaft und Statistik 1999, S. 498 ff.; sowie Erster Periodischer Sicherheitsbericht der Bundesregierung 2001, S. 441 ff.). Eine umfassende Publikation ist in Vorbereitung.
- ³⁾ Hier und im Folgenden sind die – vergleichsweise kleinen – Gruppen der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung sowie der Nötigung außer Acht gelassen. Denn dort ist eine klare Trennung zwischen alkoholbedingten und anderen Verkehrsdelikten nicht möglich.
- ⁴⁾ Hier sind nur solche Fälle gezählt, die Fahrverbot als einzige zusätzliche Sanktion erhalten haben. Fälle, in denen zusätzlich eine Entziehung der Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde, werden in der Gruppe „Hauptstrafe mit Entziehung der Fahrerlaubnis“ gezählt.

Anschrift der Verfasser:

Prof. Dr. Jörg-Martin Jehle
Wiss. Mitarbeiter Martin Kirchner
Abteilung Kriminologie an der
Juristischen Fakultät der
Georg-August-Universität Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 6
37073 Göttingen

HANS PIESKER

Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis auch bei Trunkenheitsdelikten und anderen Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB

Effizienz strafrechtlicher Sanktionen ergibt sich aus dem ihnen nachfolgenden Verhalten des sanktionierten Straftäters. Maßstab ist der Rückfall. Erneute Straftaten erweisen die Erfolglosigkeit der Sanktion; unterbleiben Wiederholungstaten, haben die Strafe und sonst verhängten Maßnahmen (im Sinne von § 11 Abs. 1 Nr. 8 StGB) gewirkt.

Im Bereich des Verkehrsstrafrechts stellt sich die Frage nach der Effizienz strafrechtlicher Sanktionen für Verkehrsstraftaten.¹⁾

Insgesamt fällt die spezialpräventive Bilanz des Verkehrsstrafrechts positiv aus. Verkehrsdelinquenten bleiben mehrheitlich – zu zwei Dritteln – Einmaltäter. Bei Alkoholdelikten, auf die der Löwenanteil der Aburteilungen fällt, liegt die Erfolgsquote noch höher. Und selbst die Rückfälligen sind oftmals bereits nach der zweiten Ahndung auf Dauer gewarnt. Gegenüber dem Fahrverbot dominiert die Entziehung der Fahrerlaubnis, zumal bei Alkoholdelikten; kaum jemals tritt zur Geldstrafe, die die Freiheitsstrafe weitgehend verdrängt hat, ein Fahrverbot.

Aufs Ganze gesehen haben also die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot ihre Effizienz bewiesen, auch wenn Besorgnis erregend ist, dass eine bestimmte Gruppe von Verkehrsstraftätern immer wieder rückfällig wird. Das Fahrverbot kann allerdings mit der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht entfernt konkurrieren, zumal bei Alkoholdelikten. Es ist jedoch von Gesetzes wegen nicht ausgeschlossen, auf Alkoholdelikte und sonstige Verkehrsstraftaten mit einem Fahrverbot zu reagieren. § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB erlaubt dies ausdrücklich. Auch bedeutet der Siegeszug der Entziehung der Fahrerlaubnis, die sich als außerordentlich effizient erwiesen hat, nicht, dass nur sie hinreichenden Erfolg gewährleistet. Wer sich fragt, ob eine einschneidende Maßnahme die erhofften Wirkungen zeitigen wird – also die Wirkprognose anstellt – muss sicher sein, dass ein weniger empfindliches Mittel versagen wird. Ergibt sich, dass das mildere Mittel ebenso wirksam sein wird, ist für die schärfere Maßnahme kein Raum. In Bezug auf die Entziehung der Fahrerlaubnis ist zu fragen, ob zu dieser Maßregel allzu schnell gegriffen wird und statt ihrer unter bestimmten Kautelen ein Fahrverbot eher gerechtfertigt wäre, auch bei Alkoholdelikten.

Die Untersuchung der Effizienz der wegen Verkehrsstraftaten verhängten Sanktionen konzentriert sich demgemäß auf die Entziehung der Fahrerlaubnis (im Folgenden: EdFE) und die Anordnung der Sperre nach §§ 69, 69a StGB, wobei auch der Anwendungsbereich dieser Maßregel in Abgrenzung zum Fahrverbot (im Folgenden: FV) nach § 44 StGB zu betrachten ist. Hauptsächlich ist das dem Verkehrsrichter zu Gebote stehende rechtliche Instrumentarium de lege lata festzustellen, dies allerdings vor allem unter dem Gesichtspunkt, inwieweit es derzeit auf der Grundlage des geltenden Rechts möglich ist, die EdFE zu vermeiden oder doch einzuschränken und in welchem Umfang es vertreten werden kann, bei der Bemessung der Sperrfrist restriktiv zu verfahren oder die Sperre vorzeitig aufzuheben. Auf Reformvorschläge, wie: Aussetzung der EdFE zur Bewährung; Anhebung der Obergrenze des FV, wird ergänzend eingegangen.

1. Fahrverbot (§ 44 StGB)

- a) Das FV setzt eine beim Führen eines Kraftfahrzeugs begangene Straftat voraus. Dies trifft zu auf die „reinen“ Verkehrsstraftaten nach § 315b StGB; § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB; § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB; § 316 StGB; § 21 StVG, ferner auf die „anderen“ Verkehrsdelikte nach §§ 229, 222, 240 StGB; sie alle setzen tatbestandlich ein Fehlverhalten im Straßenverkehr voraus oder knüpfen daran an.

FV kommt ferner bei Tatbegehung „unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“ in Betracht, so bei unerlaubtem Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB; es ist als „reines“ Verkehrsdelikt ebenfalls Gegenstand der Untersuchung.

- b) Das FV ist eine verkehrsspezifische Nebenstrafe. Der Täter muss zusätzlich zu einer Freiheits- oder Geldstrafe verurteilt werden. Ob neben der Hauptstrafe ein FV erforderlich ist, um den Strafzweck zu erreichen, ist grundsätzlich in das pflichtgemäße Ermessen des Gerichts gestellt. Denn nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB kann das Gericht ein FV für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten anordnen. Dies richtet sich nach den allgemeinen Strafzumessungsregeln des § 46 StGB. Das FV muss dem Verschulden des Täters und dem Maß seiner Pflichtwidrigkeit entsprechen. Im Vordergrund stehen spezialpräventive Gründe. Das FV ist als Denkwort und Besinnungsstrafe gedacht; mit ihr soll auf leichtsinnige, nachlässige oder sonst besonders pflichtvergessene Kraftfahrer eingewirkt werden, um die künftige Beachtung der Verkehrsregeln zu erreichen.²⁾ Hinzu treten generalpräventive Überlegungen. Das FV ist oft mehr als die Hauptstrafe geeignet, auf leichtsinnige andere Kraftfahrer abschreckend zu wirken. Die heute ganz herrschende Meinung hält es daher auch kriminalpolitisch nachdrücklich für nützlich, ein FV maßgeblich auch aus Gründen drittabschreckender Art anzuordnen.³⁾

- c) Nach § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB ist das Ermessen des Richters bei Anordnung eines FV erheblich eingeschränkt. Hiernach ist ein FV in den Fällen einer Verurteilung wegen alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB oder wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB „in der Regel“ anzuordnen, sofern von der EdFE abgesehen wird. In diesem Fall genügt zur Anordnung des FV die Feststellung der (Alkohol-)Anlasstat mit dem Hinweis, dass die Fahrerlaubnis trotz Vorliegens der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB nicht entzogen wurde. Einer weiteren Begründung bedarf es im Allgemeinen nicht.

In der Praxis spielt diese Konstellation vor allem in Fällen des nachträglichen Wegfalls der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen eine Rolle, sei es, dass die vorläufige EdFE gemäß § 111a StPO nachhaltige Wirkungen gezeitigt hat, sei es, dass der Täter erfolgreich an einem Aufbauseminar („Nachschulung“) teilgenommen hat, sei es, dass diese und gegebenenfalls weitere Gesichtspunkte zusammengenommen für einen Wegfall der Ungeeignetheit sprechen. Dies kann dazu führen, dass nur noch für ein „symbolisches“ FV Raum bleibt, weil die Zeit der vorläufigen EdFE gemäß § 51 Abs. 5 i. V. m. Abs. 1 Satz 1 StGB zwingend auf das FV anzurechnen ist⁴⁾. Vorteilhafte Auswirkungen dieser Praxis können sich gerade für den gefährlichen Täter ergeben, bei dem strafprozessuale Zwangsmittel notwendig waren, um ihn sofort aus dem Straßenverkehr auszuschalten⁵⁾.

- d) § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB gestattet, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen dadurch vom FV auszunehmen, dass dieses auf die Führung einer bestimmten Art von Kraftfahrzeug-

gen begrenzt wird. Es handelt sich um Ausnahmefälle. Gedacht ist dabei vor allem an Berufskraftfahrer oder Landwirte, die die Anlasstat nicht während der Berufs- oder Arbeitszeit und mit ihrem beruflich zu nutzenden Fahrzeug, sondern nach Feierabend mit einem für Privatfahrten benutzten Pkw oder Motorrad begangen haben⁶⁾.

- e) Der Stellenwert des strafrechtlichen FV im System der strafrechtlichen Sanktionen ist erheblich. Seine Charakterisierung als „Denkzettel und Besinnungsstrafe“ drückt dies möglicherweise ungenügend aus. Wie die Erfahrung zeigt, ist das FV, wenn eine Strafe weh tun soll, eine höchst wirksame Strafe. Selten wird um eine Sanktion mit solcher Hartnäckigkeit gekämpft wie um das FV. Eher wird eine Erhöhung, ja sogar eine Verdoppelung der üblichen Geldstrafe akzeptiert als die Anordnung eines FV, selbst wenn es auf das Mindestmaß bemessen wird. Ein FV wird nicht nur als unangenehm und lästig, sondern gerade in so genannten bürgerlichen Kreisen als ehrenrührig empfunden, weshalb man es vor der Kollegen- und Nachbarschaft möglichst verborgen hält⁷⁾. Ungeachtet dessen hat das FV in der verkehrsgerichtlichen Praxis geringe Bedeutung⁸⁾. Verkehrsstraftaten haben weit häufiger die EdFE zur Folge als ein FV. Auf dieses wird, wie erwähnt, erst ausgewichen, wenn die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nach der Tat im Einzelfall entfallen ist; im Übrigen wird das FV bei Verkehrsstraftaten nicht als geeignete Sanktion angesehen. Gegenstand der Diskussion ist demgegenüber gewissermaßen der untere Rand des Spektrums, nämlich die Frage nach dem (Mindest-)Maß des Pflichtverstoßes, von dem an die Anordnung des FV überhaupt erst als verhältnismäßig gelten kann⁹⁾. Doch hat der Gesetzgeber das FV, wie sich aus § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB ergibt, auch für Verkehrsstraftaten von Gewicht vorgesehen.

2. Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB)

- a) Wie das FV setzt die EdFE eine „beim Führen eines Kraftfahrzeugs“ begangene (rechtswidrige; d. h. nicht notwendig schuldhaft) Tat oder Tatbegehung „unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“ voraus.
- b) „Aus der Tat“ muss sich ergeben, dass der Täter zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet ist. Es dürfen also nur solche Umstände berücksichtigt werden, die mit der Tat irgendwie zusammenhängen, die Tat beeinflusst haben. Das gilt auch für die Persönlichkeit des Täters; eine Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit, die sich auf alle ihre Eigenschaften selbst insoweit erstreckt, als sie nicht in der Tat zum Ausdruck gekommen sind, ist unzulässig¹⁰⁾. Soweit hiernach die Gesamtpersönlichkeit des Täters zu beurteilen ist, kommen als Kriterien sein Vorleben, namentlich Vorstrafen, zumal einschlägiger Art, aber auch langes unfallfreies Fahren, ferner sein Verhalten nach der Tat sowie alle sonstigen Persönlichkeitsmerkmale und Umstände in Betracht, aus denen Rückschlüsse auf mangelndes Verantwortungsbewusstsein im Straßenverkehr gezogen werden können.
- c) Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann auf körperlichen, geistigen oder charakterlichen Mängeln beruhen. Der charakterliche Mangel bildet in der gerichtlichen Praxis den weitaus häufigsten Fall der Anwendung von § 69 StGB. Es muss sich um einen Charaktermangel handeln, der sich im Umgang mit einem Kraftfahrzeug erweist und der sich bei der Teilnahme am Kraftverkehr verhängnisvoll auswirken kann. Er liegt vor, wenn nicht erwartet werden kann, dass der Täter gewillt und fähig ist, dem Missbrauch des verführerischen Kraftpakets Auto zu widerstehen und

den besonderen Gefahren zu begegnen, die sich aus der Führung des Kraftfahrzeugs für ihn bzw. für ihn und die Allgemeinheit ergeben¹¹). Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hat nur jemand, der beim Fahren andere nicht gefährdet¹²).

Dies erfordert

- die Bereitschaft zur selbstkritischen Verhaltensbeachtung und -kontrolle
- Selbstbeherrschung auch unter belastenden Erlebnissen
- Verständnis gegenüber dem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- soziale Anpassung unter Unterdrückung egozentrischer Selbstdurchsetzung
- Verzicht auf Ausnutzung riskanter Situationen¹³).

Der sicherheitsbewusste Kraftfahrer vertraut nicht unreflektiert auf einen guten Ausgang, kalkuliert vielmehr mögliche Risiken ein und sucht sie zu vermeiden, auch unter Preisgabe kurzfristiger Vorteile. Aufgabe des Strafrichters ist es, bestehende Risikosachverhalte festzustellen und zu bewerten¹⁴).

- d) Der Eignungsmangel wird im Augenblick der (tatrichterlichen) Entscheidung geprüft¹⁵) und bedeutet der Sache nach, dass der Angeklagte erneut in Situationen geraten wird, die in ein Verkehrsdelikt münden, so dass künftige Gefährdung der Allgemeinheit angenommen werden muss. Sichere Gewissheit, dass der Angeklagte die Allgemeinheit durch weitere Straftaten gefährden wird, braucht nicht zu bestehen. Es genügt die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls im Sinne nahe liegender, gesteigerter Möglichkeit¹⁶). Das Gericht trifft eine Prognoseentscheidung¹⁷). Der Eignungsmangel im Sinne des § 69 StGB drückt sich in der Gefährlichkeit des Täters und damit der Gefährdung der Allgemeinheit durch ihn aus¹⁸). Das Gefährdungsmoment ist Charakteristikum der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.
- e) Für den in § 69 Abs. 2 StGB aufgestellten Katalog von Tatbeständen hat der Gesetzgeber die richterliche Prognose und Bewertung gewissermaßen vorweggenommen. Damit ist dem Richter die Feststellung eines Eignungsmangels wesentlich erleichtert. Er kann sich mit summarischen Ausführungen begnügen und braucht nicht im Einzelnen zu begründen, warum er gerade aufgrund dieser Tat einen Eignungsmangel für erwiesen ansieht. In der Praxis gerät die EdFE bei den Regelatbeständen des § 69 Abs. 2 StGB zu einem Automatismus¹⁹). Die vorgesehene Ausnahmemöglichkeit, statt der EdFE ein FV zu verhängen, wird sehr selten genutzt.
- f) Die Dominanz der EdFE beruht auf ihrer Ausgestaltung als Maßregel der Sicherung und Besserung. Die EdFE dient dazu, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Die Sicherung der Allgemeinheit soll durch die Entfernung ungeeigneter, nämlich für die Verkehrssicherheit zu gefährlicher Kraftfahrer erreicht werden. Dem ist der Besserungszweck untergeordnet. Er ist nur als ein Mittel anzusehen, die Sicherheit der Allgemeinheit zu erreichen, und kann deshalb auch nur so lange mit herangezogen werden, als es der Sicherung vor diesem Täter bedarf.

Daraus folgt: Die Sicherheit des Straßenverkehrs hat unbedingten Vorrang vor – möglicherweise existenzvernichtenden – Konsequenzen der EdFE für den von dieser Maßregel Betroffenen. Damit ist Kompromissentscheidungen eine klare Absage zu erteilen (s. nachfolgend Ziff. 5).

Andererseits werden starre und schematische Regelungen für die EdFE den vielfältigen Fallgestaltungen, wie sie in der Praxis auftreten, nicht gerecht²⁰). Ergibt sich, dass eine zunächst gegebene Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen entfallen ist, muss

die EdFE unterbleiben, weil auf den Zeitpunkt der richterlichen Entscheidung abzustellen ist.

3. Vermeidung der Entziehung der Fahrerlaubnis

- a) So kann die Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB im Einzelfall bereits durch bloßen Zeitablauf wegfallen²¹⁾. Dies kann jedoch, wenn überhaupt, nur bei nach Jahren zu bemessenden Zeiträumen zwischen Verkehrsverstoß und Aburteilung in Betracht kommen.

Auf welchen Gründen die Verfahrensverzögerung beruht, ist dabei in aller Regel ohne Belang. Auch Verfahrensverzögerungen, die der Angeklagte zu vertreten hat, etwa durch Stellung von Beweisanträgen oder Ausschöpfung von Rechtsmitteln, dürfen nicht zum Anlass für eine der Sache nach nicht (mehr) gerechtfertigte EdFE genommen werden²²⁾, es sei denn, dass aus böswillig verschleppendem Prozessverhalten auf einen für § 69 StGB relevanten charakterlichen Mangel geschlossen werden kann²³⁾.

Ist die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen oder der Führerschein sichergestellt bzw. beschlagnahmt worden (§ 94 Abs. 3 StPO), entfällt der ursprüngliche Eignungsmangel auch bei längerer Dauer vorläufiger Maßnahmen nicht ohne weiteres²⁴⁾. Ob die vorläufigen Maßnahmen bereits nachhaltig gewirkt und den Täter im erforderlichen Maße beeindruckt haben, wird sich oftmals nur im Zusammenwirken mit gezielten Bemühungen des Täters nach der Tat ergeben.

- b) Als gezielte Maßnahmen bis zur Hauptverhandlung erster oder zweiter Instanz kommen in Betracht:

aa) Erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs zur Entwicklung einer risikobewussten Einstellung im Straßenverkehr²⁵⁾.

bb) Wiedergutmachung des Schadens und Täter-Opfer-Ausgleich, sofern Dritte durch die Straftat geschädigt worden sind.

Für den Täter-Opfer-Ausgleich nach § 46a Nr. 1 StGB genügt bereits das Bemühen um den Ausgleich mit dem Verletzten und das ernsthafte Erstreben der Wiedergutmachung. Jedoch sind für das Bemühen und ernsthafte Erstreben beträchtliche Anstrengungen des Täters vonnöten. Vor allem bei fahrlässiger Tötung im Straßenverkehr, noch dazu aufgrund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit, wird das Bemühen um einen Ausgleich kaum jemals ausreichen können, um zu einer von allen Beteiligten akzeptierten und mitgetragenen Regelung zu finden, die geeignet ist, die aufgrund der Straftat entstandenen Konflikte beizulegen oder zumindest zu entschärfen. Nicht selten – und aus verständlichen Gründen – werden die Angehörigen eines durch ein Fahrlässigkeitsdelikt im Straßenverkehr Getöteten dem Täter mit offener Feindschaft gegenüberstehen und seine Versuche um Entschuldigung und Versöhnung geradezu als Affront empfinden. Für Schwerverletzte wird Ähnliches gelten. Derartige Konflikte lassen sich, wenn überhaupt, nur durch Einschaltung eines Schlichters (§ 155b StPO) bewältigen, erfordern auch finanzielle Opferbereitschaft des für die Straftat Verantwortlichen. Es kommt hinzu, dass ein Ausgleich in dem in § 46a Nr. 1 StGB vorausgesetzten Sinne kaum je möglich sein wird, wenn der Täter seine Hauptverantwortlichkeit für das Tötungsverbrechen nicht rückhaltlos eingesteht²⁶⁾.

- c) Ist der Beschuldigte zu den vorstehend angeführten gezielten Maßnahmen bereit, kann

er die Einstellung des Verfahrens unter Auflagen erreichen (§ 153a Abs. 1 Nr. 5 und 6 StPO).

4. Sperre (§ 69a StGB)

Wird die Fahrerlaubnis entzogen, ist die Bestimmung einer Sperre nach § 69a Abs. 1 StGB unausweichlich. Eine isolierte EdFE ohne Sperrfrist ist unzulässig²⁷). Mindest- und Höchstmaße der Sperrfristdauer ergeben sich aus § 69a Abs. 1, 3 StGB.

a) Die Dauer der Sperre ist nach dem Grad des Eignungsmangels zu bemessen, d. h. so lang, wie die Nichteignung des Betroffenen, gerechnet vom Zeitpunkt der Aburteilung, voraussichtlich dauern wird. Der Richter hat, wie bei der EdFE, eine Prognoseentscheidung zu treffen. Spezialprävention gibt den Ausschlag; generalpräventive Gesichtspunkte bleiben außer Betracht.

Für die Beurteilung ist ausschlaggebend, ob und wann damit zu rechnen ist, dass der Verurteilte wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein wird. Das Ausmaß des Charaktermangels gibt den Ausschlag; daneben sind die Folgen zu berücksichtigen, die durch den Verlust der Fahrerlaubnis für den Verurteilten eintreten.

In der Praxis haben sich bestimmte Richtwerte herausgebildet, die einerseits der Vereinheitlichung dienen, andererseits daran vorbeigehen, dass die Bemessung der Sperrfrist allein nach der Persönlichkeit des Verurteilten erfolgen muss²⁸). Insbesondere sind, wie bei der Frage, ob die EdFE überhaupt erforderlich ist, gezielte Maßnahmen des Täters (siehe Ziffer 3b) in Rechnung zu stellen. So kann die erfolgreiche Teilnahme an einem Aufbauseminar zu einer deutlich kürzeren Sperre als bei sonst üblicher schematischer Handhabung berechtigen²⁹).

b) Die durch eine rechtswidrige Tat im Sinne des § 69 StGB offenbar werdenden charakterlichen Defizite können sich bei der Führung von Kraftfahrzeugen jeder Art auswirken. Es ist deshalb regelmäßig geboten, entsprechend der generellen Ungeeignetheit des Täters eine Totalsperre zu verhängen³⁰). Nur ausnahmsweise kann das Gericht nach § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen. Es gilt im Wesentlichen das unter 1. d) Gesagte. Für die EdFE ergeben sich insoweit Besonderheiten, als die Fahrerlaubnis trotz der Beschränkung der Sperre in vollem Umfang entzogen bleibt. Es ist Sache der Verwaltungsbehörde, dem Angeklagten auf Antrag für die von der Sperre ausgenommene Fahrzeugart eine Fahrerlaubnis zu erteilen.

c) Die vorzeitige Aufhebung der Sperre gemäß § 69a Abs. 7 StGB stellt ein Korrektiv dar, das sich aus dem Wesen der richterlichen Prognose als einer (nur) vorausschauenden Beurteilung herleitet und dem präventiven Charakter der Fahrerlaubnisentziehung ebenso Rechnung trägt wie dem Übermaßverbot. Sie ermöglicht es, einer wider Erwarten anders, nämlich günstiger verlaufenen Entwicklung dadurch gerecht zu werden, dass die Sperre vor Ablauf der festgesetzten Frist aufgehoben wird³¹). Für die gerichtliche Prognoseentscheidung wird nicht Gewissheit im Sinne voller persönlicher Überzeugung verlangt, wie sie für einen Schuldspruch erforderlich ist; es genügt die hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass der Täter sich im Straßenverkehr nicht mehr als gefährlich erweisen wird. Demgemäß muss auch nicht die sichere Feststellung getroffen werden, dass der Verurteilte seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiedererlangt hat, insbesondere darf nicht positive Beweisführung hinsichtlich der

wiedererlangten Kraftfahreignung gefordert werden. Es reicht aus, wenn die Teilnahme des Verurteilten am Straßenverkehr wieder verantwortbar erscheint³²).

