

Alkoholmissbrauch – Eignungszweifel bei einmaliger Trunkenheitsfahrt

INFOS - POSITIONEN - EMPFEHLUNGEN

NR. 4
Nov. 2017

Rechtliche Ausgangslage

Bei mehrfachem Führen eines Fahrzeuges unter unzulässigem Alkoholeinfluss gehen die einschlägigen Bestimmungen stets von Alkoholmissbrauch aus (Regelfall des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV). Dasselbe gilt, wenn zwar nur eine Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrzeug aktenkundig wurde, aber hierbei eine BAK von 1,6 ‰ oder mehr festgestellt wurde (Regelfall des § 13 Satz 1 Nr. 2 c) FeV).

In den letzten Jahren wurde vermehrt diskutiert, ob die Festlegung auf die Grenze von 1,6 ‰ BAK als Anknüpfungstatsache für die Überprüfung der Fahreignung den Verkehrssicherheitsinteressen genügt. Sowohl fachlich als auch juristisch war diese Grenzziehung Gegenstand differenzierter Überlegungen.

In Auslegung des § 13 Satz 1 Nr. 2 d) FeV wurde von Verwaltungsgerichten (z.B. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 15.01.2014 - 10 S 1748/13; BayVGH, Urteil vom 17.11.2015 – 11 BV 14.2738) bereits die einmalige Entziehung der Fahrerlaubnis als Anlass für die Überprüfung der Fahreignung vor Neuerteilung gesehen. Gemeint ist hier sowohl die Entziehung durch die Verwaltungsbehörde als auch durch das Strafgericht (BVerwG, Beschluss vom 24.6.2013 – 3 B 71.12).

Diese Auslegung des § 13 FeV folgte der Überlegung, dass eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach einer Straftat nach §§ 315c oder 316 StGB den Beleg für das Vorliegen von Alkoholmissbrauch im Sinne der Anlage 4 Nr. 8.1 darstelle (fehlendes Trennvermögen) und es hierfür keiner weiteren Anknüpfungstatsachen bedürfe. Wird dieser Auffassung gefolgt, ergibt sich daraus zwangsläufig, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe d) FeV die Anordnung einer Begutachtung in einer BfF fordert. Diese Auffassung und die Entscheidungen der o.g. Gerichte wurden in der Rechtsliteratur widersprüchlich, zumeist jedoch unterstützend diskutiert (vgl. Patermann, 2016; Müller/Rebler, 2017 (unterstützend); Hentschel/König/Dauer, 2017 (kritisch)).

Mit Urteil vom 06.04.2017 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass nach dem Entzug der Fahrerlaubnis im Strafverfahren nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer BAK von weniger als 1,6 ‰ die Verwaltungsbehörde die Neuerteilung nicht allein wegen dieser Trunkenheitsfahrt von der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens abhängig machen darf. Anders liege es, wenn zusätzliche Tatsachen („zusätzliche aussagekräftige Umstände“ RN 16) die Annahme von künftigem Alkoholmissbrauch begründen (BVerwG, Urt. V. 06.04.2017 - 3 C 24.15; 3 C 13.16).

Alkoholmissbrauch und Alkoholgewöhnung

In Übereinstimmung mit dieser Rechtsprechung wird in ganz Deutschland damit spätestens bei einer einmaligen registrierten Trunkenheitsfahrt mit 1,6 ‰ BAK oder mehr vor der Wiedererteilung einer neuen Fahrerlaubnis die Vorlage eines (positiven) Gutachtens einer BfF gefordert. Zweifelsfrei liegt bei Erreichen solch hoher Blutalkoholkonzentrationen eine ungewöhnlich hohe körperliche und psychische Alkoholtoleranz vor, die infolge langfristig erhöhten Alkoholkonsums und den damit verbundenen Gewöhnungseffekten entstanden ist.

