

UWE SCHEFFLER, DELA-MADELEINE HALECKER

Die Problematik der Beweiswürdigung bei drogenbedingter Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB – zugleich eine Besprechung von OLG Zweibrücken – 1 Ss 242/03 –*)

Problems regarding the assessment of evidence in cases
of drug related dangerous driving
– also a discussion of OLG Zweibrücken – 1 Ss 242/03 –*)

I. Einleitung

Der ungebrochene Konsum von Rauschdrogen und seine verstärkte Bekämpfung durch gezielte polizeiliche Kontrollmaßnahmen¹⁾ konfrontieren die Gerichte zunehmend mit der rechtlichen Beurteilung eines Sachverhaltes, wie er der Entscheidung des OLG Zweibrücken zugrundelag²⁾: Bei einem Fahrzeugführer wurde eine Verkehrskontrolle infolge der Verletzung der Gurtpflicht durchgeführt. Dabei zeigte er sich unsicher und nervös, roch nach Alkohol und hatte gerötete Augen. Die Polizeibeamten stellten weitere Auffälligkeiten wie starkes Zittern des Standbeines, Flattern der Augenlider und träge Pupillenreaktion auf Lichteinfall fest. Die daraufhin entnommene Blutprobe des Fahrzeugführers enthielt – neben einer zu vernachlässigenden Blutalkoholkonzentration von 0,1 g/‰ – einen THC-Gehalt von 0,95 ng/ml.

In derart gelagerten Fällen, in denen die Fahrweise des Konsumenten völlig unauffällig gewesen ist und nur sein Verhalten während der Verkehrskontrolle Anhaltspunkte für einen Drogenkonsum gegeben hat, fehlt es oftmals an klaren Beweisanzeichen, aufgrund derer eine drogenbedingte Fahruntüchtigkeit – besser: Fahrunsicherheit³⁾ – des Fahrzeugführers i. S. d. § 316 StGB unproblematisch angenommen werden kann⁴⁾.

Erschwert wird die Beweiswürdigung zudem durch die bestehende Uneinigkeit der Oberlandesgerichte, inwieweit Verhaltensauffälligkeiten wie z. B. verwaschene Sprache, verzögertes Aufnahmevermögen, eingeschränkte Feinmotorik der Hände oder beeinträchtigte Pupillenadaptation während der Verkehrskontrolle bzw. einer anschließenden ärztlichen Untersuchung den hinreichend sicheren Rückschluß auf eine drogenbedingte Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB zulassen⁵⁾.

Es soll deshalb nachfolgend der Versuch unternommen werden, einen Lösungsansatz für diese Problematik aufzuzeigen.

II. Drogenbedingte Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB

1. Ausgangspunkt für die Beweiswürdigung

Erforderlich ist zunächst, daß die Annahme der Fahrunsicherheit aufgrund des Konsums „anderer berauschender Mittel“ im Sinne des § 316 StGB an dieselben Voraussetzungen anknüpft, die die Rechtsprechung für die Anwendung dieser Strafvorschrift auf das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluß entwickelt hat⁶⁾. Die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-

*) In diesem Heft – Die Schriftleitung.

seelischer und körperlicher Ausfälle, muß also so weit herabgesetzt sein, daß er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr über eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern⁷⁾. Diese Voraussetzungen werden im Bereich der alkoholbedingten Fahrunsicherheit beim Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer BAK von 1,1 g/‰ (Grundwert 1,0 g/‰ + Sicherheitszuschlag 0,1 g/‰) und mehr unwiderleglich vermutet, sog. „absolute“ Fahrunsicherheit⁸⁾. Weist die BAK einen Wert von weniger als 1,1 g/‰ auf, müssen weitere Tatsachen festgestellt werden, die als Beweisanzeichen geeignet sind, dem Tatrichter die Überzeugung von der Fahrunsicherheit des Fahrzeugführers zu vermitteln, sog. „relative“ Fahrunsicherheit⁹⁾.

2. Einführung von Grenzwerten – eine praktische Notwendigkeit?

Die Existenz des Grenzwertes von 1,1 g/‰ BAK führt zu der Situation, daß nunmehr krampfhaft ein der alkoholischen Beeinträchtigung entsprechend meßbarer Grenzwert für eine „absolute“ Fahrunsicherheit infolge Drogenkonsums gesucht wird.

Anscheinend sind Grenzwerte die einzig praktikable Lösung, erleben sie doch im Bereich der alkoholbedingten Fahrunsicherheit nahezu eine „Blütezeit“. So bejaht die Rechtsprechung u. a. eine „absolute“ Fahrunsicherheit bei Radfahrern ab einer BAK von 1,5 g/‰¹⁰⁾ oder 1,6 g/‰¹¹⁾, für Führer eines Motorsportboots existieren BAK-Grenzwerte von 1,3 / 1,92 / 2,0 / 2,5 g/‰¹²⁾, Fußgänger werden bei einer BAK von 1,8 / 1,95 / 1,97 / 2,0 g/‰¹³⁾ als „absolut“ verkehrsuntüchtig eingestuft und eine alkoholbedingte „absolute“ Reitunfähigkeit ist bei 2,0 g/‰ BAK¹⁴⁾ angenommen worden. Auch wurde bereits die Einführung eines Atemalkoholgrenzwertes bei Verkehrsstraftaten diskutiert¹⁵⁾.

Zur Berechtigung dieser Praxis könnte angeführt werden, daß Grenzwerte der Rechtsklarheit und damit auch der Rechtssicherheit dienen und divergierende Entscheidungen der Instanzgerichte verhindern.

3. Festsetzung „absoluter“ Grenzwerte aus rechtsdogmatischer Sicht

Der Blick sollte jedoch nicht einseitig auf praktische Erfordernisse, sondern vielmehr auch darauf ausgerichtet sein, welche strafprozessualen Konsequenzen mit der Einführung eines Grenzwertes verbunden sind¹⁶⁾. Dies soll exemplarisch am Beispiel der alkoholbedingten „absoluten“ Fahrunsicherheit aufgezeigt und kritisch hinterfragt werden.

3.1. Alkoholbedingte „absolute“ Fahrunsicherheit

Bei Vorliegen einer BAK von 1,1 g/‰ wird unwiderleglich vermutet, daß der Fahrzeugführer nicht mehr in der Lage gewesen ist, sein Fahrzeug sicher im Straßenverkehr zu führen. Der Gegenbeweis ist dadurch ausgeschlossen¹⁷⁾.

