

## Ein Joint und Dein Leben ist kaputt

Drogen im Straßenverkehrsrecht: Fahrverbot, Entzug der Fahrerlaubnis, MPU

One Joint and Your Life Crumbles. Drugs and Driving: Driving Ban, Temporary Withdrawal and Medical-Psychological Check-Up (MPU)

---

*Untersucht werden die finanziellen und sozialen Folgen der gegenwärtigen verwaltungsrechtlichen Praxis des Fahrverbots oder der Entziehung der Fahrerlaubnis, die, zusammen mit der üblichen Medizinisch-Psychologischen Begutachtung (MPU), die pönale Strafe des Strafgesetzbuches an Härte weit übertreffen, obwohl sie juristisch kaum angreifbar sind.*

*Schlüsselwörter: Cannabis, Fahrerlaubnisverordnung, Fahrverbot, MPU, Straßenverkehr*

*The financial and social consequences of the two sanctions of the administrative law (street traffic authority) in the case of DUI – driving ban and temporary withdrawal – in combination with an usual medical-psychological check-up (MPU) are harder than the penal law sanction without its possibilities of forensic appeal.*

*Keywords: administrative sanctions, cannabis, DUI, driving ban, medical-psychological check-up*

Manch einer balanciert knapp am Abgrund seiner bürgerlichen Existenz und merkt es noch nicht einmal. Nach dem Absturz in das gesellschaftliche und soziale Abseits verbleiben wenige Außenstehende, die sich für das ‚Warum‘ interessieren. Stellvertretend für viele seien zwei Menschen zitiert, die derzeit den Rückweg in die Normalität suchen.

Paul D., 22 Jahre, arbeitslos: „Vor 3 Jahren haben die Grünen mich erwischt. Ich war damals gerade im 3. Lehrjahr. Klar hab ich ab und an gekiffi. Bei der Kontrolle war der letzte Joint vielleicht vier Stunden her. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln etwa 2 Stunden in den Lehrbetrieb und zurück, das ging nicht. Also habe ich’s geschmissen. Heute mache ich Gelegenheitsjobs, um mir ein paar müde Euro zu verdienen. Ohne Führerschein

*kein Job und ohne Job kein Geld für den Führerschein. So einfach ist das. Keine Ahnung, wie es weitergehen soll. Ein Joint und Dein Leben ist kaputt.“*

*Frieder G., 21 Jahre, Student: „Natürlich haben wir gewusst, dass Drogen – wie soll ich sagen – irgendwie verboten sind. Aber ich kenne eigentlich niemanden, der nicht mal gekifft oder sich dann und wann einen Trip eingebaut hat. Wir kamen uns gegenüber den Alten in der Kneipe halt besonders vor. Ich war stolz darauf, ein Kiffer zu sein. Vor 10 Monaten hat mich die Polizei kontrolliert, Stunden nach dem letzten Konsum. 2.000,- € hat mich der ganze Spaß bisher gekostet, Bußgeld, Screenings, Anwalt etc. Anfangs hatte ich einen Hass auf die Polizei, auf die Gesellschaft, auf meine Freundin, die mich verlassen hat. Ich hatte kein Geld mehr, irgendwas zu unternehmen. Inzwischen bin ich nur noch sauer auf mich selbst. Wenn mich meine Eltern nicht moralisch und finanziell unterstützt hätten, weiß ich nicht, was aus mir hätte werden sollen.“*

Kein spektakulärer Verkehrsunfall, der zum Entzug der Fahrerlaubnis geführt hätte, keine Gerichtsverhandlung, anlässlich derer man – wie gerade bei Heranwachsenden dringend erforderlich – über angemessene Maßnahmen hätte diskutieren können, das Drama verläuft unspektakulär und bürokratisch routiniert. Eine Fahrt unter Cannabiseinfluss, ja selbst der bloße Besitz einer der dem Katalog des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) unterfallenden Substanz wird in aller Regel zu führerscheinrechtlichen und damit zu kaum absehbaren Konsequenzen im persönlichen Lebensbereich führen, die von jungen Leuten in absehbarer Zeit mit eigenen Mitteln meist nicht zu bewältigen sind.

