

Kommentar  
zu  
Kapitel

## 3.11.1

Missbrauch

Wert auf die Stabilisierung und motivationale Festigung der Einstellungs- und Verhaltensänderung gelegt, und es muss natürlich ausgeschlossen werden, dass der frühere Alkoholmissbrauch bereits zu überdauernden körperlichen oder psychisch-funktionalen Schäden geführt hat. Die letztgenannte Frage ist durch eine entsprechende medizinische und funktionspsychologische Untersuchung (vgl. auch Kapitel 2.5, 3.10 und 3.13 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffahreignung) zu überprüfen.

Im Folgenden soll auf die Konsequenzen für die Verkehrsprognose eingegangen werden, die sich aus der in Abschnitt 1 dieses Kapitels dargestellten Problematik ergeben.

### 3.1.1 Hohe Alkoholgewöhnung

Im Hinblick auf die Prognose kommt es in eher geringem Umfang darauf an, wann in der Vorgeschichte die notwendige Phase des starken Alkoholkonsums stattgefunden hat und welche Trainingsdauer erforderlich war. Ob diese Phase möglicherweise 5 Jahre zurückliegt und danach vergleichsweise weniger getrunken wurde oder zum Zeitpunkt der Trunkenheitsfahrt erst wenige Monate dauerte, ist nicht primär entscheidend. Entscheidend ist vielmehr, dass der Betroffene eine entsprechende Toleranzbildung überhaupt durchlaufen hat. Dies hängt damit zusammen, dass die einmal erreichte „Giftfestigkeit“ nicht mehr folgenlos aus dem Organismus „verschwindet“, sondern in erheblichem Umfang auch bei größeren Trinkpausen oder erheblich reduziertem Konsum bestehen bleibt bzw. die frühere Spitzentoleranz auch bei vergleichsweise geringem erneutem Trinken sehr rasch wieder auflebt („Adaptations-/Gewöhnungseffekt“).

Für die Verkehrsverhaltensprognose ist gerade diese Giftfestigkeit/Toleranzbildung von besonders hoher Bedeutung, weil dadurch die natürlichen alarmierenden Reaktionen des Organismus, die durch den Konsum größerer Alkoholmengen ausgelöst werden, fehlen oder nur sehr gering sind. Dies ist für die Prognose deshalb so bedeutsam, weil die Betroffenen trotz guter Vorsätze in hohem Maß rückfallgefährdet sind, wenn sie in Fahrbereitschaft eine für ihre Verhältnisse niedrige BAK von 0,5 Promille oder eine äquivalente AAK aufweisen, da sie diese rechtlich relevante Alkoholisierung körperlich gar nicht zur Kenntnis nehmen bzw. nicht als Beeinflussung erleben.

Sie fühlen sich nicht wesentlich beeinträchtigt, obwohl bereits verkehrsrelevant verminderte Wahrnehmungs- und Kon-

zentrationenleistungen mit einer Steigerung des Unfallrisikos vorliegen. Dies gilt vor allem dann, wenn die BAK nicht weiter ansteigt (sog. Plateauphase), weil der Konsum beendet ist und sich Alkoholresorption und Alkoholabbau im Gleichgewicht befinden oder bei Restalkohol. Den Personen, die nicht mehr auf die natürliche Alarmreaktion des Körpers bauen können, fehlt damit eine wesentliche Säule ihrer Verhaltenskontrolle. Hieraus resultiert u. a. die erhöhte Rückfallgefährdung der entsprechend giftfesten/alkoholgewöhnten Gruppe von Verkehrsteilnehmern. Dies gilt auch dann, wenn diese ein Seminar für die Prävention von Trunkenheitsfahrten erfolgreich durchlaufen haben. Denn durch das Seminar können zwar bewusste Kontrollstrategien vermittelt werden, aber die natürliche Körperreaktion kann durch einen solchen Kurs selbstverständlich nicht wieder hergestellt werden.