Für die Prognoseentscheidung müssen gravierende Gründe streiten, wie:

- Durchführung einer Entziehungskur
- erfolgreiche Teilnahme an einem Aufbauseminar für alkoholauffällige Kraftfahrer
- andere Nachschulungsmaßnahmen³³).

Die Teilnahme an einer Nachschulungsmaßnahme stellt den Hauptanwendungsbereich im Rahmen des § 69a Abs. 7 StGB dar³⁴). Um die Bereitschaft zur Teilnahme an Aufbauseminaren zu fördern, hat der Gesetzgeber die Mindestfrist des § 69a Abs. 7 Satz 2 StGB von sechs auf drei Monate gesenkt³⁵).

5. Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis?

Nimmt man alles zusammen, ergibt sich, dass dem Verkehrsdelinquenten goldene Brücken gebaut werden, um eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermeiden oder deren Wirkungen abzumildern. Aufgrund der kriminologischen Befunde wiederum darf angenommen werden, dass in einer beträchtlichen Zahl der Fälle einmaliges Versagen vorliegt und dem „Ausrutscher“ nicht eine in der Persönlichkeit tief verankerte charakterliche Ungeeignetheit zugrundeliegt, sondern ein Fehlverhalten, das mit weniger einschneidenden Mitteln korrigiert werden kann. An dem Maßstab der Verkehrssicherheit gemessen – und dieser allein ist maßgeblich – kommt es darauf an herauszufinden, ob dem Verkehrsstraftäter nur einmaliges Versagen zum Verhängnis geworden ist oder ob er aufgrund persönlichkeits-eigener, verfestigter Verhaltensweisen als gefährlich gelten muss. Indessen werden die vom Gesetzgeber eröffneten Wege, ebenso die in der Rechtsprechung aufgezeigten Spielräume nicht in dem gebotenen Maße genutzt, geschweige denn ausgeschöpft.

Die in der täglichen Praxis der Gerichte und Staatsanwaltschaften völlig im Vordergrund stehenden Fälle des § 69 Abs. 2 StGB führen, wie erwähnt, durchweg automatisch zur EdFE. Die Behauptung, dass aus einer einmaligen (Katalog-)Tat, die gegenüber der Masse der vorkommenden entsprechenden Taten keine wesentlichen Besonderheiten aufweist, die unwiderlegliche Vermutung der qualifizierten Rückfallgefahr abgeleitet wird³⁶), trifft allerdings nicht zu. Schon ein kurzer Blick in die gängige Kommentarliteratur zeigt auf, dass bei Taten mit Ausnahmecharakter von der EdFE auch in den Fällen des § 69 Abs. 2 StGB abgesehen wird³⁷). Soweit jedoch aufgrund der Besonderheiten der Tat oder besonderer Umstände in der Persönlichkeit des Täters von der EdFE abgesehen wird, dürfte bei der Beurteilung der Tat als Ausnahmefall, die die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB widerlegt, hin und wieder ein unzutreffender Maßstab angelegt werden. Entscheidend ist die Gefährlichkeit des Täters für die Allgemeinheit und die von ihm ausgehende Gefährdung des Straßenverkehrs. Es kommt daher darauf an, ob sich aus der Tat die Bereitschaft zu riskantem Verhalten ableiten lässt; ob die Tat Bagatelldeliktcharakter hat oder ob die EdFE einschneidende, geradezu existenzvernichtende Wirkungen hat, ist als solches ohne Belang. Gerade der Umstand, dass ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss nur für eine geringe Wegstrecke geführt wird, spricht nicht in jedem Fall für einen Ausnahmecharakter der damit begangenen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB. Er kann vielmehr Beleg dafür sein, dass der Kraftfahrer besonders verantwortungslos ist und nicht einmal zu geringfügigem Verzicht bereit. Ähnliches gilt für einschneidende oder gar existenzvernichtende Folgen der EdFE. Können nicht einmal derart einschneidende Wirkungen

Selbstzügelung des Täters bewirken, muss die Frage gestellt werden, ob er im besonderen Maße risikobereit ist und von ihm seiner Persönlichkeit nach Gefährdungen des Straßenverkehrs ausgehen werden, die nicht anders als durch EdFE zu beseitigen sind.

Sachgerechte Ergebnisse lässt eine Betrachtung verfestigter Verhaltensweisen des Verkehrsstraftäters erwarten, die in seiner Persönlichkeit tief verwurzelt sind. So kommt es bei der Aburteilung eines Alkoholdelikts darauf an, wie verfestigt das Trinkverhalten des Angeklagten ist. In der Praxis werden die pathologischen Ursachen alkoholbedingten Fehlverhaltens nicht immer richtig erkannt. Insbesondere bei Ersttätern darf nicht vorschnell eine zu behebende charakterliche Ungeeignetheit angenommen werden. Bei hohen Blutalkoholkonzentrationen nahe der 2-Promille-Grenze ohne Auffälligkeiten im Verhalten des Betroffenen besteht der Verdacht einer Alkoholabhängigkeit, zumal, wenn derartige Alkoholwerte bereits am Vormittag erreicht sind³⁸). Einen charakterlichen Eignungsmangel im Sinne einer verfestigten Fehlhaltung kann aber auch ein Kraftfahrer offenbaren, der aus „erzieherischen“ Gründen den Überhol-Fahrstreifen der Autobahn durch grundloses Langsamfahren absichtlich blockiert, um andere Verkehrsteilnehmer zu zwingen, sich entsprechend seinen eigenen verkehrspolitischen Überzeugungen zu verhalten. Wer den öffentlichen Straßenverkehr zur gewaltsamen Durchsetzung solcher Überzeugungen missbraucht und dadurch bewusst Aggressionen, Kurzschlusshandlungen und Vergeltungsmaßnahmen der von ihm Genötigten provoziert, ist als Kraftfahrer gefährlich und damit ungeeignet³⁹). Derartiges Nötigungsverhalten rechtfertigt allemal die EdFE. Ähnlich kann es sich bei unerlaubtem Entfernen vom Unfallort verhalten. Gerade derart bewiesene Flucht aus der Verantwortung deutet eher auf Bereitschaft zum Risikoverhalten als auf Selbstbeherrschung auch unter belastenden Erlebnissen. Die Auffassung, die Aufnahme des § 142 StGB in den Regelkatalog des § 69 Abs. 2 StGB sei kaum zu rechtfertigen⁴⁰), ist abzulehnen.

Kommt es demgemäß darauf an, ob sich die charakterliche Ungeeignetheit auf verfestigte persönlichkeits eigene Merkmale zurückführen lässt, stellt sich auf der anderen Seite die Frage, ob bei Feststellung bestimmter günstiger Verhaltensmuster fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gerade nicht vorliegt, was dann auch bei Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB Bedeutung gewinnen kann. Für die Prognoseentscheidung kommt es auch hier nicht darauf an, die vorhandene Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen positiv zu beweisen, sondern eine hinreichende Wahrscheinlichkeit dafür zu belegen, dass erneute Verkehrsstraftaten nicht zu erwarten sind. Es spricht viel dafür, dass der sozial eingeordnete Verkehrsstraftäter, dem einmaliges Versagen vorzuwerfen ist, bereits durch die Tatsache der Einleitung des Ermittlungsverfahrens und der gerichtlichen Aburteilung – insbesondere, wenn eine Hauptverhandlung durchgeführt wird –, aber auch die Rufschädigung im Bekannten- und Kollegenkreis und weitere Gesichtspunkte derart nachhaltig berührt ist, dass er nicht erneut verantwortungslos und damit verkehrsgefährdend handeln wird. Unter der Prämisse, dass der Täter seiner Persönlichkeit nach grundsätzlich bereit ist, Risiken im Straßenverkehr zu vermeiden und sich verantwortungsbewusst zu verhalten, lassen sich als Momente, die die Einstellung des Täters zur Tat kennzeichnen und möglicherweise gegen fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sprechen, anführen:

- Motive der Fahrt, eine mögliche Veranlassung durch einen Dritten
- die Sorge um die Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer bzw. um Verletzte nach der Tat

- Einstehen für den angerichteten Schaden
- schwere eigene Verletzungen oder der Tod nahestehender Personen
- wirtschaftliche Nachteile
- Einsicht in oder Widerstand gegen drohende Maßnahmen der Strafverfolgung
- die soziale Stellung des Täters, sein Alter, seine Verkehrserfahrung, seine Intelligenz oder Erziehung⁴¹).

Allerdings wird die soziale Sicherung eines ansonsten gefestigten Täters für sich genommen nicht ausreichen, Wiederholungsgefahr zu verneinen. Ebenso kann Einsicht in das Fehlverhalten, bezeugte Reue oder Bereitschaft zur Wiedergutmachung entstandenen Schadens die günstige Prognoseentscheidung nicht allein stützen. Es kommt darauf an, tragfähige Kriterien herauszubilden, die eine zuverlässige Prognoseentscheidung zur Fahreignung ermöglichen.

Alles in allem spreche ich mich dafür aus, dass mehr als bisher auf ein FV erkannt werden sollte. Als Nebenstrafe ist es Vorstufe gegenüber der verkehrsspezifischen EdFE. Das FV soll den an und für sich geeigneten Kraftfahrer, der im Straßenverkehr lediglich in vorwerfbarer Weise versagt hat und in der Gefahr steht, durch weitere Verkehrsverstöße seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen einzubüßen, warnend abschrecken⁴²). Das FV soll den leichtsinnigen, zumeist erstmals auffallenden Kraftfahrer treffen. Schon die Lebenserfahrung – ebenso die jetzt vorliegenden kriminologischen Befunde – besagen, dass diese Wirkung den sozial eingeordneten Verkehrsstraftäter auf Dauer vor Wiederholungstaten bewahren wird. Der EdFE bedarf es dann nicht. Sie ist entsprechend ihrem Zweck als Maßregel der Sicherung (und Besserung) die Waffe gegen gefährliche Kraftfahrer, von denen für längere Zeit eine Gefährdung des Straßenverkehrs zu besorgen ist.

Den Staatsanwaltschaften und Gerichten wird eine fundierte Prognose nicht durchweg möglich sein. Dazu wird es in Anbetracht des erforderlichen Arbeitsaufwands sogar nur ausnahmsweise kommen. Der Beschuldigte wiederum wird in vielen Fällen bereits aus Zeitgründen nicht in der Lage sein, bis zur Hauptverhandlung eine Nachschulung zu absolvieren oder, wo es möglich ist, den Schaden wieder gutzumachen oder gar zum Täter-Opfer-Ausgleich zu gelangen. Derartige Bemühungen dürfen der zügigen Erledigung des Verfahrens andererseits nicht entgegenstehen. Dieses hat ohne Rücksicht auf das Verhalten des Täters seinen Fortgang zu nehmen. Es ist auch keine Frage, dass am Beginn des Ermittlungsverfahrens wegen Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins, ggf. die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO zu erfolgen hat. Dem Täter wird es oftmals erst nach der Verurteilung möglich sein, die Wirkungen der EdFE zu mildern. Dies trifft ganz besonders auf Trunkenheitsdelikte nach § 316 StGB zu, die regelmäßig in kürzester Frist im Strafverfahren geahndet werden.

Allgemein hat zu gelten, dass Anstrengungen des Beschuldigten oder Verurteilten aus eigenem Antrieb, wenn auch mit Unterstützung seitens der Strafverfolgungsbehörden oder der Verteidigung, erfolgen und gewissermaßen auf eigenes Risiko gehen müssen. Es wäre verfehlt, wenn dem Täter suggeriert würde, er brauche seine Interessen allenfalls nach – gar noch verbindlichen – Zusagen der Staatsanwaltschaft oder des Gerichts zu wahren. Gefordert wird ein Umdenken von Seiten des Täters, ebenso der Strafverfolgungsbehörden. Maßgeblich ist das aktive Handeln des Beschuldigten oder Verurteilten im Eigeninteresse. Gerade der eigenverantwortlich und auf eigenes Wagnis Handelnde soll Aussicht auf Abmilderung erhalten. Von Seiten der Strafverfolgungsbehörden ist zu verlan-

gen, gegenüber derartigen Tätern die von Gesetzes wegen eröffneten Möglichkeiten sachgerecht zu nutzen.

6. Bemessung und Strafaussetzung

Die Obergrenze des § 44 StGB erscheint mit drei Monaten zu niedrig bemessen. Ist es nach der richterlichen Prognoseentscheidung vertretbar, von der EdFE abzusehen, kann, zumal bei Katalogtaten des § 69 Abs. 2 StGB, ein FV von nur drei Monaten Dauer zur nötigen Einwirkung auf den Täter nicht immer genügen. Eine Anhebung des FV auf sechs Monate ist auch im Hinblick auf generalpräventive Erwägungen sinnvoll⁴³⁾.

Wird die EdFE auf wirklich gefährliche Verkehrsstraftäter beschränkt, widerstreitet dies auch einer Aussetzung dieser Maßregel zur Bewährung. Kann die Verkehrssicherheit nicht anders als durch den Ausschluss des Verkehrsstraftäters vom Straßenverkehr gewährleistet werden, verbietet es sich, die Maßregel lediglich anzudrohen. Umgekehrt kann kaum vertreten werden, ein auf sechs Monate erhöhtes FV zur Bewährung auszusetzen. Da das FV den leichtsinnigen Täter beeindrucken soll, wird es nur durch Vollzug die nötigen Wirkungen entfalten.

7. Zusammenfassung

Die Dominanz der EdFE als verkehrsspezifische „Standard“-Sanktion ist unter dem Blickwinkel der Sicherung des Straßenverkehrs nicht zwingend. Auch bei Katalogtaten nach § 69 Abs. 2 StGB kann die Anordnung des FV im Einzelfall hinreichende Gewähr für nachhaltige Abschreckung des Straftäters bieten. Der Gesetzgeber hat in § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB Raum für die Anordnung des FV selbst in Fällen alkoholbedingter Verkehrsdelikte gegeben. Ebenso sind nach der gegenwärtigen Rechtslage Wege zur Vermeidung der EdFE, ebenso zur Beschränkung oder Abkürzung der Sperre, insbesondere auf Grund gezielter Maßnahmen des Täters, eröffnet. Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sind jedoch unannehmbar. Steht die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen nach richterlicher Überzeugung fest, kann die Sicherung der Allgemeinheit ausschließlich durch den Ausschluss des Täters vom Straßenverkehr erreicht werden. Unter dieser Voraussetzung darf auch bei Bagatelverstößen oder existenzbedrohenden Wirkungen der EdFE nicht auf das FV ausgewichen werden. Bestehen andererseits keine verfestigten Fehlhaltungen, erscheint es gerechtfertigt, den sozial integrierten Straftäter lediglich mit einem FV zu belegen. Das FV sollte auf sechs Monate heraufgesetzt werden, um auch bei schwerwiegenderen Taten eine angemessene Sanktionierung zu ermöglichen. Bei der dann gegebenen Bandbreite von einem Monat bis zu sechs Monaten FV ist eine Aussetzung des FV zur Bewährung entbehrlich. Eine Aussetzung der EdFE zur Bewährung kommt nicht in Betracht.

Fußnoten

- ¹⁾ Alle „reinen“ Verkehrsdelikte, nämlich
- der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB
 - die Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB
 - Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB)
 - unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB)
 - Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG).
- Ferner die „anderen“ Verkehrsdelikte:
- fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB)
 - fahrlässige Tötung (§ 222 StGB)

- Nötigung gemäß § 240 StGB,
sofern diese Delikte im Straßenverkehr begangen werden. Ausgeklammert wird der gesamte Bereich der Ordnungswidrigkeiten.
- ²⁾ Vgl. Geppert in LK 11. Aufl. § 44 RdNr. 2, 24f.
- ³⁾ Vgl. Geppert a.a.O. RdNr. 30
- ⁴⁾ Vgl. BGHSt 29, 58; Geppert a.a.O. RdNr. 35f.; Hentschel, Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot (im Folgenden: TFF) 8. Aufl. RdNr. 921f.
- ⁵⁾ Siehe dazu Kulemeier, Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis S. 305
- ⁶⁾ Vgl. Geppert a.a.O. RdNr. 45
- ⁷⁾ Stöckel, 39. VGT 2001, S. 83f.; ferner Röwer ebenda S. 73
- ⁸⁾ Vgl. Kulemeier a.a.O. S. 168ff., 362f.
- ⁹⁾ Vgl. Geppert a.a.O. RdNr. 6f.; Molketin, Fahrverbot (§ 44 StGB) nur bei erheblichen Anlasstaten?, NZV 2001, 411
- ¹⁰⁾ Janiszewski, Verkehrsstrafrecht 4. Aufl. RdNr. 709; Hentschel TFF RdNr. 607f.
- ¹¹⁾ Vgl. BGHSt 5, 168, 174ff.; BGH NJW 1954, 1167; Hentschel TFF RdNr. 599, 601
- ¹²⁾ BGHSt 7, 165, 172
- ¹³⁾ Vgl. Bode/Winkler, Fahrerlaubnis 3. Aufl. § 3 RdNr. 71ff.
- ¹⁴⁾ Vgl. Frisch, Strafrichterliche Prognoseentscheidungen aus rechtswissenschaftlicher Sicht in: Frisch/Vogt, Prognoseentscheidungen in der strafrechtlichen Praxis, S. 55ff., 62f., 73ff.; s. ferner ebenda S. 424f.
- ¹⁵⁾ Geppert a.a.O. § 69 RdNr. 58; Hentschel TFF RdNr. 612
- ¹⁶⁾ Geppert a.a.O. RdNr. 65; Bode/Winkler a.a.O. § 3 RdNr. 272
- ¹⁷⁾ Im Sinne von Frisch a.a.O.; ferner: Prognoseentscheidungen im Strafrecht, S. 63f.; dazu Bode/Winkler a.a.O. RdNr. 261ff., 283
- ¹⁸⁾ Vgl. Geppert a.a.O. RdNr. 58
- ¹⁹⁾ Kulemeier a.a.O. S. 297, 326; Krehl, Regel und Ausnahme bei der Entziehung der Fahrerlaubnis, DAR 1986, 34
- ²⁰⁾ Rebmann, Aktuelle Probleme und neue Tendenzen im Deutschen Verkehrsstrafrecht, DAR 1978, 300; Kulemeier a.a.O. S. 297f., 345
- ²¹⁾ Schulz, Wegfall der Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB durch Zeitablauf, NZV 1997, 62; Hentschel TFF RdNr. 613, 619
- ²²⁾ Hentschel, Fahrerlaubnisentziehung als Strafe für Prozessverschleppung?, DAR 1976, 150; Hentschel TFF RdNr. 617, 708, 869
- ²³⁾ Geppert a.a.O. RdNr. 76
- ²⁴⁾ Geppert a.a.O. RdNr. 95f.; Hentschel TFF RdNr. 616; BGH NSTZ 2001, 32
- ²⁵⁾ Bode/Winkler a.a.O. § 12 RdNr. 45ff.; Janiszewski a.a.O. RdNr. 719a
- ²⁶⁾ Vgl. Tröndle/Fischer, StGB 50. Aufl. § 46a RdNr. 2, 4; ferner OLG Stuttgart NSTZ 1996, 390, 391
- ²⁷⁾ Tröndle/Fischer a.a.O. § 69a RdNr. 2
- ²⁸⁾ Hentschel TFF RdNr. 709; Bode/Winkler a.a.O. § 8 RdNr. 61ff.
- ²⁹⁾ Bode/Winkler a.a.O. RdNr. 69ff.
- ³⁰⁾ Schulz in HK-StVR, § 69a RdNr. 23
- ³¹⁾ Schulz a.a.O. RdNr. 48
- ³²⁾ Geppert a.a.O. § 69a RdNr. 82
- ³³⁾ Vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht 36. Aufl. § 69a StGB RdNr. 14
- ³⁴⁾ Vgl. Janiszewski a.a.O. RdNr. 751ff., 805ff., s. dazu LG Hof NZV 2001, 92
- ³⁵⁾ Hentschel a.a.O.
- ³⁶⁾ So Schünemann, Überkriminalisierung im Verkehrsstrafrecht, DAR 1998, 430
- ³⁷⁾ Vgl. nur Tröndle/Fischer a.a.O. § 69 RdNr. 10
- ³⁸⁾ Kulemeier a.a.O. S. 294; Bode/Winkler a.a.O. § 3 RdNr. 123; OLG Naumburg BA 2001, 457, 458
- ³⁹⁾ Hentschel TFF RdNr. 602
- ⁴⁰⁾ So Kulemeier a.a.O. S. 298f.; verfehlt auch Schünemann a.a.O. S. 426ff.; vgl. ferner Himmelreich, Fehlgeschlagene „tätige Reue“ im Rahmen der Verkehrsunfallflucht als Ausnahmegrund bei Fahrerlaubnis-Entzug, DAR 2001, 486
- ⁴¹⁾ Krehl a.a.O. S. 36; OLG Karlsruhe DAR 2001, 469 Nr. 408; LG Potsdam NZV 2001, 360
- ⁴²⁾ Kulemeier a.a.O. S. 306
- ⁴³⁾ Vgl. Kulemeier a.a.O. S. 318, 332, 337

Anschrift des Verfassers:

Bundesanwalt beim Bundesgerichtshof
Hans Piesker
Postfach 2720
76014 Karlsruhe

OSKAR RIEDMEYER

Anreiz zur Nachschulung durch ihre Berücksichtigung bei verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen

1. Definition der Verkehrsstraftaten

Unter Verkehrsstraftaten im hier zu besprechenden Sinne sollen nur die typischen Delikte aus dem Straßenverkehr heraus, also insbesondere Unfallflucht (§ 142 StGB), Fahrlässige Tötung (§ 222 StGB), Fahrlässige Körperverletzung (§ 230 StGB), Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315b StGB), Straßenverkehrgefährdung (§ 315c StGB), Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB), Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) und Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG) verstanden werden. Delikte der allgemeinen Kriminalität, bei denen der verkehrsrechtliche Bezug nur das Transportmittel Auto darstellt, sind nicht Gegenstand dieser Betrachtung.

2. Motive der Verkehrsstraftaten

Die Frage der Effizienz von Sanktionen im Verkehrsstrafrecht ist in erster Linie die Frage, inwieweit sich durch die Bestrafung von Fehlverhalten die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen lässt.

Hierzu soll zunächst die Motivationslage bei Verkehrsstraftaten mit derjenigen bei der so genannten allgemeinen Kriminalität verglichen werden.

Straftaten des allgemeinen Strafrechts, beispielsweise Diebstahl, Betrug, Totschlag, Sexualdelikte, werden zumeist von langer Hand geplant, vielfach wirken mehrere im Rahmen eines gemeinsamen Tatplans zusammen, Motiv der Tat ist in vielen Fällen eine persönliche Bereicherung des Täters oder die Befriedigung abartiger Bedürfnisse des Täters.

Demgegenüber liegt den typischen Verkehrsstraftaten mit Ausnahme der §§ 21, 22 StVG regelmäßig keine Planung eines kriminellen Unrechts zugrunde. Die Delikte werden zumeist fahrlässig begangen, ohne dass ihre Verwirklichung gewollt wird. Aber auch wenn die Taten vorsätzlich begangen werden (wie beispielsweise die Unfallflucht), entsteht der Tatentschluss aus einer unvorhergesehenen und meistens auch ungewohnten Situation heraus (die Unfallflucht wird beispielsweise oft durch die Angst vor Aufdeckung der Alkoholisierung ausgelöst). Auch der Ausgangspunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis ist in vielen Fällen eine Führerscheinmaßnahme des Strafgerichts. Bei den meisten Verkehrsstraftaten erzielt der Täter keinen Gewinn im Sinne einer Beute. Auch die Unfallflucht wird in vielen Fällen nicht wegen des – ohnehin durch die Haftpflichtversicherung abgedeckten – Schadens, sondern wegen der mit der Unfallaufnahme verbundenen zeitlichen Unannehmlichkeiten oder zur Verdeckung der Alkoholisierung begangen.