## **1. Die finanziellen Folgen**

Ein Verstoß gegen § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) schlägt bußgeldrechtlich in der Regel mit 250,- € zu Buche. Bei der Geldbuße handelt es sich um einen Regelsatz, der nach § 17 Abs. 3 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) auch noch korrigiert werden kann. Schon in Anbetracht der Gerichts- und eventueller Anwaltskosten spielt die Herabsetzungsmöglichkeit in der Praxis kaum eine Rolle. Zu den Kosten sind in aller Regel noch einmal rund 250,- € Gerichtskosten und Polizeikosten (z.B. Kosten für die Blutuntersuchung) hinzuzuaddieren. Der ‚freiwillige‘ Verzicht auf die Fahrerlaubnis ist mit Gebühren von ca. 40,- € vergleichsweise preiswert. Lässt es der Betroffene auf eine Entscheidung der Verwaltungsbehörde ankommen, werden mind. zusätzlich ca. weitere 100,- € fällig.

Die Kosten eines Rechtsrats, ob und gegebenenfalls was gegen die Maßnahmen der Verwaltungsbehörde zu unternehmen ist, sind schwer zu beziffern. Im Internet lassen sich zumindest erste Informationen ohne weitere Kosten finden, für die mehr oder minder qualifizierte Beratung durch einen Anwalt sind rund 150,- € zu veranschlagen. Bestehen an der Rechtmäßig-

keit der Anordnungen der Verwaltungsbehörde Zweifel, folgen Widerspruch und spätere Anfechtungsklage vor dem Verwaltungsgericht.<sup>1</sup> In Anbetracht der – ggf. erforderlichen – zweigleisigen Vorgehensweise (Widerspruch und ggf. Untätigkeitsklage im Hauptsacheverfahren, Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung im Widerspruchsverfahren) und in Anbetracht der jeweils denkbaren 2. Instanz lassen sich die Kosten schwer beziffern. Grob ist von mind. 1.250,- € auszugehen.

Ohne forensische Screenings bestehen keine Aussichten auf eine erfolgreiche Drogen-MPU. Je nach Sachlage 3 Screenings im halben oder aber 5 Screenings im Verlaufe eines Jahres belasten die meist ohnehin leere Kasse mit weiteren 300-500,- €. Zu den Gutachten- und anlässlich der MPU obligatorischen nochmaligen Laborkosten – zusammen ca. 500,- € – kommen noch die dringend zu empfehlenden Kosten einer effizienten Vorbereitung (nochmals geschätzt mind. 500-800,- €, nach oben offen). Grob geschätzt fallen 40-50% der Begutachtungen negativ aus (weitere Wartezeit bis zu einem Jahr mit der Notwendigkeit weiterer Screenings und den dementsprechenden Kosten), ca. 20% enden mit einer Kurszuweisung (grob nochmals 400,- €). Bei Führerscheinneulingen in der Probezeit sieht § 36 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) ein weiteres besonderes Aufbauseminar vor, das mit weiteren Kosten verbunden ist. Vergleichsweise bescheiden sind dann noch die Verwaltungsgebühren für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis (nochmals ca. 150,- €).

Damit sind allerdings nur die direkten Kosten erfasst. Entgangener Verdienst durch eventuellen Verlust des Arbeitsplatzes, eventuell unbezahlten Urlaub, Kosten für erforderliche Bescheinigungen etc. mussten in Anbetracht der Vielzahl der denkbaren Konstellationen unberücksichtigt bleiben.

Auszubildende oder Berufsanfänger können diese enorme finanzielle Last ohne Hilfe beispielsweise durch die Eltern kaum bewältigen. Der Teufelskreis, dass ohne entsprechende finanzielle Mittel die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis nahezu unmöglich ist, ohne die Fahrerlaubnis aber schlicht oft keine Möglichkeit besteht, für die Kosten aufzukommen, nimmt hier seinen Anfang.

## 2. Der Wohnort

Lässt sich der Verlust der Fahrerlaubnis in Städten mit guter Infrastruktur teilweise mehr schlecht als recht kompensieren, sind häufig die Auswirkun-

---

<sup>1</sup> Im Hinblick auf Regelungslücken im Rahmen der Verwertbarkeit gerichtlicher Vergleiche wird teilweise selbst bei schlechten Erfolgsaussichten anzuraten sein, den Verwaltungsrechtsweg zu beschreiten. Die rechtskräftige Entziehung der Fahrerlaubnis ist 10 Jahre und mehr verwertbar; ein Vergleich vor dem Verwaltungsgericht, mit dem Angebot, freiwillig eine MPU beizubringen, dagegen nicht. Bei Bestehen der MPU wird ja der Entzug der Fahrerlaubnis nie rechtskräftig.