Kann in diesem Fall überhaupt noch von einer freien Beweiswürdigung i. S. d. § 261 StPO die Rede sein oder wird dem Grenzwert von 1,1 g/‰ BAK – was der Gesetzgeber bewußt unterlassen hat¹⁸⁾ – nicht vielmehr der Charakter eines unbenannten Tatbestandsmerkmals zugebilligt¹⁹⁾? Der Gedanke an eine strafprozessual und verfassungsrechtlich (Art. 103 Abs. 2 GG) unzulässige Schuldvermutung liegt nahe²⁰⁾ und kann nur dann verworfen werden, wenn der Grenzwert von 1,1 g/‰ BAK auf einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis beruht, die für eine abweichende tatrichterliche Überzeugungsbildung keinen Raum mehr läßt²¹⁾.

3.1.1. Grenzwert von 1,1 g‰ BAK als zwingende Beweisregel i.S.d. § 261 StPO?

Nach Auffassung der Rechtsprechung – gestützt durch eine Kammerentscheidung des Bundesverfassungsgerichts von 1994²²⁾ – stellt die 1,1-Promillegrenze eine gesicherte wissenschaftliche Erkenntnis dar, weil nach Ergebnissen der medizinischen und statistischen Alkoholforschung²³⁾ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann, daß höher alkoholisierte Kraftfahrer selbst bei besonderer Fahrbefähigung oder Alkoholtoleranz²⁴⁾ auch in der Eliminationsphase zu einer den (alltäglichen) Anforderungen des Straßenverkehrs genügenden Beherrschung ihres Fahrzeuges noch in der Lage sind²⁵⁾. Im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes von 1966, auf das sich die Rechtsprechung insoweit unter Berücksichtigung weiterer nach 1966 veröffentlichter Ergebnisse der medizinischen Alkoholforschung²⁶⁾ beruft, wird im Ergebnis statistischer Untersuchungen und deren Bewertung ausgeführt, daß bei einer BAK zwischen 1,0 und 1,1 g‰ jeder Mensch alkoholbedingte Leistungsminderungen und Persönlichkeitsveränderungen aufweise, die mit der Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer nicht mehr zu vereinbaren seien²⁷⁾. Allerdings trifft diese Aussage nicht in 100 %, sondern in 99,879 % der Fälle zu. Folglich bleibt die Möglichkeit offen, daß wenigstens jeder 740. Kraftfahrer mit einer BAK von maximal 1,1 g‰ fahrsicher ist²⁸⁾. Mit der Formulierung „jeder Mensch“ wird also kein Absolutum im Sinne von „sicheres Ereignis“, sondern nur eine besonders hohe statistische Wahrscheinlichkeit ausgedrückt²⁹⁾.

Die im Gutachten niedergelegten naturwissenschaftlichen Erkenntnisse beinhalten danach keine gesetzmäßigen, sondern nur stochastische (statistische) Abhängigkeiten, die zu der Wahrscheinlichkeitsaussage führen: In der Regel (!) ist jeder Kraftfahrer ab 1,1 g‰ fahrsicher. Mehr kann und darf nicht in das gutachterliche Untersuchungsergebnis und seine Bewertung interpretiert werden! Der Bundesgerichtshof sah sich interessanterweise an diese Wahrscheinlichkeitsaussage ebenfalls insoweit nicht gebunden, als er den ehemals geltenden Grundwert für die alkoholbedingte „absolute“ Fahrsicherheit von 1,1 g‰ (+ 0,2 g‰ Sicherheitszuschlag) auf 1,0 g‰ (+ 0,1 g‰ Sicherheitszuschlag) reduzierte: „Jedoch handelt es sich bei der Schlußfolgerung (Gutachten 1966, S. 46 f.), die absolute Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers trete daher möglicherweise erst bei einer Alkoholisierung zwischen 1,0 und 1,1 ‰ ein, nicht um eine objektiv belegbare Tatsache, sondern um eine Bewertung statistischer Ergebnisse. An eine solche Wertung ist der Richter jedoch nicht gebunden. Die juristische Bewertung naturwissenschaftlicher Erkenntnisse ist vielmehr allein seine Aufgabe.“³⁰⁾

Worin besteht dann also die zwingende Folgerung, die für eine abweichende richterliche Überzeugungsbildung keinen Raum mehr läßt? In der Interpretation wissenschaftlicher Wahrscheinlichkeitsaussagen durch den Bundesgerichtshof? Dadurch wird die Widerlegbarkeit von Wahrscheinlichkeitsaussagen im Einzelfall³¹⁾ jedenfalls nicht ausgeschlossen.

Der Grenzwert von 1,1 g‰ BAK beruht folglich nicht auf einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis, wie sie z. B. in den Bereichen der Blutalkoholwert-³²⁾ oder Blutgruppenbestimmung³³⁾ vorliegt. Dies verkennt leider das Bundesverfassungsgericht in seiner erwähnten Kammerentscheidung, wenn es bezogen auf die 1,1-Promillegrenze ausführt: „Es gibt wissenschaftliche Erkenntnisse, denen eine unbedingte, jeden Gegenbeweis mit anderen Mitteln ausschließende Beweiskraft zukommt ... Wo eine Tatsache aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnis feststeht, ist für eine abweichende richterliche Feststellung und Überzeugungsbildung kein Raum mehr.“³⁴⁾

3.1.2. „Bindungswirkung“ von Wahrscheinlichkeitsaussagen

Die Argumentation, daß eine absolute wissenschaftliche Sicherheit für die Festlegung eines Grenzwertes im Bereich medizinisch-naturwissenschaftlicher Wertungsaussagen gar nicht erreicht werden kann, und deshalb solche Ergebnisse genügen müssen, deren Richtigkeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststeht³⁵⁾, vermag eine Bindungswirkung von Wahrscheinlichkeitsaussagen gegenüber dem Tatrichter nicht zu begründen. Insofern sei an eine Entscheidung des OLG Naumburg³⁶⁾ erinnert: Für eine Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr i. S. d. § 316 StGB genügte es dem Gericht nicht, daß der beim Angeklagten gemessene AAK-Wert von 0,94 mg/l mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,64 % einer BAK von 1,1 g/‰ entspricht. Zwar sei diese sehr hohe Wahrscheinlichkeit nach Ansicht des Senats ein gewichtiges Beweiszeichen für eine BAK des Betroffenen von mindestens 1,1 g/‰ zum Tatzeitpunkt. Es müsse jedoch berücksichtigt werden, daß es sich bei dem Ergebnis der Umrechnung AAK in BAK lediglich um einen Erfahrungssatz mit einer statistischen Wahrscheinlichkeitsaussage handle. Eine allein darauf gestützte Überzeugung des Tatrichters ist deshalb rechtsfehlerhaft. Ähnlich hat das OLG Naumburg auch in einem anderen Fall entschieden, in dem der beim Angeklagten gemessene AAK-Wert von 0,82 mg/l mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % einer BAK von 1,1 g/‰ entsprach³⁷⁾.

