

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V. (DGVP)

DGVP, Ferdinand-Schultze-Str. 65, 13055 Berlin

Bayerisches Staatsministerium des Innern
Herrn Ltd. Ministerialrat Blümel
Odeonsplatz 3

80539 München

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom Unsere Zeichen, Unsere Nachricht vom Name
Ni/St/gl

Datum
22.02.05

Verkürzung der gerichtlich bestimmten Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 7 StGB bei Teilnahme an einem Nachschulungskurs; Eignung für Personen mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 ‰ zum Tatzeitpunkt und Drogenkonsumenten

Aktenzeichen: IC4-3615.211-120

Sehr geehrter Herr Blümel,

hiermit übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zu Ihrer Anfrage zum o. g. Themenkomplex.

Die Sperrfrist stellt eine Maßnahme des Gerichts zur Sicherung von Verkehrsteilnehmern vor ungeeigneten Kraftfahrern sowie zur Besserung der betroffenen Kraftfahrer dar. Die Verkürzung der gerichtlich verhängten Sperrfrist kann immer nur dann in Frage kommen, wenn der Zweck der Sperrfrist durch eine Verkürzung nicht konterkariert wird. Dies soll gegenwärtig im deutschen Fahrerlaubnisrecht durch Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahme gewährleistet werden und entspricht gerichtlicher und administrativer Übung. Dabei wird bei Kraftfahrern, die mit einer BAK $\geq 1,6$ ‰ angetroffen wurden, durch die Straßenverkehrsbehörde regelmäßig - auch nach der Absolvierung einer sperrfristverkürzenden Maßnahme - in Zusammenhang mit der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis die Begutachtung durch eine a.a. Begutachtungsstelle für Fahreignung angeordnet. Die Sperrfristverkürzung durch das Gericht hat dabei keine Bindungswirkung auf die im Verwaltungsrecht durch die Straßenverkehrsbehörde in Ausnutzung ihres Ermessensspielraumes zu treffende Entscheidung bezüglich der Anordnung zur Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung eines Kraftfahrzeugführers.

I. In Zusammenhang mit **Alkoholkonsum** sind daher zwei Fragen zu beantworten:

1. Führt die Verkürzung der Sperrfrist zu einer Verschlechterung der Sicherheit von Verkehrsteilnehmern?
2. Führt die Verkürzung der Sperrfrist nach Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahme zu einer Verschlechterung

Geschäftsstelle:
Ferdinand-Schultze-Str. 65
13055 Berlin
Tel. 0 30/98 60 98 80/81
Fax 0 30/98 60 98 67
e-mail:
dgvp.verkehrspsychologie@t-online.de

1. Vorsitzender:
Dr. Wolfgang Schubert
2. Vorsitzender:
Prof. Dr. Egon Stephan

Amtsgericht
Charlottenburg
VR-Nr. 20222 Nz

Finanzamt für
Körperschaften Berlin I
St.Nr. 27/640/55138

HypoVereinsbank
BLZ 700 202 70
Konto-Nr.: 488 939 37
IBAN: DE66 7002 0270
0048 8939 37
SWIFT (BIC):
HYVEDEMMXXX

zung der Eignung von Kraftfahrern, deren BAK zum Zeitpunkt der Tat mindestens 1,6 ‰ betragen hat ?

Zu 1)

Nach gesicherten verkehrspsychologischen Erkenntnissen ändern sich bei einer großen Zahl von Kraftfahrern während der Sperrfrist ohne gezielte fremde Hilfe die Eignungsvoraussetzungen nicht; der status quo ante wird daher häufig über die Sperrfrist hinaus beibehalten. Dies ist belegt durch die hohen Rückfallquoten nach alkoholisierter Verkehrsteilnahme unabhängig von der Dauer der Sperrfrist, die im übrigen der Grund für die Entwicklung von verhaltensändernden Maßnahmen waren.

Kraftfahrer mit $BAK \geq 1,6 \text{ ‰}$ müssen sich vor Neuerteilung einer Fahrerlaubnis einer Begutachtung ihrer Fahreignung unterziehen; die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer ist dadurch zumindest insoweit gewährleistet, als die Begutachtung den Fahrerlaubnisbehörden - nach der erfolgreichen Absolvierung einer verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahme - erlaubt, ihre jeweilige Entscheidung objektiv abzusichern. Die Begutachtung dient der Überprüfung, ob die durchgeführte Maßnahme im Einzelfall ihre Wirksamkeit hinsichtlich eines zukünftig zu erwartenden regelkonformen Verkehrsverhaltens entfaltet hat.