Eine positive Verhaltensprognose setzt bei alkoholgewöhnten Personen deshalb nicht nur voraus, dass es zu einer Verringerung der Trinkmengen gekommen ist (mit einer zeitweiligen Reduktion der Alkoholtoleranz), sondern auch, dass sich der Betroffene seiner Abstumpfung gegen die Giftwirkung des Alkohols und deren Folgen für die Verhaltenssteuerung bewusst geworden ist. Die Verhaltensplanung und -steuerung muss also hinreichend zuverlässig erwarten lassen, dass kein trügerisches Sich-Verlassen auf die körperlichen Rückmeldungen bei einsetzender Alkoholwirkung („ich fahre nicht mehr, wenn ich spüre, dass ich zu viel getrunken habe“) stattfindet. Inwieweit die konsequente Vermeidung der alkoholisierten Verkehrsteilnahme durch einen situativen Alkoholverzicht (z. B. die von der WHO für den Verkehr propagierte „Punktnüchternheit“) zu erreichen ist, oder ob ein vollständiger Alkoholverzicht die bessere Verhaltensstrategie darstellt, ist von der Entwicklungsgeschichte und der Einsichtsfähigkeit des Einzelnen abhängig. Für Personen, die über 1,6 Promille erreicht haben, dürfte die „Punktnüchternheit“ nur ausnahmsweise möglich sein.

### 3.1.2 Berausungsmotiv in Fahrbereitschaft

Bereits das Erreichen einer BAK von 1,1 Promille – trotz beabsichtigter Verkehrsteilnahme – lässt auf einen starken Wunsch nach dem Erleben einer intensiven Alkoholwirkung schließen (vgl. Abschnitt 1.3.1). Dies gilt auch dann, wenn Ausfallerscheinungen beobachtet werden.

Für die Verkehrsverhaltensprognose ist es wichtig zu reflektieren, welche Schlussfolgerungen aus dem Sachverhalt gezogen werden müssen, dass die festgestellte Trinkfestigkeit vom Betroffenen nur durch entsprechend häufiges und normabweichendes Trinken erworben werden konnte. Wie bereits ausgeführt, müssen die Gründe hierzu beim Betroffenen selbst liegen, denn es besteht kein Anlass, „aus Geselligkeit“ häufig derartig viel zu trinken und so die Toleranz weiter auszubauen. Wie bereits ausgeführt, muss der Betroffene in der Vergangenheit sehr häufig seinem persönlichen Wunsch, sich zu berauschen, nachgegeben haben, denn nur dadurch konnte es zu einer ausgeprägten Alkoholgewöhnung kommen.

Das gelegentlich angeführte Argument der genetisch bedingten hohen Alkoholverträglichkeit ist letztlich nur bedingt tragfähig. Zwar ist die Annahme plausibel, dass es eine unterschiedliche Lern disposition des Organismus gibt, Trinkfestigkeit zu entwickeln, aber auch in diesen Fällen ist ein gewisses „Training“ erforderlich. Entscheidend für die Verkehrsprognose ist, dass gleichgültig wie schnell oder wie langsam die Gewöhnung erreicht wurde, in Zukunft die natürlichen körperlichen und psychophysischen Alarmreaktionen auf die Alkoholfuhr fehlen und so die Verhaltenskontrolle entscheidend gemindert wird.

Je höher die BAK ist, umso wahrscheinlicher ist es, dass bei dem Betroffenen nicht nur ein starkes Berausungsmotiv gegeben war, sondern auch, dass der Betroffene diesem bereits in der Vergangenheit häufig nachgab. Anderenfalls hätte er schon bei weit niedrigerer BAK (als der aktenkundigen) den subjektiv angestrebten Rauschzustand erreichen müssen und es hätte sich in der Vergangenheit keine derart ausgeprägte Alkoholtoleranz entwickeln können. Hieraus folgt auch der weitere Rückschluss, dass sich die Alkoholproblematik über einen längeren Zeitraum entwickelt haben muss.

Bei der Bewertung der in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung geforderten Verhaltensänderung auf der Basis eines „angemessenen Problembewusstseins“ kommt deshalb der Frage entscheidende Bedeutung zu, ob sich der Betreffende der persönlichen Ursachen dieser Entwicklungsgeschichte hinreichend bewusst ist. Es kann für die Prognose einer stabilen Verhaltensänderung daher nicht als ausreichend betrachtet werden, wenn der Betreffende die Problematik seines Verhaltens (Verkehrsteilnahme trotz hohen Alkoholkonsums) im Sinne einer „Reuebekundung“ anerkennt, sich aber der Frage verschließt, warum

gerade er eine entsprechend hohe Alkoholverträglichkeit entwickelt hat. Insbesondere sollte der Betroffene erkannt haben, warum er auf die in der Regel vorhandenen negativen Begleitumstände (etwa Leistungseinbußen bei der Arbeit, Vorwürfe im privaten Umfeld etc.) nicht durch Alkoholverzicht reagiert hat.