Der Bundesgerichtshof ließ sogar in seiner Entscheidung zum Beweiswert der DNA-Analyse³⁸⁾ eine Täterwahrscheinlichkeit von 99,986 % für eine Verurteilung wegen Vergewaltigung nicht ausreichen. Er wies ausdrücklich in seinen Entscheidungsgründen darauf hin, daß der Tatrichter zu berücksichtigen habe, daß die DNA-Analyse lediglich eine statistische Aussage enthalte, die eine Würdigung aller Beweisumstände nicht überflüssig mache. Zur Begründung führte er u. a. aus: „Dem vom Sachverständigen Dr. R. genannten Wert von 99,986 % entspricht in der Bevölkerung ein Anteil von 0,014 %, bei dem die DNA-Analyse dieselben Merkmale ergeben würde wie beim Angeklagten. Bei ungefähr 250.000 männlichen Einwohnern der Stadt Hannover würde dies immerhin einer Zahl von 35 männlichen Personen aus Hannover entsprechen.“

Auf die alkoholbedingte absolute Fahrunsicherheit übertragen, hieße das: Der den statistischen Ergebnissen zur alkoholbedingten Fahrunsicherheit ab 1,1 g/‰ zu entnehmende Wert von 99,879 % entspricht in der Bevölkerung einem Anteil von 0,121 %, bei dem eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu verneinen wäre. Bei ungefähr 250.000 Kraftfahrern entspricht dies immerhin einer Zahl von (abgerundet) 302 Personen.

Gerade daran zeigt sich, daß eine Wahrscheinlichkeitsaussage keine Bindungswirkung entfalten darf, eben weil sie nicht in jeder Hinsicht als „bewiesen“ angesehen werden kann. Die „mehr oder weniger geringe Spanne, die naturwissenschaftlich unbeweisbar ist und unbewiesen bleibt“³⁹⁾, verpflichtet den Richter vielmehr „zu besonderer Sorgfalt und Vorsicht bei der Überzeugungsbildung, wie sie § 261 StPO verlangt“⁴⁰⁾. Die Unzulässigkeit eines Gegenbeweises ist damit jedoch nicht zu vereinbaren.

3.1.3. Beweisantrag gegen die Vermutung alkoholbedingter Fahrunsicherheit

Die bei Zulässigkeit des Gegenbeweises befürchtete Flutwelle an Beweisanträgen erweist sich weitgehend als unnötige Sorge, kann doch das Gericht jedem angebotenen Sachverständigenbeweis, der auf die Durchführung von Fahrproben und Alkoholbelastungsversuchen gerichtet ist, mangels Geeignetheit des Beweismittels i. S. d. § 244 Abs. 3

StPO entgegentreten⁴¹⁾. Es muß aber jedem Fahrzeugführer grundsätzlich zugebilligt werden, durch ein Sachverständigengutachten nachzuweisen, daß er entgegen der Regelvermutung z. B. aufgrund seiner Alkoholgewöhnung oder etwa einer Nebennierenerkrankung⁴²⁾ in der Lage ist, mit einer BAK von 1,1 g/‰ ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr sicher zu führen, daß er also nicht zu den 99,879 % fahrunsicheren Kraftfahrern gehört. Selbst dann ist jedoch mit einer explosiven Zunahme an entsprechenden Beweiserhebungen in der Praxis nicht zu rechnen, denn § 244 Abs. 3 StPO läßt auch in der Mehrzahl dieser Fälle entgegen dem ersten Blick die Ablehnung solcher Beweisanträge zu. In aller Kürze: Erforderlich ist insoweit eine substantiierte Beweisbehauptung, mit der eine bestehende Alkoholtoleranz beim Betroffenen – unabhängig von weiteren dispositionellen, nicht exakt faßbaren Faktoren wie z.B. Nahrungsaufnahme, körperliche Verfassung etc. – belegt werden kann (wie etwa die bereits erwähnte Nebennierenerkrankung). Eine solche Beweisbehauptung darf vom Gericht entgegen der bisherigen Rechtspraxis nicht einfach abgetan werden. Dadurch eröffnet sich dem „740. Kraftfahrer“ die Chance, die Regelvermutung in seinem Fall zu widerlegen. Die Geltendmachung eines regelmäßigen starken Alkoholkonsums würde hingegen wohl ausscheiden, ist doch die vom Sachverständigen nicht rekonstruierbare Tagesform auch bei alkoholgewöhnten Menschen für die Beurteilung der Alkoholkonsumwirkung mit ausschlaggebend. Zudem würde dieser Gegenbeweis oftmals daran scheitern, daß der Sachverständige zwar eine Alkoholtoleranz feststellt, diese aber nicht für ausreichend erachtet, um Rückschlüsse auf die Fahrfähigkeit des Betroffenen ziehen zu können. Er wird folglich nicht zu dem erhofften Ergebnis kommen, daß der Betroffene zum Tatzeitpunkt (!) mit einer BAK von 1,1 g/‰ zumindest fahrsicher gewesen sein könnte. Insofern dürfte die Stellung entsprechend aussichtsloser Beweisanträge, ohnehin nur vom verteidigten Beschuldigten zu erwarten, im Hinblick auf die Kostenregelung des § 465 Abs. 1 StPO schnell an Reiz verlieren. (Übrigens würde die Geltendmachung einer Alkoholgewöhnung auch die Preisgabe eines Alkoholmißbrauchs beinhalten und somit Zweifel an der Fahreignung des Betroffenen begründen. Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde nach §§ 11, 13 FeV wären die mögliche Konsequenz, so daß die Freude über einen errungenen Freispruch nicht lange währen dürfte.)

Gelingt es dem Fahrzeugführer, durch den Gegenbeweis Zweifel an der Gültigkeit der wissenschaftlichen Erkenntnisse in seinem Fall zu begründen, ist er „in dubio pro reo“ insoweit freizusprechen. Andernfalls würde die Rechtsprechung die Verwirklichung von Straftatbeständen auf objektive Wahrscheinlichkeitsmaßstäbe stützen, denen sie eine unbedingte, jeden Gegenbeweis mit anderen Beweismitteln ausschließende Beweiskraft zubilligt⁴³⁾. Diesen Weg will sie aber – zu Recht – gerade nicht beschreiten, wie die Entscheidungen zum Umrechnungsfaktor AAK/BAK und zur DNA-Analyse zeigen.

