

Dieter Müller

Verkehrsrecht im Überblick

4. Quartal 2006

Im Zeichen des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages werden einige aktuelle Entscheidungen deutscher und schweizerischer Gerichte vorgestellt. Daneben wird, wie bereits im letzten Heft angekündigt, eine Antwort der Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Thema Fahreignung und Cannabis kommentiert und eine weitere Anfrage zur Droge Crystal Speed besprochen. Schließlich ist aus dem Bereich der Repression auf eine von Bundesminister Tiefensee geplante weitere Verschärfung der Sanktionen für diverse Verkehrsdelikte hinzuweisen.

Entscheidung des OVG Münster zum Führerscheintourismus¹ mit Anmerkung Müller

Leitsatz:

Der Senat hält auch unter Berücksichtigung des EuGH-Beschlusses vom 6. 4. 2006 C227/05 [Rechtssache Halbritter] daran fest, dass sich im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 VwGO nicht abschließend feststellen lässt, ob inländische Behörden unter Berufung auf fortbestehende und vom Fahrerlaubnisinhaber nicht ausgeräumte Zweifel an seiner Fahreignung das Gebrauchmachen von einer EU-Fahrerlaubnis untersagen dürfen. Wenn sich das Berufen des Fahrerlaubnisinhabers auf die europarechtliche Freizügigkeitsverbürgung jedoch als missbräuchlich darstellt (sog. Führerscheintourismus), sind bei der in derartigen Fällen weiterhin durchzuführenden Interessenabwägung die Belange der Sicherheit des Straßenverkehrs dem Aufschubinteresse des Verkehrsteilnehmers übergeordnet.

Sachverhalt und Gründe:

Dem Antragsteller ist im Jahr 1998 die Fahrerlaubnis entzogen worden, nachdem er mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,25 Promille ein Kraftfahrzeug geführt hatte. Noch im selben Jahr wurde er wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis auffällig. Einen im Jahr 2000 gestellten Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis lehnte die Fahrerlaubnisbehörde nach einer negativen medizinisch-psychologischen Begutachtung des Antragstellers ab. Im Mai 2003 bzw. im Mai 2004 wurde der Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentrationen von 1,86 bzw. 1,54 Promille), jeweils in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren

ohne Fahrerlaubnis, strafgerichtlich verurteilt. Am 19.4.2005, etwa einen Monat nach dem Ablauf der zuletzt festgesetzten Sperrzeit für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis, erwarb der Antragsteller in der Tschechischen Republik eine neue Fahrerlaubnis. Dies wurde am 12.10.2005 bekannt, als der Antragsteller wegen des verbotswidrigen Benutzens eines Telefons beim Führen eines Kraftfahrzeuges angehalten wurde. Einer nachfolgenden Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kam der Antragsteller nicht nach. Mit Ordnungsverfügung vom 27.4.2006 untersagte daraufhin der Antragsgegner dem Antragsteller, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, und ordnete die sofortige Vollziehung dieses Bescheides an. Dagegen erhob der Antragsteller Widerspruch und beantragte beim VG die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs. Diesen Antrag lehnte das VG ab. Die dagegen vom Antragsteller erhobene Beschwerde hat das OVG zurückgewiesen.

Der Senat hat in seiner bisherigen Rechtsprechung diesen Ausführungen zur Auslegung der Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie nicht mit hinlänglicher Gewissheit entnehmen können, dass die präventiv-polizeiliche Entziehung einer nach dem Ablauf einer etwaigen Wiedererteilungssperrfrist erteilten EU-Fahrerlaubnis im Hinblick auf Fahreignungsmängel, die vor deren Erteilung hervorgetreten sind, offensichtlich rechtswidrig ist. Denn zum einen war die Kapper-Entscheidung des EuGH im Kontext des Vorlageverfahrens, einem Strafverfahren, in dem es um die Verwirklichung des Straftatbestandes des Fahrens ohne (gültige) Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) gegangen war, auf die Anerkennungsproblematik im engeren Sinne, also die Frage der unmittelbaren, nicht von einem

zusätzlichen Anerkennungsakt inländischer Behörden abhängigen Rechtswirksamkeit einer EU-Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zugeschnitten. Die dem Polizei und Ordnungsrecht zuzuordnende Fragestellung, ob wegen fortbestehender Fahreignungsmängel die ausländische Fahrerlaubnis wieder entzogen werden kann bzw. ob dem Betroffenen wegen nicht ausgeräumter Zweifel an seiner Fahreignung ärztliche oder medizinisch-psychologische Untersuchungspflichten (mit der möglichen Rechtsfolge aus § 11 Abs. 8 StVG) auferlegt werden können, war der EuGH-Entscheidung des Jahres 2004 nicht zu entnehmen. Unklar blieb des Weiteren, ob sich der EuGH nur zu den Fällen äußern wollte, in denen „zusätzlich zu der fraglichen Maßnahme“ eine gerichtliche Sperrfrist verhängt worden ist, so dass u. U. der davon abweichende Fall einer (ordnungsbehördlichen) Maßnahme ohne Sperrfrist vom EuGH entweder überhaupt nicht als relevante Möglichkeit erkannt oder aber bewusst nicht mitbehandelt worden ist.