Generell gilt, dass jeder, unabhängig von individuellen Besonderheiten, viel Zeit und Geld investieren muss, um eine entsprechende Verträglichkeit zu erreichen. Im Rückschluss ist davon auszugehen, dass für den Betroffenen der Alkoholkonsum und insbesondere seine berauschende Wirkung seit langem eine große Bedeutung gehabt haben müssen. Dies ist bei der Frage zu bedenken, ob in Zukunft eine hinreichend sichere Einschränkung des Alkoholkonsums erhofft werden kann oder ob nicht ein konsequenter Alkoholverzicht erforderlich ist.

Da häufige Trinkexzesse letztlich auch häufig dazu führen, dass im nüchternen Zustand eine verminderte Frustrationstoleranz und eine erhöhte Bereitschaft vorliegen, in unverhältnismäßiger Form auf vermeintliche oder tatsächliche Fehler anderer zu reagieren, finden sich in der Vorgeschichte oftmals Verstöße wie Nötigung im Straßenverkehr u. ä. Solche Sachverhalte belegen somit zusätzlich die Notwendigkeit einer grundlegenden Einstellungs- und Verhaltensänderung im Umgang mit dem Alkohol.

Obwohl auf psychischer und insbesondere auf sozialer Ebene in der Regel bereits erhebliche Probleme als Folgen der Trinkexzesse aufgetreten sind (Konflikte mit Eltern, Arbeitgeber und Lebenspartner/in), können auf körperlicher Ebene vor allem bei jüngeren Fahrern negative Folgen eines häufigen und starken Trinkens oft nicht nachgewiesen werden. Gerade bei jüngeren Menschen können hohe Alkoholgewöhnung und ein guter körperlicher Zustand gleichzeitig gegeben sein. Dies verhindert in der Regel eine zutreffende Diagnose der behandelnden Ärzte, deren Stellungnahmen häufig von den zu Untersuchenden beigebracht werden. Auf der Basis häufiger Trinkpausen während der Woche sind auch die Betroffenen selbst regelmäßig davon überzeugt, dass sie kein Alkoholproblem haben können. Eine unauffällige körperliche Befundlage aus der Sicht eines Arztes ist kein hinreichendes Fundament für eine positive Verkehrsverhaltensprognose.

Die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung betonen deshalb zu Recht, dass bei Kraftfahrern, die mit über 1,5 Promille im Straßenverkehr angetroffen werden, die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöh-

Kommentar  
zu  
Kapitel

## 3.11.1

Missbrauch

nung und Verlust der kritischen Einschätzung des Verkehrsrisikos anzunehmen sei. Bei solchen Menschen pflege in der Regel auch ein Alkoholproblem vorzuliegen. Spätestens ab einer BAK von 1,6 Promille ist auch im Einzelfall objektiv ein ausgeprägtes Alkoholproblem gegeben. Wie die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung weiter ausführen, besteht bei der Gruppe mit einer BAK über 1,5 Promille wegen der Alkoholproblematik eine stark erhöhte Rückfallgefährdung.

Dies führt sogar bei nachgeschulten Alkoholersttättern, die mit einer BAK von über 1,6 Promille auffällig geworden sind, zu einer Verdoppelung der Rückfallquote im Vergleich zu der Personengruppe zwischen 1,1 und 1,6 Promille (zitiert nach Stephan, 1992 in einem Gutachten für das OVG Schleswig-Holstein, nicht veröffentlicht).

### 3.2 Voraussetzungen für die Konstatierung der wieder hergestellten Eignung, Prognosehorizont und bedingte Eignung

#### 3.2.1 Eignung und Verkehrsverhaltensprognose

Grundsätzlich ist die Eignung ein unbestimmter Rechtsbegriff, der durch die Rechtsprechung auszulegen ist. Im Zusammenhang mit Alkoholmissbrauch ist eher die charakterliche als die körperliche Eignung infrage gestellt. Abgesehen von fehlenden Leistungsvoraussetzungen kommt es entscheidend darauf an, ob befürchtet werden muss, dass der Betreffende in erheblicher Weise die allgemeine Verkehrssicherheit gefährden wird. Aus diesem Grund wurde von der Rechtsprechung die Feststellung der Nichteignung immer wieder mit einer aus der Sicht des Gerichtes zu hohen Wahrscheinlichkeit eines erneuten einschlägigen Verkehrsverstoßes (vgl. u. a. VGH Mannheim X 1665/75; OVG Münster 19 A 1110/82) begründet.