Verkehrsdelikte zeichnen sich somit dadurch aus, dass es sich um Situationstaten handelt. Täter kann jeder Verkehrsteilnehmer sein. Ein geringfügiger Fahrfehler eines ansonsten untadeligen Kfz-Führers kann den Tatvorwurf der fahrlässigen Körperverletzung begründen.

Andererseits wird die Gefahr der Verwirklichung einer Verkehrsstraftat erheblich durch das jeweilige generelle Verhalten im Straßenverkehr beeinflusst. Wer aggressiv fährt und Geschwindigkeitsbegrenzungen regelmäßig überschreitet, wird öfter einen Unfall verursachen, als der defensive, umsichtige Fahrer, der ernsthaft versucht, die StVO einzuhalten.

Die Untersuchungen von JEHLE¹ bestätigen diese Thesen. Verkehrsstraftäter weisen zu-
meist nur Verurteilungen aus diesem Bereich auf, und die Rückfallhäufigkeit liegt unter-
halb des Durchschnitts der allgemeinen Kriminalität. Dieses Ergebnis überrascht nicht.
Der Verkehrsstraftäter handelt nicht aus krimineller Energie heraus, er hat keine rechts-
feindliche Einstellung, vielmehr bewegt er sich im „sonstigen Leben“ beanstandungsfrei.

Es wäre aber ein vordergründiger Schluss, das bisherige System der Verkehrsstraftaten
deshalb als besonders effektiv anzusehen, weil die Rückfallhäufigkeit unterhalb der des
allgemeinen Strafrechts liegt. Wenn man aus der geringeren Rückfallhäufigkeit auf die
Effektivität schließt, übersieht man, dass der Verkehrsstraftäter zumeist nur dann rückfäl-
lig werden kann, wenn er wieder in die auslösende Situation gerät. Für die Unfallflucht
muss er zunächst wieder einen Unfall haben. Durch dieses Regulativ ist die Wahrschein-
lichkeit des Rückfalls objektiv geringer als bei der allgemeinen Kriminalität.

Der Sinn von Verkehrsstraftaten kann daher nicht nur darin liegen, den Täter im Sinne
der Spezialprävention von der Planung und Begehung einer erneuten Tat abzuhalten. Eine
solche Planung findet nämlich regelmäßig nicht statt. Die Wahrscheinlichkeit, in eine die
Straftat auslösende Situation zu geraten, muss verringert werden. Die Verkehrsstrafe muss
die Einstellung des Betroffenen zum Straßenverkehr generell verändern.

3. Gedanke der Nachschulung des Verkehrsteilnehmers

Das derzeitige System des Verkehrsstrafrechts ist ein rein repressives System. Es sieht
die Geld- oder Gefängnisstrafe als Hauptstrafe sowie das Fahrverbot als Nebenstrafe und
den Entzug der Fahrerlaubnis mit verbundener Sperrfrist als Maßregel der Besserung und
Sicherung vor. Die Verhaltensänderung soll durch Abschreckung veranlasst werden.

Es stellt sich die Frage, ob dies allein ausreicht, ob insbesondere der Weg mancher
Staatsanwaltschaften und Gerichte, die Strafen ständig zu verschärfen, der richtige ist. Die
Einstellung zum Straßenverkehr wird durch Angst vor den Folgen eines Fehlverhaltens
nicht wesentlich beeinflusst. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass sogar die Lebens-
gefahr, in die sich ein alkoholisierter Fahrer begibt, von diesem völlig negiert wird. Strafe
wird daher nur sehr bedingt zu einer Verhaltensänderung im Straßenverkehr führen. Der
Verkehrsteilnehmer wird regelmäßig nicht seine Einstellung zum Straßenverkehr ändern,
sondern nur dort vorsichtiger sein, wo er Kontrollen vermutet. Notwendig ist vielmehr,
den Verkehrsteilnehmer durch Nachschulung den Umgang mit den Gefahren zu erleich-
tern.

Der Gedanke der Nachschulung des auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmers ist
systematisch im Strafrecht nicht vorgesehen. Zwar ist die Teilnahme an einer Nachschul-
ung regelmäßig als positives Nachtatverhalten bei der Strafzumessung zu berücksichti-
gen² und kann eine vorzeitige Aufhebung der Sperre gemäß § 69a VII StGB begründen.
Gesetzlich normiert ist dies aber (bisher) nicht.

Die Nachschulung wird dem Verkehrsverwaltungsrecht zugewiesen (z. B. Aufbaukurse
gemäß § 4 StVG). Immerhin hat der Gesetzgeber in § 153a Abs. 1 Nr. 5 StPO mit dem
Aufbauseminar eine Nachschulungsmaßnahme als Auflage genannt, die zur Einstellung
führen kann.

Die Nachschulung erscheint der richtige Weg, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
Der Verkehrsstraftäter, der sich nur als Pechvogel sieht, weil er erwischt wurde (und zäh-
neknirschend ein Jahr auf die Fahrerlaubnis verzichtet), wird sich des tatsächlichen Pro-

blems nicht bewusst. Er wird sein Fehlverhalten damit entschuldigen, dass viele andere Verkehrsteilnehmer dies ebenso praktizieren. Es geht bei den Verkehrsstraftaten aber regelmäßig nicht darum, dem Beschuldigten einen besonders schweren Vorwurf ob seines Fehlverhaltens zu machen, sondern darum, ihn zu einer generellen Änderung seines Verkehrsverhaltens zu bewegen. Die erhöhte Wahrscheinlichkeit des Begehens einer Verkehrsstraftat beruht auf einer falschen Einstellung zum Straßenverkehr, einer fehlerhaften Selbsteinschätzung und einer erhöhten Risikobereitschaft.³ So muss der Trunkenheitsfahrer, den sein unkontrollierter Alkoholenuss zum Verkehrsstraftäter werden ließ, die Trennung von Alkohol und Straßenverkehr lernen. Möglicherweise muss er aber erst die (auf anderen Feldern liegenden) Probleme erkennen und aufarbeiten, die seinem Alkoholenuss zugrunde liegen. Dies wird nicht erfolgen, wenn er nur seine Sperrfrist abwartet und seinen Kummer darüber in noch mehr Alkohol ertränkt. Mancher Trunkenheitsfahrer zieht aus der Verkehrsstrafe die „Lehre“, dass er jetzt trinken darf, weil keine Gefahr besteht, anschließend zu fahren – der Führerschein ist ja im Moment weg. Wird diesem Verkehrsteilnehmer später die Fahrerlaubnis wieder erteilt, hat sich die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Trunkenheitsfahrt erhöht, weil die zugrunde liegende Problematik gerade nicht aufgearbeitet wurde.

4. Bisherige Schritte des Gesetzgebers in diese Richtung

Der Gesetzgeber hat in den vergangenen Jahren bereits Schritte in dieser Richtung unternommen, die von der Praxis jedoch nicht ausreichend berücksichtigt werden.

- Durch die Aufnahme des Aufbauseminars gemäß § 4 Abs. 8 Satz 4 StVG in den Aufgabendatenkatalog des § 153a Abs. 1 StPO wurde ein deutlicher Hinweis gegeben, dass die Nachschulung eine bloße Bestrafung ersetzen kann.
- Die Möglichkeit einer nachträglichen Verkürzung der Sperrfrist gemäß § 69a VI StGB wurde dadurch aufgewertet, dass eine Reduzierung auf 3 Monate Mindestsperrfrist nunmehr möglich ist. Damit sollte ein zusätzlicher Anreiz zur Teilnahme an Aufbauseminaren gesetzt werden.⁴ Die erfolgreiche Teilnahme an einer Nachschulung ist allgemein als Grund für eine nachträgliche Reduzierung anerkannt.⁵
- Auch im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts hat der Gesetzgeber bei der Reform des § 4 StVG die Möglichkeit eines Punkteabzugs durch freiwillige Teilnahme an einem Aufbaukurs bzw. einer verkehrspsychologischen Beratung eingeführt.
- Im Bereich der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wurden mit der Einführung der Fahrerlaubnisverordnung die Grundlagen der medizinischen und verkehrspsychologischen Untersuchung positivrechtlich festgelegt. Die MPU ist regelmäßig nicht mehr vom Verwaltungsermessens abhängig, sondern im Gesetz vorgesehen. Dies ermöglicht bei frühzeitiger anwaltlicher Beratung oder bei frühzeitigem amtlichen Hinweis die konsequente Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung mit dem Ziel der Veränderung der Einstellung zum Straßenverkehr. Die Einbeziehung von außerhalb des Straßenverkehrs liegenden Problemfeldern ist bei der Beratung möglich und vorgesehen.

5. Vermehrte Anwendung der vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten

Der Aspekt der Nachschulung und der verkehrspsychologischen Beratung sollte ausgebaut werden. Viel weitergehend als bei der bloßen Bestrafung wird ein Umdenken beim Verkehrsstraftäter erzielt. Ihm kann positiv vor Augen geführt werden, dass er seine gene-

relle Einstellung zum Straßenverkehr verändern muss. Um dieses Ziel zu erreichen, bieten sich bereits de lege lata verschiedene Möglichkeiten an. De lege ferenda ist an weitere Maßnahmen zu denken. Dabei sollte es sich jedoch um keine Zwangsmaßnahmen handeln. Grundlage einer Nachschulung oder verkehrspsychologischen Beratung sollte eine freiwillige Entscheidung des Verkehrsstraftäters sein. Hierzu ist ein Anreiz zu schaffen, indem die Strafe reduziert wird. Daraus folgt auch, dass die Strafe nicht durch Nachschulung allein ersetzt werden kann. Sie muss neben der Nachschulung bestehen bleiben, um die Vergünstigung auch „spürbar“ zu machen.

a) § 153a Abs. 1 Nr. 5 StPO

Die Praxis sollte den Anwendungsbereich dieser Vorschrift erheblich ausweiten. Derzeit wird von der Möglichkeit der Einstellung gegen Teilnahme an einem Aufbauseminar viel zu selten Gebrauch gemacht. So wäre es sicher sinnvoll, einen großen Teil der Unfallfluchtfälle im ruhenden Verkehr auf diese Weise zu regeln. In vielen Fällen, in denen Berufskraftfahrer Unfallflucht begehen, spielt der finanzielle Vorteil der Unfallflucht, nämlich der Erhalt des Schadensfreiheitsrabatts, keine Rolle. Es handelt sich um Fahrzeuge einer Flotte, deren Versicherungstarif unabhängig vom einzelnen Schadensfall ausgehandelt wird. Hier geht es um den Zeitverlust, der mit der Aufnahme des Unfalles verbunden ist. Dieser Zeitdruck war aber möglicherweise bereits der Grund für den Unfall. Er verleitet den Berufskraftfahrer auch in anderen Situationen zu rücksichtslosem und gefährlichem Fahren. Das in der derzeitigen Praxis so beliebte dreimonatige Fahrverbot beseitigt zwar manchmal auch den Zeitdruck, weil der Berufskraftfahrer seine Anstellung und damit seine Existenzgrundlage verliert. Es wird beim Täter auch den festen Vorsatz bewirken, sich nie wieder von einer Unfallstelle zu entfernen. Es wird ihm aber nicht die Erkenntnis vermitteln, dass der Zeitdruck die Ursache seines vielgefächerten Fehlverhaltens im Straßenverkehr ist. Trotz des Fahrverbotes bleibt ihm verborgen, dass der Schlüssel seiner Probleme nicht im Straßenverkehr, sondern in der zeitlichen Gestaltung seiner beruflichen Tätigkeit liegt. Mit einer Nachschulung könnte man ihm hier die Augen öffnen, statt ihm mit einem Fahrverbot die Existenzgrundlage zu nehmen oder seine berufliche Stellung nachhaltig zu beeinträchtigen.

Will man auf die Geldauflage nicht ganz verzichten, wäre auch eine Kombination von – reduzierter – Geldauflage und Teilnahme an einem Aufbauseminar zulässig.⁶

b) Nachschulung als Bewährungsaufgabe

Die Teilnahme an einer Nachschulung kann zur Bewährungsaufgabe gemacht werden. Beispielhaft erscheint eine Entscheidung des AG Karlsruhe,⁷ einem bereits mehrfach wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilten Straftäter gemäß § 56c Abs. 2 Nr. 1 StGB die Weisung zu erteilen, binnen eines Jahres auf eigene Kosten die Fahrerlaubnis zu erwerben.

c) Nachträgliche Sperrzeitverkürzung gemäß § 69a Abs. 7 StGB

Auch die nachträgliche Sperrzeitverkürzung als Anreiz für eine Nachschulung sollte mehr in den Vordergrund gestellt werden. Die Praxis verschiedener Gerichte, entsprechende Hinweisblätter zu verteilen, sollte zum allgemeinen Standard gemacht werden. Die Hinweispflicht könnte in Nr. 142 RiStBV aufgenommen werden. Die Verkürzung der

Sperrfrist muss so bemessen werden, dass sie die Kosten und Unannehmlichkeiten, die mit einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahrerlaubnis verbunden sind, aufwiegt. Nur dann wird ein echter Anreiz geschaffen. Die Verkürzung der Sperrfrist um lediglich einen Monat lässt bei vielen Verkehrsstraftätern den Aufwand unangemessen erscheinen, insbesondere im Verhältnis der Verkürzung zur Gesamtdauer der Sperrfrist.

6. Maßnahmen de lege ferenda

Zukünftig sollte die Gesetzgebung auch im Bereich des Verkehrsstrafrechts den Aspekt der Nachschulung und der verkehrspsychologischen Beratung noch deutlicher berücksichtigen.

a) Nachschulung als Maßregel gemäß § 61 StGB?

Zu denken wäre an die Aufnahme der Nachschulung oder der verkehrspsychologischen Beratung in den Katalog der Maßregeln gemäß § 61 StGB. Der Richter könnte dann statt der Entziehung der Fahrerlaubnis die Teilnahme an einer Nachschulung anordnen.

Gegen eine solche Anordnung spricht allerdings der Gedanke der Freiwilligkeit der Nachschulung. Die nachhaltige Änderung des Verhaltens im Straßenverkehr setzt eine positive Grundentscheidung des Verkehrsteilnehmers voraus, mag die Motivation für diesen Entschluss auch die damit verbundene Reduzierung der Strafe sein. Handelt es sich um eine Zwangsmaßnahme, fehlt diese Freiwilligkeit.

b) Gestaffelte Sperrfrist im Urteil oder Strafbefehl

Ein weitergehender Gedanke wäre, die gemäß § 69a Abs. 1 StGB auszusprechende Sperrfrist gestaffelt auszusprechen. Die Dauer wäre davon abhängig, ob der Angeklagte untätig bleibt oder sich nachschulen lässt.

Der entsprechende Teil des Tenors eines Strafurteils würde lauten: „Die Fahrerlaubnis wird entzogen, der Führerschein wird eingezogen. Die Fahrerlaubnisbehörde darf dem Angeklagten vor Ablauf einer Frist von acht Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilen. Weist der Angeklagte der Fahrerlaubnisbehörde jedoch die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nach, so kann diese die Fahrerlaubnis bereits nach vier Monaten wieder erteilen.“

Eine solche Bedingung bei der Sperrfrist ließe sich dogmatisch mit §§ 69, 69a StGB vereinbaren. Die Maßregel der Besserung und Sicherung stellt keine Strafe dar⁸, auch wenn sie in der Praxis häufig als eigentliche „Hauptstrafe“ empfunden werden mag. Ihre Verhängung und Dauer hängen ausschließlich von der Ungeeignetheitsprognose ab (Sicherungszweck), nicht von Tatschwere oder Schuldgrad⁹ und auch nicht vom Sühnebedürfnis.¹⁰ Dementsprechend richtet sich die Bemessung der Sperrfrist allein nach dem bei der tatrichterlichen Entscheidung vorhandenen Grad und der voraussichtlichen Dauer des Eignungsmangels. Generalpräventive Erwägungen, allgemeine Überlegungen oder Durchschnittstaxen scheiden wegen des Maßregelcharakters aus.¹¹

Der Richter kann daher im Urteil eine gestaffelte Prognose abgeben. Die voraussichtliche Dauer der Ungeeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr kann unterschiedlich beurteilt werden, je nachdem, ob der Angeklagte nur passiv seine Sperrfrist abwartet oder ob er aktiv sein bisheriges Fehlverhalten im Straßenverkehr aufarbeitet.

Die Verkürzung der Sperrfrist setzt keine erneute Prüfung voraus. Auch beim derzeit

bestehenden Rechtszustand ist die in die Zukunft gerichtete Prognose von hinzunehmenden Unwägbarkeiten geprägt. Auch derzeit kann sich erweisen, dass die ausgesprochene Sperrfrist von 9 Monaten zu kurz war, weil der Verkehrsteilnehmer unmittelbar nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis rückfällig wird oder sogar während der Sperrfrist neue Verkehrsstraftaten (beispielsweise als Radfahrer) begeht.

Der Verwaltungsaufwand würde sich nicht erhöhen, sondern reduzieren. Insbesondere müsste das Verfahren nicht nachträglich erneut aufgegriffen werden, wie dies jetzt im Falle des § 69a StGB nötig ist. Die Frage, ob eine verkürzte Sperrfrist effektiv wird, kann die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis prüfen, wobei das schlichte Ende der Sperrfrist die Fahrerlaubnisbehörde nicht in jedem Fall zur Erteilung der Fahrerlaubnis zwingt.¹² Die verkürzte Sperrfrist würde nur dazu führen, dass sich die Fahrerlaubnisbehörde früher mit der Wiedererteilung befasst. Die nach der Fahrerlaubnisverordnung vorgesehenen medizinischen oder medizinisch-psychologischen Gutachten blieben von einer solchen Regelung unberührt.

Durch eine Normierung der Kurse, ähnlich dem nach § 4 Abs. 8 StVG vorgesehenen Aufbauseminar, wäre die Nachschulung formalisiert. Die Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung sind heute bereits konzipiert und werden zur Verkürzung der Sperrfrist erfolgreich durchgeführt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen könnte auch diese Kurse zertifizieren und die Institute akkreditieren, die derartige Kurse durchführen dürfen. „Wildwuchs“ würde so vermieden werden. Der Verkehrsteilnehmer soll sich nicht einfach „freikaufen“ können.

Der große Vorteil dieser Fortentwicklung läge darin, dem Angeklagten schon und gerade im Urteil klar zu machen, dass er im eigenen Interesse und im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit professionelle Hilfe in Anspruch nehmen sollte.

Es würde ein auffälliger und verlässlicher Anreiz geschaffen, an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung teilzunehmen. Muss der Täter vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine MPU beibringen, würde er die hierzu notwendige Vorbereitung spätestens mit dem Urteil beginnen. Die negative Überraschung am Ende der Sperrfrist, die viel zum negativen Image der MPU beiträgt, entfiel.

Andererseits wäre die Prognose des Richters über die Sperrfrist sogar verlässlicher. De lege lata führt der nachgewiesene Beginn einer Nachschulung regelmäßig zu einer geringeren Sperrfrist, wobei der Abschlag niedrig ist (ein bis zwei Monate). Das weitere Schicksal der Nachschulung bleibt ungewiss, wenn nicht noch zusätzlich eine nachträgliche Verkürzung begehrt wird, was bei der Berücksichtigung im Urteil normalerweise nicht möglich ist. Beim hier vorgeschlagenen offenen Anspruch der verkürzten Sperrfrist prüft die Fahrerlaubnisbehörde, ob die Nachschulung erfolgreich zu Ende geführt wurde. Nur dann kann das entsprechende Zertifikat des akkreditierten Instituts vorgelegt werden.

c) Nachträgliche Verkürzung bei länger dauerndem Fahrverbot

Bei der derzeit geplanten Verlängerung des Fahrverbotes auf bis zu sechs Monaten sollte zumindest die Möglichkeit der nachträglichen Verkürzung entsprechend § 69a Abs. 7 StGB vorgesehen werden. Da das Fahrverbot erst mit Rechtskraft wirksam wird und regelmäßig keine vorläufige Entziehung erfolgt, wäre bei einem Fahrverbot über drei Monate hinaus die Anwendung des § 69a Abs. 7 StGB sinnvoll. Die Verkürzung auch nur um einen oder zwei Monate würde hier einen Anreiz vermitteln, weil hier – anders als

beim Entzug der Fahrerlaubnis – das Verhältnis der Verkürzung zur Gesamtsperre den Ausspruch rechtfertigen würde. Zum anderen müsste allerdings auch der Aufwand eines solchen Kurses geringer gestaltet werden. Da ein Fahrverbot nur ausreichend ist, wenn sich der Straftäter nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, müssten die Anforderungen zwischen dem Aufbauseminar gemäß § 4 Abs. 7 StVG und dem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung liegen.

Fußnoten

- ¹ Jehle, Vortrag am 40. Verkehrsgerichtstag 2002 (in diesem Heft).
- ² Vgl. die Nachweise bei Himmelreich DAR 1997, 465.
- ³ Begr. zum ÄndG v. 24. 4. 1998, BRDrucks 821/96, S. 52, 71.
- ⁴ Begr. zum ÄndG v. 24. 4. 1998, BRDrucks 821/96, S. 96.
- ⁵ OLG Düsseldorf, VRS 66, 347; OLG Oldenburg, DAR 1996, 470.
- ⁶ Kleinknecht/Meyer-Goßner, StPO, § 153a RN 14, 45. Aufl.
- ⁷ AG Karlsruhe, zfs 2001, 333.
- ⁸ BGHSt 7, 168.
- ⁹ BGHSt 15, 397.
- ¹⁰ BGH VRS 11, 425.
- ¹¹ BGH NStZ 1990, 225.
- ¹² BVerfGE 20, 365.

Anschrift des Verfassers:

Rechtsanwalt Oskar Riedmeyer
Ohmstraße 7/III
80802 München



Zur Information

Promille-TÜV im Wagen

Der Physiologe Dilwyn Marple-Horvat von der Bristol University hat ein Gerät konstruiert, das angeheiterte Fahrer erkennt: Eine Infrarotkamera verfolgt die Augenbewegungen, ein Sensor am Lenkrad die Handbewegungen und ein Mini-Computer wertet die Daten aus. Normalerweise, so Marple-Horvat, schaut ein Autofahrer eine Dreiviertelsekunde lang in eine neue Richtung, bevor er das Lenkrad bewegt und die gewählte Richtung tatsächlich einschlägt. Je mehr er getrunken hat, desto kürzer ist der zeitliche Abstand zwischen Augen- und Handbewegung. Blickt der Fahrer weniger als eine Dreiviertelsekunde seinem neuen Ziel entgegen, löst der neue Apparat laute Geräusche aus, stoppt den laufenden Motor und setzt einen Mechanismus in Gang, der verhindert, dass der Motor wieder anspringt.

(Aus DER SPIEGEL 12/2002)

Cannabis fördert konservatives Fahrverhalten

Kiffen scheint nicht soviel zu benebeln wie Alkohol. Das geht zumindest aus einer Studie hervor, demnach schon ein Glas Wein einen Autofahrer mehr in Gefahr bringt als ein Joint. Das berichtet das Fachmagazin „New Scientist“ (Nr. 2335, S. 4).