Aber auch die jüngere Entscheidung des EuGH vom 6.4.2006 (Rechtssache Halbritter) verhält sich nicht eindeutig zu der aufgezeigten Problematik. Zunächst geht es ausweislich der abschließend wiedergegebenen Schlussfeststellungen anscheinend wiederum lediglich um die in Art. 8 Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie geregelten Fragen der Gültigkeit bzw. Gültigkeitsanerkennung (Nr. 1) sowie der Umschreibung einer EU-Fahrerlaubnis (Nr. 2), wobei die Umschreibung als Unterfall bzw. als verwaltungstechnische Umsetzung der Gültigkeitsanerkennung anzusehen ist. Nur darüber war im Ausgangsverfahren zu befinden, da Herr Halbritter gegenüber der inländischen Fahrerlaubnisbehörde die Zuerkennung des Rechts beantragt hatte, von seiner österreichischen Fahrerlaubnis im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch machen zu dürfen (vgl. § 28 Abs. 5 FeV); eine Entziehung der österreichischen Fahrerlaubnis bzw. die Entziehung des Rechts, diese Fahrerlaubnis in Deutschland zu nutzen, waren nicht erfolgt. Daher sprechen erhebliche Gründe gegen die Annahme, dass in dem aktuellen Beschluss des EuGH der von Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie erfasste Fall der Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis, die logisch gerade die Anerkennung dieser Fahrerlaubnis als (zunächst) rechtsgültig voraussetzt, behandelt wird. Andererseits wird im EuGH-

Beschluss vom 6.4.2006 anders noch als im EuGH-Urteil vom 29.4.2004 neben Art. 8 Abs. 4 auch Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie genannt und dem Anerkennungsgrundsatz nach Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie untergeordnet. Außerdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass der EuGH den Begriff der „Anerkennung“ einer Fahrerlaubnis umfassend, also nicht nur im Sinne einer quasi automatischen Gültigkeit „ohne jede Formalität“ (vgl. Beschluss vom 6.4.2006, Rn. 25), sondern auch im Sinne einer materiellen Entziehungsfestigkeit versteht. Das kommt etwa in der Erwägung des EuGH zum Ausdruck, der Aufenthaltsstaat dürfe nicht verlangen, dass der Fahrerlaubnisinhaber die Bedingungen erfülle, die sein nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Entzug aufstelle (Rn. 29 des Beschlusses). Eine abschließende und gesicherte Aussage zur Reichweite der Entscheidung lässt sich somit nach dem Vorstehenden nicht treffen.

Die Reichweite des EuGH-Beschlusses vom 6.4.2006 für Fälle wie den vorliegenden ist des Weiteren deshalb fraglich, weil der EuGH nicht zu dem nach der EuGH-Entscheidung in Sachen Kapper verstärkter festzustellenden Missbrauchsphänomen des sog. Führerscheintourismus Stellung bezieht. Dieser ist dadurch gekennzeichnet, dass in Deutschland lebende Verkehrsteilnehmer, denen vormals wegen Eignungsmängeln die Fahrerlaubnis entzogen bzw. nicht (wieder)erteilt worden ist und die gegebenenfalls in diesem Zusammenhang eine ihnen auferlegte medizinisch-psychologische Untersuchung entweder nicht „bestanden“ oder aber von vornherein verweigert haben, nachfolgend in Tschechien oder Polen eine Fahrerlaubnis erwerben konnten, ohne dass wie dem Senat aus zahlreichen Verfahren bekannt ist die hierzulande aufgetretenen (oft alkohol- bzw. drogenbedingten) Fahreignungsmängel hinreichend abgeklärt worden wären und ohne dass vielfach das Erfordernis eines auf das Kalenderjahr entfallenden mindestens 185-tägigen Wohnaufenthalts am Ort der Führerscheinerteilung (vgl. Art. 9 der Führerscheinrichtlinie) konsequent beachtet worden wäre.

Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der EuGH dem Anerkennungsprinzip des Art. 1 Abs. 2 Führerscheinrichtlinie vor den in Art. 8 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie zum Ausdruck kommenden Belangen der Verkehrssicherheit zugunsten von Verkehrsteilnehmern

¹ Beschluss des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 13.09.2006, Az. 16 B 989/06. Die Gründe werden in Auszügen abgedruckt.