3.1.4. Bedeutung von BAK-Grenzwerten für die Schuldfrage

Gegen die Bestimmung von absoluten Grenzwerten spricht auch die Zurückhaltung der Rechtsprechung bei der Festlegung eines BAK-Grenzwertes, ab dem unabhängig von psychodiagnostischen Beurteilungskriterien vom Vorliegen eines mittleren oder schweren Alkoholrausches auszugehen sei, der als krankhafte seelische Störung i. S. v. §§ 20, 21 StGB zu bewerten wäre: „Es besteht nur eine Wahrscheinlichkeitsregel, daß ab einem Blutalkoholgehalt von 2,0 ‰ aufwärts die Steuerungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt ist, nicht aber ein gesicherter, medizinischer Erfahrungssatz, daß ‚stets‘ davon auszugehen ist.“⁴⁴⁾ Deshalb sei die Blutalkoholkonzentration „ein zwar gewichtiges, aber keinesfalls allein maßgebliches Beweisanzeichen“⁴⁵⁾, denn „eine durch den Blut-

alkoholgehalt angezeigte, wirksam in den Blutkreislauf aufgenommene Alkoholmenge wirkt nach medizinischer Erfahrung auf jeden Menschen unterschiedlich⁴⁶⁾. Zudem könne die Bedeutung des BAK-Wertes auch „von der ... Alkoholgewöhnung des Täters beeinflusst sein ...“⁴⁷⁾.

Diese unterschiedliche Herangehensweise ist erstaunlich, geht es doch sowohl bei der alkoholbedingten „absoluten“ Fahrunsicherheit als auch bei der „absoluten“ Schuldunfähigkeit bzw. verminderten Schuldfähigkeit um die Frage der „unwiderleglichen“ Indizwirkung der BAK⁴⁸⁾. Für die Einführung eines Grenzwertes zugunsten des Täters genügt also eine Wahrscheinlichkeit nicht, für die Einführung eines „strafbegründenden“ Grenzwertes hingegen schon?

3.1.5. Schlußfolgerung für die alkoholbedingte Fahrunsicherheit

Die aufgezeigten rechtsdogmatischen Bedenken führen unweigerlich zu dem Ergebnis, daß für den Bereich des § 316 StGB vermutlich kein – oder allenfalls ein sehr hoher, also praktisch nicht mehr brauchbarer – Grenzwert gefunden werden kann, ab dem wirklich von einer alkoholbedingten „absoluten“ Fahrunsicherheit unwiderleglich (aufgrund gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnisse) auszugehen ist.

Die Gerichte sollten folglich – zumindest (!) – davon absehen, noch weitere BAK-Grenzwerte festzulegen, zumal neben der 1,1-Promillegrenze nur der ehemals für Radfahrer geltende Grenzwert von 1,7 g/‰ auf wissenschaftlichen Untersuchungen beruhte⁴⁹⁾. Durch die Einführung von weiteren Grenzwerten würde die Rechtsprechung zudem die unterschiedliche Behandlung zu Führern anderer Fahrzeugtypen, wie z. B. von Schienenfahrzeugen⁵⁰⁾ und Pferdefuhrwerken⁵¹⁾, intensivieren, für die aufgrund der kaum erfaßbaren Vielfalt an Fahrzeugarten dann immer noch keine „absoluten“ Grenzwerte gelten. Denn hier kann die Vermutung einer alkoholbedingten Fahrunsicherheit bei jeder BAK noch widerlegt werden!

3.2. Konsequenzen für die drogenbedingte Fahrunsicherheit

Die Fragwürdigkeit der Konstruktion der alkoholbedingten „absoluten“ Fahrunsicherheit bringt es deutlich zum Ausdruck: Die Festlegung von absoluten Grenzwerten aufgrund wissenschaftlicher Wahrscheinlichkeitsaussagen und die damit verbundene Trennung in „relative“ und „absolute“ Fahrunsicherheit sind aus rechtsdogmatischer Sicht kein tauglicher Ansatz für den zweifelsfreien Nachweis, daß der Fahrzeugführer aufgrund des Konsums alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht mehr in der Lage gewesen ist, sein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr sicher zu führen. Die Suche nach einem eindeutigen, unwiderleglichen Beweiszeichen für eine drogenbedingte Fahrunsicherheit darf deshalb nicht in der Festlegung eines absoluten Grenzwertes münden, der auf einer statistischen Wahrscheinlichkeitsaussage beruht. Wie der Nachweis der drogen- und insoweit auch alkoholbedingten Fahrunsicherheit ohne absolute Grenzwerte erfolgen kann, versucht der nachfolgende Lösungsansatz aufzuzeigen.

4. Beweiswürdigung ohne absolute Grenzwerte

4.1. Einteilung in Fallgruppen

Als Ausgangspunkt erscheint die Einteilung in folgende zwei Fallgruppen sinnvoll:

1. Fallgruppe: Der Nachweis erfolgt anhand eines auf den Alkohol- und/oder Drogenkonsums zurückzuführenden Fahrfehlers.

Allerdings ist hier Vorsicht geboten: Die oftmals allgemein als alkoholtypisch bezeichneten Fahrfehler wie z. B. Schlangenlinien fahren⁵²⁾, Abkommen von der Fahrbahn⁵³⁾, Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes oder Überholen trotz unklarer Verkehrslage⁵⁴⁾ dürfen keine Regelwirkung entfalten wie z. B. die in § 4 BKatV genannten Verkehrsverstöße, bei deren Vorliegen der Richter in der Regel ein Fahrverbot zu verhängen hat. Vielmehr ist in jedem Einzelfall unter Berücksichtigung des Zweifelsgrundsatzes zu prüfen, ob sich im Fahrfehler die alkoholbedingte Beeinträchtigung der Fahrsicherheit konkretisiert hat und ob der Fahrfehler auch einem nüchternen Fahrzeugführer hätte unterlaufen können. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes und riskante Überholmanöver sind auch unter nichtalkoholisierten Fahrzeugführern keine Seltenheit mehr, sei es nun durch beruflichen Streß bedingt oder durch den Wunsch, sich in der Clique durch eine riskante Fahrweise zu profilieren. In diesen Fällen wirkt es deshalb befremdlich, wenn häufig ohne nähere Einzelfallprüfung von einem alkoholtypischen Fahrfehler gesprochen wird.

2. *Fallgruppe:* Soweit ein Fahrfehler nicht vorliegt, muß der Tatrichter andere objektive Tatsachen würdigen, die konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben⁵⁵⁾. Namentlich handelt es sich dabei um folgende drei Aspekte⁵⁶⁾:

- a) Höhe der Alkohol- und/oder Drogenwirkstoffkonzentration im Blut des Fahrzeugführers,
- b) Verhalten des Fahrzeugführers während der Verkehrskontrolle (polizeiliche Beobachtungen),
- c) ärztliches Untersuchungsergebnis hinsichtlich der physischen und psychischen Verfassung des Fahrzeugführers.

Soweit die Blutalkoholkonzentration des Fahrzeugführers 1,1 g/‰ und mehr beträgt, kann in der Regel von einer Fahrunsicherheit ausgegangen werden, soweit nicht besondere Umstände des Einzelfalls ausnahmsweise eine andere rechtliche Bewertung erfordern. Das, und nur das, ist der erhaltenswerte Kern der „absoluten“ Fahrunsicherheit. Ansonsten gilt: Je höher die Alkohol- und/oder Drogenwirkstoffkonzentration im Blut des Betroffenen ist, desto geringere Anforderungen sind an die anderen Beweisanzeichen zu stellen⁵⁷⁾.