Sie umfasst dem Bericht zufolge allerdings nur 15 Probanden. Die Wissenschaftler vom Transport-Forschungslabor in Crowthorne (Berkshire) bestätigten damit die Ergebnisse einer Studie aus dem Jahr 2000, schreibt das Magazin: Während die Marihuanaraucher wegen der einsetzenden Konzentrationsprobleme sämtlich vorsichtiger und defensiver fahren, legten die alkoholisierten Probanden trotz eingeschränkter Reaktionsfähigkeit einen risikoreicheren Fahrstil an den Tag.

Die 15 Testpersonen hatten entweder so viel Alkohol getrunken, dass sie 50 Milligramm davon pro 100 Milliliter Blut im Körper hatten (das entspricht 0,5 Promille), einen Marihuana-Joint geraucht oder eine Kombination aus beidem zu sich genommen. Letztere schnitten bei dem Test am schlechtesten ab, was nach Ansicht der Forscher die These bestätigt, dass die Einnahme verschiedener Drogen die negativen Auswirkungen von Alkohol verstärkt.

„Während Alkohol Risikoverhalten wie schnelles Fahren oder zu wenig Abstandhalten begünstigt, fördert Cannabis ein konservatives Fahrverhalten. Es kann allerdings auch Aufmerksamkeitsprobleme und Wahrnehmungsstörungen mit sich bringen“, resümiert Nicholas Ward, der ein EU-Forschungsprojekt zu Drogen als Unfallursachen leitet.

(Aus einer Mitteilung von RP-Online vom 22. März 2002)

Nordrhein-Westfalen: Alkohol und Drogen im Straßenverkehr 2001

Bei insgesamt 11 247 Verkehrsunfällen (minus 1,7 %) war im vergangenen Jahr Alkohol im Spiel. Es gab 139 Verkehrstote unter Alkoholeinfluss, zehn mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Verletzten sank um 4,5 % auf 5 197. In über 72 % aller Alkoholunfälle lag der Alkoholpegel über 1,1 Promille. Um 8,7 % auf 451 ist die Zahl der Unfälle gestiegen, bei denen die Fahrerinnen und Fahrer Drogen konsumiert haben. 328 Menschen sind dabei verunglückt, zwölf davon tödlich. Die Polizei hat im vergangenen Jahr über 25 % mehr Anzeigen und Blutproben gegen Drogenkonsumenten am Steuer veranlasst. „Dies ist das Ergebnis spezieller Schulungen der Polizistinnen und Polizisten“, betonte Innenminister Behrens. Zukünftig soll die NRW-Polizei mit Drogenortestgeräten ausgerüstet werden. „Damit weisen wir den Fahrerinnen und Fahrern vor Ort schnell den Drogenkonsum nach“, erläuterte der Minister.

(Aus einer Pressemitteilung des Innenministeriums des Landes
Nordrhein-Westfalen vom 22. März 2002)

Rechtsprechung

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

23.)* 1. Bei einer BAK ab 2,5 ‰ ist in der Regel § 20 StGB zu erörtern. Ob die Steuerungsfähigkeit ausgeschlossen ist, muß der Tatrichter unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles beurteilen, wobei er neben der errechneten Blutalkoholkonzentration alle wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild und das Verhalten des Täters vor, während und nach der Tat beziehen, zu berücksichtigen hat.

2. Im Falle der Verurteilung einer (folgenlosen) Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, neben der Höhe der BAK und der Schuldform weitere Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen. Dazu zählen insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme sowie der Anlaß und die Gegebenheiten der Fahrt.

Oberlandesgericht Köln,

Beschluß vom 19. Dezember 2000 – Ss 488/00 –
(AG Kerpen)

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten durch Urteil vom 24. Juli 2000 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 40,00 DM verurteilt. Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision des Angeklagten mit dem Antrag, das angefochtene Urteil insgesamt aufzuheben; er rügt die Verletzung formellen und sachlichen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat mit der Verfahrensrüge einer Verletzung des § 261 StPO (vorläufigen) Erfolg; es führt gemäß §§ 353, 354 Abs. 2 StPO zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts.

Der Angeklagte rügt in zulässiger Weise und zu Recht, dass das angefochtene Urteil auf einem Verstoß gegen § 261 StPO beruht, weil das Amtsgericht die dem Schuldpruch zugrunde gelegten Feststellungen nicht aus dem Inbegriff der Hauptverhandlung geschöpft hat.

Es hat festgestellt, dass der Angeklagte am 26. 02. 2000 gegen 21.10 Uhr mit seinem Pkw die A.-Straße in F. befuhr und dass eine ihm um 22.17 Uhr entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 2,16 ‰ als Mittelwert aufwies. Diese Feststellungen beruhen den Urteilsausführungen zufolge auf dem Geständnis des Angeklagten und einem Sachverständigengutachten. Durch das Protokoll der Hauptverhandlung ist indessen bewiesen, dass der Angeklagte

in der Hauptverhandlung kein Geständnis abgelegt, sondern sich überhaupt nicht zur Sache geäußert hat.

Die weiteren Verfahrensrügen und die Sachrüge bedürfen danach keiner Erörterung. Die Gründe des angefochtenen Urteils geben dem Senat allerdings Anlass, für die erneute Hauptverhandlung auf folgendes hinzuweisen:

a) Nach den Feststellungen des Amtsgerichts ergab eine dem Angeklagten um 22.17 Uhr – 67 Minuten nach der Tat – entnommene Blutprobe, dass er zu diesem Zeitpunkt eine Blutalkoholkonzentration von 2,16 ‰ aufwies. Dieser Wert gab Anlass, die Frage der Schuldunfähigkeit zu erörtern.

Für die Beurteilung der alkoholbedingten Beeinträchtigung der Schuldfähigkeit eines Angeklagten kommt es auf die zu seinen Gunsten nicht ausschließbare höchstmögliche Alkoholisierung zur Tatzeit an (BGH NJW 1986, 2384 = NStZ 1986, 311 = VRS 71, 22 = VRS 71, 357 [= BA 1986, 298]; SenE v. 20. 08. 1999 – Ss 374/99 – = VRS 98, 140 [144]). Soll aufgrund einer später entnommenen Blutprobe die höchstmögliche Tatzeit-Blutalkoholkonzentration ermittelt werden, so sind hinsichtlich des Abbauwertes und des Endes der Resorptionsphase die günstigsten Werte einer Rückrechnung zugrunde zulegen (SenE VRS 74, 23 [24] m. w. Nachw.). Nach gesicherten medizinisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnissen ist eine Benachteiligung von Tätern ausreichend sicher ausgeschlossen, wenn der Rückrechnung ein stündlicher Abbauwert von 0,2 ‰ und ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ zugrunde gelegt wird (BGH NStZ 1986, 114 = StV 1986, 147 = VRS 70, 207 [= BA 1986, 76]; VRS 71, 176 = StV 1986, 338 [= BA 1986, 345]; st. SenRspr., vgl. SenE ZfS 1986, 190 = VM 1987, 46; SenE VRS 74, 23 = BA 1987, 294; SenE v. 20. 08. 1999 – Ss 374/99 – = VRS 98, 140 [144] vgl. dazu weiter Tröndle/Fischer a. a. O. § 21 Rdnr. 9f). Sofern das Ende der Resorptionsphase nicht exakt festgestellt werden kann, ist bei Prüfung der Schuldfähigkeit aufgrund einer nach der Tat entnommenen Blutprobe zugunsten des Angekl. davon auszugehen, dass die Resorption zur Tatzeit bereits abgeschlossen war (OLG Köln – 3. Strafsenat – VRS 65, 426; SenE VRS 74, 23; SenE v. 20. 08. 1999 – Ss 374/99 – = VRS 98, 140 [144]).

Danach ergibt die Rückrechnung der maximalen Blutalkoholkonzentration zum Zeitpunkt der Tat vom 26. 02. 2000 (21.10 Uhr) bei einem für 22.17 Uhr ermittelten Messwert von 2,16 ‰ einen Wert von 2,58 ‰.

Bei Blutalkoholwerten von 3 ‰ und darüber sind die Voraussetzungen des § 20 StGB naheliegend, daher stets zu prüfen (BGHSt 34, 29, 31 = NJW 1986,

2384 = NStZ 1986, 311; BGHR StGB § 20 BAK 2, 6 bis 8, 11 bis 13, 15; BGH NStZ 1995, 539; BGH VRS 61, 261; BGH StV 1987, 385) und in der Regel auch gegeben (BGH StV 1991, 297; Tröndle/Fischer a. a. O.). Selbst bei geringeren Werten kann die Schuldfähigkeit bereits ausgeschlossen sein. Daher ist bei Werten ab 2,5‰ in der Regel § 20 StGB zu erörtern (st. Senatsrechtsprechung, vgl. Senat VRS 80, 34, 36; zuletzt SenE v. 27. 04. 1999 – Ss 67/99 – m. w. Nachw.; SenE v. 20. 08. 1999 – Ss 374/99 – = VRS 98, 140 [144]; SenE v. 30. 05. 2000 – Ss 237/00 –; vgl. a. Jagusch/Hentschel a. a. O. § 316 Rdnr. 29 m. w. Nachw.), wengleich Schuldfähigkeit bei 2,5‰ meist noch nicht vorliegen wird (BGH VRS 23, 209). Ob die Steuerungsfähigkeit ausgeschlossen ist, muss der Tatrichter unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles beurteilen, wobei er neben der errechneten Blutalkoholkonzentration alle wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild und das Verhalten des Täters vor, während und nach der Tat beziehen, zu berücksichtigen hat (BGH NStZ 1995, 539; SenE v. 27. 04. 1999 – Ss 67/99 – m. w. Nachw.; SenE v. 06. 07. 1999 – Ss 269/99 –).

b) Im Falle der Verurteilung wegen einer (folgenlosen) Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform weitere Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen (BayObLG VRS 93, 108 = NZV 1997, 244 = NStZ 1997, 359 = MDR 1997, 486 [= BA 1997, 318]); OLG Karlsruhe VRS 79, 199 [200]; SenE 04. 11. 1997 – Ss 547/97 –; SenE v. 20. 08. 1999 – Ss 374/99 – = VRS 98, 140 [143]). Dazu zählen insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt (BayObLG VRS 97, 359 [3601] = NZV 1999, 483 [= BA 1999, 306]; SenE v. 30. 05. 2000 – Ss 237/00 –). Wichtige Kriterien sind mithin Dauer und Länge der bereits zurückgelegten und noch beabsichtigten Fahrstrecke, Verkehrsbedeutung der befahrenen Straßen sowie der private oder beruflich bedingte Anlass der Fahrt. Bedeutsam kann ferner sein, ob der Angeklagte aus eigenem Antrieb handelte oder von Dritten verleitet wurde, ob ihm bewusste oder unbewusste Fahrlässigkeit anzulasten ist und ob er sich in ausgeglichener Gemütsverfassung oder einer Ausnahmesituation befand (BayObLG VRS 93, 108 [= BA 1999, 318]; SenE v. 04. 11. 1997 – Ss 547/97 –). Feststellungen hierzu oder wenigstens zu einigen nach Lage des Einzelfalles besonders bedeutsamen Umständen sind im allgemeinen zur näheren Bestimmung des Schuldgehalts der Tat als Grundlage für eine sachgerechte Rechtsfolgenbemessung erforderlich. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, weil der Angeklagte schweigt und Beweismittel dafür entweder nicht zur Verfügung stehen oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beschaffen wären, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall

ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen (SenE v. 04. 11. 1997 – Ss 547/97 –). So muss davon ausgegangen werden, dass ausgeführte und geplante Fahrstrecke, wenn auch nicht völlig belanglos (vgl. dazu Senat NZV 1994, 157), so doch verhältnismäßig kurz, der Angeklagte bei der Alkoholaufnahme nicht in Fahrbereitschaft und die benutzte Straße, namentlich zur angegebenen Tatzeit (21.20 Uhr), verkehrsarm war.

Wesentliche Anknüpfungstatsachen für die Strafzumessung sind des weiteren das Vorleben des Angeklagten, seine persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse und die Wirkungen, die von der Strafe für sein künftiges Leben in der Gesellschaft zu erwarten sind. Es ist daher rechtsfehlerhaft, wenn die Urteilsgründe keine Feststellungen zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten und seinem Werdegang enthalten (BGH StV 1998, 636; SenE v. 10. 12. 1999 – Ss 523/99 –; Hanack, in: Löwe-Rosenberg, StPO, 24. Aufl., § 337 Rdnr. 188). Denn eine an den anerkannten Strafzwecken ausgerichtete Strafzumessung ist in aller Regel ohne Würdigung der persönlichen Verhältnisse nicht möglich. Sie muss auf einer wertenden Gesamtschau des Tatgeschehens sowie des Täters und somit der für seine Persönlichkeit, sein Vorleben (Lebensweg und familiäre sowie wirtschaftliche Verhältnisse) und sein Nachtatverhalten aussagekräftigen Umstände beruhen (BGH NStZ 1995, 200; BGH NStZ 1993, 30; BGH NStZ 1991, 231; BGH NStZ 1985, 309; SenE v. 08. 03. 1994 – Ss 57-58/94 –; SenE v. 29. 11. 1996 – Ss 608/96 –; SenE v. 10. 12. 1999 – Ss 523/99 –; SenE v. 10. 12. 1999 – Ss 575/99 –; SenE v. 14. 03. 2000 – Ss 90/00 –; SenE v. 20. 06. 2000 – Ss 257/00 –).

24.)* Geht das Tatgericht in zulässiger Weise von einer Tatzeit-BAK von 0,5‰ aus, die als Mittelwert aus vier Einzelanalysen errechnet wurde, so besteht keine Veranlassung, von dem ermittelten Wert einen „Sicherheitsabzug“ zu machen. Anders verhält es sich nur, wenn im Einzelfall Anhaltspunkte für einen Meßfehler bestehen oder behauptet werden, so daß das Gericht dem konkreten Bedenken im Rahmen seiner Aufklärungspflicht oder auf einen entsprechenden Beweisantrag hin nachzugehen hat.

Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschuß vom 02. Mai 2001 – 1 Ss 76/01 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Betroffenen, die Rechtsbeschwerde gegen das Urteil des Amtsgerichts Frankenthal (Pfalz) vom 22. Februar 2001 zuzulassen, wird als unbegründet verworfen.

Die mit der beabsichtigten Rechtsbeschwerde aufgeworfenen Beanstandungen enthalten keinen materiell-rechtlichen Zulassungsgrund. Das angefochtene

Urteil geht in zulässiger Weise auf der Grundlage der durchgeführten Beweisaufnahme von einer Tatzeit-BAK von 0,5 ‰ aus, die als Mittelwert aus vier Einzelanalysen errechnet wurde; dies steht mit den Angaben des Betroffenen in Einklang, er habe vor Fahrtantritt zwei Flaschen Bier getrunken. Das Gericht hatte unter diesen Umständen keine Veranlassung, von dem ermittelten Wert einen „Sicherheitsabzug“ zu machen. Der Gesetzgeber hat auf der Grundlage eines Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes die Grenzwerte so festgesetzt, dass Sicherheitszuschläge bereits berücksichtigt sind, ein Ausgleich für Messungenauigkeiten also nicht zusätzlich erfolgt. Anders verhält es sich nur, wenn im Einzelfall Anhaltspunkte für einen Messfehler bestehen oder behauptet werden, so dass das Gericht dem konkreten Bedenken im Rahmen seiner Aufklärungspflicht oder auf einen entsprechenden Beweisantrag hin nachzugehen hat (vgl. BGH vom 3. April 2001 – 4 StR 507/00 [BA 2001, 280]). Dies wird mit der Zulassungsbegründung jedoch bereits nicht behauptet.

25.*) Fehlen nähere Feststellungen über den Trinkverlauf (Trinkzeit, Trinkende, Trinkmenge, Getränkeart, etwaige Nahrungsaufnahme, Tatzeit, Zeitpunkt der Blutentnahme, Körpergewicht, Konstitutionstyp) und somit zum exakten Ende der Resorptionsphase eines wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr Angeklagten, so ist zu dessen Gunsten davon auszugehen, daß die Resorptionsphase nicht früher als 120 Minuten nach Trinkende abgeschlossen war.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluß vom 02. Juli 2001 – 1 St RR 68/01 –
(LG München I)

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht München hat den Angeklagten am 7. 8. 2000 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zur Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 100 DM verurteilt. Die hiergegen eingelegten Berufungen des Angeklagten und der Staatsanwaltschaft – diese hatte ihr Rechtsmittel auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt – hat das Landgericht München I am 16. 1. 2001 als unbegründet verworfen.

Nach den in beiden Instanzen übereinstimmend getroffenen Feststellungen fuhr der Angeklagte am 15. 12. 1999 gegen 23.25 Uhr mit einem Fahrrad in M. auf der U.-Straße in nördlicher Richtung. Eine ihm am 16. 12. 1999 um 1.21 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,59 ‰ im Mittelwert. Sowohl das Amtsgericht als auch das Landgericht sind – sachverständig beraten – zugunsten des Angeklagten, der sich in der Hauptverhandlung nicht zur Sache eingelassen hat, davon ausgegangen, daß der Angeklagte bei einer vorangegangenen Feier auf dem Gelände der nahegelegenen Universität der Bundeswehr bis um 23.20 Uhr alkoholische Ge-

tränke („vier Gläser Wein“ entsprechend einem Liter) zu sich genommen habe, er bei einer Resorptionszeit von 90 Minuten und einem stündlichen Abbauwert von 0,1 ‰ eine Blutalkoholkonzentration in Anflutung auf mindestens 1,64 ‰ um 0.50 Uhr hatte und deshalb infolge des vorangegangenen Alkoholgenusses und des Überschreitens des für Radfahrer geltenden Grenzwertes für die absolute Fahrtüchtigkeit von 1,60 ‰ nicht mehr fahrtüchtig gewesen sei. Eine alkoholbedingte relative Fahruntauglichkeit konnte nicht festgestellt werden.

Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts; er macht geltend, der Tatrichter habe eine Resorptionszeit von 120 Minuten zugrunde legen müssen mit der Folge, daß von dem bei der um 1.21 Uhr entnommenen Blutprobe festgestellten BAK-Wert von (nur) 1,59 ‰ auszugehen und der Angeklagte deshalb freizusprechen sei.

Aus den Gründen:

I. Das zulässige Rechtsmittel hat in vollem Umfang Erfolg.

1. Jede Rückrechnung von der Blutalkoholkonzentration zur Zeit der Blutentnahme auf den Wert zur Tatzeit setzt voraus, daß das Ende der Resorptionsphase feststeht. Als Richtwert für die mögliche Dauer der Resorption ist in der gerichtlichen Praxis ein Zeitraum von maximal 120 Minuten anerkannt (BGHSt 25, 246/250). Bei normalem Trinkverlauf, d. h., wenn eine Alkoholbelastung von 0,5 bis 0,8 g Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht innerhalb einer Stunde nicht überschritten wird, dürfen daher die ersten beiden Stunden nach Trinkende nicht in die Hochrechnung einbezogen werden, wenn nicht im konkreten Fall ein früherer Abschluß der Resorption nachweisbar ist (BGH a. a. O.). Die Annahme einer kürzeren Resorptionsdauer bedarf näherer Darlegungen im Urteil und der Feststellung der Anknüpfungstatsachen. Auch ein Sachverständiger kann das Invasionsende nur bei Kenntnis von Trinkzeit und Trinkende, Trinkmenge, Getränkeart, etwaiger Nahrungsaufnahme, Tatzeit, Zeitpunkt der Blutentnahme, Körpergewicht und Konstitutionstyp bestimmen. Wenn nähere Feststellungen über den Trinkverlauf – wie vorliegend – nicht getroffen werden können und deshalb das Ende der Resorptionsphase nicht exakt feststeht, ist zugunsten des Angeklagten davon auszugehen, daß die Resorption nicht früher als 120 Minuten nach Trinkende abgeschlossen war (BayObLGSt 1994, 246/247; LK/König StGB § 316 Rn. 30 jeweils mit weiteren Nachweisen der Rspr. und Lit.).

2. Die in dem angefochtenen Urteil von dem Sachverständigen unterstellten Anknüpfungstatsachen, von denen das Landgericht ausgegangen ist, rechtfertigen nicht die Annahme, es genüge vorliegend, nur 90 Minuten rückrechnungsfrei zu belassen; denn der Sachverständige ist ersichtlich davon ausgegangen, daß die Resorptionszeit – wenn keine resorptionshemmenden Einflüsse vorlägen, für die es keine Anhaltspunkte gebe – bei „normalem Trinkverhalten“ und überwiegendem Weinkonsum regelmäßig nur 90

Minuten betrage. Wesentliche Anknüpfungstatsachen, die den Schluß auf eine von dem in der Rechtsprechung anerkannten Richtwert von 120 Minuten – dem ein normaler Trinkverlauf zugrunde liegt – abweichende niedrigere Resorptionszeit erlauben würden, sind aber weder von dem Sachverständigen und dem ihm folgenden Tatrichter unterstellt, geschweige denn festgestellt worden.

3. Es läßt sich somit nicht ausschließen, daß die Resorption erst im Zeitpunkt der Blutentnahme um 1.21 Uhr, also knapp zwei Stunden nach der letzten Alkoholaufnahme, abgeschlossen war, so daß aus Rechtsgründen ein Zurückrechnen in der Form einer Hochrechnung nicht zulässig ist (BayObLGSt 1994, 246/248).

Dem Angeklagten kann daher nicht nachgewiesen werden, daß er bei der gegenständlichen Fahrt eine Alkoholmenge im Körper hatte, die zu einer höheren Blutalkoholkonzentration als 1,59 ‰ geführt hat, und daß er insoweit nicht in der Lage war, das Fahrrad sicher zu führen.

II. Danach ist das angefochtene Urteil des Landgerichts ebenso wie das ihm vorangegangene Urteil des Amtsgerichts auf die Revision des Angeklagten aufzuheben und dieser mit der sich aus § 467 Abs. 1 StPO ergebenden Kostenfolge freizusprechen (§ 353 Abs. 1, § 354 Abs. 1 StPO).

Der Senat schließt aus, daß im Falle einer Zurückverweisung an das Landgericht noch weitere Feststellungen getroffen werden können, die zu einer Verurteilung des Angeklagten führen.

26.*) Auch bei Vorliegen des Regelfalles nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB muß der Tatrichter zum Zeitpunkt der Urteilsfindung prüfen, ob die in der Verwirklichung des Regelfalles zum Ausdruck gekommene Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen weiterhin vorliegt. Dabei sind die konkreten Tatumstände zu gewichten und die Wirkung des vorläufigen Fahrerlaubnisentzuges zu berücksichtigen. Danach ist von der Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen, wenn der Angeklagte nachts, zu verkehrsarmer Zeit, eine Fahrtstrecke von 300 m zurückgelegt hat, nicht vorbestraft ist, über viele Jahre unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hat und die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis mehr als 6 Monate zurückliegt.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Urteil vom 12. Oktober 2000 – 1 Ss 120/00 –
– 18 AK 164/99 (LG Karlsruhe) –

Zum Sachverhalt:

Nach vorausgegangenem Strafbefehlsverfahren verurteilte das Amtsgericht Pforzheim den Angeklagten mit Urteil vom 20. 10. 1999 wegen eines Vergehens der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen in Höhe von jeweils

250 DM. Gleichzeitig entzog es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis, zog seinen Führerschein ein und ordnete an, dass dem Angeklagten vor Ablauf von neun Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden dürfe.

Die hiergegen durch den Angeklagten eingelegte Berufung wurde durch Urteil des Landgerichts Karlsruhe mit der Maßgabe verworfen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis entfallen sollte und statt dessen ein Fahrverbot von drei Monaten angeordnet wurde, das im Hinblick auf die Dauer der Einbehaltung des Führerscheins als abgegolten galt.

Hiergegen richtet sich die Revision der Staatsanwaltschaft, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird.

Aus den Gründen:

Die auf die Sachrüge gestützte Revision hat keinen Erfolg.