den Vorrang einräumt, die wie der Antragsteller in der Vergangenheit hartnäckig die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet haben und die nachfolgend, statt einen gefestigten Einstellungs- und Verhaltenswandel nachzuweisen, das derzeit noch bestehende innereuropäische Anforderungsgefälle bei der Abklärung gesundheitlicher oder charakterlicher Eignungszweifel sowie Unzulänglichkeiten bei der grenzüberschreitenden Unterrichtung über aktenkundige Eignungsmängel ausgenutzt haben, um ohne eine Aufarbeitung ihrer gesundheitlichen oder charakterlichen Mängel wieder in den Besitz einer Fahrerlaubnis zu gelangen. Ein anderes Verständnis der Rechtsprechung des EuGH würde sehenden Auges eine massive Gefährdung selbst höchstrangiger, verfassungsrechtlich geschützter Rechtsgüter wie das Leben und die körperliche Unversehrtheit zahlreicher Menschen in Kauf nehmen. Dass der EuGH seiner Rechtsprechung ein derartiges Verständnis zugrunde legen wollte, das berechnete Sicherheitsbelange von Mitgliedstaaten ignorieren und die Verwirklichung verfassungsrechtlich fundierter Schutzpflichten des Staates für das Leben und die körperliche Unversehrtheit seiner Bürger in einem so zentralen Bereich wie der Sicherheit des Straßenverkehrs nachhaltig beeinträchtigen würde, erscheint dem Senat schlechterdings nicht vorstellbar. Eine solche Einschätzung lässt sich vor allem auch deshalb nicht gewinnen, weil der EuGH-Entscheidung in der Rechtsache Halbritter gerade kein Fall des sog. Führerscheintourismus zugrunde gelegen hat. Der EuGH weist in seiner Entscheidung und zwar im Rahmen der Entscheidungsgründe im engeren Sinne ausdrücklich darauf hin, dass Herr Halbritter während einer längeren Zeit aus beruflichen Gründen seinen Wohnsitz in Österreich hatte, so dass er nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 5 der Führerscheinrichtlinie zu jener Zeit überhaupt nur dort eine neue Fahrerlaubnis erwerben konnte (Rn. 30). Außerdem wird betont, dass die österreichischen Behörden überprüft hatten, ob Herr Halbritter den Mindestanforderungen in Bezug auf die physische und psychische Fahrereignung entsprechend des Anhangs III zur Führerscheinrichtlinie genügte (Rn. 31). Wohl auf der Grundlage dieser Überprüfung konnte der deutschen Fahrerlaubnisbehörde auch eine vom Kuratorium für Verkehrssicherheit Tirol über die Fahrereignung des Herrn Halbritter aus psychologischer Sicht gefertigte Stellungnahme vorgelegt werden.

Der EuGH stellt in dem Beschluss vom 6.4.2006 überdies wiederholt heraus, dass er „aufgrund aller vorstehenden Erwägungen“ (Rn. 32) bzw. „in einem Fall wie dem Herrn Halbritter“ (Rn. 36) bzw. „unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens“ (Rn. 38 und 2. Schlussfeststellung) zum Vorrang des Anerkennungsgrundsatzes gelangt ist. Es spricht daher unter Berücksichtigung des oben dargestellten Inhalts der Führerscheinrichtlinie sehr viel dafür, dass der EuGH seine restriktive Auslegung des Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4 der Führerscheinrichtlinie auf den Normalfall des Bürgers bezieht, der vom Recht auf freie Wohnortwahl innerhalb Europas Gebrauch macht und während eines solchen verfestigten Auslandsaufenthalts wieder eine Fahrerlaubnis erwirbt. Es kann aber nicht angenommen werden, dass der EuGH unter anderen Umständen als denen des Falles Halbritter, also speziell in einem typischen Fall des sog. Führerscheintourismus, dem Anerkennungsgrundsatz des Art. 1 Abs. 2 der Führerscheinrichtlinie gegenüber den Belangen der Sicherheit des Straßenverkehrs den Vorrang eingeräumt haben würde. Für diese Annahme lässt sich auch anführen, dass in der Rechtsprechung des EuGH der Gedanke des rechtmisbräuchlichen Gebrauchsmachens von europarechtlichen Freiheitsverbürgungen anerkannt ist. Die Berufung auf die durch Gemeinschaftsrecht eröffneten Möglichkeiten und Befugnisse kann versagt oder jedenfalls eingeschränkt werden, wenn diese in missbräuchlicher oder betrügerischer Absicht genutzt werden, um sich der Anwendung nationalen Rechts zu entziehen.

Anmerkung des Verfassers:

Thematisch passend zur Besprechung des EuGH-Beschlusses „Halbritter“ im letzten Heft der ZVS hatte das OVG Münster nun über einen Fall einer „echten“ Umgehung des deutschen Fahrerlaubnis- und Fahrereignungsrechts zu befinden.² Mit seinem Beschluss nutzt das OVG im Sinne der Verkehrssicherheit geschickt die Auslegungsspielräume, die der EuGH in seinem Beschluss offen gelassen hat und gibt dem Rechtsschutzbegehren des die deutsche MPU bewusst umgehenden Antragstellers keine Chance. Die Entscheidung bezieht sich auf einen Sachverhalt, der typischer für die Fahrereignungsproblematik kaum sein kann. Zwei Aspekte sollen herausgehoben werden. Zunächst stellt sich dem Betrachter des Sachverhalts die Frage, wa-

rum die im zweiten und dritten Strafverfahren tätig gewordenen Strafrichter nicht bereits bei der zweiten und dritten Trunkenheitsfahrt ihren gesetzlichen Rahmen für die Sperre, keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen, in dem erforderlichen Maß ausgeschöpft haben. Gemäß § 69a Abs. 1 StGB stehen den Strafrichtern Sperren in einem zeitlichen Rahmen von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zur Verfügung. Der im Falle der dritten Trunkenheitsfahrt tätig gewordene Strafrichter ordnete gegenüber dem Angeklagten trotz dessen drei im Verlauf von sechs Jahren im Zustand der absoluten Fahrunsicherheit absolvierten Trunkenheitsfahrten lediglich eine Sperrdauer von einem Jahr an. Diese richterliche Milde widerspricht nicht nur der Rechtsprechung des BGH, wonach sich die Sperrdauer nach dem bei der tatrichterlichen Entscheidung vorhandenen Grad und der voraussichtlichen Dauer des Eignungsmangels richten soll,³ sondern sie ist auch ein Ausdruck für die in der Strafgerichtsbarkeit vorherrschende Pauschalierung bei der Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis sowie der Anordnung der Sperrzeiten.