gen im ländlichen Gebieten ungleich gravierender. Sind Lehr- oder Arbeitsstelle mehr oder weniger vom Vorhandensein einer Fahrerlaubnis abhängig, wie dies beispielsweise im Transportgewerbe, im Kfz-Bereich oder im Vertrieb der Fall ist, sind die Folgen zwischen Stadt und Land vergleichbar. Selbst dann, wenn der Führerschein eigentlich für die Arbeit selbst nicht benötigt wird, kann die bloße Notwendigkeit des Erreichens des Arbeitsplatzes aber zum Albtraum werden. Die Entfernung zu einer Arbeitsstelle, die sich mit dem PKW bequem zurücklegen ließe, relativiert sich erheblich, wenn sich Wohnort und Arbeitsstelle in verschiedenen Verkehrsknotenpunkten befinden. Öffentlicher Nahverkehr ist häufig sternförmig aufgebaut, wer sich von der Peripherie eines Verkehrsknotenpunkts zur Peripherie eines vielleicht nur wenige Kilometer entfernten anderen Knotenpunkts begeben muss, hat teilweise erhebliche Umwege in Kauf zu nehmen. Alltägliche Verspätungen im Nahverkehr führen zu Unmut auf Seiten des Arbeitgebers, der verständlicherweise auf die Einhaltung der Dienstzeiten Wert legt.

In einer vom Verfasser über das Internet durchgeführten Umfrage gaben ca. 20% der Antwortenden an, der Arbeitsplatz sei durch den Verlust des Führerscheins verloren gegangen. Diese Zahl ist sicher nicht repräsentativ. Andererseits ist in einer Zeit, in der gerade von jungen Leuten „Flexibilität und Mobilität“ als Grundvoraussetzung beruflichen Fortkommens angesehen werden, auch ohne direkten Verlust des Arbeitsplatzes zumindest mit Problemen beim beruflichen Fortkommen zu rechnen.

### **3. Der Entzug der Fahrerlaubnis als Strafe, als Maßregel oder Mittel der Fahreignungsüberprüfung**

Bevor konkreter auf die schwerer quantifizierbaren Auswirkungen für den Betroffenen und seine Umwelt eingegangen wird, sind einige Vorüberlegungen zu Sinn und Zweck des Fahrerlaubnisentzugs angebracht.

Das Verbot, Fahrzeuge zu führen, wird berechtigterweise als weitaus schärfere Strafe empfunden, als beispielsweise eine bloße Geldbuße. Straf- bzw. bußgeldrechtlich ist die Akzeptanz der verhängten Sanktionen zumindest in Fachkreisen sehr hoch (vgl. Geppert 1994: § 44 Rn. 30). Betroffene dagegen streiten erbittert vor Gericht darum, von der Verhängung eines Fahrverbots abzusehen, je nach Art des Delikts und der Gefahr der wirtschaftlichen Existenzgefährdung gelegentlich mit Erfolg. Das Fahrverbot ist als sog. Denkzettel für nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer vorgesehen, um den Täter vor einem Rückfall zu warnen und ihm ein Gefühl für den zeitweisen Verlust des Führerscheins und den Verzicht auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr zu vermitteln (vgl. BT-Drucksache IV/651: 12). Im Einzelfall ist gerichtlich zu prüfen, ob es dieser Warn- und Besinnungsfunktion überhaupt (oder noch) bedarf (OLG Hamm Az. 2 Ss 112/04). Verkehrsdelinquenten

bleiben etwa zu zwei Dritteln Einmaltäter, bei Alkoholdelikten liegt die Erfolgsquote noch höher (Piesker 2002: 297ff.).

Wer zu schnell fährt, kennt zumindest ungefähr das Risiko, das er eingeht. Wer erstmals die 0,5 ‰-Grenze im Alkoholbereich überschreitet, bekommt zwar bußgeldrechtlich einen Denkkzettel, aber die Folgen sind überschaubar und die Umwelt reagiert je nach Temperament mit Schadenfreude oder mit einem anerkennenden Schulterklopfen („Willkommen im Club“). Ungefähre Vorstellungen über die rechtlichen Konsequenzen des Fahrens unter Alkohol sind meistens vorhanden. Ganz anders im Drogenbereich. Die bußgeldrechtlichen Sanktionen des Fahrens unter Drogeneinfluss ohne weitere Auffälligkeiten gemäß § 24a StVG (sprich Geldbuße und ein Monat Fahrverbot) sind als noch angemessene Reaktion des Gesetzgebers hinzunehmen. Dass in Anbetracht der Zweigleisigkeit der gesetzlichen Regelungen zwar bußgeldrechtlich ein Fahrverbot als Denkkzettelfunktion genügen soll (nur bei gravierenden Auffälligkeiten kommt ein Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 Strafgesetzbuch [StGB] in Betracht), andererseits auch in Routinefällen die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis wegen Bedenken an der Fahreignung ohnehin entzieht, ist kaum nachvollziehbar und dem Betroffenen noch schwerer vermittelbar.