Die Entscheidung des Landgerichts, von der Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

Das Landgericht hat zum einen rechtsfehlerfrei das anfängliche Vorliegen eines Regelfalles nach § 69 Abs. 2 StGB angenommen und zum anderen nicht verkannt, dass auch in einem Regelfall der Tatrichter zu prüfen hat, ob zum Zeitpunkt der Urteilsfindung weiterhin von der Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist.

Das Maß der Ungeeignetheit beurteilt sich nach der konkreten Anlasstat, so dass vorliegend bei der Bestimmung der Ungeeignetheit auch alle zugunsten des Angeklagten sprechenden Gesichtspunkte zu berücksichtigen waren: Der Angeklagte war nach den Feststellungen nachts, zu verkehrsarmer Zeit, mit seinem Pkw 300 m gefahren. Die insgesamt geplante Fahrstrecke betrug 350 m. Der zur Tatzeit 61 Jahre alte Angeklagte ist nicht vorbestraft und hat ausweislich des Verkehrszentralregisters über viele Jahre unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen. Nachdem zum Zeitpunkt der Berufungsverhandlung die Fahrerlaubnis des Angeklagten länger als sechs Monate vorläufig entzogen war, hatte das Landgericht bei der Frage, ob die aus der Verwirklichung eines Regelfalles nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB – der Angeklagte hatte zum Tatzeitpunkt eine Blutalkoholkonzentration von 1,46 ‰ – zum Ausdruck gekommene charakterliche Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen eines Kraftfahrzeuges weiterhin vorliege, auch die genannten konkreten Tatumstände zu gewichten und zudem die Wirkung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu berücksichtigen (vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 49. Aufl. § 69 Rdnr. 15). In der danach getroffenen Entscheidung, eine Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeugs liege zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung nicht mehr vor, sind keine Rechtsfehler zu erkennen. Das gleiche gilt für die Festsetzung der Geldstrafe von 35 Tagessätzen zu je 250 DM und die Anordnung des – im Hinblick auf die Dauer der Einbehaltung des Führerscheins abgegoltenen – Fahrverbots.

27.*) Liegen keine neuen Tatsachen und/oder Beweismittel vor, darf das Beschwerdegericht bis zum Erlass eines Berufungsurteils den erstinstanzlich festgestellten Sachverhalt nicht anders als der Strafrichter würdigen und im Gegensatz zum angefochtenen Urteil nach Aktenlage die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen bejahen und eine neue vorläufige Fahrerlaubnisentziehung anordnen.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluß vom 10. April 2001 – 4 Ws 80/01 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Backnang verurteilte den Angeklagten, der auch wegen tateinheitlich begangener vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs angeklagt war, am 22. Januar 2001 lediglich wegen fahrlässiger Körperverletzung in drei tateinheitlichen Fällen und sah von einer endgültigen Entziehung der Fahrerlaubnis ab. Mit Beschluss vom selben Tag hob es deshalb die bereits am 09. Oktober 2000 angeordnete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auf. Hiergegen legte die Staatsanwaltschaft, die außerdem das Urteil mit der Berufung anfocht, Beschwerde ein. Durch Beschluss vom 21. Februar 2001 hob die als Beschwerdekammer zuständige 17. Strafkammer des Landgerichts Stuttgart den Beschluss des Amtsgerichts vom 22. Januar 2001 auf und ordnete auf das Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft erneut die vorläufige Fahrerlaubnisentziehung an. Gegen diese Entscheidung legte der Verteidiger des Angeklagten mit Schriftsatz vom 26. März 2001 (weitere) Beschwerde ein. Am 05. April 2001 wurden die Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO dem Landgericht Stuttgart als Berufungsgericht vorgelegt; zur Entscheidung hierüber ist die 38. Strafkammer berufen.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Angeklagten gegen den Beschluss vom 21. Februar 2001 richtet sich – trotz bereits eingelegerter Berufung – gegen eine Entscheidung, die das Landgericht als Beschwerdegericht und nicht als mit der Berufung, also mit der Hauptsache selbst befasstes Gericht erlassen hat. Denn der durch Vorlage der Akten gemäß § 321 StPO bewirkte Zuständigkeitswechsel ist erst nach Erlass der nunmehr angefochtenen Entscheidung eingetreten (vgl. LR-Schäfer, 24. Aufl., § 111a Rdnr. 90; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl., § 111a Rdnr. 7; vgl. auch OLG Stuttgart, NSz 1990, 141). Das Rechtsmittel ist mithin unstatthaft, da die angefochtene Entscheidung auf Beschwerde hin erging und weder Verhaftung noch einstweilige Unterbringung betrifft (§ 310 Abs. 1 und 2 StPO).

Der Senat weist vorsorglich auf Folgendes hin:

Das Beschwerdegericht (dasselbe gilt für das Berufungsgericht) hätte bis zum Erlass des Berufungsurteils den erstinstanzlich festgestellten Sachverhalt nicht – wie geschehen – anders als der Strafrichter würdigen und im Gegensatz zum angefochtenen Urteil

nach Aktenlage die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen bejahen dürfen (LR-Schäfer, a. a. O., Rdnr. 19; Nack in KK-StPO, 4. Auflage, § 111a Rdnr. 8; BVerfG NJW 1995, 124; OLG Karlsruhe NJW 1960, 2113). Auf neu bekannt gewordenen Tatsachen und/oder Beweismittel, die zu einer anderen Beurteilung der Geeignetheit des Angeklagten hätten führen und in Abweichung vom vorgenannten Grundsatz eine erneute Fahrerlaubnisentziehung hätten gestatten können, stützt die Beschwerdekammer ihre Entscheidung nicht. Einem vor Erlass des Berufungsurteils gestellten Antrag des Angeklagten auf Aufhebung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis müsste die nunmehr zuständige Berufungskammer daher – wenn nicht gar bereits von Amts wegen – wohl nachkommen, es sei denn, neue Tatsachen rechtfertigten eine andere Entscheidung.

28. 1. Die Fahrerlaubnis kann auch noch in einem späteren Verfahrensabschnitt vorläufig nach § 111a StPO entzogen werden. Bei einer vorläufigen Entziehung erst längere Zeit nach der Tatbegehung ist jedoch besonders sorgfältig die Einhaltung und Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu prüfen.

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

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluß vom 13. Dezember 2001 – 2 Ws 304/01 –
(LG Bochum)

Zum Sachverhalt:

Dem Angeschuldigten wird gewerbsmäßige Eingangsabgabenhinterziehung (§§ 369 Abs. 1 Ziffer 1, 370 Abs. 1 Ziffer 2; 373 Abs. 1, 375 Abs. 2 AO) zur Last gelegt. Gemeinsam mit mehreren Mittätern soll der Angeschuldigte als Kraftfahrer eines Lkw-Gespans am 9. Januar 2001 rund 1,5 Mio. Zigaretten von Polen aus in die Bundesrepublik Deutschland eingeführt haben, ohne diese bei den Zollbehörden anzuzeigen. Es soll ein Steuerschaden von rund 1,3 Mio. DM entstanden sein.

Dem Angeschuldigten ist im Verfahren zunächst nicht die Fahrerlaubnis nach § 111a StPO vorläufig entzogen worden. Dies ist erst durch den angefochtenen Beschluss der Strafkammer am 6. November 2001 erfolgt. Hiergegen wendet sich der Angeschuldigte mit seiner Beschwerde, mit der er insbesondere geltend macht, dass keine dringenden Gründe im Sinn des § 111a StPO vorliegen. Zudem sei die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis unverhältnismäßig. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Beschwerde zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, hat in der Sache jedoch keinen Erfolg.

1. Das Landgericht ist zu Recht von dringenden Gründen im Sinn des § 111a StPO für die Annahme, dass dem Angeschuldigten demnächst in einem Urteil die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werden wird, ausgegangen. (wird ausgeführt)

2. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO ist auch (zumindest derzeit noch) nicht unverhältnismäßig. Es entspricht einhelliger Meinung der Obergerichte, dass die Fahrerlaubnis auch noch in einem späteren Verfahrensabschnitt vorläufig nach § 111a StPO entzogen werden kann (vgl. dazu u. a. OLG Koblenz VRS 67, 254; 68, 118; OLG Karlsruhe VRS 68, 360; OLG Düsseldorf NZV 1992, 331; Kleinknecht/Meyer-Goßner, StPO, 45. Aufl., 2001, § 111a Rn. 3 mit weiteren Nachweisen; a. A. soweit ersichtlich nur LG Trier VRS 63, 210; LG Hagen NZV 1994, 334 und teilweise a. A. Kropp NSTZ 1997 S. 471). Dieser Auffassung schließt sich der Senat grundsätzlich an. Bei einer (vorläufigen) Entziehung erst längere Zeit nach der Tatbegehung ist jedoch, da es sich bei § 111a StPO um eine Eilentscheidung handelt, besonders sorgfältig die Einhaltung und Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (vgl. dazu OLG Köln StV 1991, 248) zu prüfen. Dabei sind alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen.

Dies führt vorliegend dazu, dass die Strafkammer das ihr eingeräumte Ermessen nicht verletzt hat, wobei dahinstehen kann, wann konkret der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der in den Fällen der späten vorläufigen Entziehung vor allem berührt ist (vgl. dazu auch OLG Düsseldorf NZV 1992, 331), verletzt ist. Der Senat übersieht insoweit nicht, dass die Fahrerlaubnis erst rund 10 Monate nach der am 9. Januar 2001 angeblich begangenen Tat entzogen worden ist. Dieser verhältnismäßig lange Zeitraum wird jedoch dadurch relativiert, dass die Ermittlungen erst Mitte August 2001 durch Übersendung des Schlussberichts des Zollfahndungsamtes M. abgeschlossen werden konnten. Im Anschluss daran hat dann die Staatsanwaltschaft Anklage erhoben, die am 4. Oktober 2001 bei der Strafkammer eingegangen ist. Übersehen werden kann auch nicht der verhältnismäßig hohe (Steuer-)Schaden von rund 1,3 Mio. DM. Soweit der Verteidiger darauf hinweist, dass der Angeschuldigte als Kraftfahrer dringend auf seine Fahrerlaubnis angewiesen ist, ist dem nicht nur entgegenzuhalten, dass der Angeschuldigte seine Fahrerlaubnis derzeit erst rund 1 Monat entbehrt, sondern auch, dass es sich, was die Höhe des Schadens zeigt, um ein schwerwiegendes Delikt handelt, das dem Angeschuldigten vorgeworfen wird (vgl. zur Abwägung auch OLG Düsseldorf NZV 1992, 331).

Von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis war auch nicht die Fahrerlaubnis für Nutzfahrzeuge auszunehmen (vgl. auch dazu OLG Düsseldorf, a. a. O.). Denn anders als in dem vom Oberlandesgericht Düsseldorf entschiedenen Fall hat vorliegend der Angeschuldigte die ihm zur Last gelegte Straftat nicht mit seinem Privat-Pkw begangen, sondern gerade in seiner Eigenschaft als Berufskraftfahrer mit einem

Lkw. Das lässt eine Ausnahmeregelung für Nutzfahrzeuge derzeit als unzulässig erscheinen.

3. Für den weiteren Verfahrensgang weist der Senat auf Folgendes hin: Nach allgemeiner Meinung (vgl. OLG Düsseldorf StV 1994, 233; OLG Köln StV 1991, 248), der sich der Senat im Hinblick auf den zu beachtenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatz anschließt, sind Verfahren, in denen dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen worden ist, beschleunigt zu führen. Das gilt nach Auffassung des Senats besonders, wenn es sich bei dem Beschuldigten – wie vorliegend – um einen Berufskraftfahrer handelt, bei dem die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis die Wirkung eines vorläufigen Berufsverbotes hat.

Deshalb wird die Strafkammer das Verfahren unter Beachtung des Beschleunigungsgrundsatzes (§ 121 StPO) besonders fördern und möglichst bald die Eröffnung des Hauptverfahrens beschließen und die Hauptverhandlung terminieren müssen. Sollte sie dazu aufgrund anderer bei ihr anhängiger Verfahren nicht in der Lage sein, wird sie zu gegebener Zeit die Aufrechterhaltung der vorläufigen Maßnahme überprüfen müssen.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht
Detlef Burhoff, Hamm)

29.)* 1. § 69a Abs. 7 StGB ist grundsätzlich nicht geeignet, Sperrfristverkürzungen für einen in der Zukunft liegenden Zeitpunkt – also bevor der Maßregelzweck erreicht ist – anzuordnen. Eine pauschalierte Aufhebung der Sperrfrist (hier: 3 Monate vor dem eigentlichen Ablauf) ist deshalb nur im Gnadenwege möglich.

2. Im Rahmen einer Entscheidung nach § 69a Abs. 7 StGB ist umfassend zu prüfen, ob der Verurteilte zum jetzigen Zeitpunkt noch als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Hierbei kann eine erfolgte Nachschulung ein Element bei der erforderlichen richterlichen Prüfung der vorzeitigen Erreichung des Maßregelzweckes sein. Allein hierfür ausreichend ist eine solche Nachschulung jedoch nicht.

Landgericht Ellwangen,
Beschluss vom 02. Juli 2001 – 1 Qs 76/01 –
– 1 Cs 35 Js 22817/00 (AG Crailsheim) –

Zum Sachverhalt:

Der Verurteilte wurde durch Strafbefehl des Amtsgerichts Crailsheim vom 22. 01. 2001 rechtskräftig wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung verurteilt. Neben einer Geldstrafe wurde dem Verurteilten die Fahrerlaubnis entzogen und für deren Wiedererteilung eine Sperrfrist von 10 Monaten festgesetzt.

Mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 17. 05. 2001 hat der Verurteilte eine „Gnadenverfügung“ beantragt, wonach die durch Strafbefehl festgesetzte

Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis vorzeitig aufgehoben werden sollte. Zur Begründung hat er im Wesentlichen vorgetragen, dass er erfolgreich an einem Kurs „Modell Mainz 77“ teilgenommen habe.

Die Staatsanwaltschaft Ellwangen, welcher der Antrag vom Amtsgericht Crailsheim zur Entscheidung im Gnadenwege zugeleitet worden war, hat die Prüfung einer Gnadenentscheidung mit der Begründung abgelehnt, dass eine gerichtliche Entscheidung gemäß § 69a Abs. 7 StGB vorrangig sei, und gegenüber dem Amtsgericht Crailsheim beantragt, die verhängte Sperrfrist um 3 Monate abzukürzen.

Mit dem angefochtenen Beschluss hat das Amtsgericht Crailsheim eine solche Entscheidung mit der Begründung abgelehnt, dass gemäß § 14 Abs. 2 der Gnadenordnung vorliegend eine Entscheidung gemäß § 69a Abs. 7 StGB nicht vorrangig sei, da der Verurteilte bzw. sein Verteidiger ausdrücklich klargestellt hätten, dass gerade eine Gnadenentscheidung beantragt werde.

Gegen diesen Beschluss des Amtsgerichts Crailsheim hat die Staatsanwaltschaft Ellwangen zugunsten des Betroffenen sofortige Beschwerde eingelegt, wobei sich aus der Beschwerdebegründung ergibt, dass nach wie vor die Abkürzung der Sperrfrist um 3 Monate beantragt wird. Begründet wird die Beschwerde im Wesentlichen damit, dass die Staatsanwaltschaft Ellwangen der Auffassung ist, dass der Antrag des Verteidigers auch entgegen seinem ausdrücklichen Wortlaut nicht nur als Gnadenantrag auszulegen sei.

Aus den Gründen:

Das zulässige Rechtsmittel ist unbegründet.

Die von der Staatsanwaltschaft Ellwangen beim Amtsgericht Crailsheim beantragte und mit ihrem Rechtsmittel weiterverfolgte Sperrfristverkürzung kann gemäß § 69a Abs. 7 StGB nicht erreicht werden.

Bei der Prüfung, ob eine Aufhebung gemäß § 69a Abs. 7 StGB vorzunehmen ist, ist eine umfassende Prüfung der Frage vorzunehmen, ob der Verurteilte zum jetzigen Zeitpunkt noch als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Hierbei kann eine erfolgte Nachschulung ein Element bei der erforderlichen umfassenden richterlichen Prüfung der vorzeitigen Erreichung des Maßregelzweckes sein. Allein hierfür ausreichend ist eine solche Nachschulung jedoch nicht (vgl. Tröndle/Fischer, Kommentar zum StGB, 50. Auflage, § 69a, Rdnr. 16 m. w. N.). Eine pauschalierte Aufhebung der Sperrfrist, z. B. 3 Monate vor dem eigentlichen Ablauf, mag im Gnadenwege möglich sein – wie vorliegend auch vom Verteidiger des Verurteilten ausdrücklich beantragt –, gemäß § 69a Abs. 7 StGB kommt eine solche Verfahrensweise jedoch nicht in Betracht. Dort ist vielmehr in jedem Einzelfall eine eingehende Prüfung notwendig, ob von der Ausnahmeregelung des § 69a Abs. 7 StGB Gebrauch zu machen ist.

Im Übrigen vertritt die Kammer die Auffassung, dass § 69a Abs. 7 StGB bereits grundsätzlich nicht

geeignet ist, Sperrfristverkürzungen für einen in der Zukunft liegenden Zeitpunkt – also bevor der Maßregelzweck erreicht ist – anzuordnen.

Gemäß dem Wortlaut des § 69a Abs. 7 StGB kann die Sperre vorzeitig aufgehoben werden, sobald der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Danach ist also erforderlich, dass der Maßregelzweck bereits zum Beschlusszeitpunkt erreicht ist (in diese Richtung: OLG Köln, NJW 1960, S. 2255). Eine Abkürzung der Sperrfrist vorzunehmen, obwohl der Maßregelzweck zum Beschlusszeitpunkt noch nicht erreicht ist, wird von diesem Wortlaut gerade nicht erfasst.

Auch die Auslegung der Vorschrift nach systematischen Grundsätzen stützt diese Ansicht, da es auch im sonstigen – vergleichbaren – Maßregelrecht (vgl. § 67c Abs. 1 und insbesondere § 70a Abs. 1 StGB – anders dagegen der den Vorschriften über die Strafaussetzung zur Bewährung folgende, nicht vergleichbare Fall der Führungsaufsicht) für eine Aufhebung bzw. Aussetzung der Maßregel unabdingbar ist, dass die Erreichung des Maßregelzieles bereits erfolgt ist.

Gegen eine ausweitende Anwendung des § 69a Abs. 7 StGB auch auf die Fälle der Sperrfristverkürzung vor Erreichen des Maßregelzieles spricht auch die rechtskraftdurchbrechende Wirkung einer Anordnung gemäß § 69a Abs. 7 StGB. Rechtskraftdurchbrechungen sind dem deutschen Strafrecht zwar nicht fremd, haben jedoch Ausnahmecharakter (vgl. Karlsruher Kommentar zur StPO, 4. Auflage, vor § 359, Rdnr. 4), weshalb die Normen, die Rechtskraftdurchbrechungen zulassen, restriktiv auszulegen sind.

Da der Bestand einer Maßregel sich nicht an der Schuld des Täters orientiert – die Dauer somit auch nicht schuldangemessen sein kann –, sondern ausschließlich – neben Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten – vom Fortbestehen des Maßregelgrundes abhängt, muss die Maßregel sofort nach Erreichen ihres Zweckes aufgehoben werden und kann nicht bis zu einem künftigen Zeitpunkt aufrechterhalten bleiben.

Andererseits ließe sich im Rahmen einer Entscheidung nach § 69a Abs. 7 StGB, anders als bei der tatrichterlichen Anordnung der Maßregel, auch nicht nachvollziehbar begründen, dass ein Maßregelzweck zwar zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erreicht ist, aber zu einem künftigen, jetzt bereits feststehenden Zeitpunkt erreicht sein wird. § 69a Abs. 7 StGB hat gerade nicht den Sinn, eine Urteilsberichtigung vorzunehmen und die ursprüngliche tatrichterliche Prognose bezüglich der Erforderlichkeit der Maßregeldauer durch eine neue zu ersetzen, sondern erlaubt beim ausnahmsweisen, vorzeitigen Erreichen des Maßregelzieles deren sofortige Aufhebung.

Aus den dargestellten Gründen ist die Kammer der Auffassung, dass die von der Staatsanwaltschaft mit ihrer sofortigen Beschwerde begehrte Sperrfristverkürzung um 3 Monate, womit diese am 21. 08. 2001 enden würde, vom Amtsgericht Crailsheim nicht getroffen werden konnte und daher im Ergebnis zu Recht abgelehnt wurde, ohne dass es hierbei auf die

Auslegung des Antrages des Verteidigers des Verurteilten ankommt, nachdem § 69a Abs. 7 StGB einen solche gerade nicht voraussetzt.

Das von der Staatsanwaltschaft mit ihrem Rechtsmittel verfolgte Ziel einer Abkürzung der Sperrfrist um 3 Monate kann nur im Gnadenwege erreicht werden.

Soweit die Verwaltungsvorschrift des Justizministeriums Baden-Württemberg über die Sperrfristverkürzung nach Teilnahme an einer Nachschulung für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer (VwV Nachschulung) vom 31. 05. 2001 (7400/0727) von einem Vorrang der gerichtlichen Entscheidung nach § 69a Abs. 7 StGB ausgeht – entgegen dem Wortlaut der Vorschrift –, überzeugt dieses aus den oben dargestellten Gründen nicht und entfaltet für die gerichtliche Praxis keine Bindungswirkung.

Anmerkung der Schriftleitung: Die vom Gericht zitierte und am 01. August 2001 in Kraft getretene Verwaltungsvorschrift des Justizministeriums Baden-Württemberg lautet auszugsweise wie folgt:

„Seit 1980 werden in Baden-Württemberg Nachschulungen für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer angeboten, bei denen mit rechtskräftigem Urteil auf Grund einer Verkehrsstrafat eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet worden ist. An diesen Nachschulungen können nur Personen teilnehmen, die erstmals wegen einer unter Alkoholeinfluss begangenen Verkehrsstrafat rechtskräftig verurteilt worden sind, bei denen eine Sperre für die Erteilung einer (neuen) Fahrerlaubnis angeordnet worden ist und deren Blutalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt weniger als 2‰ betragen hat.

1. ...

2. (1) Über einen Antrag auf vorzeitige Aufhebung der Sperre für die Erteilung einer (neuen) Fahrerlaubnis, der auf eine erfolgreich durchgeführte Nachschulung gestützt wird, hat vorrangig das Gericht nach § 69a Abs. 7 StGB zu entscheiden.

(2) Im Hinblick auf die den Kursteilnehmern in Aussicht gestellte Vergünstigung beantragt die Staatsanwaltschaft, die Sperre drei Monate vor ihrem Ablauf aufzuheben. Diesen Antrag stellt sie, sobald die erfolgreiche Teilnahme an einer der in dem „Informationsblatt für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer“ aufgeführten Nachschulungen nachgewiesen wird und eine so genannte Unbedenklichkeitsbescheinigung der Verwaltungsbehörde vorgelegt wird, aus welcher sich ergibt, daß nach Ablauf der verkürzten Sperrfrist keine Bedenken gegen die Erteilung einer Fahrerlaubnis bestehen.

(3) Wird ein Antrag nach § 69a Abs. 7 StGB, der auf eine erfolgreich durchgeführte Nachschulung gestützt wird, durch das Gericht ganz oder teilweise abgelehnt, ist grundsätzlich sofortige Beschwerde zu Gunsten des Betroffenen einzulegen, soweit dem Antrag der Staatsanwaltschaft nicht entsprochen wurde.“

30.*) 1. Die Prüfung der sachlichen Voraussetzungen von § 69a Abs. 7 StGB, insbesondere der Frage, ob der Verurteilte aufgrund der Teilnahme an einem Nachschulungskurs eine risikobewußtere Einstellung zum Straßenverkehr entwickelt hat, muß konkret anhand der Person des Verurteilten vorgenommen werden. Sie darf sich nicht auf die generelle Eignung des Nachschulungskurses beschränken.