Diese Art der generalisierenden Rechtsprechung, die regelmäßig bereits in einer vorangehenden Pauschalierung bei den Staatsanwaltschaften Platz greift, wird weder den Taten noch den Tätern individuell gerecht, sondern ist als Ausdruck einer gewissen Hilflosigkeit von Teilen der Strafjustiz gegenüber dem strafrechtlichen Problem der Fahrereignung zu bewerten. Tatsächlich liegt die Wurzel für dieses juristische Problem aber schon viel tiefer und führt in das System der Aus- und Fortbildung in der Strafjustiz zurück. So lernen fast alle angehenden Juristen regelmäßig weder in ihrem Studium, noch in ihrem Referendariat irgendetwas zum wichtigen Thema der Fahrereignung. Ihnen wird im Regelfall lediglich während ihrer strafrechtlichen Arbeitsgemeinschaft eine spärlich kommentierte und erklärte praktische Handreichung mit jeweils beim Erst- oder Wiederholungstäter zu beantragenden Straftaxen ausgehändigt. Derart unvorbereitet gehen zahlreiche Referendare bundesweit als Sitzungsvertreter in ihre erste Hauptverhandlung zum Strafrichter am Amtsgericht, um dort als rechtspraktisch unfertige Juristen die wichtigen Delikte des § 316 StGB anzuklagen. Nach bestandenerm zweitem Staatsexamen legt auch die sehr lückenhafte interne Fortbildung der Justiz

keinen großen Wert auf die Vermittlung von Lehrinhalten zur Thematik der Fahrereignung. Vor diesem Hintergrund ist es kein Wunder, dass ein Strafrichter auch bei einem Dritttäter einer Trunkenheitsfahrt nur eine Sperre von einem Jahr ausspricht und dadurch nach Ablauf dieser kurzen Sperre den Führerscheintourismus geradezu begünstigt.

Würden Strafrichter die Anordnung der Sperren für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis tat- und täterbezogen, anstatt pauschal vornehmen, würde ein Führerscheintourismus zeitlich deutlich nach hinten verlagert, wenn nicht sogar durch die während der Sperrzeiten bei den Tätern möglichen Erkenntnis- und Schulungsprozesse ganz und gar verhindert werden können.

Als zweiter Aspekt ist den Münsteraner Verwaltungsrichtern uneingeschränkt der Mut zu bescheinigen, den Halbritter-Beschluss des EuGH genauer und auch zwischen den Zeilen gelesen zu haben, um auf diesem Weg mit feinsinniger Methodik die juristische Handhabe zu finden, die Rechtmäßigkeit der fahrerlaubnisbehördlichen Untersagungsverfügung im summarischen Verfahren vorerst zu bestätigen.

In dieser Auslegung der beiden einschlägigen Beschlüsse des EuGH durch den Senat des OVG wird deutlich, dass die Belange der Verkehrssicherheit in diesem Gerichtszweig gegenüber der vorab tätigen Strafjustiz wesentlich mehr ins Gewicht der juristischen Auslegung fallen und der Problematik der Fahrereignung das Maß an Aufmerksamkeit geschenkt wird, die dieser wichtigen Problematik im Sinne des Schutzgedankens aus Art. 2 Abs. 2 GG zukommt.

Entscheidungen des Schweizer Bundesgerichts⁴

Entscheid des Schweizer Bundesgerichtes zum Autofahren mit vereister Scheibe

Fahrzeuglenkende, die mit vereister Frontscheibe unterwegs sind, riskieren gemäß neuestem Bundesgerichtsentscheid, den Führerausweis für eine gewisse Zeit abgeben zu müssen. Ein solches Verhalten kann nicht mehr als leichter Fall beurteilt werden. Im vorliegenden konkreten Fall war ein Fahrzeuglenker in der Schweiz an einem Dezembertag bei Dunkelheit mit seinem Fahrzeug mit vereisten Scheiben und eingeschalteten Nebel-

² Die ZVS berichtete über den Halbritter-Beschluss des EuGH in: ZVS 52 (2006), S. 215 ff.