Ob Alkoholmissbrauch im Sinne der Anlage 4 FeV Nr. 8.1 vorliegt, ob also Zweifel am Trennvermögen zwischen einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum und der Verkehrsteilnahme mit einem Fahrzeug bestehen, macht sich allerdings nicht nur an der Alkoholgewöhnung fest. Trennvermögen und Trennbereitschaft hängen auch von anderen Einstellungs- und Verhaltensparametern ab. In Frage steht nicht nur, ob jemand solche Mengen konsumiert und eine solche Toleranz entwickelt hat, dass es aufgrund der bestehenden „Gifffestigkeit“ an einem ausreichenden Wirkungsempfinden mangelt, er also quasi keine rational abgewogene Entscheidung mehr treffen kann. Davon wird bei Alkoholisierungsgraden ab 1,6 ‰ regelhaft auszugehen sein. Das Vorliegen eines Trennvermögens zwischen beeinträchtigendem Alkoholkonsum und der Verkehrsteilnahme mit dem Fahrzeug setzt auch voraus, dass jemand die Entscheidung, das Fahrzeug bei einer bestimmten Alkoholisierung stehen zu lassen, überhaupt treffen will. Mit anderen Worten: neben der Alkoholgewöhnung, dokumentiert durch eine hohe BAK, steht auch die Frage nach der Anpassungsbereitschaft und der Sicherheitsorientierung als Voraussetzung für eine ausreichende Trennbereitschaft im Raum.

Diese Besorgnis liegt der rechtlichen Regelung zugrunde, wonach bei jeder wiederholten Zuwiderhandlung unter Alkoholeinfluss die Eignung zu prüfen ist, da hierin die fehlende Bereitschaft erkennbar wird, aus dem eigenen Fehlverhalten und den darauffolgenden Strafen oder Geldbußen zu lernen. Alkoholmissbrauch im Sinne einer fehlenden Trennbereitschaft wird also zunächst unterstellt und die erforderliche Änderung des Trinkverhaltens (vgl. Anlage 6 Nr. 8.2) im Rahmen einer MPU überprüft.

Nach einer einmaligen Fahrt mit einer BAK unter 1,6 ‰ kann diese fehlende Trennbereitschaft nach der aktuellen Rechtsprechung nicht ohne weiteres unterstellt werden. Vielmehr bedarf es weiterer tatsächlicher Hinweise, die eine Anpassungsfähigkeit und -bereitschaft zusätzlich in Frage stellen, um die Überprüfung der Fahreignung zu rechtfertigen. Diese Zusatztatsachen dürften vorrangig im Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten mit einer BAK von 1,1 ‰ oder mehr in Betracht gezogen werden, da in diesen Fällen ein „die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum“ zweifelsfrei vorlag.

Die grundsätzliche Annahme ist zunächst jedoch, dass durch die Wirkung der Strafe und der Entziehung der Fahrerlaubnis ausreichend Anreiz bestehe, um das Trinkverhalten zu ändern, so dass nach Ablauf der Sperrfrist der Alkoholmissbrauch beendet sein werde.

Zweifel an Trennvermögen und Trennbereitschaft

Ob der Betroffene in der Lage sein wird, aus den Konsequenzen seiner Auffälligkeit die erforderlichen Schritte abzuleiten und sie umzusetzen, ob also zu erwarten sein wird, dass beeinträchtigender Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme künftig zuverlässig getrennt werden, steht aber in Fällen mit fraglicher Anpassungsbereitschaft an Regeln und Normen in Frage. Abklärungsbedürftige Zweifel daran, ob Alkoholmissbrauch im verkehrsrechtlichen Sinne wirklich nach Ablauf der Sperrfrist „nicht mehr besteht“ (§13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe e)) könnten z.B. beim Vorliegen der im Folgenden dargestellten zusätzlichen Anknüpfungstatsachen entstehen.

A. Anknüpfungstatsachen aus der Verkehrsvorgeschichte

- In bestimmten Fällen ergibt sich die Notwendigkeit der Überprüfung der Fahreignung nach einer Trunkenheitsfahrt bereits aus den Vorschriften des §11 Abs. 3 Nr. 4 und 5 der FeV. Das ist etwa der Fall
 - bei einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr und einer weiteren Verkehrsstraftat oder
 - bei einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr und wiederholten Verkehrsauffälligkeiten.

Die Fragestellung sollte bei diesen Konstellationen ausdrücklich (auch) darauf abheben, dass insbesondere zu prüfen ist, ob Alkoholmissbrauch (i.S. des fehlenden Trennvermögens) nicht mehr besteht.

B. Anknüpfungspunkte aus Umständen der Trunkenheitsfahrt - Hinweise auf Alkoholgewöhnung/Alkoholmissbrauch

- Bei besonderen Umständen der Trunkenheitsfahrt, die auf eine ausgeprägte Alkoholgewöhnung, einen Kontrollverlust beim Konsum oder ein sozial unübliches Trinkverhalten hinweisen, etwa
 - wenn lange Fahrtstrecken trotz einer BAK von über 1,1 ‰ zurückgelegt werden konnten,
 - wenn bei der Blutentnahme zwar eine BAK unter 1,6 ‰ gemessen wurde, eine Rückrechnung aber annehmen lässt, dass die Fahrt mit 1,6 ‰ oder mehr angetreten wurde,
 - wenn eine BAK über 1,1 ‰ vorliegt, die aufgrund von Restalkohol im Blut zustande gekommen ist oder
 - wenn eine BAK über 1,1 ‰ bereits am späten Vormittag oder am frühen Nachmittag festgestellt wurde.