2. Nach Abkürzung der Sperrfrist prüft allein die Verwaltungsbehörde die Voraussetzungen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Es obliegt somit ihr, nicht dem Gericht, die Entscheidung von der Einholung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig zu machen.

Landgericht Hof,

Beschluß vom 12. Oktober 2000 – 1 Qs 193/00 –

Zum Sachverhalt:

Weil der Beschwerdeführer am 23. 02. 2000 mit einem Pkw und einer Blutalkoholkonzentration von 1,85 Promille am Straßenverkehr teilnahm, hat ihm die Strafrichterin des Amtsgerichts Hof mit Urteil vom 04. 05. 2000, rechtskräftig seit dem gleichen Tag, die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von 7 Monaten bestimmt. Nachdem der Beschwerdeführer in der Zeit vom 15. 04. 2000 bis zum 08. 07. 2000 an dem vom TÜV Süddeutschland angebotenen Kurs Modell „Freyung“ teilgenommen hatte, beantragte er durch seinen Verteidiger die mit Urteil des Amtsgerichts Hof vom 04. 05. 2000 bestimmte Sperrfrist um zwei Monate abzukürzen. Diesen Antrag des Beschwerdeführers lehnte die Strafrichterin des Amtsgerichts Hof mit Beschluss vom 14. 09. 2000, dem Verteidiger des Beschwerdeführers am 20. 09. 2000 zugestellt, ab. Hiergegen richtet sich die mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 27. 09. 2000, eingegangen bei den Justizbehörden Hof am gleichen Tag, eingelegte sofortige Beschwerde des Beschwerdeführers. Mit dieser verfolgt er die Abkürzung der mit Urteil des Amtsgerichts Hof vom 04. 05. 2000 bestimmten Sperrfrist weiter.

Aus den Gründen:

Die gemäß §§ 463 Abs. 5, 462 Abs. 3 StPO statthafte sofortige Beschwerde ist zulässig, insbesondere fristgerecht eingelegt, 311 Abs. 2 StPO. Sie erweist sich auch als begründet.

Da die Sperre vorliegend bereits über drei Monate gedauert hat, waren die formellen Voraussetzungen gemäß § 69a Abs. 7 S. 2 StGB für eine Abkürzung der Sperrfrist gegeben. Sachliche Voraussetzung hierfür ist gemäß § 69a Abs. 7 S. 1 StGB jedoch, dass wegen neuer Tatsachen Grund zu der Annahme besteht, dass der Täter zum Zeitpunkt der Entscheidung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist.

Zutreffend und in nicht zu beanstandender Weise ist die Erstrichterin insoweit davon ausgegangen, dass für die sachliche Voraussetzung des § 69a Abs. 7 StGB Berücksichtigung finden kann, dass der „Verurteilte“

durch eine Nachschulung eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr entwickelt hat und dass aufgrund ordnungsgemäßen Ablaufs des Nachschulungskurses Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass bei ihm eine Haltungsänderung eingetreten ist (vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 49. Aufl., RdNr. 15 zu § 69a m. w. N.).

Allerdings sind diese Voraussetzungen konkret auf die Person des Beschwerdeführers bezogen zu prüfen. Die vom Amtsgericht Hof in der angefochtenen Entscheidung insoweit vertretene Auffassung, dass der Eignungsmangel beim Beschwerdeführer nur durch ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten ausgeräumt werden kann, stellt nach Auffassung der Beschwerdekammer zu strenge Anforderungen an die sachlichen Voraussetzungen des § 69a Abs. 7 S. 1 StGB für die Abkürzung einer Sperrfrist. Die vom Gericht nach § 69a Abs. 7 StGB zu treffende Entscheidung darf nicht auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis lauten (Tröndle/Fischer, StGB, 49. Aufl., RdNr. 15b zu § 69a StGB). Vielmehr prüft die Verwaltungsbehörde allein nach Abkürzung der Sperrfrist die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis (Tröndle/Fischer, a. a. O., RdNr. 16 zu § 69a StGB). Soweit für die (Wieder-)Erteilung der Fahrerlaubnis ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten erforderlich ist, obliegt es allein der Verwaltungsbehörde, im Rahmen der ihr obliegenden Entscheidung dieses als Voraussetzung für die (Wieder-)Erteilung der Fahrerlaubnis zu verlangen. Da § 69a Abs. 7 StGB nur die Voraussetzung für die (vorzeitige) Wiedererteilung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde schafft und diese das Erfordernis eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens im Verfahren der (Wieder-)Erteilung der Fahrerlaubnis prüft, wären – wollte man für das Vorliegen der sachlichen Voraussetzung des § 69a Abs. 7 StGB immer ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten fordern – die Anforderungen an die Voraussetzungen des § 69a Abs. 7 S. 1 StGB zu streng gefasst.

Nach Auffassung der Beschwerdekammer darf sich die Prüfung der sachlichen Voraussetzungen des § 69a Abs. 7 S. 1 StGB auch nicht auf die generelle Eignung des vom TÜV Süddeutschland angebotenen Kurses „Freyung“ – wie vom Amtsgericht weitgehend in der angefochtenen Entscheidung vorgenommen – beschränken. Vielmehr muss – wie bereits ausgeführt – die Prüfung insbesondere der Frage, ob der Verurteilte eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr entwickelt hat und ob beim Verurteilten eine Haltungsänderung eingetreten ist, konkret anhand seiner Person vorgenommen werden. Insoweit hat die den Nachschulungskurs, an dem der Verurteilte vom 15. 04. bis zum 18. 07. teilgenommen hat, durchführende Dipl.-Psychologin vom med.-psych. Institut des TÜV auf Nachfrage der Beschwerdekammer bestätigt, dass der Beschwerdeführer aufgrund der Kursteilnahme eine risikobewusstere Einstellung zum Straßenverkehr entwickelt habe. Während er sich noch bei einem Vorgespräch zu dem Kurs vor dem 15. 04. 2000 uneinsichtig gezeigt habe, sei während des Kurses eine

positive Entwicklung dahingehend eingetreten, dass er hinsichtlich seiner Alkoholproblematik eine Problemeinsicht und auch Lösungsstrategien zum Verhalten im Straßenverkehr ohne Alkohol entwickelt habe. Bei einer abschließenden Prüfung habe er sehr gute Ergebnisse erzielt. Diese von der Dipl.-Psychologin bekundete Entwicklung des Beschwerdeführers belegt zum einen, dass er tatsächlich eine risikobewusstere Einstellung zum Straßenverkehr entwickelt hat und dass bei ihm tatsächlich eine die Abkürzung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB rechtfertigende Haltungsänderung eingetreten ist.

Da die dargelegte Haltungsänderung und Entwicklung einer risikobewussteren Einstellung des Beschwerdeführers zum Straßenverkehr nach dem Urteil des Amtsgerichts Hof am 04. 05. 2000 eingetreten ist, handelt es sich auch um neue Tatsachen.

Demzufolge war der Beschluss des Amtsgerichts Hof vom 14. 09. 2000 aufzuheben und die Sperrfrist abzukürzen.

Anmerkung der Schriftleitung: Der Abstinenzkurs nach Modell „Freyung“ wurde Ende der achtziger Jahre entwickelt. Der Kurs besteht aus sieben Gruppensitzungen à drei Stunden (ca. 8 Teilnehmer), die sich über drei Monate erstrecken.

Das Kursmodell hat zum Ziel, die Handlungsfähigkeit des einzelnen Kursteilnehmers zu erhöhen und ihn beim Erwerb eines befriedigenden Selbst- und Sozialbezugs zu unterstützen. Da der frühere Alkoholmißbrauch des Betroffenen zu seiner Handlungsunfähigkeit beigetragen hat, wird während des Kurses Alkoholabstinenz gefordert.

Der Kurs erhebt den Anspruch, das mittlere Rückfallrisiko der Teilnehmer zu senken, ohne im Einzelfall eine Garantie für eine gelungene Rehabilitation übernehmen zu können. Jede Intervention weist eine gewisse Mißerfolgsquote auf. Anders als in den evaluierten Kursmodellen, bei denen der Gutachter und der Kursleiter in hohem Ausmaß die Verantwortung für den Kurserfolg tragen, wird beim Modell Freyung die Eigenverantwortung des einzelnen in den Vordergrund gestellt. Die nachfolgende unabhängige MPU ist nicht nur zur Überprüfung des Kurserfolges unverzichtbar, sondern trägt auch zur Motivation der Kursteilnehmer bei. Im Rahmen einer von der TÜV MPI GmbH durchgeführten Evaluation konnte für Teilnehmer am Kurs „Modell Freyung“ eine signifikante Reduktion der Rückfallzahlen belegt werden. Mit 6,2 % Rückfallhäufigkeit im 3-Jahres-Zeitraum besitzen diese Fahrer ein deutlich geringeres Risiko als Nicht-Beratene, die nach positivem Gutachten (10,8 %) ihre Fahrerlaubnis wiedererhalten haben.

(Aus einem Projektbericht der TÜV Medizinisch-Psychologisches Institut GmbH, Landshut)

31. Zum Einfluss der Übergangsvorschrift in § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG auf die Verwertung getilgter (tilgungsreifer) Straftaten in Verwaltungs-, Ver-

waltungsstreit- sowie Revisionsverfahren, die die (Wieder-)Erteilung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 12. Juli 2001 – 3 C 14.01 –
– 7 K 2838/98 (VG Gelsenkirchen) –

Zum Sachverhalt:

Die Beteiligten streiten darüber, ob der Kläger auf seinen Antrag auf (Wieder-)Erteilung der Fahrerlaubnis eine Neubescheidung beanspruchen kann. Dies hat das angefochtene Urteil mit der Begründung angenommen, in dem angefochtenen versagenden Bescheid seien zum Nachteil des Klägers Gutachten verwendet worden, die vom Kläger begangene Straßenverkehrsstraftaten verwertet haben, welche zum Zeitpunkt des Abschlusses des tatsächengerichtlichen Verfahrens bereits getilgt gewesen seien.

Der inzwischen 31-jährige Kläger war seit seiner Volljährigkeit Inhaber der Fahrerlaubnis Klasse 3. Durch Urteil des Amtsgerichts D. vom 2. April 1990 wurde er wegen fahrlässiger Straßenverkehrgefährdung durch Trunkenheit im Verkehr (Vergehen gemäß § 315c StGB) zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen verurteilt, weil er am 6. November 1989 mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,24 ‰ am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen und einen Verkehrsunfall verursacht hatte. Nach Ablauf der vom Gericht im Zusammenhang mit der Entziehung der Fahrerlaubnis angeordneten Sperrfrist von 8 Monaten wurde ihm die Fahrerlaubnis wieder erteilt. Diese wurde durch Urteil des Amtsgerichts D. vom 27. April 1994 unter Verhängung einer Sperrfrist von 18 Monaten entzogen, weil er am 10. Oktober 1993 bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle alkoholisiert (BAK-Wert von 1,1 ‰) aufgefallen war und deshalb wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Vergehen gemäß § 316 StGB) zu einer Freiheitsstrafe von einem Monat zur Bewährung verurteilt wurde. Im Jahre 1996 ist die beantragte Wiedererteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 3 mit der Begründung verweigert worden, das gemäß § 15c StVZO a. F. verlangte und erstellte medizinisch-psychologische Gutachten sei negativ ausgefallen.

Seit 1997 begehrt der Kläger erneut die Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 3. Hierzu hat er sich nochmals einer Begutachtung unterzogen. Das Gutachten vom 22. Januar 1998, das – wie das frühere Gutachten – die vorerwähnten Vorbelastungen des Klägers verwertet, kommt zum Ergebnis, es sei zu erwarten, dass der Kläger auch zukünftig Kraftfahrzeuge unter Alkoholeinfluss führen werde.

Der gegen den Versagungsbescheid vom 2. Februar 1998 in der Fassung des Widerspruchsbescheids vom 14. April 1998 erhobenen Verpflichtungsklage hat das Verwaltungsgericht durch Bescheidungsurteil mit folgender Begründung stattgegeben: Ausweislich entsprechender Auskünfte des Verkehrszentralregisters seien die vorerwähnten Verurteilungen nicht mehr eingetragen. Wegen des in Verfahren der vorliegenden Art maßgeblichen Zeitpunkts des Schlusses der münd-

lichen Verhandlung sei das im Jahre 1998 erlassene Straßenverkehrs- bzw. Fahrerlaubnisrecht heranzuziehen; insbesondere dürften, wie sich aus § 65 Abs. 9 StVG ergebe, die zwischenzeitlich getilgten Straftaten auch in dem Sinne nicht mehr dem Kläger vorgehalten werden, als die auf ihrer Grundlage erstellten Gutachten zum Nachteil des Klägers verwendet wurden. Das neu geschaffene Recht habe dazu geführt, dass für die Verwertbarkeit von verkehrszentralregisterpflichtigen Straftaten bei der Eignungsbeurteilung immer die Tilgung im Verkehrszentralregister maßgeblich sei. Mit hin müsse der Kläger wie bei einem Ersterteilungsantrag behandelt werden. Sehe man von den unverwertbaren Straftaten und den hierauf gründenden Gutachten ab, seien keine Eignungszweifel ersichtlich. Damit sei aber die Sache noch nicht spruchreif, weil der Kläger noch eine Fahrprüfung ablegen müsse.

Zur Begründung der vom Verwaltungsgericht zugelassenen Revision macht der Beklagte geltend, die für den Kläger negativen Begutachtungen seien unverändert verwertbar.

Der Oberbundesanwalt vertritt die Auffassung, getilgte Straftaten seien in den hier in Rede stehenden Übergangsfällen durch die mit Gesetz vom 19. März 2001 angefügte Bestimmung des § 65 Abs. 9 Satz 1 (Halbsatz 2) StVG – allerdings begrenzt auf zehn Jahre – verwertbar.

Aus den Gründen:

Die Revision des Beklagten ist begründet. Zum maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung durch den erkennenden Senat (hierzu nachfolgend I.) verletzt das angefochtene Urteil Bundesrecht im Sinne des § 137 Abs. 1 VwGO. Nach der nunmehr geltenden Fassung des Straßenverkehrsgesetzes – StVG –, die es durch Gesetz vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386) erhalten hat, kann der vom Verwaltungsgericht bejahte Neubescheidungsanspruch nicht damit begründet werden, das im Verwaltungsverfahren eingeholte Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle könne nicht berücksichtigt werden, weil es sich auf Verkehrsstraftaten stütze, die sämtlich einem Verwertungsverbot unterlägen. Durch die Anfügung des § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 2 StVG ist dieser Argumentation die Grundlage entzogen worden (2.). Dies nötigt zur Zurückverweisung der Sache an das Verwaltungsgericht (§ 144 Abs. 3 Nr. 2 VwGO), dem die inhaltliche Bewertung des vorliegenden Gutachtens ebenso wie die Entscheidung über die Notwendigkeit weiterer Beweiserhebung obliegt (3.).

1. Eine Verpflichtungsklage, mit der – wie im Streitfall – ein Anspruch auf (Wieder-)Erteilung einer Fahrerlaubnis verfolgt wird, ist nach dem materiellen Recht zu entscheiden, das sich im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung Geltung für diesen Anspruch beimißt (vgl. u. a. Urteil vom 18. November 1983 – BVerwG 7 C 35.82 – Buchholz 442.16 § 15 StVZO Nr. 2 m.w.N., stRspr; vgl. auch Urteil vom 27. September 1995 – BVerwG 11 C 34.94 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 24 für den maßgeblichen

Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung bei einer Entziehung und für danach liegende Umstände). Das gilt für Fälle der vorliegenden Art auch im Revisionsverfahren. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 17. Dezember 1954 – BVerwG V C 97.54 – BVerwGE I, 291 [298]; seither stRspr, vgl. Urteil vom 17. Dezember 1976 – BVerwG VII C 69.74 – BVerwGE 52, I [3]) sind daher auch in Verfahren auf Erteilung einer Fahrerlaubnis Rechtsänderungen in dem gleichen Umfang für das Revisionsgericht beachtlich, in dem sie die Vorinstanz berücksichtigen müsste, wenn sie jetzt entschiede. Weil das Verwaltungsgericht, müsste es (erst) jetzt entscheiden, anders als bei der am 7. Februar 2001 getroffenen Entscheidung die durch Art. 1 Nr. 18 b des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386) erfolgte Ergänzung von § 65 Abs. 9 Satz 1 (Halbsatz 2) StVG berücksichtigen müsste, obliegt die gleiche Verpflichtung dem erkennenden Senat.

2. Mithin ist die vom Verwaltungsgericht entscheidungstragend herangezogene Vorschrift des § 65 Abs. 9 Satz 1 (Halbsatz 1) StVG, wonach „Entscheidungen, die vor dem 1. Januar 1999 im Verkehrszentralregister eingetragen werden sind, ... bis 1. Januar 2004 nach den Bestimmungen des § 29 in der bis zum 1. Januar 1999 geltenden Fassung in Verbindung mit § 13a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung getilgt“ werden, mit der Ergänzung anzuwenden, dass „die Entscheidungen ... nach § 52 Abs. 2 des Bundeszentralregistergesetzes in der bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Fassung verwertet werden“ dürfen, „jedoch längstens bis zu dem Tag, der einer 10-jährigen Tilgungsfrist entspricht“. Daraus ergibt sich, dass zwar die vom Verwaltungsgericht zutreffend festgestellte **Tilgungsreife** der hier in Rede stehenden Straftaten unverändert Bestand behält (hierzu nachfolgend a)), aber gleichwohl jedenfalls die – getilgte – Verurteilung vom 27. April 1994 (wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr am 10. Oktober 1993) weiterhin **verwertet** werden darf (hierzu nachfolgend b)). Dies ergibt sich im Einzelnen aus Folgendem:

a) Zu Recht hat das Verwaltungsgericht aus den Veränderungen der Bestimmungen in den §§ 28, 29 und 65 StVG durch das Gesetz vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) für das Streitverfahren abgelaufene Tilgungsfristen von fünf Jahren und damit eine Tilgungsreife der vom Kläger begangenen Straftaten abgeleitet.

Hiernach dürfen künftig Vorbelastungen wie diejenigen des Klägers zwar im Verkehrszentralregister gespeichert werden. Gleichwohl sind nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 i. V. m. Nr. 3 StVG strafgerichtliche Verurteilungen, die – wie hier – zu Entziehungen der Fahrerlaubnis bzw. zu Sperrfristen für die Wiedererteilung wegen Delikten im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss geführt haben, nach 10 Jahren zu tilgen; solche getilgten Taten bzw. Entscheidungen dürfen gemäß § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG den Betroffenen für den Zweck des § 28 Abs. 2 StVG nicht mehr vorge-

halten und nicht zu ihrem Nachteil verwertet werden. Damit ist für „Neufälle“ eine grundsätzliche Deckungsgleichheit von Tilgungs- und Verwertungsfristen bzw. Tilgungsreife und Verwertungsverbot hergestellt.

Für vor dem 1. Januar 1999 im Verkehrszentralregister eingetragene (strafgerichtliche) Entscheidungen wie diejenigen, die den Kläger betrafen, bestimmt die Übergangsvorschrift in § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 1 StVG jedoch die Anwendbarkeit von § 29 StVG sowie § 13a StVZO in deren ausgelaufenen Fassungen. Daher durfte das Verwaltungsgericht zu Recht die Tilgung (Tilgungsreife) der beiden vorgenannten Taten annehmen und musste nicht von einer zehnjährigen Tilgungsfrist ausgehen; auch für die im Jahre 1994 abgeurteilte Tat, wegen der der Kläger (nur) zu einer Freiheitsstrafe von einem Monat auf Bewährung verurteilt worden war, war die fünfjährige Tilgungsfrist des § 13a Abs. 2 Ziffer 2 Buchst. a und e StVZO a. F. (Bekanntmachung der Neufassung vom 28. September 1988, BGBl. I S. 1793) abgelaufen, weil der Kläger zu keiner mehr als dreimonatigen Freiheitsstrafe verurteilt worden ist.

b) Ob die weitere Annahme des Verwaltungsgerichts, mit der eingetretenen Tilgungsreife sei unmittelbar auch ein Verwertungsverbot (vgl. grundlegend Urteil vom 17. Dezember 1976 – BVerwG VII C 28.74 – BVerwGE 51, 359, [366 ff.]) verbunden gewesen, zutrifft oder die Gegenauffassung, wonach die eine weitere Verwertung getilgter Verfahren ermöglichende Vorschrift des § 52 Abs. 2 BZRG a. F. (BGBl. I 1984 S. 1230, 1239) auch von Anfang an für die Übergangsfälle gegolten hat (vgl. Bouska, Fahrerlaubnisrecht, 2. Auflage 2000, S. 172 m. w. N.), kann für das Streitverfahren offen bleiben. Der Gesetzgeber, der das Problem einer unbeabsichtigten Privilegierung der vom Übergangsrecht erfassten Antragsteller offenbar nicht gesehen hatte (vgl. BTDrucks 13/6914 S. 84), hat ausweislich der Begründung zur Anfügung des zweiten Halbsatzes in § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG (BTDrucks 14/4304 S. 14) ein entstandenes Regelungsbedürfnis festgestellt und das Verwertungsverbot von der Tilgungsreife abgekoppelt.

Bis zur Änderung durch das Gesetz vom 24. April 1998 durfte nach § 52 Abs. 2 BZRG a. F. – abweichend von § 51 Abs. 1 BZRG, wonach mit der Tilgungsreife einer Tat auch das Verbot ihrer Verwertung einherging – eine frühere Tat trotz Tilgungsreife in einem Verfahren berücksichtigt werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hatte, wenn die Verurteilung wegen dieser Tat in das Verkehrszentralregister einzutragen war (sog. „ewige Verwertung“; vgl. BTDrucks 14/4304 S. 14).

Für die hier in Rede stehenden Fälle, für die das alte Tilgungsrecht eine durch § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbsatz 1 StVG aufrechterhaltene 5-jährige Tilgungsfrist vorsah, soll es zur Vermeidung einer sachlich nicht gerechtfertigten Bevorzugung der Übergangsfälle gegenüber abgeschlossenen „Altfällen“ einerseits und „Neufällen“ andererseits wenigstens bei der nunmehr allerdings auf längstens 10 Jahre verkürzten Verwer-

tungsmöglichkeit des § 52 Abs. 2 BZRG a.F. verbleiben. Diese Voraussetzungen treffen – wie dargelegt – im Streitverfahren zu; mithin darf die vom Kläger im Jahre 1993 begangene Straftat in Verfahren auf Erteilung einer Fahrerlaubnis fünf Jahre lang über den Zeitpunkt ihrer Tilgungsreife hinaus verwertet werden.

Gründe des Verfassungs- oder des sonstigen Bundesrechts, die den Gesetzgeber hätten hindern können, eine – hier zugunsten des Klägers lediglich unterstellte – zwischenzeitlich eingetretene Unverwertbarkeit bestimmter Arten von getilgten oder tilgungsreifen Straftaten zugunsten deren Verwertbarkeit wieder zu beseitigen, sind nicht geltend gemacht; sie sind für den erkennenden Senat auch jedenfalls für die hier zu beurteilende Konstellation nicht ersichtlich, in der es darum geht, ob eine im Verlaufe eines Verfahrens auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zunächst rechtmäßig erfolgte Verwertung einer nicht tilgungsreifen Tat zu einer unzulässigen in dem Sinne wird, dass auch die Verwertung der auf jene zurückzuführenden Erkenntnisse (hier: erstellte Gutachten) nicht mehr möglich sein soll. Ein verfassungsrechtlich schutzwürdiges Vertrauen eines Betroffenen in Fällen der in Rede stehenden Art konnte sich schon deshalb nicht bilden, weil die Ungereimtheit einer so verstandenen Übergangsregelung für Altfälle aus den vorstehend dargelegten Gründen auf der Hand lag. Ob anderes gilt, wenn in Anwendung von § 65 Abs. 9 Satz 1 (2. Halbsatz) StVG in einem neu eingeleiteten Verfahren auf Erteilung einer Fahrerlaubnis getilgte oder tilgungsreife Taten herangezogen werden sollten, kann offen bleiben (vgl. insoweit die Erwägungen im Urteil vom 17. Dezember 1976 – BVerwG VII C 69.74 – BVerwGE 52, 1, [3 ff.]).