Nicht mehr am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen, ist eine Strafe, gleich wer sie verhängt. Dass das nicht nur die Betroffenen so sehen, zeigte ein Interview mit dem ehemaligen Stuttgarter Polizeipräsidenten: *(Fahrerlaubnisrecht) ... ist eine noch schärfere Waffe als das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, weil es auf der Gefahrenabwehr beruht“, so S. Es muss also keine Straftat mehr nachgewiesen werden, sondern es genügt eine Prognose um die Fahrtauglichkeit, um ein Strafmaß zu finden.*<sup>2</sup>

Man ist versucht zu fragen: Was kümmert Rechtsstaatlichkeit, wenn man vermeintlich der Verkehrssicherheit dient?

#### **4. Der Betroffene und das soziale Umfeld**

Je harmloser der Verkehrsverstoß des Betroffenen war – im Extremfall Verkehrsteilnahme nach einem bereits einige Stunden zurückliegenden Cannabiskonsum – desto fassungsloser wird die obrigkeitliche Reaktion erlebt. Staatliche Eingriffe in grundrechtlich geschützte Rechtspositionen sind verfassungsmäßig, wenn sie zum Schutz des Rechtsguts nicht nur geeignet und erforderlich sind, sondern auch zur Art und Intensität der Rechtsgütergefährdung in einem angemessenen Verhältnis stehen.<sup>3</sup> Im Bereich Drogen und Straßenverkehr wird dieser Grundsatz nicht ausreichend beachtet.

---

2 Stuttgarter Zeitung vom 25.10.2001, ähnlich am 19.01.2004.

3 Vgl. BVerfGE 16, 194, 201f.; 92, 277, 327f.

Rechtlich grenzwertig ist oft bereits die Durchführung der Polizeikontrolle.<sup>4</sup> In harschem Ton werden bei Routinekontrollen alle Personen mit ‚drogentypischem Aussehen‘ aufgefordert, eine Urinprobe abzugeben. Polizeiliche Erfahrung ersetzt den – von Rechts wegen auf objektive Umstände zu stützenden – Anfangsverdacht, der ja weitere Maßnahmen erst rechtfertigen würde. Belehrungen über die Freiwilligkeit der Urinabgabe (in der Öffentlichkeit!) unterbleiben. Erfolgen sie doch, dann nicht selten in dem Stil: „Wenn Du nicht spurst, dann nehmen wir Dich eben mit aufs Revier und lassen Dir Blut abnehmen. Wenn Du nichts zu verbergen hättest, würdest Du ja mitmachen.“ In einem Fall, der nach Erschöpfung des Rechtswegs vom Verfasser zwischenzeitlich beim Bundesverfassungsgericht anhängig gemacht wurde, wurde dem Betroffenen explizit der Gang zur Toilette verweigert mit der Begründung, erst müsse (sic!) er eine Urinprobe abgeben. Dabei stand noch nicht einmal ein Verkehrsdelikt im Raum, lediglich der (straflose) Konsum. Mit dem Nemo-tenetur-Grundsatz mögen sich die Juristen herumplagen.

Nur auf den ersten Blick erscheint es paradox, dass beim Verdacht des Vorliegens einer Straftat bspw. nach § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) die Formalia wesentlich strikter beachtet werden. Strafprozessual droht die Geltendmachung eines Beweisverwertungsverbots. Außerhalb des Strafprozesses ist das Beweisverwertungsverbot allerdings eine stumpfe Waffe. Nach wohl herrschender Ansicht ist die verwaltungsrechtliche Verwertung auch mit unzulässigen Methoden erlangter Beweismittel im Interesse der Verkehrssicherheit geboten *„Dem Interesse an der Einhaltung des § 136a Abs. 3 Satz 2 StPO in der gesamten Rechtsordnung stehen die Interessen der Sicherheit des Straßenverkehrs durchgreifend entgegen (...). Bei dem Umfang des heutigen Verkehrs überwiegt das Interesse daran, fahruntaugliche Personen von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen gegenüber dem Interesse des Einzelnen an der Beachtung des § 136a Abs. 3 Satz 2 StPO im Bereich dieses Teils des Ordnungsrechts.“*<sup>5</sup>