³ BGH, NZV 2003, S. 46.

lampen unterwegs. Auf der Frontscheibe hatte er sich lediglich ein schmales Guckloch frei gekratzt. Die Sicht des Fahrzeuglenkers war dadurch stark eingeschränkt. Durch das Straßenverkehrsamt des Kantons Waadt wurde dem Fahrzeuglenker der Führerausweis für einen Monat wegen Gefährdung der Sicherheit und der übrigen Verkehrsteilnehmenden entzogen. Der fehlbare Lenker akzeptierte dieses Verdikt nicht und zog den Fall bis ans Schweizer Bundesgericht weiter. Dieses bestätigte den Fall der Waadtländer Straßenverkehrsbehörden. Zur Begründung wird ausgeführt, das fehlbare Verhalten des Fahrzeugführers könne nicht mehr als leichter Fehler angesehen werden. In der Tat bestehe mit eingeschränkter Sicht für den Fahrzeuglenker ein hohes Risiko, bei unerwartetem Auftreten eines Fußgängers oder eines anderen Verkehrsteilnehmers nicht mehr rechtzeitig reagieren zu können. Angesichts des schlechten Wetters und der Dunkelheit habe sich dadurch ein erhöhtes Unfallrisiko ergeben, argumentierte das Bundesgericht. Fahrzeuglenkende, die es unterlassen, die Scheiben und insbesondere die Frontscheibe vollständig zu reinigen, begehen gemäß Bundesgericht nicht nur eine leichte Nachlässigkeit, die noch mit einer Verwarnung bestraft werden könne; vielmehr werde gegen klare Vorschriften des Straßenverkehrsrecht verstoßen, wonach Scheiben und Rückspiegel sauber gehalten werden und eine klare und verzerrungsfreie Durchsicht gestatten müssen. Zu Recht sei der Führerausweis für einen Monat entzogen worden, hielt das Bundesgericht abschließend fest.

Entscheidung des Schweizer Bundesgerichts zur Regel „Links gehen – Gefahr sehen“

Die im Schweizerischen Straßenverkehrsgesetz enthaltene Regel „Links gehen – Gefahr sehen“ verpflichtet die zu Fuß Gehenden auf

einer Straße ohne Trottoir nicht, unter allen Umständen links zu gehen. Zum Fall: Ein Fußgänger spazierte rechts unmittelbar neben der Fahrbahn auf einem schmalen Kiesstreifen. Dabei wurde er von einem Auto von hinten erfasst und schwer verletzt. Der Fahrzeuglenker hatte ihn nicht gesehen. Das Gericht in erster Instanz hielt fest, dass der Fahrzeuglenker für den dem Fußgänger zugefügten Schaden vollumfänglich haftet. Daraufhin hieß die letzte kantonale Instanz ein durch den Fahrzeuglenker erhobenes Rechtsmittel teilweise gut und stellte fest, dass dieser nur zu 90 % für den Schaden aufkommen müsse, da den Fußgänger ein Selbstverschulden von 10 % treffe, weil er nicht links gegangen sei. Der Fußgänger zog dieses Urteil ans Schweizerische Bundesgericht weiter. Dieses hieß die Berufung des Fußgängers gut und hob das Urteil des kantonalen Obergerichts auf. Dieses hatte das Selbstverschulden des Fußgängers mit der Verletzung von Art. 49 Abs. 1 SVG (Straßenverkehrsgesetz vom 19.12.1958; SR 741.01) begründet. Danach müssen zu Fuß Gehende die Trottoirs benützen, oder wo solche fehlen, am Straßenrand gehen. Dabei haben sie sich – wenn keine besonderen Umstände dagegen sprechen – an den linken Straßenrand zu halten, namentlich außerorts in der Nacht. Während der deutsche und italienische Wortlaut dieses Artikels darauf hindeuten könnte, dass sich die Vorschrift links zu gehen auf die ganze Straßenfläche bezieht, sagt der französische Wortlaut nach Auffassung des Bundesgerichts, dass das vorgeschriebene „links gehen“ nur für die Fahrbahn gilt. Die französische Fassung, wonach das Gebot des Linksgehens nur besteht, wenn der Fußgänger mangels Trottoir auf der Fahrbahn gehen muss, entspricht gemäß Bundesgericht dem Sinn und Zweck der Regelung. Wenn der Fußgänger dagegen eine Fläche neben der Fahrbahn benützt – auch auf der rechten Straßenseite –, so könne er auf dieser ebenso wie auf einem Trottoir gehen, ohne grundsätzlich mit dem motorisierten Verkehr in Konflikt zu geraten. Das Bundesgericht erläuterte weiter, dass in diesem Fall der Fußgänger nicht auf, sondern neben der Fahrbahn marschiert sei. Da damit die Regel von Art. 49 Abs. 1 SVG hier keine Anwendung findet, könne ihm nicht angelastet werden, durch Missachtung der Verhaltensregel „Links gehen – Gefahr sehen“ eine Verkehrsregel oder eine elementare Vorsichtsmaßnahme verletzt zu haben. Man könne ihm

höchstens vorwerfen, dass er keinen ausreichend großen Abstand zur Fahrbahn eingehalten habe, für den Fall, dass ein Fahrzeug seinerseits keinen genügenden Abstand halten würde. Durch sein Verhalten habe er die Kollision lediglich begünstigt. Dieses Selbstverschulden wertete das Bundesgericht aber deutlich geringer als 10 % und somit als vernachlässigbar. Demgegenüber standen erhebliche Mitsachen des Unfalls durch den Fahrzeuglenker: beispielsweise Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs, ungenügender Abstand zum rechten Straßenrand und 0,73 Promille Alkohol im Blut. Deshalb muss der Fahrzeughalter bzw. seine Haftpflichtversicherung für den vollen Schaden aufkommen.