Die Verkürzung der Sperrfrist führt daher – sofern entsprechende Maßnahmen durch den Betroffenen absolviert wurden – nicht zu einer Verschlechterung der Sicherheit von Verkehrsteilnehmern.

Zu 2)

Kraftfahrer, die unter dem Eindruck von Bestrafung und eingeschränkter Mobilität eine Motivation zur Verhaltensänderung entwickeln, bedürfen in der Regel einer Anleitung, Unterstützung und Ermunterung, um das Ziel der Verhaltensänderung – verantwortungsvoller Umgang mit alkoholischen Getränken sowie regelkonforme Verkehrsteilnahme – zu erreichen und dauerhaft beizubehalten.

Die Wirksamkeit der in Deutschland entwickelten und seit den 70er Jahren erprobten Kurse für alkoholauffällige Kraftfahrer nach § 70 FeV ist in zahlreichen Studien nachgewiesen worden. Dabei hat sich wiederholt gezeigt, dass die Wirksamkeit von Kursen auch dann gegeben ist, wenn die BAK zum Zeitpunkt der Tat $\geq 1,6 \text{ ‰}$ betragen hat. Allerdings findet vor einer Kursteilnahme in der Regel eine medizinisch-psychologische Begutachtung mit dem Ziel statt, die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Kursteilnahme zu prüfen und Kraftfahrer mit geringer Motivation zur Verhaltensänderung bzw. ausgeprägten exzessiven Konsummustern ggf. anderen therapeutischen Maßnahmen zuzuführen.

Die durchschnittliche BAK bei Kursteilnehmern der ersten evaluierten bundesweiten Studie (ALKOEVA) lag für das erste Trunkenheitsdelikt bei 1,85 ‰ und für das zweite bei 2,06, also deutlich höher als 1,6 ‰. Ein im Rahmen dieser Evaluation durchgeführter modellspezifischer Extremgruppenvergleich von Kursteilnehmern mit BAKen über und unter 2 ‰ hat eine statistisch nicht signifikante, jedoch tendenziell niedrigere Rückfallquote bei den Kursteilnehmern mit höherer BAK ergeben. Die Autoren führten dieses Ergebnis darauf zurück, dass die Gutachter durch die Beachtung sogenannter Ausschlusskriterien zu einer Einengung der Varianz der Variable „Blutalkoholkonzentration“ beigetragen hatten. Daher warnten sie vor einer Generalisierung dieses Ergebnisses. Ohne das Ergebnis zu verallgemeinern kann jedoch festgestellt werden, dass die Höhe der Blutalkoholkonzentration für sich genommen kein hinreichendes Kriterium für die Prognose zukünftigen Verkehrsverhaltens

darstellt.

Ein weiterer, bereits unter 1) erwähnter Aspekt kommt hinzu: Gerade Kraftfahrer mit einer BAK $\geq 1,6$ ‰ zum Zeitpunkt der Tat müssen sich vor Neuerteilung einer Fahrerlaubnis unabhängig von der Verkürzung der Sperrfrist einer Begutachtung durch eine a.a. BfF unterziehen. Diese Begutachtung dient – ohne das dies etwa das ausdrückliche Ziel der Begutachtung war – quasi als Evaluation der zum Zwecke der Sperrfristverkürzung durchgeführten Maßnahme der Nachschulung. Damit besteht ein zusätzlicher Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern.

Die Verkürzung der Sperrfrist führt auch nach der Teilnahme an einem Nachschulkurs daher nicht zu einer Verschlechterung der Eignung von Kraftfahrern, deren BAK zum Zeitpunkt der Tat mindestens 1,6 ‰ betragen hat.

II. Im Zusammenhang mit **Drogenkonsum** lässt sich die Frage bezüglich der Verkürzung der Sperrfrist (s.o. zu 1) generell nicht anders beantworten.

Wenngleich Drogenkonsumenten, abgesehen von jenen Fällen, bei denen beide Formen des Konsums parallel betrieben werden, eine andere Klientel darstellen als Alkoholkonsumenten, so gibt es keinerlei Belege dafür, dass etwa eine Verkürzung der Sperrfrist grundsätzlich zu einer Verschlechterung der Eignungsvoraussetzungen dieser Gruppe führen würde. Hierbei kommt es auf die Einzelfallprüfung an.