Im Bereich der drogenbedingten Fahrunsicherheit fehlt es (noch) an einer dem BAK-Wert von 1,1 g/‰ entsprechenden Drogenwirkstoffkonzentration.

In Fällen, in denen der Fahrzeugführer Cannabis konsumiert hat, sind in der Wissenschaft Tendenzen erkennbar, ab einem THC-Wert im Blut von 5,0 ng/ml⁵⁸⁾ bzw. einem Cannabis-Influence-Factor (CIF) von >10⁵⁹⁾ eine drogenbedingte „absolute“ Fahrunsicherheit zu bejahen. Die Gerichte dürfen diese Werte jedoch nicht einmal als mit dem BAK-Wert von 1,1 g/‰ vergleichbare „wissenschaftliche Erkenntnisse“ interpretieren, so daß eine Festlegung von absoluten Grenzwerten ohnehin nicht zu rechtfertigen ist⁶⁰⁾. Dafür spricht bereits der Umstand, daß der THC-Wert von 5,0 ng/ml von der Wissenschaft ausdrücklich nur als Vorschlag verstanden und noch zur Diskussion gestellt wird⁶¹⁾ und der sog. CIF-Faktor auf bisher lediglich experimentellen Studien⁶²⁾ beruht.

Zudem ist zu berücksichtigen, daß die Cannabis-Wirkung nur bedingt mit der Wirkstoffkonzentration korreliert. Der maximale Blutspiegel wird nach dem Rauchen von Cannabis bereits nach wenigen Minuten erreicht, während das maximale „high“ erst nach etwa 30 Minuten eintritt, zu einem Zeitpunkt, in welchem die THC-Blutkonzentration bereits wieder deutlich abgesunken ist. Zu signifikanten Leistungsverschlechterungen kommt es danach vor allem innerhalb der ersten Stunde nach dem Konsum⁶³⁾.

Folglich kann auch in diesen Fällen aufgrund des derzeitigen wissenschaftlichen Entwicklungsstandes eine vorhandene Drogenwirkstoffkonzentration im Blut des Fahrzeugführers nur als Beleg dafür gelten, daß er ein Fahrzeug unter Einfluß eines berauschenden Mittels geführt hat. Inwieweit aber der Drogeneinfluß auch eine Fahrunsicherheit i. S. v. § 316 StGB zur Folge hatte, muß zusätzlich anhand des Verhaltens des Fahrzeugführers während der Verkehrskontrolle und des ärztlichen Untersuchungsergebnisses ermittelt werden. Erforderlich sind drogenbedingte Ausfallerscheinungen, die sich auf das sichere Führen des Kraftfahrzeuges auswirken, d. h. es nachteilig einschränken.

4.2. Indizwirkung von Verhaltensauffälligkeiten

Ausfallerscheinungen wie z. B. „gerötete Augen, schleppende Sprache, verzögerter Denkablauf, Unsicherheiten beim Rombergtest und der Finger-Finger-Probe“ genügen für den Nachweis der drogenbedingten Fahrunsicherheit insoweit nicht⁶⁴⁾. Dabei handelt es sich nur um allgemeine Merkmale, die üblicherweise mit dem Drogenkonsum einhergehen. Mithin können Unsicherheiten im Verhalten des Betroffenen auch darauf beruhen, daß er aus Angst vor Repressalien die Verkehrskontrolle als extreme Streßsituation empfindet. Denn im Unterschied zu Personen, die Alkohol getrunken haben, müssen Drogenkonsumenten unabhängig von ihrer Fahrunsicherheit vor weiteren rechtlichen Konsequenzen „zittern“: Der bloße Umstand des Konsums kann

1. Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde zur Prüfung der allgemeinen Fahreignung des Betroffenen nach sich ziehen (vgl. §§ 46 Abs. 3, 11, 14 FeV),
2. die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Anlage 4 Nr. 9.1 rechtfertigen,
3. den Verdacht des (vorherigen) Besitzes von Betäubungsmitteln begründen, der schon für sich eine Straftat gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BtMG darstellt und
4. als Ordnungswidrigkeit i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG zur Anordnung einer Geldbuße und zur Verhängung eines Fahrverbotes gemäß §§ 24a Abs. 2 Satz 1, 2, 25 Abs. 1 Satz 2 StVG führen.

Entscheidend ist ausschließlich, ob der Fahrzeugführer noch in der Lage gewesen ist, das Kraftfahrzeug sicher zu beherrschen, es entsprechend der geltenden Verkehrsregeln im öffentlichen Straßenverkehr zu führen und auf unerwartete Ereignisse im Straßenverkehr adäquat zu reagieren. Hierfür stellen die genannten Auffälligkeiten im Verhalten des Betroffenen jedenfalls kein hinreichend aussagekräftiges Indiz dar.

Anders verhält es sich, wenn der Fahrzeugführer z. B. torkelt oder nicht mehr aus dem Fahrzeug auszusteigen vermag⁶⁵⁾. In diesen Fällen kann von einer Einschränkung der Fahrsicherheit ausgegangen werden, soweit das ärztliche Untersuchungsergebnis hierzu nicht ausnahmsweise im Widerspruch steht. Denn wer die Bewegungsabläufe seines Körpers nicht mehr kontrollieren und gezielt steuern kann, vermag wohl auch die mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges verbundenen Anforderungen nicht zu bewältigen!

Inwieweit die seit Neuestem diskutierte drogenbedingte Eng-/Weitstellung der Pupille ohne weiteres den Rückschluß auf eine drogenbedingte Fahrunsicherheit zuläßt⁶⁶⁾, kann aus hiesiger Sicht nicht abschließend beurteilt werden. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges die uneingeschränkte Sehfähigkeit voraussetzt. Man denke nur an den erforderlichen Sehtest vor Erteilung der Fahrerlaubnis. Aus diesem Grund kann die mangelnde Pupillenadaptation durchaus den Rückschluß zulassen, daß der Fahrzeugführer in seiner Fahrsicherheit beeinträchtigt gewesen ist. Voraussetzung

wäre aber eine umfassende Würdigung des Einzelfalls, insbesondere müßte zweifelsfrei feststehen, daß die Eng-/Weitstellung der Pupillen drogenbedingt ist.

1. Davon abzugrenzen sind zunächst die Fälle, in denen der Fahrzeugführer trotz krankhaft bedingter Weitstellung der Pupille ein Kraftfahrzeug sicher im öffentlichen Straßenverkehr führen kann. Hier fehlt es bereits am Tatbestandsmerkmal „Fahrsicherheit“.
2. Des weiteren sind Fälle denkbar, in denen der Fahrzeugführer durch eine medikamentös bedingte Weitstellung der Pupille in seiner Fahrsicherheit beeinträchtigt ist. Dieses Verhalten wird vom Straftatbestand des § 316 StGB jedoch nicht umfaßt und kann nur bei konkreter Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert als Vergehen gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 2. Alt. StGB strafrechtlich geahndet werden.