Antwort der Bundesregierung auf parlamentarische Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Thema Cannabis und Verkehrssicherheit⁵

Im ersten Fragenkomplex beantwortet die Bundesregierung die Frage nach gesetzlich fixierten THC-Grenzwerten abschlägig. Bemerkenswert ist die Argumentation der Bundesregierung, indem sie sich einerseits formal argumentierend mit den Autoritäten der Grenzwertkommission sowie des Verkehrsgerichtstages auf zwei außerparlamentarische Autoritäten stützt, die als Expertengremien beide der parlamentarischen Kontrolle entzogen sind. Andererseits misst die Bundesregierung, insoweit materiell argumentierend, gesetzlich fixierten Grenzwerten im Drogenbereich eine negative Signalfunktion zu und misst dabei gegenüber den gesetzlich in § 24 a Abs. 1 StVG fixierten Alkoholgrenzwerten, an die sich Alkoholkonsumenten durchaus bewusst heran trinken, mit zweierlei Maß. Zur Frage der Abgrenzung zwischen gelegentlichem und regelmäßigem Cannabiskonsum (Anlage 4 zur FeV) gibt die Bundesregierung ihrer Hoffnung Ausdruck, dass ein laufendes Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Problematik „Cannabis und Verkehrssicherheit“ demnächst die notwendigen Antworten liefert und verzichtet damit auf eine eigene, klarstellende Einschätzung. Als Ergebnis der parlamentarischen Anfrage verbleibt damit – nicht nur für die Fragesteller – nur ein sehr geringer Erkenntnisgewinn.

Antwort der Bundesregierung auf parlamentarische Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Thema Methamphetamin/ Crystal Speed⁶

Die Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen fragt im Rahmen einer weiteren parlamentarischen Anfrage bei der Bundesregierung an, ob diese über aktuelle Informationen zum Vordringen der Droge Methamphetamin (Crystal Speed) in Deutschland verfügt und welche Schritte sie demgegenüber zu tun gedenkt. Auf diese aktuelle Problematik in ihren Bezügen zur Verkehrssicherheit hatte die ZVS bereits im vorvergangenen Jahr im Rahmen der Berichterstattung aus einem Forschungsprojekt der Hochschule der Sächsischen Polizei und der DEKRA Automobil GmbH hingewiesen.⁷ Die Bundesregierung hält laut ihrer Antwort auf die Anfrage eine bevölkerungsweite Aufklärungskampagne zum illegalen Konsum der Droge Crystal Speed zurzeit für „nicht sinnvoll“. Aufgrund der gegenwärtigen Erkenntnislage sei nach ihrer Auffassung davon auszugehen, dass es sich in Deutschland lediglich um ein „regional begrenztes Problem“ handle. Die Fragesteller hatten unter Berufung auf eine UN-Studie darauf hingewiesen, dass die Verbreitung des Betäubungsmittels in Europa, ausgehend von der Tschechischen Republik, zunehme. Die Regierung betont dem gegenüber, Methamphetamin sei hauptsächlich in Bayern, Sachsen und Thüringen sichergestellt worden. Die beschlagnahmte Menge sei im Jahr 2005 mit weniger als 17 Kilogramm „vergleichsweise gering“ ausgefallen und es sei davon auszugehen, dass der größte Teil der auf dem Markt befindlichen Drogen aus Tschechien stammt, wo – neben der Slowakei – eine größere Zahl kleinerer Drogenlabors bestehe. Zur Aufklärung über Drogen biete zudem die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung seit 2001 das Suchtpräventionsprojekt www.drugcom.de an, wobei der Schwerpunkt des Angebots auf illegalen Drogen liege. Auf der Webseite genutzt werden könnten ein ausführliches Lexikon zu illegalen Drogen, so auch zu Crystal, Selbsttests zu verschiedenen Substanzen und eine anonyme Online-Beratung per E-Mail und Chat. Crystal Speed ist bekanntlich ein pulverförmiges, in der Konsistenz leicht kristallines Rauschmittel, das, vom Konsumenten mittels Rasierklinge und Spiegel verbrauchsfertig zubereitet, zumeist „gesnieft“ oder geraucht, aber daneben auch geschluckt und gespritzt werden kann. Den Erkenntnissen der Forscher aus verschiedenen Staaten der USA zufolge wirkt Crystal stark aufputschend und führt in einem frühen Konsumstadium zu einem

4 Urteil vom 9.10.2006, Az. 6 A 58/2006, mitgeteilt und kommentiert vom Herrn Kollegen Peter Remund von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und Urteil vom 11.10.2005, BGE 132 III 249, mitgeteilt und kommentiert von Frau Kollegin Regula Stöcklin, ebenfalls von der bfu.
 5 BtagDrcks. 16/2148 vom 29.06.2006 (Anfrage), 16/2264 (Antwort).
 6 BtagDrcks. 16/2968 vom 16.10.2006 (Anfrage), 16/3242 (Antwort).
 7 Verkehrsrecht im Überblick – 3. Quartal 2005, in: ZVS 51 (2005), S. 218. Das durch Prof. Dr. Wolfgang Schubert (DEKRA) und den Verfasser geleitete Forschungsprojekt fand Ende 2006 seinen Abschluss; über dessen Ergebnisse wird alsbald in der ZVS berichtet.