3. Eine nach den vorstehenden Darlegungen zulässige Verwertung des auf den Vorbelastungen des Klägers gründenden Gutachtens, an der sich das Verwaltungsgericht aus Rechtsgründen gehindert gesehen hat, ist dem Revisionsgericht ebenso verwehrt wie die Entscheidung über die Notwendigkeit weiterer Beweiserhebung.

32. Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Fahreignung kann vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis zur Klärung von Eignungszweifeln auch dann angeordnet werden, wenn diese zuvor nur wegen einer – erheblichen – Straftat (hier: Verurteilung wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit Nötigung [§§ 315c Abs. 1 Nr. 2, 240 StGB]) entzogen worden war.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluß vom 25. Juli 2001 – 10 S 614/00 –
– 4 K 2267/99 (VG Freiburg) –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Freiburg vom 1. Fe-

bruar 2000 – 4 K 2267/99 – ist zulässig, aber unbegründet.

Die Berufung ist nicht wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) – dem allein geltend gemachten Zulassungsgrund – zuzulassen. Denn es liegen keine ernstlichen Zweifel vor.

Der Kläger vertritt – in seinem Zulassungsvorbringen sich hierauf beschränkend – die Ansicht, die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei rechtswidrig gewesen, so dass die Fahrerlaubnisbehörde zu Unrecht die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wegen seiner Weigerung, ein solches Gutachten vorzulegen, versagt habe. Denn das Vorliegen nur einer Straftat – hier seine Verurteilung wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit Nötigung nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 2, 240 StGB – rechtfertige noch nicht gem. § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 Buchst. b i. V. m. Nr. 4 FeV die Anforderung eines Gutachtens, da § 2 Abs. 4 S. 1 StVG, § 11 Abs. 1 S. 2 und Abs. 3 S. 1 Nr. 4 FeV von „Straftaten“ sprächen.

Wie das Verwaltungsgericht teilt auch der Senat diese Auffassung nicht. Nach § 2 Abs. 4 S. 1 StVG ist zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, wer – neben hier nicht weiter interessierenden Voraussetzungen – nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Die Eignungsvorschriften in § 11 (bis § 14) FeV konkretisieren die Bestimmung in § 2 Abs. 4 StVG (BR-Drs. 443/98 S. 218). § 11 Abs. 1 S. 3 FeV wiederholt im Wesentlichen den Wortlaut des § 2 Abs. 4 S. 1 StVG. § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 FeV, der nur noch von „Straftaten“ spricht, kann insoweit nicht isoliert betrachtet werden, sondern steht – wie das Verwaltungsgericht bereits zutreffend ausgeführt hat – in systematischem Zusammenhang mit § 2 Abs. 4 S. 1 StVG und § 11 Abs. 1 S. 3 FeV; seine Auslegung hat sich demnach an diesem Kontext auszurichten. Unter Berücksichtigung dieser systematischen Normeneinheit rechtfertigt allein die Verwendung des Begriffs „Straftaten“ im Plural gerade im Hinblick auf das durch die (disjunktive) Konjugation „oder“ einander gegenüber gestellte Begriffspaar „erheblich“ und „wiederholt“ nicht die Auslegung, die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei auch bezüglich des Begriffs „erheblich“ grundsätzlich nur bei mehr als einer Straftat zulässig. Der Normgeber wollte durch die Begriffe „erheblich“ und „wiederholt“ ersichtlich zwei in der Begehung unterschiedliche Varianten im Hinblick auf den Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze schaffen, was er grammatisch durch die Verwendung des Wortes „oder“ zum Ausdruck brachte. Andererseits hat der Gesetzgeber erkennbar beiden Varianten ein solches Gewicht beigemessen, dass jeder allein eignungsausschließende Bedeutung zukommen kann. Der wiederholten Begehung von Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze wird der – nur – einmalige, dafür aber erhebliche Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vor-

schriften oder Strafgesetze gegenüber gestellt. Allein dieses Verständnis wird dem Sinn und Zweck der Norm, der grammatischen und der systematischen Auslegung gerecht (Hentschel, Straßenverkehrsrecht 36. Aufl. 2001, § 2 StVG Rn 13; in diesem Sinne auch OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 11. 4. 2000, NJW 2000, 2442 = DAR 2000, 377). Dieses Normverständnis folgt insoweit der Auslegung zu § 15b Abs. 1 S. 2 StVZO a. F., wie er sie in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung gefunden hat. § 15b Abs. 1 S. 2 StVZO verwendete gleichfalls die Begriffe „verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze“ im Plural, und unter dessen Geltung konnte grundsätzlich auch bei einem sogenannten Ersttäter die Vorlage eines Gutachtens einer medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle verlangt werden (BVerwG, Urt. v. 27. 9. 1995, BVerwGE 99, 249 = DVBl. 1996, 165 = NZV 1996, 84 [= BA 1996, 107]; Urt. v. 20. 2. 1987, Buchholz 442.10. § 2 StVG Nr. 6 = NJW 1987, 2246 = DAR 87, 234; Urt. v. 15. 12. 1989, Buchholz 442.16, § 15b StVZO Nr. 19).

Da im übrigen ernstliche Zweifel an der Bewertung der Straftat des Klägers als erheblich und an den sonstigen Voraussetzungen des § 11 Abs. 3 FeV entsprechend den Anforderungen nach § 124a Abs. 1 S. 4 VwGO nicht dargelegt sind und auch nicht vorliegen, war die Berufung nicht zuzulassen.

33. Im Verfahren der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis kann die Klärung von Eignungszweifeln wegen einer Alkoholproblematik in den Fällen, in denen auch – erstmalig – ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr geführt und deshalb die Fahrerlaubnis entzogen worden war, ausschließlich durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten erfolgen. Die Anordnung, ein solches Gutachten beizubringen, steht nicht im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschuß vom 24. September 2001 – 10 S 182/01 –
– 3 K 281/99 (VG Stuttgart) –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Das Amtsgericht Ludwigsburg setzte mit Strafbefehl vom 11. 01. 1996 gegen den Kläger wegen des vorsätzlichen Vergehens der Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 60,- DM (2.400,- DM) fest und entzog ihm die Fahrerlaubnis. Der Kläger hatte trotz alkoholbedingter Fahruntauglichkeit (Blutalkoholgehalt 1,92 ‰; Entnahmezitpunkt 19.42 Uhr) am Straßenverkehr teilgenommen, indem er am 21. 11. 1995 gegen 19.00 Uhr auf der Bundesautobahn bei A. gefahren war.

Am 12. 09. 1996 beantragte der Kläger die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis und legte aufgrund ent-

sprechender Anforderung des Landratsamts E. am 10. 01. 1997 ein Gutachten des TÜV Südwest E. vom 23. 12. 1996 vor. Die Gutachter kamen in der zusammenfassenden Beurteilung zu dem Ergebnis, aus medizinisch-psychologischer Sicht müsse bei erneuter Verkehrsteilnahme mit hoher Wahrscheinlichkeit mit negativen Verkehrsauffälligkeiten, insbesondere weiteren Alkoholdelikten gerechnet werden. Die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis könne daher nicht befürwortet werden. Dem Kläger werde das Aufsuchen einer Suchtberatungsstelle empfohlen, wobei bereits jetzt erkennbar sei, dass eine zeitlich begrenzte Informations- und Motivationsgruppe für alkoholauffällige Kraftfahrer alleine zur Aufarbeitung der Suchtproblematik nicht ausreichen könne. Eine erneute Überprüfung der Eignung wäre nur dann sinnvoll, wenn der Kläger glaubhaft geltend machen könne, das Alkoholproblem tiefgreifend aufgearbeitet zu haben.

In der Folgezeit ließ sich der Kläger von Prof. Dr. med. K. M. begutachten. In dem Gutachten vom 30. 04. 1998 führt der Gutachter aus, ohne therapeutische Einzelberatungen und Schulungen zum weiteren Erkenntnis- und Einsichtsgewinn und vor allem auch zum Erlernen von Vermeidungsstrategien könne eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nicht befürwortet werden. Erst nach einer solchen Maßnahme in einer hierzu qualifizierten Institution und durch einen hierzu qualifizierten Therapeuten könne erneut eine Überprüfung der Fahreignung empfohlen werden.

Mit Bescheid vom 05. 06. 1998 lehnte das Landratsamt E. die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis ab und verwies zur Begründung auf die vorliegenden Gutachten. Hiergegen erhob der Kläger am 03. 07. 1998 Widerspruch und legte eine Teilnahmebescheinigung der Psycho-sozialen Beratungsstelle E. betreffend den Informations- und Motivationskurs vor.

Das Regierungspräsidium S. wies mit Widerspruchsbescheid vom 10. 12. 1998 den Widerspruch mit der Begründung zurück, die Bedenken gegen die Kraftfahreignung des Klägers seien vor dem Hintergrund der Alkoholvorgeschichte nicht entkräftet. Dies werde durch die vorgelegten Gutachten hinreichend belegt.

Der Kläger hat am 14. 01. 1999 Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart erhoben.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit Urteil vom 03. 05. 2000 das Verfahren eingestellt, soweit sich die Klage auf die Verpflichtung des Beklagten bezog, dem Kläger die beantragte Fahrerlaubnis zu erteilen. Im Übrigen hat es den Bescheid des Landratsamts E. vom 30. 06. 1998 und den Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums S. vom 10. 12. 1998 aufgehoben und den Beklagten verpflichtet, über den Antrag des Klägers auf Erteilung der Fahrerlaubnis vom 12. 09. 1996 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Zur Begründung hat das Verwaltungsgericht im Wesentlichen ausgeführt: Die Vorlage eines ärztlichen oder eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei nicht mehr erforderlich, um die Eignung des Klägers nachzuweisen. Dieser habe nicht nur an einem Moti-

vationskurs für alkoholauffällige Fahrer teilgenommen, sondern er habe inzwischen auch eine umfangreiche verkehrspsychologische Therapiemaßnahme bei einem dafür qualifizierten Psychologen durchgeführt. Nach dem Bericht des Psychologen R. W. vom 02. 09. 1999 werde dem Kläger attestiert, dass er den früheren problematischen Umgang mit Alkohol erkannt habe. Des Weiteren habe er dem Psychologen gegenüber plausibel eine Alkoholabstinenz seit September 1997 angegeben und diese jedenfalls durch zahlreiche Blutuntersuchungen insofern nachgewiesen, als die dabei erhobenen Leberwerte sämtlich in der Norm gelegen hätten. Damit sei nicht nur eine der wesentlichen Bedingungen des Gutachtens M. erfüllt, dass nämlich eine qualifizierte Maßnahme zur Aufarbeitung der Alkoholproblematik durchgeführt worden sei. Es sei vor allem auch durch die umfassende Äußerung des Diplompsychologen R. W. nachgewiesen, dass nunmehr eine Verhaltens- und Einstellungsänderung stattgefunden habe und die von den Gutachtern früher wohl zu Recht attestierten Eignungszweifel damit ausgeräumt seien. Bei dieser Sachlage sei der Beklagte deshalb verpflichtet, über den Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu entscheiden, wobei er allerdings wegen des Ablaufs von 2 Jahren seit der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auf eine Fahrprüfung verzichten dürfe.

Der Senat hat mit Beschluss vom 19. 01. 2001 die Berufung des Beklagten zugelassen.

Aus den Gründen:

Der Senat entscheidet nach Anhörung der Beteiligten durch Beschluss über die von ihm zugelassene und auch im Übrigen zulässige Berufung des Beklagten; er hält diese einstimmig für begründet und eine mündliche Verhandlung nicht für erforderlich (§ 130a VwGO). Der entscheidungserhebliche Sachverhalt ist geklärt.

Das Verwaltungsgericht hat zu Unrecht die Verfügung des Landratsamts E. vom 05. 06. 1998 und den Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums S. vom 10. 12. 1998 aufgehoben und den Beklagten zur Neubescheidung verpflichtet. Denn diese Bescheide sind rechtmäßig; sie verletzen den Kläger daher nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 u. 5 VwGO). Der Kläger hat derzeit keinen Anspruch auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Das Verwaltungsgericht ist allerdings zutreffend davon ausgegangen, dass – im Gegensatz zum Zeitpunkt der Entscheidungen des Beklagten – nunmehr das Straßenverkehrsgesetz in der durch Gesetz vom 28. 04. 1998 (BGBl. I S. 810) geänderten Fassung und die am 01. 01. 1999 in Kraft getretene Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –) vom 18. 08. 1998 die für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis maßgebenden Rechtsgrundlagen sind. Gemäß § 20 Abs. 1 FeV i. V. m. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r StVG gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung – wie im vorliegenden Fall – die Vorschriften für die Ersterteilung. Nach den §§ 2

Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, Abs. 4, 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c StVG i. V. m. § 11 Abs. 1 FeV erfordert die Erteilung einer Fahrerlaubnis, dass der Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Diese Voraussetzung erfüllt der Kläger derzeit nicht. Der Beklagte hat sich zur Begründung der fehlenden Eignung des Klägers zum Führen eines Kraftfahrzeugs zu Recht auf das – vor dem Hintergrund seiner Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,92 ‰ zulässigerweise (vgl. BVerwG, Beschl. v. 21. 02. 1994, DAR 1994, 332 = NZV 1994, 376 [zu § 15c StVZO a. F.]) angeforderte – Gutachten des TÜV Südwest E. vom 23. 12. 1996 sowie auf das Gutachten von Prof. Dr. K. M. vom 30. 04. 1998 gestützt. Beide Gutachten kommen in ihren zusammenfassenden Beurteilungen – auch für den Senat nachvollziehbar – zu dem Ergebnis, dass wegen der beim Kläger vorhandenen Alkoholproblematik die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nicht befürwortet werden könne. Prof. Dr. K. M. stellt zur weiteren Begründung insoweit noch heraus, dass der Kläger zwar an einem Informations- und Motivationskurs für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer teilgenommen habe. Suchttherapeutische Einzelberatungen seien indessen nicht durchgeführt worden. Die Notwendigkeit hierzu habe der Kläger auch jetzt noch nicht erkannt. Entgegen der Auffassung des Klägers setzen sich beide Gutachten sehr ausführlich und konkret mit seinen alkoholbedingten Problemen auseinander. Beide Gutachten sind nachvollziehbar und geben keinen Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder an der Unparteilichkeit der Sachverständigen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 16. 12. 1972 –, Buchholz 310 § 132 VwGO Nr. 97; Beschl. v. 18. 01. 1982, Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 120); sie weisen auch keine (anderen) groben Mängel auf, die sie als zur Sachverhaltsfeststellung ungeeignet, zumindest als nicht ausreichend tragfähig erscheinen lassen (BVerwG, Urt. v. 19. 12. 1998, BVerwGE 31, 149, 156; Beschl. v. 10. 12. 1984, Buchholz 310 § 98 VwGO Nr. 25; VGH Bad.-Württ., Urt. v. 02. 10. 1997, NZV 1998, 175 = VBIBW 1998, 111 [= BA 1998, 155]). Davon, dass diese beiden Gutachten der Annahme der Eignung des Klägers entgegenstehen, geht ersichtlich auch das Verwaltungsgericht aus.

Die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass die in den Gutachten dargelegten Zweifel an der Kraftfahreignung des Klägers durch den Bericht des Verkehrspsychologen R. W. vom 02. 09. 1999 und seine ergänzende Stellungnahme ausgeräumt seien, vermag der Senat indessen nicht zu teilen. Diese Auffassung begegnet bereits in rechtlicher Hinsicht durchgreifende Bedenken.

Nach § 13 Nr. 2 Buchstabe c und d FeV (i. V. m. den §§ 2 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 7 und Abs. 8, 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c StVG), der gemäß § 20 Abs. 1 FeV ebenfalls Anwendung findet, ordnet die Fahrerlaubnisbehörde bei Eignungszweifeln, die auf einer bekannt gewordenen Alkoholproblematik beruhen, zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn ein Fahrzeug

im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr geführt wurde und die Fahrerlaubnis deswegen entzogen war. Diese Voraussetzungen liegen beim Kläger vor, da ihm wegen vorsätzlichen Vergehens der Trunkenheit im Verkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,92 ‰ die Fahrerlaubnis entzogen worden war. Die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens steht bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 13 Nr. 2 Buchstabe c und d FeV – wie dem Wortlaut dieser Vorschrift eindeutig zu entnehmen ist – nicht im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde; darauf, ob im Fall des Klägers besondere Umstände die Annahme rechtfertigen könnten, dass er trotz dieser hohen Blutalkoholkonzentration zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein könnte, kommt es – anders als nach der Rechtsprechung zu dem vor dem 01. 01. 1999 geltenden Recht (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 27. 09. 1995, NZV 1996, 84 f.) – nach § 13 Nr. 2 Buchstabe c FeV nicht (mehr) an (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 29. 09. 1999, zfs 2000, 272 = DAR 2001, 140 [= BA 2000, 202]; OVG des Saarlands, Beschl. v. 18. 09. 2000, zfs 2001, 92; VG des Saarlandes, Urt. v. 06. 10. 2000 – 10 K 107/00 –; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 13 FeV RdNr. 4; Amtl. Begründung zu § 13 FeV, BRDrucks. 443/98 S. 260; siehe hierzu auch VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 17. 01. 2000, VBIBW 2000, 401 = NZV 2000, 269 = DAR 2000, 181 = zfs 2000, 228 [= BA 2000, 264]; Beschl. v. 28. 01. 2000 – 10 S 1951/99 –; Beschl. v. 22. 01. 2001, DAR 2001, 233 = NZV 2001, 279). Damit stellt der Verordnungsgeber klar, dass die Klärung von Eignungszweifeln, die auf einer bekannt gewordenen Alkoholproblematik beruhen, in den Fällen des § 13 Nr. 2 FeV, der insoweit als speziellere Vorschrift § 11 FeV verdrängt (siehe auch § 11 Abs. 3 Satz 3 FeV; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 17. 01. 2000, VBIBW 2000, 401 = NZV 2000, 269 = DAR 2000, 181 = zfs 2000, 228; Beschl. v. 28. 01. 2000 – 10 S 1951/99 –; Amtl. Begründung zu § 13 FeV, BRDrucks. 443/98 S. 260), ausschließlich durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu erfolgen hat. Die Erstellung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens obliegt nach der Legaldefinition des § 11 Abs. 3 Satz 1 1. Halbs. FeV allein einer entsprechend § 66 Abs. 1 FeV amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (zur Bedeutung der amtlichen Anerkennung als Begutachtungsstelle für Fahreignung vgl. insbesondere Urt. d. Senats v. 13. 04. 1999 – 10 S 1188/98 –, ESVGH 49, 203 = DVBl. 1999, 1753 (Ls.) = VBIBW 1999, 389 = zfs 1999, 360). Der vom Kläger vorgelegte Bericht des freien Verkehrspsychologen R. W. v. 02. 09. 1999 genügt schon daher den Anforderungen an ein medizinisch-psychologisches Gutachten nicht.

Auch im Hinblick auf die bei Erstattung von Gutachten gebotenen Grundsätze der Unparteilichkeit und Unabhängigkeit vermag die Auffassung des Verwaltungsgerichts nicht zu überzeugen, ein weiteres medizinisch-psychologisches Gutachten sei entbehrlich. Die Zuweisung der Aufgabe der Erstellung eines

medizinisch-psychologischen Gutachtens an amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung soll zum Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer neben der Gewährleistung der verkehrsmmedizinischen und verkehrspsychologischen Qualifikation und der hierfür erforderlichen finanziellen, organisatorischen und personellen Ausstattung insbesondere auch die Unparteilichkeit der Sachverständigen sicherstellen. Dies zeigt sich insbesondere in Nr. 5 der Anlage 14 zu § 66 Abs. 2 FeV, wonach die Anerkennung erteilt werden kann, wenn der Träger einer Begutachtungsstelle für Fahreignung nicht zugleich Träger von Maßnahmen der Fahrausbildung oder von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ist, sowie in Nr. 8 der Anlage 14, die die Gewährleistung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit der Gutachter als eine weitere Voraussetzung der Anerkennung vorschreibt. Dieser Zweck des Anerkennungsverfahrens kommt in der Neuregelung vom 01. 01. 1999 auch dadurch zum Ausdruck, dass Gesetz- und Verordnungsgeber an dem Prinzip festgehalten haben, auf eigene, in die staatliche Verwaltungsorganisation eingebundene Stellen zur Begutachtung der Fahreignung zu verzichten und sich – weiterhin – externer Begutachtungsstellen zu bedienen (vgl. Petersen, zfs 2000, 1 m. w. N.). Das Gebot der Unparteilichkeit wird auch von den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit vom Februar 2000 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit Heft M 115 [zu dessen Verwertung VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 07. 03. 1991 – 10 S 440/91 –; Beschl. v. 27. 05. 1992 –, 10 S 1009/92 –, Beschl. v. 09. 08. 1994 – 10 S 1430/94 – und Beschl. v. 10. 11. 1998 – 10 S 1216/98 –]) unter Ziff. 2. 2 und 2. 3 deutlich herausgestellt. Für die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens bei Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung wird in § 11 Abs. 2 Satz 5 FeV ausdrücklich gefordert, dass der Facharzt nach Satz 3 Nr. 1 nicht zugleich der den Betroffenen behandelnde Arzt sein soll. Eine entsprechende Regelung für medizinisch-psychologische Gutachten war wegen des notwendigen Anerkennungsverfahrens nicht erforderlich. Vor diesem Hintergrund kann dem Bericht des Verkehrspsychologen R. W. vom 02. 09. 1999, der den Kläger behandelt hat und auch noch behandelt und damit beruflich (fachlich wie wirtschaftlich) in einem besonderen Verhältnis zu ihm steht, nicht die Bedeutung eines gleichwertigen Ersatzes für ein medizinisch-psychologisches Gutachten beigemessen werden.

Das Gutachten von Prof. Dr. K. M. rechtfertigt im vorliegenden Fall entgegen der verwaltungsgerichtlichen Auffassung keine andere Sichtweise. Zwar führt dieser Gutachter in seinem Gutachten vom 30. 04. 1998 aus, der Kläger sei über den Informations- und Motivationskurs für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer hinaus noch weiter verkehrspsychologisch und suchttherapeutisch schulungsbedürftig. Notwendig seien therapeutische Einzelberatungen und

Schulungen. Ohne solche ergänzenden psychologischen Maßnahmen zum weiteren Erkenntnis- und Einsichtsgewinn und vor allem auch zum Erlernen von Vermeidungsstrategien könne eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nicht befürwortet werden. Abschließend stellt der Gutachter jedoch ausdrücklich fest, erst nach einer solchen Maßnahme in einer hierzu qualifizierten Institution und durch hierzu qualifizierte Therapeuten könne erneut eine Überprüfung der Fahreignung des Klägers empfohlen werden. Erkennbar wollte der Gutachter die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nicht allein von ergänzenden psychologischen Maßnahmen, die der Verkehrspsychologe R. W. möglicherweise durchgeführt hat, abhängig machen. Vielmehr sollte nach Durchführung derartiger Maßnahmen vor Wiedererteilung eine erneute Überprüfung der Fahreignung durch MPU stattfinden. Diese Voraussetzungen erfüllt der Bericht des Verkehrspsychologen R. W. jedoch ersichtlich nicht.