Liegt eine drogenbedingte Eng-/Weitstellung der Pupille vor, muß zudem zweifelsfrei festgestellt werden, daß der Fahrzeugführer dadurch in seiner Fahrsicherheit tatsächlich eingeschränkt gewesen ist und eine entsprechende Kompensation (z. B. infolge regelmäßigen Drogenkonsums) ausscheidet⁶⁷). Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang die Einführung von Sehtests während der Verkehrskontrolle oder der ärztlichen Untersuchung im Rahmen der Blutprobenentnahme. Deren Durchführung würde allerdings im Hinblick auf § 81a StPO eine freiwillige Mitwirkung des betroffenen Fahrzeugführers voraussetzen.

4.3. „Schutzbehauptungen“ des Betroffenen

Abschließend sei noch auf einen weiteren Aspekt der Entscheidung des OLG Zweibrücken⁶⁸) hingewiesen: Die Einlassung des Fahrzeugführers, der Drogenkonsum sei bereits am Vorabend erfolgt, darf bei der Prüfung der drogenbedingten Fahrsicherheit nicht vernachlässigt werden. Sie kann zumindest Zweifel an der Annahme begründen, die konsumierten Drogen hätten beim Fahrzeugführer zum Zeitpunkt seiner Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unvermindert gewirkt und ihn in seiner Fahrsicherheit beeinträchtigt. Dabei ist jedoch zu differenzieren: Wenn die Blutprobe des Betroffenen wie im vorliegenden Fall eine hohe Drogenwirkstoffkonzentration von 95 ng/ml THC aufweist, dürfte sich seine Einlassung insbesondere im Hinblick darauf, daß THC im Blut schnell abgebaut wird⁶⁹), als bloße Schutzbehauptung darstellen. Anders verhält es sich hingegen, wenn im Blut des Fahrzeugführers nur noch geringe Spuren einer Drogenwirkstoffkonzentration nachgewiesen wurden. In diesem Fall muß das Gericht den Zusammenhang zwischen Drogenkonsum und Fahrsicherheit auch unter Berücksichtigung der Angaben des Fahrzeugführers zum Zeitpunkt des Drogenkonsums feststellen. Insofern ist die Forderung des OLG Zweibrücken, das Tatgericht hätte sich mit der Frage auseinandersetzen müssen, „... wie sich ein möglicher Abbau der Drogenwirkung gestaltet und wie sich dies auf eine mögliche Fahrtüchtigkeit des Angeklagten ausgewirkt haben könnte ...“ abstrakt gesehen richtig, im konkreten Fall jedoch verfehlt.

III. Fazit

Die am Beispiel der alkoholbedingten „absoluten“ Fahruntüchtigkeit aufgezeigten strafprozessualen Konsequenzen der Festlegung von Grenzwerten – Ausschluß des Gegenbeweises – und ihre kritische Hinterfragung führen zu dem Ergebnis, daß die rechtsdogmatische Legitimität der sog. 1,1-Promillegrenze durch die Judikatur auf einer Wahrscheinlichkeitsaussage mit dem Inhalt beruht: Zu 99,879 % sind Kraftfahrer mit einer BAK von 1,1 g/‰

fahrunsicher i. S. d. § 316 StGB. Mithin bleiben Ausnahmefälle der Fahrnsicherheit mit diesem Grenzwert vorstellbar. Die Konstruktion der alkoholbedingten absoluten Fahrnsicherheit unter Ausschluß jeglichen Gegenbeweises läuft deshalb auf eine verfassungsrechtlich äußerst bedenkliche Schuldvermutung hinaus. Strafprozessual widerspricht sie als zwingende Beweisregel ohne unbedingte gesetzmäßige Beweiskraft dem Prinzip der freien richterlichen Beweiswürdigung i. S. d. § 261 StPO. Die Festlegung absoluter Grenzwerte anhand von Wahrscheinlichkeitsaussagen ohne zulässigen Gegenbeweis kann deshalb nicht befürwortet werden. Der Nachweis der drogen- und insoweit auch alkoholbedingten Fahrnsicherheit sollte sich nicht an einer Trennung in absolute und relative Fahrnsicherheit orientieren. Soweit kein alkohol- bzw. drogenbedingter Fahrfehler vorliegt, erscheint vielmehr eine zusammenfassende Beweiswürdigung der Blutalkohol-/Drogenwirkstoffkonzentration zum Tatzeitpunkt, des Verhaltens des Fahrzeugführers in der Anhaltesituation und des ärztlichen Untersuchungsberichtes sinnvoll und nur sie rechtsdogmatisch vertretbar.

Zusammenfassung

Der Beitrag setzt sich mit der Problematik des Nachweises der drogenbedingten Fahrnsicherheit i. S. d. § 316 StGB auseinander. Die aus praktischen Erwägungen durchaus nachvollziehbare Tendenz, einen absoluten Grenzwert für drogenbedingte Fahrnsicherheit einzuführen, wird kritisch analysiert. Am Beispiel der alkoholbedingten absoluten Fahrnsicherheit werden in diesem Zusammenhang die mit der Grenzwertfestlegung verbundenen strafprozessualen Folgen – Ausschluß des Gegenbeweises – verdeutlicht und auf ihre Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der richterlichen Beweiswürdigung i. S. d. § 261 StPO geprüft. Das Ergebnis begründet ernste Zweifel an der rechtsdogmatischen Legitimität der sog. 1,1-Promillegrenze. Entgegen der Auffassung der Judikatur beruht dieser Grenzwert nicht auf einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis, sondern auf einer Wahrscheinlichkeitsaussage, an deren Regelwirkung der Richter in seiner Überzeugungsbildung nicht gebunden ist. Der Ausschluß eines Beweises gegen die Vermutung einer Fahrnsicherheit ab 1,1 g‰ BAK ist damit nicht zu vereinbaren. Deshalb wird auch im Bereich der drogenbedingten Fahrnsicherheit die Einführung absoluter Grenzwerte aufgrund von Wahrscheinlichkeitsaussagen nicht befürwortet. Der Nachweis der alkohol-/drogenbedingten Fahrnsicherheit sollte vielmehr durch eine zusammenfassende Beweiswürdigung der Blutalkohol-/Drogenwirkstoffkonzentration zum Tatzeitpunkt, des Verhaltens des Fahrzeugführers in der Anhaltesituation und des ärztlichen Untersuchungsberichtes erfolgen.