Im Ernst rechnet kaum einer damit, erwischt zu werden und nun bricht plötzlich die Lawine über ihn herein. Nach der Drogenaffinitätsstudie 2004<sup>6</sup> begründen gerade einmal 6% die Ablehnung ihres ersten Drogenangebots mit Angst vor Strafverfolgung. Mancher reagiert mit Trotz und Wut, andere dagegen mit tiefer Niedergeschlagenheit und Depression. Zitat aus einem Informationsgespräch: „Mir schnürt es schon morgens beim Aufwachen den Hals zu. Ich fühle mich so mies, als hätte ich ein Kind überfahren.“

---

4 Nicht aus allen Bundesländern liegen dem Verfasser derartige Erfahrungsberichte vor, Hessen zum Beispiel hat per Runderlass Grenzen und Möglichkeiten polizeilichen Eingreifens detailliert geregelt.

5 OVG Lüneburg, Beschluss vom 27.10.2000, Az. 12 M 3738/00.

6 BZgA, Drogenaffinitätsstudie 2004 (Teilband „illegale Drogen“): 66, hier zitiert nach Paul 2005.

Neben der Persönlichkeit des jeweiligen Konsumenten hängt es wesentlich von der Reaktion des sozialen Umfelds ab, wie der Entzug der Fahrerlaubnis überbrückt werden kann. Nicht jedem sind die Fähigkeiten eines Münchhausen gegeben, sich am eigenen Schopf aus dem Sumpf zu ziehen. So, wie sich häufig zumindest eine gewisse Prädisposition zum Drogenkonsum aus dem Verhältnis zu den *Eltern* ableiten lässt, so sehr können die Eltern dazu beitragen, die Situation des Betroffenen zu mildern oder zu verschärfen.

Der Verlust der Fahrerlaubnis lässt sich meist nicht verheimlichen. Häufig werden die Eltern das erste Mal mit dem Drogenkonsum ihrer Kinder konfrontiert. Die Reaktionen nach dem anfänglichen Schock könnten unterschiedlicher nicht ausfallen. Von der lapidaren Mitteilung, man wolle mit einem Drogensüchtigen nicht unter einem Dach leben, bis zur aktiven Unterstützung auf der Suche nach einer Lösung ist jede Reaktion anzutreffen.

Lehnt sich der Betroffene gegen die zu harte Reaktion auf, wird die Situation des Betroffenen oft dadurch noch dramatischer, dass staatliche Zwangsmaßnahmen erst einmal für gerecht gehalten werden. Je härter die Strafe ausfällt, desto gravierender muss das Delikt gewesen sein. Widerspruch und Bemühungen um Klarstellung werden als zusätzliche Indizien für die Verstrickung im Drogensumpf gewertet. In dem Maße, in dem die Familiendynamik zum Drogenkonsum beigetragen hat, in dem leichtsinniger Umgang mit Alkohol oder Tabletten vielleicht eine negative Vorbildfunktion geliefert hat, kann Verdrängung die vermeintliche Schuld des Betroffenen noch vergrößern.

Bezeichnenderweise sind es meist die Mütter, die nach dem ersten Schock das Heft in die Hand nehmen. Loslösungsbestrebungen ihrer Sprösslinge stehen sie ohnehin skeptisch gegenüber und hat das Kind nicht gerade mal wieder gezeigt, dass es nicht auf eigenen Füßen stehen kann? (Dass die ‚Kinder‘ teilweise bis zu 40 Jahre alt sind, wirft ein bezeichnendes Licht auf die eine oder andere Familiendynamik).

Hand in Hand mit der Konfrontation im Elternhaus geht auch die Loslösung von der *Peergroup*. Der erste Kontakt mit Drogen hat ja oft gerade in diesem Umfeld stattgefunden. Die Gruppe der Freunde ermöglichte auch ansonsten neue Erfahrungen, neue Wertesysteme und half bei der allmählichen Loslösung vom Elternhaus (ausführlich dazu Paul 2005: 95ff.).

Manchmal ist diese Ablösung zu begrüßen, insbesondere dann, wenn der Betroffene sonst in alte Konsummuster zurückfallen würde. Eine Änderung der jeweiligen Lebenssituation als Beweis für eine nachhaltige Verhaltensänderung wird ja in der späteren Begutachtungssituation meist positiv gewertet.