Anmerkung der Schriftleitung: Die vom Gericht zitierten Ziff. 2.2 und 2.3 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit vom Februar 2000 lauten wie folgt:

2.2 Auswahl des Gutachters

a) Zur Gutachterausswahl

Die Behörde gibt die Art der Begutachtung vor (§ 11 Abs. 6 FeV), die Auswahl der konkreten Untersuchungsstelle bleibt dem Betroffenen überlassen. Innerhalb der Begutachtungsstelle für Fahreignung soll dem Auftraggeber jedoch kein Einfluss auf die Wahl der Gutachter eingeräumt werden. Nach Möglichkeit sind alle relevanten Vorbefunde beizuziehen.

Sofern ein Gericht ein Gutachten für erforderlich hält, obliegt diesem die Auswahl des für die Fragestellung geeigneten und hierfür qualifizierten Gutachters.

b) Zur Qualifikation des Gutachters

Der ärztliche oder psychologische Gutachter muss nicht nur über spezielle Erfahrungen in der Verkehrsmedizin bzw. in der Verkehrspsychologie verfügen (praktische Tätigkeit, Fortbildung und Weiterbildung), sondern sich auch bereits durch eine langfristige Tätigkeit in entsprechenden Institutionen (Kliniken, Facharztpraxen bzw. Begutachtungsstellen für Fahreignung) qualifiziert haben (siehe hierzu §§ 65 bis 67 und 72 FeV). Bei speziellen medizinischen Fragestellungen ist die fachärztliche Begutachtung sicherzustellen.

c) Zur Vermeidung des Vorwurfs der Parteilichkeit des Gutachters

Dieselben Gründe, die einen Zeugen berechtigen, das Zeugnis zu verweigern (siehe hierzu u. a. §§ 52 bis 53a StPO), berechtigen einen Sachverständigen zur Verweigerung des Gutachtens. Gibt es einen solchen Anlass, dann sollte der Gutachter das den Verfahrensbeteiligten mitteilen und den Gutachten-

auftrag nicht übernehmen. Das gleiche Recht steht auch dem Betroffenen zu.

Nachdem der Gesetzgeber dies (u. a. § 76 StPO) jedem Sachverständigen einräumt, sollte jeder vor Annahme eines Gutachtauftrages überprüfen, ob Sachverhalte vorliegen, die Anlass zum Vorwurf der Besorgnis der Befangenheit eines Sachverständigen geben könnten, was zur Ablehnung führen kann.

Angesichts der Vielzahl von Gründen, die es rechtfertigen, einen Gutachtauftrag abzulehnen, sollte der Sachverständige jeden Anschein vermeiden, der für eine Befangenheit sprechen oder dahingehend ausgelegt werden könnte.

Dazu gehört im weitesten Sinne auch der Verdacht, im Dienst des zu Begutachtenden zu stehen, falls zuvor der zum Sachverständigen Ernante gegen Honorar beraten bzw. therapiert hat. Dieses gilt gleichermaßen für den Arzt wie für den Psychologen (§ 11 Abs. 2 letzter Satz FeV). In begründeten Ausnahmefällen ist die Begutachtung durch den behandelnden Arzt nicht ausgeschlossen.

d) Nach Weisung der jeweiligen obersten Landesbehörden können die Fahrerlaubnisbehörden zusätzliche Gutachten anfordern, die von Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation erstattet werden und die dazu besonders benannt worden sind.

2.3 Rechtliche Stellung des Gutachters

Der Beirat empfiehlt allen Gutachtern besonders zu beachten, dass sie gegenüber einer rechtlich verantwortlichen und darum entscheidenden Instanz (Behörden, Gerichte) stets nur die Stellung eines Beraters haben. Dabei bleibt unbestritten, dass je nach Sachlage nur der Arzt oder der Psychologe die Kompetenz haben, eine Krankheit oder einen Mangel festzustellen und sich zur Prognose im Hinblick auf die Auswirkung bei Teilnahme eines Betroffenen am motorisierten Straßenverkehr zu äußern.

Daraus ergibt sich die Leistung des Gutachters: Er soll die rechtlichen Folgerungen ableitbar machen. Die Folgerungen selbst treffen nur

- a) die Verwaltungsbehörden,
- b) die Gerichte.

Das Gutachten ist eine Hilfe, die der Rechtsinstanz durch begründete Aussagen über das mögliche künftige Versagen oder Verhalten eines Fahrerlaubnisinhabers oder Fahrerlaubnisbewerbers die rechtliche Entscheidung begründbar machen soll; insbesondere soll es aufzeigen, welche Gefahren von gegebenen Krankheiten, Defekten, Leistungsmängeln oder anderen Sachverhalten ausgehen. Die Beurteilung der Sachlage durch den jeweils zuständigen Gutachter muss daher klar, folgerichtig, widerspruchsfrei und verständlich – grundsätzlich auch für den Auftraggeber – sein. Rechtsbegriffe wie „geeignet“ oder „ungeeignet“ hat der Gutachter nicht zu verwenden. Adressat der Anordnung, ein Eignungsgutachten beizubringen, ist der betroffene Fahrerlaubnisbewerber oder -inhaber. Er – nicht die Behörde – ist Auftraggeber der Begutachtung und damit auch Vertragspartner und Kostenschuldner des Gutachters bzw. der begutachtenden

Stelle. Ihm, dem Betroffenen, steht auch die Auswahl des Gutachters bzw. bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung die Auswahl der Stelle (siehe Kapitel 2.2 a Zur Gutachterausswahl) zu – natürlich im Rahmen der Vorgaben, die die behördliche Anordnung hinsichtlich der Art der Begutachtung setzt. Er – und nicht die Behörde – hat Anspruch auf die Aushändigung des Gutachtens. Nur mit seiner ausdrücklichen Zustimmung darf das Gutachten unmittelbar der Behörde oder Dritten zugeleitet werden, sonst steht die Schweigepflicht (§ 203 StGB) entgegen.

34.*) § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV enthält eine Legaldefinition des motorisierten Krankenfahrstuhls, die darauf abstellt, daß er nur einen Sitz aufweist. Dies legt nahe, daß unter einem Krankenfahrstuhl ein maschinell angetriebener Rollstuhl, ein fahrender Stuhl, zu verstehen ist und nicht ein Gefährt (hier: Sonder-Kfz, Exellence Typ JS 16, 2 Sitze, 300 kg Leergewicht, 25 km/h Höchstgeschwindigkeit), das den Eindruck eines kleinen Pkw erweckt. Sinn und Zweck der Norm ist, daß auch behinderte und gebrechliche Personen die Möglichkeit haben sollen, am Straßenverkehr teilzunehmen ohne den Aufwand einer Fahrerlaubnis. Würde dies auch die Benutzung kleiner Pkw umfassen, so wäre damit zu rechnen, daß ein größerer Personenkreis hiervon Gebrauch macht, wobei nicht zu verhindern wäre, daß auch nicht gebrechliche oder behinderte Personen diese Möglichkeit nutzen, insbesondere aber auch Personen, die nicht die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen einer Fahrerlaubnis erfüllen.

Verwaltungsgericht Sigmaringen,
Urteil vom 30. August 2001 – 8 K 247/00 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger ist Eigentümer eines Sonder-Kfz, Exellence Typ JS 16. Er besitzt lediglich eine Mofa-Prüfbescheinigung. Das Fahrzeug ist mit zwei Sitzen ausgestattet, hat ein Leergewicht von 300 kg. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h. Die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug wurde am 3. 3. 1999 durch das Landratsamt H. erteilt. Vom TÜV Südwestdeutschland wurde ein Gutachten über das Fahrzeug erstellt, wonach es sich um ein „So.KFZ.Krankenfahrstuhl“ handele. Nachdem ihm von einem Polizeibeamten beim Betrieb des Fahrzeuges erklärt wurde, er benötige eine Fahrerlaubnis für das Fahrzeug, wandte sich der Kläger an die Staatsanwaltschaft. Diese teilte ihm mit, dass er für das Fahrzeug eine Fahrerlaubnis der Klasse B oder C (neu) bzw. Klasse 3 (alt) benötige. Beim weiteren Betrieb des Fahrzeuges würde er sich wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar machen.

Am 14. 01. 2000 hat der Kläger beim Verwaltungsgericht Sigmaringen Klage auf Feststellung des fahrlaubnisfreien Betriebes seines Sonder-Kfz erhoben.

Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig, jedoch nicht begründet.

Der Kläger hat keinen Anspruch auf die begehrte Feststellung. Er ist beim Führen des Kraftfahrzeuges Exellence Typ JS 16 der Firma ATW, Hersteller Automobiles Ligier, im Straßenverkehr nicht nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 oder nach § 76 Nr. 2 FeV von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen. Er bedarf der Fahrerlaubnis B (neu).

Nach § 4 Abs. 1 FeV bedarf, wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, der Fahrerlaubnis. Ausgenommen sind nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmte Fahrzeuge mit einem Sitz, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h (motorisierte Krankenfahrstühle) (Satz 2 Nr. 2).

Der Kläger ist nicht von der Fahrerlaubnispflicht gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV ausgenommen. Das Fahrzeug des Klägers ist nach dem vom TÜV Südwestdeutschland erstellten Gutachten mit zwei Sitzplätzen (einschließlich Führerplatz und Notsitz) ausgestattet. Es unterfällt daher nicht § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV. Darauf, dass der zweite Sitz mit wenigen Handgriffen ausgebaut werden kann, kommt es nicht an. Denn aus dem Gutachten ist zu schließen, dass das Fahrzeug nach der Bauart mit zwei Sitzen ausgestattet ist.

Im Übrigen enthält § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV wie § 18 Abs. 2 Nr. 5 StVZO eine Legaldefinition des motorisierten Krankenfahrstuhls, die darauf abstellt, dass er nur einen Sitz aufweist. Dies legt nahe, dass unter einem Krankenfahrstuhl ein maschinell angetriebener Rollstuhl, ein fahrender Stuhl, zu verstehen ist und nicht ein Gefährt, das den Eindruck eines kleinen Pkws erweckt (vgl. LG München, 25. 04. 2000 – Az.: 28 O 10585/99 –, NZV 2000, 417). Sinn und Zweck der Ausnahmebestimmung des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV ist, dass auch behinderte oder gebrechliche Personen die Möglichkeit haben sollen, am Straßenverkehr teilzunehmen ohne den Aufwand einer Fahrerlaubnis. Dies indiziert den Willen, diese Möglichkeit nur eingeschränkt bzw. ausnahmsweise zuzulassen. Würde dies auch die Benutzung kleiner Pkw umfassen, so wäre damit zu rechnen, dass ein größerer Personenkreis hiervon Gebrauch macht, wobei nicht zu verhindern wäre, dass auch nicht gebrechliche oder behinderte Personen diese Möglichkeit nutzen, insbesondere aber auch Personen, die nicht die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen einer Fahrerlaubnis erfüllen (vgl. VG Würzburg, 03. 11. 1999 – Az.: W 6 K 99.673 – NZV 2000, 104 = DAR 2000, 182 [= BA 2001, 304]).

Der Kläger kann sich auch nicht auf die Übergangsregelung des § 76 Nr. 2 FeV berufen. Als motorisierte Krankenfahrstühle gelten hiernach auch nach Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit höchstens zwei Sitzen, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h

(maschinell angetriebene Krankenfahrstühle früheren Rechts), wenn sie bis zum 30. Juni 1999 erstmals in den Verkehr gekommen sind und durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen benutzt werden.

§ 76 Nr. 2 FeV erweitert die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV, indem auch zweiseitige Krankenfahrstühle fahrerlaubnisfrei sind, lediglich für den Fall, dass diese vor dem 30. 6. 1999 in den Verkehr gekommen sind und von körperlich gebrechlichen oder behinderten Personen benutzt werden. Die fahrerlaubnisfreie Benutzung von Krankenfahrstühlen durch Nichtbehinderte wird in § 76 Nr. 2 FeV gerade nicht zugelassen, bleibt hiernach vielmehr ausgeschlossen. Da der Kläger zu dem Personenkreis der Nichtbehinderten zählt, ist ihm auch hiernach keine fahrerlaubnisfreie Benutzung eines Krankenfahrstuhls gewährt.

Der Umstand, dass für das Fahrzeug am 03. 03. 1999 durch das Landratsamt Heilbronn eine Betriebserlaubnis nach § 21 StVZO für zulassungsfreie Fahrzeuge erteilt wurde, führt nicht dazu, dass es auch fahrerlaubnisfrei geführt werden darf. Denn zulassungsfreie Fahrzeuge dürfen nicht automatisch fahrerlaubnisfrei geführt werden. Dies zeigen die Regelungen in § 72 Abs. 2 StVZO und § 76 Nr. 2 FeV. Aus § 72 Abs. 2 StVZO ergibt sich zwar, dass auch zweiseitige maschinell angetriebene Krankenfahrstühle früheren Rechts nach § 18 Abs. 2 Nr. 5 StVZO von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind. Gleichwohl erweitert § 76 Nr. 2 FeV die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV nicht entsprechend, sondern lediglich für den Fall, dass die Fahrzeuge vor dem 30. 6. 1999 in den Verkehr gekommen sind und von körperlich gebrechlichen oder behinderten Personen benutzt werden.

35.*) § 76 Nr. 2 a) FeV knüpft nicht an ein bestimmtes „Erscheinungsbild“ des Fahrzeugs an, sondern vielmehr lediglich an den Begriff des „Kraftfahrzeugs“, das bestimmte technische Voraussetzungen zu erfüllen hat, sowie an die einschlägige Zweckbestimmung (hier: Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen). Fahrzeuge mit dem Erscheinungsbild von „Kleinstautomobilen“ sind deshalb von der privilegierenden Übergangsregelung nicht ausgeschlossen.

Landgericht München I,

Beschluß vom 7. März 2001 – 26 Qs 13/01 –
– 911 Cs 481 Js 129780/00 (AG München) –

Zum Sachverhalt:

Mit Antrag vom 23. 10. 2000 beantragte die Staatsanwaltschaft München I, gegen den Angeschuldigten Strafbefehl wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVG zu erlassen. Sie warf dem Angeschuldigten vor, am 20. 6. 2000 gegen 17.45 Uhr mit dem „Grenda-Mobil“ auf der H.-Straße in M. gefahren zu sein, ohne über die hierfür erforderliche Fahrerlaubnis der Klasse B zu

verfügen, wobei der Angeklagte hätte wissen können und müssen, daß diese Fahrerlaubnis erforderlich ist.

Mit Beschluß vom 15. 1. 2001 hat das Amtsgericht München den Erlaß des beantragten Strafbefehls aus rechtlichen Gründen abgelehnt (§§ 408 Abs. 2, 204 StPO).

Hierzu hat das Amtsgericht u. a. ausgeführt:

„Nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 FeV seien von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommen nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit einem Sitz, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h. Danach hätte der Angeschuldigte der Fahrerlaubnis der Klasse B (früher Klasse 3) bedurft, da das von ihm geführte Fahrzeug über zwei Sitze verfügte. Nach § 76 Abs. 1 Nr. 2 FeV würden als motorisierte Krankenfahrstühle im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 2 FeV auch die nach Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmten Kraftfahrzeuge mit höchstens zwei Sitzen gelten, sofern sie ein Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h aufwiesen, wenn sie bis zum 30. 6. 1999 erstmals in den Verkehr gekommen sind und durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen benutzt würden. Diese Voraussetzungen zum Führen des Kraftfahrzeuges ohne Fahrerlaubnis seien hier erfüllt:

Das vom Angeschuldigten geführte Fahrzeug sei erstmals am 10. 2. 1998 in den Verkehr gebracht worden. Es habe ein Leergewicht von 285 kg und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Es habe nur zwei Sitze und sei zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmt. Der Angeschuldigte sei behindert.“

Gegen den vorgenannten Beschluß legte die Staatsanwaltschaft sofortige Beschwerde ein.

Hierzu wurde ausgeführt, das Amtsgericht München verkenne in seiner Entscheidung, daß es sich hier nicht um einen motorisierten Krankenfahrstuhl im Sinne der §§ 4 Abs. 1, 76 Nr. 2 der FeV handele. Nach der Definition eines motorisierten Krankenfahrstuhls gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 FeV fielen Kleinstautomobile, wie es der Beschuldigte hier benutzt habe, nicht unter den Begriff des Krankenfahrstuhls. Im Hinblick auf das äußere Erscheinungsbild und die technische Beschreibung des Fahrzeuges handele es sich hier wenn auch nur um einen sehr kleinen Pkw mit Minimalantrieb, für dessen Betrieb die Fahrerlaubnis der Klasse B bzw. früher der Klasse 3 benötigt werde.

Aus den Gründen:

Die zulässige sofortige Beschwerde (§§ 408 Abs. 2, 204 Abs. 1, 210 Abs. 2, 306 Abs. 1, 311 StPO) hat in der Sache keinen Erfolg.

1. Der angefochtene Beschluß und die Beschwerde stimmen darin überein, daß für die Nutzung des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges im öffentlichen

Straßenverkehr nach § 4 Abs. 1 S. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. 8. 1998 (BGBl I, 2214) grundsätzlich eine Fahrerlaubnis erforderlich ist, da die technischen Voraussetzungen der Ausnahmeregelung gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 („motorisierte Krankenfahrstühle“) hier nicht erfüllt sind. Die Kammer geht ebenfalls von dieser insoweit übereinstimmenden Auffassung aus, da das vom Angeschuldigten nach Aktenlage im öffentlichen Straßenverkehr benutzte Fahrzeug mehr als einen Sitz aufweise.

2. Abweichend von der Beschwerde teilt die Kammer allerdings die Ansicht des Amtsgerichts, daß hier die privilegierenden Voraussetzungen der Übergangsregelung gemäß § 76 Nr. 2 a) FeV erfüllt sind.

Hiernach gelten als (von der Fahrerlaubnispflicht ausgenommene) „motorisierte Krankenfahrstühle“ auch nach Bauart zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit höchstens 2 Sitzen, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h (maschinell angetriebene Krankenfahrstühle früheren Rechts), wenn sie bis zum 30. Juni 1999 erstmals in den Verkehr gekommen sind und durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen benutzt werden.

Die Kammer setzt voraus, daß Einigkeit zumindest darüber herrscht, daß es sich hier nach der üblichen Diktion um eine Legaldefinition handelt. Diese besteht hier im wesentlichen aus zwei Komponenten:

Zum einen einer objektiven im Sinne einer durch Bauart gekennzeichneten Bestimmung zum Gebrauch durch gebrechliche oder behinderte Personen mit zusätzlichen technischen Limitierungen sowie einer Zeitbegrenzung (deshalb Übergangsregelung), zum anderen einer subjektiven, nämlich der Bedingung, daß die Nutzung des Fahrzeugs tatsächlich durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen erfolgt.

a) Das Amtsgericht hat zutreffend festgestellt und im einzelnen ausgeführt, daß die die Bauart kennzeichnenden technischen Voraussetzungen bei dem vom Angeschuldigten benutzten Fahrzeug sowie die Zeitbegrenzung (erstmalige Einbringung in den Verkehr vor dem 1. Juli 1999) eingehalten sind. Ergänzend kann im Hinblick auf das Beschwerdevorbringen noch angemerkt werden, daß § 76 Nr. 2 a) FeV nicht an ein bestimmtes „Erscheinungsbild“ des Fahrzeugs anknüpft und Fahrzeuge mit dem Erscheinungsbild von „Kleinstautomobilen“ von der privilegierenden Übergangsregelung ausschließt.

Angeknüpft wird vielmehr lediglich an den Begriff des „Kraftfahrzeugs“, der nicht durch ein „Erscheinungsbild“ allgemein gültig definiert werden kann, sowie an die hier einschlägige **Zweckbestimmung** des „Kraftfahrzeuges“, das bestimmte technische Voraussetzungen zu erfüllen hat und nicht durch ein wie immer geartetes „Erscheinungsbild“ disqualifiziert wird – jedenfalls nicht de lege lata –, sofern diese technischen Voraussetzungen erfüllt sind. Dafür, daß die Zweckbestimmung „zum Gebrauch durch körperlich gebrechliche oder behinderte Personen“ erfüllt ist,

können objektive Merkmale wie die vereinfachte Bedienung und die bauartbedingte Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sprechen. Solche liegen hier vor, etwa das offenkundig eingebaute Automatikgetriebe sowie insbesondere die reduzierte Höchstgeschwindigkeit auf maximal 10 km/h. Der Umstand, daß das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug durch seinen einem „Kleinstautomobil“ ähnlichen Aufbau dem gebrechlichen oder behinderten Benutzer auch einen menschenwürdigen Wetterschutz bietet, ist im Hinblick auf die bauartbedingte extreme Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit (10 km/h) nicht geeignet, die Zweckartbestimmung i.S.d. § 76 Nr. 2 a) FeV in Zweifel zu ziehen, es sei denn, man wollte – und dann wohl in diskriminierender Weise – einen „allgemeinen Erfahrungssatz“ des Inhalts unterstellen, daß körperlich gebrechliche oder behinderte Personen ihren motorisierten Krankenfahrstuhl nur für Schönwetterfahrten benötigen. Letzteres dürfte kaum den Anforderungen verfassungskonformer (Art. 3 GG) Auslegung des einfachen Rechts entsprechen.

b) Die Feststellung des Amtsgerichts, daß der Angeschuldigte eine behinderte Person im Sinn von § 76 Nr. 2 a) FeV ist, wurde von der Beschwerde nicht angegriffen, so daß die Kammer von der Richtigkeit dieser Feststellung ausgeht. Damit ist auch die weitere in § 76 Nr. 2 a) FeV geforderte Voraussetzung der tatsächlichen Nutzung durch eine behinderte Person erfüllt.

In diesem wesentlichen Punkt unterscheidet sich auch der hier vorliegende Sachverhalt von der mit Beschluß des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 12. 12. 2000 (Az: 1 StRR 180/00 [= BA 2001, 303]) entschiedenem Fallgestaltung:

Dort erfolgte die Nutzung nicht durch eine „körperlich gebrechliche oder behinderte Person“, so daß das Vorliegen der Voraussetzungen des § 76 Nr. 2 a) der FeV nur kursorisch geprüft und schon mit der vorgenannten Erwägung ausgeschlossen wurde.

Das Bayerische Oberste Landesgericht war deshalb nicht gehalten, die in diesem Zusammenhang allgemein interessierende Frage zu prüfen, ob im Falle der nachgewiesenen Nutzung durch den im Rahmen des § 76 Nr. 2 a) der FeV privilegierten Personenkreis weniger strenge, dem Gesetzeszweck ausreichend Rechnung tragende Maßstäbe bezüglich des „Erscheinungsbildes eines Kleinstautomobils“ anzuwenden sind. Eine solche Handhabung böte sich auch bei grundsätzlicher Anwendung des Kriteriums „Erscheinungsbild“ etc. deshalb an, weil sie die vom Gesetz gewollte Verhinderung des Mißbrauchs (Stichwort „Säufomobil“, vgl. Schlund, DAR 2000, 562 f.), durch die personengebundene Beschränkung im Einzelfall ausreichend steuern würde.

3. Aus den genannten Erwägungen heraus, die schon die objektive Tatseite hier nicht für gegeben erachten, bedarf es auch keiner Erörterung der vorhersehbaren – und bei realistischer Prognose kaum überwindbaren – Schwierigkeiten, die sich der Feststellung der subjektiven Tatseite, auch in der vorgeworfenen leichteren Schuldform der Fahrlässigkeit, aller Wahrscheinlichkeit nach in den Weg stellen würden.