Schlüsselwörter

Fahrnsicherheit – Alkohol – Drogen – Grenzwert – Nachweis – Beweiswürdigung – Beweiszeichen

Summary

The article deals with the problems related with proof of drug related dangerous driving according to § 316 StGB. Given the practical considerations, the understandable tendency to introduce an absolute threshold value for drug related dangerous driving is being analysed critically. Using alcohol related absolute driving inability as an example, the consequences of criminal action such as exclusion of counterevidence is emphasised as well as its compatibility with the principles of assessment of judicial evidence according to § 261 StPO being checked. The result justifies serious doubts over the dogmatic legal legitimacy of the so-called 1.1 per mille threshold. Contrary to the belief of the judicature this threshold value is not based on a scientific fact but on a probability, which is not a legally binding value for a court of law. Hence the exclusion of proof against suspected dangerous driving from 1.1 ‰ cannot be justified. Therefore, in cases of drug related dangerous driving, the introduction of absolute threshold values based on probability is not encouraged. Proof of alcohol or drug related dangerous driving should be a combination of assessment of evidence of blood alcohol/drug concentration at the time of the incident, the behaviour of the driver at the time of the vehicle being stopped and a medical examination report.

Key words

dangerous driving – alcohol – drugs – threshold value – evidence – assessment of evidence – indications of proof

Fußnoten

- ¹⁾ Siehe hierzu den Informationsbeitrag „Polizeiliche Kriminalstatistik 2003“ in BA 2004, 352.
- ²⁾ Vgl. auch OLG Düsseldorf, BA 1993, 365; OLG Frankfurt am Main, BA 2002, 388 mit Anm. Scheffler; OLG Saarbrücken, BA 2004, 72; OLG Hamm, BA 2004, 264; AG Moers, BA 2004, 276.
- ³⁾ Vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., 2003, § 315c Rn. 7.
- ⁴⁾ Siehe zur wissenschaftlichen Forschung nach eindeutigen Beweisanzeichen für drogenbedingte Fahrunsicherheit Daldrup, Cannabis im Straßenverkehr, Abschlussbericht, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Nordrhein-Westfalen, 1996; Vollrath et al., Drogen im Straßenverkehr, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 145, 2002; Drasch et al., BA 2003, 269 ff.; Kauert/Müller-Trudrung, BA 2004, Suppl. 23 ff.
- ⁵⁾ Vgl. OLG Frankfurt am Main, a. a. O. einerseits und BayObLG, BA 2002, 392 andererseits; das OLG Zweibrücken, BA 2003, 321 mit Anm. Rittner verneinte sogar das Vorliegen einer drogenbedingten Fahrunsicherheit des Angeklagten, obwohl der bestellte Sachverständige diese zweifelsfrei als gegeben ansah; teilweise wird die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte hierzu überhaupt als zu überzogen restriktiv angesehen, siehe hierzu Heinke, BA 2004, 241 ff.
- ⁶⁾ BGHSt 44, 219 (221).
- ⁷⁾ BGH, a. a. O.
- ⁸⁾ BGHSt 37, 89 (95); vgl. auch BGHSt 13, 83 (84); 21, 157 (160).
- ⁹⁾ BGHSt 31, 42 (44).
- ¹⁰⁾ LG Verden, NZV 1992, 293.
- ¹¹⁾ OLG Celle, NJW 1992, 2169; LG Hildesheim, NZV 1992, 44; OLG Karlsruhe, NSTZ-RR 1997, 356; eine entsprechende Anwendung auf Skateboards und u. U. Inline-Skates wird bereits erwogen, vgl. Tröndle/Fischer, StGB, 51. Aufl., 2003, § 316 Rn. 6.
- ¹²⁾ Vgl. Tröndle/Fischer, a. a. O. m. w. N.
- ¹³⁾ BGH, VersR 1959, 509 (2,0 g‰); OLG Hamm, VersR 1958, 86 (1,95 g‰); LG Hamburg VersR 1970, 417 (1,97 g‰); LG Aurich, VersR 1988, 372 (1,8 g‰).
- ¹⁴⁾ LG Landau i. d. Pfalz, BA 2002, 476.
- ¹⁵⁾ Siehe hierzu ausführlich die Beiträge auf dem B.A.D.S.-Symposium „Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstrafaten nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB“, BA 2002, Suppl. 2.
- ¹⁶⁾ Siehe hierzu bereits die Ausführungen von Scheffler, BA 2002, Suppl. 2, 37 ff.
- ¹⁷⁾ Die darauf beruhende Unterscheidung in „relative“ und „absolute“ Fahrunsicherheit ist insoweit irreführend, als daß mit ihnen nicht unterschiedliche Arten und erst recht nicht verschiedene Grade der Fahrunsicherheit beschrieben werden. Es geht bekanntlich dabei inhaltlich allein um die Frage des Nachweises der Fahrunsicherheit, vgl. BGHSt 31, 42 (44); Hentschel, NJW 1984, 350.
- ¹⁸⁾ Siehe hierzu BT-DrS. V/3002, S. 6 ff., 11; vgl. auch BT-DrS. 7/133, S. 4 ff.
- ¹⁹⁾ Tröndle/Fischer, a. a. O.; vgl. auch Hüting/Konzak, NZV 1991, 255 (257); Naucke, NJW 1968, 2321 (2324).
- ²⁰⁾ Kritisch ebenso Eisenberg, Beweisrecht der StPO, 4. Aufl., 2002, Rn. 1850a; Fahl, DAR 1996, 393 (394); Strate, BA 1983, 188 ff.; Haffke, JuS 1972, 449 ff.; Arbab-Zadeh, NJW 1967, 273 ff.
- ²¹⁾ BGHSt 29, 18 (21); vgl. auch Gollwitzer in Löwe/Rosenberg, StPO, 25. Aufl., 2001, § 261 Rn. 52.
- ²²⁾ BVerfG, NJW 1995, 125 f.
- ²³⁾ Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage „Alkohol bei Verkehrsstrafaten“ (1966); Ergänzung des Gutachtens nach Ringversuch der dt. Gesellschaft für klinische Chemie in NZV 1990, 104.
- ²⁴⁾ Siehe zu Fällen ungewöhnlicher Alkoholtoleranz Reh, BA 1965/66, 199 ff.; Arbab-Zadeh, NJW 1967, 273 (275 ff.).
- ²⁵⁾ BGHSt 37, 89 (95).
- ²⁶⁾ Entsprechende Nachweise in BGHSt 37, 89 (94 f.).
- ²⁷⁾ Gutachten des Bundesgesundheitsamtes (1966), 50; aufgrund der etwas unpräzisen Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ hatte der BGH seinen Überlegungen bei der Reduzierung des BAK-Grenzwertes von 1,5 g‰ auf 1,3 g‰ den für den Kraftfahrer günstigsten Wert von 1,1 g‰ (+ 0,2 g‰ Sicherheitszuschlag) zugrunde gelegt, vgl. BGHSt 21, 157 (161 f.).
- ²⁸⁾ Näher Haffke, a. a. O.; vgl. auch Strate, BA 1983, 190 f.; die Frage, ob sich aus der Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ und der Festsetzung der Fahrunsicherheit bei 1,1 g‰ eine Differenz ergibt, die diese Berechnung noch leicht verschieben könnte, soll hier offen bleiben.
- ²⁹⁾ Haffke, a. a. O.
- ³⁰⁾ BGHSt 37, 89 (93).
- ³¹⁾ Tröndle/Fischer, a. a. O., Rn. 6b; vgl. Hüting/Konzak, a. a. O., S. 255 (257).
- ³²⁾ BGHSt 29, 18 (21).
- ³³⁾ BGH LM Nr. 24 zu § 261 StPO.
- ³⁴⁾ BVerfG (Kammer), NJW 1995, 125 (126); siehe auch BVerfG (Kammer), NJW 1990, 3140.
- ³⁵⁾ BGHSt 21, 157 (161); Schmid, BA 1983, 422 (424).
- ³⁶⁾ OLG Naumburg, BA 2001, 190 m. Anm. Scheffler.