#### 3.2.2 Zeitlicher und inhaltlicher Prognosehorizont

Hinsichtlich des bei der Prognose zu berücksichtigenden Zeitraumes wurde von der Rechtsprechung in den o. g. Urteilen jeweils auf einen Zeitraum von 10 Jahren Bezug genommen. Aus der fachwissenschaftlichen Sicht der Gutachter erscheint es allerdings nur schwer erbringbar, für einen so weit gefassten Zeitraum eine Prognose zu erstellen. In der Regel wird daher eine gutachterliche Prognose sinnvollerweise nur 4 bis 5 Jahre umfassen

können. Weiter reichende Prognosen erscheinen, auch in den Fällen, bei denen zum Zeitpunkt der Begutachtung die bestehenden Bedenken hinreichend vollständig ausgeräumt werden können, aus fachwissenschaftlicher Sicht nicht leistbar. Dieser Zeitraum von 4 bis 5 Jahren liegt in der Regel einem uneingeschränkt positiven Gutachten implizit zu Grunde.

Inhaltlich kann und soll der Prognosehorizont eines Gutachtens nicht alle in der Zukunft denkbaren Veränderungen und möglichen Krisensituationen mit einbeziehen. Ein Gutachten kann immer nur unter der Annahme des Fortbestands der derzeitigen sozialen Situation des Betroffenen erstellt werden, sofern sich nicht künftige Belastungssituationen (z. B. anstehende Trennung vom Partner) bereits in der Begutachtungssituation erkennen lassen.

Zur Frage der Wiederherstellung der Eignung ist aus der Sicht der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung also insbesondere zu prüfen, ob die im Hinblick auf den Alkoholkonsum vollzogenen Änderungen in Einstellung und Verhalten zum Zeitpunkt der Begutachtung so weitreichend und hinreichend stabil sind, dass angenommen werden kann, dass sie auch in Zukunft – also auch noch nach 4 bis 5 Jahren – mit hinreichender Sicherheit beibehalten werden und so die Wahrscheinlichkeit eines erneuten erheblichen Verkehrsverstoßes unter Alkoholeinfluss hinreichend gering ist.

#### 3.2.3 Prognose für den Kurserfolg entsprechend § 70 FeV

Eine besondere Konstellation ist in den Fällen gegeben, bei denen zum Zeitpunkt der Begutachtung noch erhebliche Mängel in den Eignungsvoraussetzungen festgestellt werden, die aber nach gutachterlicher Überzeugung durch einen Rehabilitationskurs entsprechend § 70 FeV ausräumbar erscheinen. In diesen Fällen muss die Prognose zunächst auf die Frage abgestellt werden, ob durch einen bestimmten Rehabilitationskurs die zum Zeitpunkt der Begutachtung noch bestehenden Mängel in den Eignungsvoraussetzungen mit hinreichender Sicherheit ausgeräumt werden können und ob hierauf aufbauend eine langfristige Prognose möglich ist. Hier stützt sich die Prognose also zunächst auf die Änderungsmotivation und die Änderungsfähigkeit des Betroffenen sowie die dadurch bei einer Kursteilnahme zu erwartenden Veränderungen und dann erst auf das zukünftige Verkehrsverhalten. Hierauf ist im Abschnitt 3.4 noch einzugehen.

### 3.2.4 Verkehrsverhaltensprognose bei „bedingter Eignung“

#### 3.2.4.1 Rechtliche Problematik von Auflagen und Beschränkungen bei charakterlichen Eignungsbedenken

Entsprechend des geänderten StVG § 2 Abs. 4 sowie der FeV § 23 Abs. 2 ist es zum Ausgleich von körperlichen oder geistigen Mängeln zwar möglich, die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen zu erteilen, eine solche bedingte Eignung soll aber im Hinblick auf die „charakterliche Eignung“ laut Begründung zu den o.g. rechtlichen Bestimmungen nicht möglich sein.

In der Begründung wird ausgeführt, dass Fälle bedingter Eignung nur bei bestimmten körperlichen Mängeln, aber nicht im Bereich der charakterlichen Eignung infrage kämen (vgl. BRDrucks. 821/96).