C. Anknüpfungspunkte aus der Trunkenheitsfahrt - Hinweise auf fehlende Trennbereitschaft

- Zweifel an der Trennbereitschaft können im Einzelfall auch durch besondere Umstände der Trunkenheitsfahrt entstehen, die auf ein außergewöhnlich gering ausgeprägtes Risikobewusstsein hinweisen. Das kann z. B. angenommen werden,
 - bei einer Verkehrsteilnahme mit einer BAK über 1,1 Promille, obwohl schutzbefohlene Beifahrer mit gefährdet wurden,
 - bei einer Verkehrsteilnahme mit einer BAK über 1,1 Promille trotz erkennbar erschwelter Verkehrsbedingungen (z.B. ungünstige Witterungseinflüsse) oder erheblicher Fahrzeugmängel
 - bei Verkehrsteilnahme mit einer BAK über 1,1 Promille als Fahranfänger im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe.

Autoren

Jürgen Brenner-Hartmann
Dr. Don DeVol
Dr. Thomas Wagner

Impressum**Deutsche Gesellschaft für
Verkehrspsychologie
(DGVP)**

Geschäftsstelle:
Revaler Straße 100
10245 Berlin
Tel. 0 30/293 6339-22
Fax 0 30/293 6339-23

dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de
www.dgvp-verkehrspsychologie.de

Präsident:
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
(Berlin/München)
Vizepräsident:
Dr. Don DeVol (Erfurt)
Schatzmeister:
Dr. Martin Keller
(Valens, CH)
Schriftführer:
Dipl.-Psych. Jürgen
Brenner-Hartmann (Ulm)
Beisitzer:
Dr. Thomas Wagner
(Dresden)
Dr. Bettina Schützhofer
(Wien, A)
Dr. Peter Strohbeck-Kühner
(Heidelberg)

Nachdruck ohne Veränderungen
gestattet –Beleg erbeten

Fazit

Die oben dargestellten Umstände identifizieren besonders auffällige Einzelfälle in der Gruppe der ohnehin bereits auffälligen Straftäter, die mit einer BAK im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit am Verkehr teilgenommen haben. Empirisch gibt es keine Belege dafür, dass diese Tätergruppe prognostisch günstiger zu werten ist als die Auffälligen mit einer BAK von 1,6 ‰ oder darüber (DeVol & Schreiber, 2016). Dass sich die Gruppe der alkoholisierten Verkehrsteilnehmer mit einer BAK zwischen 1,10 und 1,59 Promille nicht positiv hinsichtlich ihrer Eignungsvoraussetzungen von der Gruppe der Fahrer mit 1,6 Promille und mehr unterscheiden, konnten Wagner et al. (2017) bei einer Untersuchung von Begutachtungsfällen bereits darstellen.

Eine einzelfallbezogene Abwägung, wann besondere Umstände auf Alkoholmissbrauch schließen lassen, kann nur eine aus formaljuristischen Gründen erforderliche Kompromisslösung darstellen. Den Empfehlungen des AK II der 54. Verkehrsgerichtstag 2016 ist unbedingt zuzustimmen, wenn er fordert:

3. Der Arbeitskreis vertritt die Ansicht, dass aufgrund der Rückfallwahrscheinlichkeit die Anordnung der MPU bei Kraftfahrzeugführern bereits ab 1,1 Promille erfolgen sollte.

4. Der Arbeitskreis sieht keine fachliche Grundlage für die grundsätzliche Annahme von Eignungszweifeln im Verwaltungsverfahren aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt unter 1,1 Promille.

Eine rasche Überarbeitung des § 13 FeV in diesem Sinne ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich.

Literaturhinweise:

DeVol, D. & Schreiber, F. (2016). Anordnung einer MPU auch unter 1,6 Promille? Vortrag auf dem 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2016 in Goslar. Hamburg: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.

Wagner, Th., DeVol, D., Wegner, L. & Rethfeld, I. (2017). Trunkenheitsfahrer – schon ab 1,1 Promille ein Risiko (Drunk drivers – a high risk already at the level of 1.1 per mille?). Blutalkohol, 54, S. 77-105