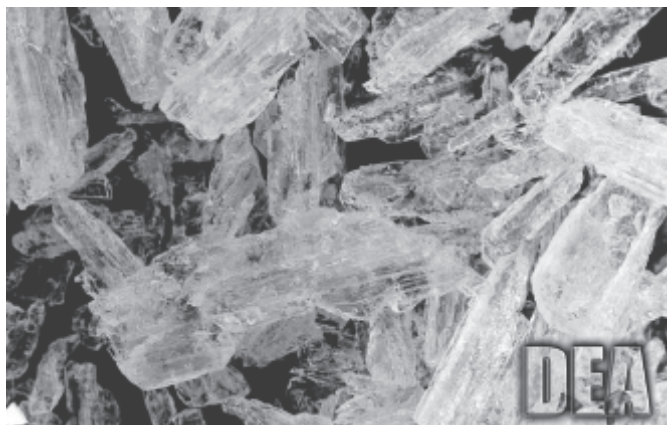


Bild: Crystal Speed⁸

gesteigerten Selbstbewusstsein, vermindertem Schmerzempfinden und ausgeschaltetem Hunger- und Durstgefühl. Die auf verschiedenen Ebenen eintretenden Langzeitschäden der Droge sind erheblich: Neben psychischen Störungen führt Crystal Speed zu einem schnellen Verfall wichtiger körperlicher Organe und Funktionen.

Die Grünen hatten in ihrer Anfrage zu Recht die Problematik dargestellt, dass die Herstellung der Droge vergleichsweise einfach sei, da der Grundstoff Ephedrin aus herkömmlichen und frei verkäuflichen Erkältungsmitteln gewonnen werden könne. Dem widersprach in ihrer Antwort jedoch die Bundesregierung. In Deutschland seien Ephedrin- oder Pseudoephedrinhaltige Arzneimittel allesamt nicht frei verkäuflich, sondern apothekenpflichtig und zum Teil auch verschreibungspflichtig. Methamphetamin unterliege dem Betäubungsmittelgesetz und bei Verstößen gegen die Bestimmungen drohten Geld- oder Freiheitsstrafen.

Die Antwort der Bundesregierung auf die wichtige Anfrage kann weder inhaltlich noch als Reaktion auf das demokratische Kontrollinstrument der Legislative gegenüber der Exekutive überzeugen. Die Antwort dürfte ein auch in Europa stark aufkommendes Drogenproblem, das in den USA bereits in mehr als der Hälfte aller Bundesstaaten als das derzeit größte aller Drogenprobleme angesehen wird, unterschätzen.⁹

Weltweit hat Methamphetamin der in Deutschland bekannteren Designerdroge Ecstasy bereits den Rang abgelaufen und rangiert bereits seit dem Jahr 2004 vor dieser Droge. Der Verzicht der Bundesregierung auf eine bundesweite Aufklärungskampagne zur Droge Crystal Speed jenseits des beschriebenen, aber kaum spezialpräventiv wirkenden Internetauftritts der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, könnte den deutschen Staat in ca.

5 bis 10 Jahren in den sozialen und geldwerten Folgen des Drogenmissbrauchs von Methamphetamin noch um ein Vielfaches teurer zu stehen kommen, als es eine modern gestaltete und gegenüber dem potenziellen Konsumentenkreis zielgenau platzierte Aufklärungskampagne kosten würde. Vor dem Hintergrund der inhaltlich und ausweichend wirkenden Antwort scheint es so, als wenn die Bundesregierung die Mühe scheut, sich in einen weiteren aktuellen Problemkreis der Drogenprävention neu einzuarbeiten. Die Bundesregierung sollte sich vielmehr ein Beispiel an der Regierung der USA nehmen, die der staatlichen Drogenbekämpfung mit der Einrichtung des „Office of National Drug Control Policy (ONDCP)“ den Rang eines Präsidialbüros eingeräumt hat.¹⁰

Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Anhebung der Sanktionshöhe bei Verkehrsdelikten

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat sich gemeinsam mit den Landes-Verkehrsministern im November darüber verständigt, das Sanktionsniveau für verschiedene Verkehrsdelikte zu überarbeiten. Bundesminister Tiefensee: „Wir werden die Bußgelder für Verstöße wie Alkohol- und Drogenfahrten deutlich erhöhen. Die schweren, oft tödlichen Unfälle verursachen Raser, Drängler und häufig auch Drogenkonsumenten. Dagegen müssen wir hart vorgehen. Nur wenn es im Portemonnaie wirklich weh tut, werden Verkehrsrowdys ihr Verhalten ändern.“ Tatsächlich war der Bußgeldkatalog zuletzt im Jahr 1990 grundlegend angepasst und seither nur punktuell ergänzt worden. Seither haben nach Auffassung der Verkehrsminister die Sanktionen in ihrer Höhe ihre Abschreckungswirkung zu einem großen Teil eingebüßt und vor allem die

Verwarnungsgelder bis 35 Euro werden von Verkehrssündern zunehmend bewusst in Kauf genommen. Bundesminister Tiefensee: „Es geht nicht darum, den Bürgern in die Tasche zu greifen. Die Verkehrsminister sind sich einig, die Bußgelder vor allem da zu erhöhen, wo die Hauptursachen für Verkehrsunfälle liegen. Deswegen bleiben die Strafen zum Beispiel für Fußgänger, die nachts am Radweg laufen, unverändert. Bei den besonders gefährlichen Delikten aber werden wir die Bußgeldobergrenzen anheben.“