Die vor In-Kraft-Treten der jetzt gültigen FeV zweifelsfrei rechtlich vorgesehene Möglichkeit, auch im Hinblick auf die charakterliche Eignung das Rechtsinstitut der bedingten Eignung, d. h. die Erteilung der Fahrerlaubnis in Verbindung mit Auflagen und Beschränkungen zu nutzen, soll also nun ausgeschlossen bleiben. In der angesprochenen Begründung fehlen allerdings Hinweise, wegen welcher sachlich zwingender Gründe Auflagen und Beschränkungen im Hinblick auf die charakterliche Eignung nicht infrage kommen sollen. Dies muss schwer wiegende Bedenken auslösen, denn der Ausschluss der bedingten Eignung im Hinblick auf die charakterliche Eignung ist nicht nur aus fachwissenschaftlicher Sicht nicht gerechtfertigt, er ist auch aus rechtlicher Sicht höchst problematisch.

Im Hinblick auf die rechtliche Problematik ist zunächst auf den durch das Grundgesetz gleichrangig geschützten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu verweisen: Ein Bürger, dessen charakterliche Eignung problematisch ist, der aber unter entsprechenden Auflagen und Beschränkungen eine – zumindest für einen befristeten Zeitraum – günstige Prognose hätte und damit zum Zeitpunkt der Begutachtung bedingt zum Führen eines Kraftfahrzeugs geeignet ist, hat Anspruch auf die Erteilung einer solchen Fahrerlaubnis. Wird ihm die Fahrerlaubnis verweigert, wird er hierdurch unverhältnismäßig belastet (Verletzung des Übermaßverbotes), ohne dass dies aus der Sicht der allgemeinen Verkehrssicherheit erforderlich wäre. Hentschel führt an anderer Stelle zum Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aus: „Können Mängel durch technische Hilfsmittel oder charakterliche Mängel durch Auflagen oder Beschränkungen ausgeglichen werden,

so hat der Bewerber einen Rechtsanspruch auf die FE unter entsprechenden Auflagen oder Beschränkungen, s. dazu Himmelreich/Janker (RNr) 550 ff. Dieser beruht auf dem verfassungskräftigen Übermaßverbot“ (Hentschel 2003, S. 1342).

Entsprechendes gilt nach Überzeugung von Hentschel auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis: „Das Übermaßverbot erlaubt EdF nur insoweit, als Auflagen oder Belassung einer eingeschränkten FE nach Sachlage außer Betracht bleiben müssen, s. dazu OVG Br NJW 80 2371, Stephan DAR 93, 48“ (Hentschel 2005, S. 1357 f.).

Auch ein Bürger, gegen dessen charakterliche Eignung Bedenken bestehen, hat also Anspruch auf die Erteilung einer mit geeigneten Auflagen und Beschränkungen versehenen Fahrerlaubnis, soweit hierdurch die von diesem Bürger ausgehenden Gefahren für die allgemeine Verkehrssicherheit auf das durchschnittliche Risiko, das auch von anderen Verkehrsteilnehmern ausgeht, verringert wird. Eben dieses ist bei Personen mit Alkoholmissbrauch durch geeignete Auflagen und Beschränkungen möglich (vgl. Stephan DAR 1989 a) und b)). Auf der Basis der bedingten Eignung hat u. a. das OVG Koblenz (vgl. hierzu u. a. NJW 90, 1194) in ständiger Rechtsprechung immer wieder zu Gunsten der Erteilung bzw. Belassung der Fahrerlaubnis unter Auflagen und Beschränkungen entschieden (vgl. hierzu auch Hentschel 2005, 1358 mit dem Nachweis weiterer einschlägiger Urteile).

Der Ausschluss des charakterlichen Bereichs im Zusammenhang mit der bedingten Eignung steht aber auch im Widerspruch zu anderen gesetzlichen und rechtlichen Bestimmungen. Zu nennen sind hier u. a. § 69a Abs. 2 des StGB und § 2 Abs. 3 und 4 der StVG sowie die rechtlichen Regelungen des § 23 Abs. 1 und Abs. 2 sowie des § 24 Abs. 1 der FeV.

In § 69a Abs. 2 des StGB ist festgelegt, dass vom Gericht bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Fahrerlaubnis-sperre ausgenommen werden können, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. Auf der Basis der Ausführungen von Stephan (DAR 1989 a)) hat bereits der Verkehrsgerichtstag 1989 gefordert, die Möglichkeiten der bedingten Eignung im Strafrecht im Hinblick auf den charakterlichen Bereich zu nutzen. Die Forderung, in jedem Einzelfall – auch im verwaltungsrechtlichen Bereich – zu prüfen, ob statt der Feststellung der Nichteignung die Feststellung der bedingten Eignung infrage kommt, hat der Verkehrsgerichts-