- ³⁷⁾ OLG Naumburg, zfs 2001, 135; vgl. auch OLG Zweibrücken, BA 2002, 278.
- ³⁸⁾ BGHSt 38, 320.
- ³⁹⁾ BGHSt 21, 157 (159).
- ⁴⁰⁾ BGH, a. a. O.
- ⁴¹⁾ Vgl. BGHSt 10, 265 (269); 13, 83 (84).
- ⁴²⁾ Näher dazu Arbab-Zadeh, a. a. O.; vgl. auch Reh, BA 1965/66, 199 ff.
- ⁴³⁾ Eine solche Entwicklung wird bereits angenommen: „Z. T. nähert sich die Rechtsprechung einer objektiven Beweismaßtheorie, indem sie auf das Kriterium einer hohen Wahrscheinlichkeit abstellt.“ Julius in Heidelberger Kommentar zur StPO, 3. Aufl., 2001, § 261 Rn. 8.
- ⁴⁴⁾ BGH, NStZ-RR 1997, 162; siehe auch BGHSt 43, 66 ff.
- ⁴⁵⁾ BGH, BA 2003, 236 (237).
- ⁴⁶⁾ BGH, BA 2003, 235 (236).
- ⁴⁷⁾ BGH, BA 2003, 236 (237).
- ⁴⁸⁾ Ebenso Fahl, a. a. O., 393 (395).
- ⁴⁹⁾ BGHSt 34, 133 ff.; Schewe, BA 1980, 298 ff.; 1984, 97 ff.
- ⁵⁰⁾ BayOBLG, NVZ 1993, 239 f.
- ⁵¹⁾ AG Köln, NJW 1989, 921.
- ⁵²⁾ OLG Hamm, VRS 49, 270.
- ⁵³⁾ BGH, VRS 47, 20.
- ⁵⁴⁾ Tröndle/Fischer, a. a. O., Rn. 7e; vgl. auch Cramer in Schönke/Schröder, StGB, 26. Aufl., 2001, § 316 Rn. 6, 13 m. w. N.
- ⁵⁵⁾ BGHSt 31, 42 (44 f.); 44, 219 (225 f.).
- ⁵⁶⁾ In der Schweiz erfolgt die Prüfung der drogenbedingten Fahrunsicherheit ebenfalls nach einem Drei-Säulen-Modell, siehe hierzu den Informationsbeitrag: „Schweiz: 0,5 Promille, Nulltoleranz für Drogen und schärfere Administrativmassnahmen ab 1. Januar 2005“ in BA 2004, 350, den Dokumentationsbeitrag „Feststellung der Verminderung der Fahrfähigkeit durch Drogen und/oder Medikamente in der Schweiz“ und das Urteil des Schweizerischen Bundesgerichtes vom 18. 03. 2004 – 6S. 391/2003 und 6S. 397/2003 –, beides in diesem Heft. Die im Hinblick auf die alkoholbedingte „absolute“ Fahrunsicherheit aufgeführten rechtsdogmatischen Bedenken stellen sich dabei nicht, da in der Schweiz der Begriff „Fahrunfähigkeit“ legaldefiniert ist (Art. 31 Abs. 2, 55 Abs. 1 SVG i. V. m. Art. 2 Abs. 2 VRV). Entsprechende Legaldefinitionen finden sich etwa auch in Österreich (siehe hierzu den Beitrag von Bleier in BA 2004, 18 (29 f.)) und Polen (siehe hierzu den Informationsbeitrag „Polizei kämpft gegen betrunkene Radfahrer“ in BA 2003, 306).
- ⁵⁷⁾ LG Saarbrücken, Beschl. v. 22. 06. 2004 – 4 Qs 29/04 I – in diesem Heft; Tröndle/Fischer, a. a. O., Rn. 7e.
- ⁵⁸⁾ Kauert/Müller-Trudrung, a. a. O.
- ⁵⁹⁾ Daldrup, a. a. O.; Drasch et al., a. a. O.
- ⁶⁰⁾ A. A. AG Moers, BA 2004, 276.
- ⁶¹⁾ Kauert/Müller-Trudrung, a. a. O.
- ⁶²⁾ Daldrup, a. a. O.; Drasch et al., a. a. O.
- ⁶³⁾ Sticht/Käferstein in Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, 1998, 8 f.; Geschwinde, Rauschdrogen, Marktformen und Wirkungsweisen, 2003, Rn. 111 ff.; Berghaus, BA 2002, 321 (334); siehe auch Schweizerisches Bundesgericht, Urt. v. 18. 03. 2004 – 6S.391/2003 und 6S.397/2003 –, in diesem Heft.
- ⁶⁴⁾ Vgl. OLG Frankfurt am Main, a. a. O.; OLG Saarland, BA 2004, 74 (75); OLG Hamm, BA 2004, 264.
- ⁶⁵⁾ Vgl. OLG Hamm a. a. O.; LG Saarbrücken, a. a. O.
- ⁶⁶⁾ So Heinke, a. a. O.
- ⁶⁷⁾ Vgl. OLG Zweibrücken, Beschl. v. 27. 01. 2004 – 1 Ss 242/04 – und LG Siegen, Beschl. v. 28. 10. 2003 – 5 Qs 158/03 –, beides in diesem Heft.
- ⁶⁸⁾ OLG Zweibrücken, a. a. O.
- ⁶⁹⁾ Vollrath et al., a. a. O., S. 19 (wenige Stunden); Geschwinde, a. a. O., Rn. 221 (im Blutplasma 5–12 Stunden); vgl. auch VG Augsburg, a. a. O. (innerhalb 4–6 Stunden); OVG Rheinland-Pfalz, BA 2004, 293 (innerhalb von 24 Stunden).

Anschrift der Verfasser:

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Wiss. Mitarb. Dela-Madeleine Halecker (Ass. iur.)
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozeßrecht und Kriminologie
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)