Im Sinne des bereits unter 2) Ausgeführten gibt es jedoch in der Praxis beim Umgang mit Drogenkonsumenten einen wichtigen Unterschied. Anders als Alkoholkonsumenten müssen sich Drogenkonsumenten nach einem Kurs für drogenauffällige Kraftfahrer in der Regel nicht vor Neuerteilung einer Fahrerlaubnis einer Begutachtung durch eine a.a. BfF unterziehen; stattdessen findet eine ärztliche Begutachtung statt, die erst dann zu einer Begutachtung durch eine BfF führt, wenn die ärztliche Begutachtung die Diagnose „Drogenabhängigkeit“ ergeben hat. In diesem Zusammenhang wird die Bestimmung des § 14 FeV, Abs. 2, wonach eine Begutachtung (immer, unabhängig von der Art des konsumierten Suchtmittels) angeordnet werden kann, wenn die Fahrerlaubnis entzogen war, in der Praxis möglicherweise nicht häufig angewendet. Ihre Anwendung könnte jedoch eine geeignete Maßnahme sein, um Drogenkonsumenten und Alkoholkonsumenten im Hinblick auf die Verkürzung der Sperrfrist „gleichzustellen“ und die Gefahr zu verringern, dass ungeeignete Kraftfahrer wieder am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen.

Unter dieser Voraussetzung führt die Verkürzung der Sperrfrist nach Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahme – mit einer anschließenden Begutachtung in einer a. a. BfF – daher nicht zu einer Verschlechterung der Eignung von Kraftfahrern, die zum Zeitpunkt der Tat unter Drogeneinfluss gestanden haben.

III. Die **einheitliche Verkürzung der Sperrfrist** ändert an den oben gemachten Aussagen grundsätzlich nichts.

Im Einzelfall mag allerdings die Dauer der vom Gericht verhängten Sperrfrist eine Rolle spielen. Bei einer Sperrfrist von 24 Monaten stellt eine Verkürzung um 2 oder 3 Monate einen relativ geringeren „Gewinn“ für den Betroffenen dar als etwa bei einer Sperrfrist von 9 Monaten. Dies könnte zu unterschiedlichen Motivationslagen und als Konsequenz zu unterschiedlichen Eignungsvoraussetzungen führen. Allerdings wird ein hier nicht völlig auszuschließen-

der Effekt durch die der Neuerteilung der Fahrerlaubnis vorgeschaltete Begutachtung durch eine a.a. BfF aufgefangen und kann vernachlässigt werden.

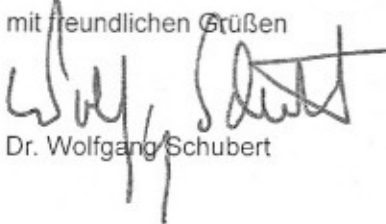
Eine einheitliche Verkürzung böte jedoch eine Reihe nicht zu unterschätzender Vorteile.

Die Klagen Betroffener über Ungleichbehandlung hinsichtlich Aufwand und Nutzen könnten durch eine einheitliche Verkürzung ohne Verschlechterung der Verkehrssicherheit reduziert werden. Der Anreiz zur Teilnahme an verhaltensändernden Maßnahmen wäre immer der gleiche. Möglicherweise ließe sich auch der behördliche Aufwand ohne Verschlechterung der Verkehrssicherheit dadurch reduzieren.

Die Dauer der Sperrfristverkürzung beträgt gegenwärtig meist zwei, seltener drei Monate. Es gibt keine gesicherten Erkenntnisse dazu, ob die zwei- oder die dreimonatige Verkürzung günstigere oder ungünstigere Auswirkungen hat. Allerdings ist die Annahme gerechtfertigt, dass der bei einer deutlichen Verkürzung um einheitlich drei Monate entstehende Motivationseffekt mehr Kraftfahrer dazu bewegen könnte, sich einer verhaltensändernden Maßnahme zu unterziehen. Damit einher ginge eine häufigere Verbesserung der individuellen Mobilität (verbunden mit u.U. einer Verbesserung der Vermittelbarkeit am Arbeitsmarkt) sowie der Verkehrssicherheit.

In der Hoffnung, Ihre Frage ausreichend beantwortet und zu Ihrer Entscheidungsfindung einen Beitrag geleistet zu haben, verbleibt

mit freundlichen Grüßen



Dr. Wolfgang Schubert