Die Bußgeldobergrenze für allgemeine Verkehrsverstöße soll nach Meinung des Bundesministers zukünftig von 1.000 Euro auf 2.000 Euro angehoben und bei besonders gefährlichen Delikten sollen die Bußgeldobergrenzen verdoppelt werden. Bundesminister Tiefensee: „Wer als Rowdy vorsätzlich rast oder drängelt, soll künftig bis zu 2.000 Euro zahlen. Wer nach maßlosem Alkohol- oder Drogenkonsum am Steuer erwischt wird, muss sich auf bis zu 3.000 Euro einstellen. Ich bin davon überzeugt, dass dies im Interesse der überwiegenden Mehrheit der vernünftigen Autofahrer ist.“

Das Bundesverkehrsministerium hat es allerdings – bei allem Verständnis für die allein im europäischen Maßstab schon längst überfällige Anhebung der Sanktionshöhe – bislang versäumt, die durch die Bundesanstalt für Straßenwesen begonnenen Forschungen zur Wirksamkeit repressiver Sanktionen auf die Verkehrssicherheit systematisch fortzuführen. Die Fortführung ist bereits lange überfällig und sollte in ihrem Design neben der Sanktionshöhe auch deren Zusammenwirken mit der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung, der daraus folgenden subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit sowie den zahlreichen möglichen verkehrspädagogischen Maßnahmen von StVG, StVO, JGG und FeV berücksichtigen. Eine isolierte Anhebung der Sanktionen, ohne begleitende Maßnahmen einer wirksamen

Verkehrsüberwachung, Verkehrsprävention und Öffentlichkeitsarbeit dürfte – so steht zu befürchten – den angestrebten Zweck, für ein Mehr an Verkehrssicherheit zu sorgen, kaum erfüllen



Prof. Dr. jur. Dieter Müller ist Fachbereichsleiter Verkehrswissenschaften an der FH für Polizei Sachsen

Sicherheitsrelevante Themen des 45. Verkehrsgerichtstages

AK III – Geschwindigkeit als Unfallursache

Der Arbeitskreis behandelt die seit vielen Jahren unangefochtene Hauptunfallursache Nr. 1. Die bisherige Bekämpfung dieser Unfallursache leidet unter einer fehlenden regionalen Adaption der guten und weit reichenden Forschungsergebnisse der BAST. Der Arbeitskreis wird daher insbesondere die möglichen Präventionsansätze bei den verschiedenen Risikogruppen wie den Jungen Fahrern diskutieren müssen.

AK IV – Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten

Die europaweit mögliche Vollstreckung von Bußgeldbescheiden ab einer Höhe von 80 Euro steht unmittelbar bevor und bietet die Möglichkeit, das deutsche Sanktionensystem im europäischen Maßstab kritisch zu hinterfragen. Nach wie vor werden die vorhandenen Sanktionsmöglichkeiten nur unzureichend genutzt und in ihrem möglichen Zusammenwirken mit den verkehrspädagogischen Maßnahmen nach FeV und StVO zu wenig verknüpft.

AK V – Zündsperrung – ein neuer Weg zur Alkoholprävention ?

Der Arbeitskreis wird die Frage beantworten müssen, ob es sich um ein geeignetes Mittel der Verkehrssicherheitsarbeit handelt, wenn der alkoholisierte Fahrer auf technischem Weg vor seiner Fahrtüchtigkeit geschützt wird. Daneben dürfte interessant sein, ob überhaupt eine Akzeptanz derart weitgehender Eingriffe in die persönliche Entscheidungsgewalt herbeigeführt werden kann und inwieweit mögliche staatliche Regelungen nicht das Grundrecht auf allgemeine Handlungsfreiheit unzulässig beschränken.

AK VII – Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

Unfallanalysen schwerer Verkehrsunfälle bieten nach wie vor ein wichtiges Instrument, aus Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer für die Zukunft zu lernen. Dennoch werden Verkehrsunfälle regelmäßig nur punktuell und im Rahmen gerichtlicher Verfahren unter der Zielstellung der Haftungsverteilung und Schuldzuordnung analysiert. Ein aus Sicht der Verkehrssicherheit ebenso sinnvolles wie notwendiges Zusammenführen dieser wichtigen Einzelfallanalysen zu möglichen Analyseklustern, die der Allgemeinheit dienen könnten, unterbleibt fast immer.

8 Nähere Informationen (gleichzeitig Bildquelle) zur Droge Crystal Speed, die in den USA als „Crystal Meth“ bezeichnet wird, sind auf der sehr informativen Website der U. S. Drug Enforcement Administration (DEA) unter der Adresse www.dea.gov zu finden.

9 United Nations (Hrsg.), World Drug Report 2006, Volume 1: Analysis, New York 2006, S. 8, 10, auch zum Folgenden. Der Bericht ist in englischer Fassung im kostenfreien Download erhältlich unter www.unodc.org (United Nations Office on Drugs and Crime).

10 Vgl. dazu die Website <http://www.whitehousedrugpolicy.gov>.