Allerdings besteht auch die Gefahr der Vereinsamung. Langeweile wird meist spontan als Grund für die ersten Drogenerfahrungen genannt, nun droht die Langeweile noch zuzunehmen. Ohne Führerschein ist es schwieriger, einen

neuen Freundeskreis aufzubauen. Übermäßiger Alkoholkonsum kann eine Suchtverlagerung sein, erweist sich aber ebenso oft als Frust- und Trotzreaktion auf eine Situation, aus der es vermeintlich keinen Ausweg gibt.

Im weiteren Umfeld ist der Verlust der Fahrerlaubnis meist nicht zu verheimlichen. Drogenkonsum gibt man ungern zu, also muss Alkohol als Grund für den Führerscheinverlust herhalten. Gegenüber gelegentlichen Alkoholexzessen herrscht Toleranz, gerade und auch auf Seiten des Arbeitgebers. Es besteht ständig die Gefahr, sich selbst zu verraten oder durch einen Dritten verraten zu werden, der innere Druck wächst.

## 5. Die Medizinisch Psychologische Untersuchung

Unzählige Mythen und Geschichten ranken sich um die MPU, im Volksmund auch Idiotentest.<sup>7</sup> Testknacker überschwemmen den Büchermarkt, die Zahl der unseriösen Anbieter übersteigt die Zahl der seriösen Angebote bei weitem. MPU ist ein Wirtschaftsfaktor ersten Ranges, das gilt nicht zuletzt für die Begutachtungsstellen selbst. Suchmaschinen weisen zum Stichwort „MPU“ an die 4,5 Millionen Einträge nach. Der Versuch, verlässliche Informationen zu erhalten, lässt die berühmte Suche nach der Nadel im Heuhaufen als vergleichsweise harmloses Unternehmen erscheinen.

Begutachtung findet weitgehend im rechtsfreien Raum statt. Ein sich an den Begutachtungsleitlinien<sup>8</sup> und den für allgemein verbindlich erklärten Kriterien (Schubert u.a. 2005) orientiertes, handwerklich ordentliches Gutachten ist rechtlich nicht angreifbar, mag es inhaltlich noch so falsch sein.

„Der Psychologe erforscht zunächst den Lebenslauf: Elternhaus, Ausbildung, Beruf, Familienstand, Kinder, besondere Krankheiten, Operationen, Alkohol, Rauchen, finanzielle Verhältnisse, Freizeitgestaltung. Sodann werden Ablauf und Ursachen etwaiger Gesetzesverstöße und die vom Betroffenen daraus gezogenen Lehren erörtert. (...) Die bei dem psychologischen Teil der Untersuchung ermittelten Befunde zum Charakter des Betroffenen berühren seine Selbstachtung ebenso wie sein gesellschaftliches Ansehen. Er muß die Einzelheiten in einer verhörähnlichen Situation offen legen. Hinzu kommt, daß die Beurteilung des Charakters im wesentlichen auf einer Auswertung von Explorationsgesprächen beruht, einer Methode, die nicht die Stringenz von Laboruntersuchungen aufweist und Unwägbarkeiten nicht ausschließt.“<sup>9</sup>

Ohne seriöse Vorbereitung ähnelt das Bestehen einer MPU einem Glücksspiel mit komplizierten Regeln. Wer wirklich eine Drogenproblematik hat,

---

7 Vgl. <<http://www.mpu-mythen.de/>> [Stand 2006-11-16].

8 Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung Heft M 115 in der Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen.

9 BVerfG, Beschluss vom 24.06.1993, Az. 1 BvR 689/92, in: BVerfGE 89, 69 (= <<http://www.jurathek.de/4626>> [Stand 2006-11-16]).

wird – zumal mit fachlicher Hilfe – nachvollziehbar über Motive und Hintergründe seines Drogenkonsums berichten können und die MPU bestehen. Wer, wie kürzlich geschehen, erstmalig Cannabis konsumiert, leichtsinnig nach Hause fährt und in Anbetracht der ungewohnten Drogenwirkungen dabei auffällt, darf sich vom Gutachter attestieren lassen, wegen der Dunkelziffer sei seine Behauptung des erstmaligen Konsums als widerlegt anzusehen.

Um keine falschen Zweifel aufkommen zu lassen: Verkehrstherapie hat unzähligen Menschen geholfen. Der indirekte Zwang, sich einer Therapie zu unterziehen, ist allerdings grundgesetzwidrig und unserem Rechtssystem fremd.

*„(...) Gesetzgebung und Verwaltung alles dafür tun, um die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen. Es muss immer wieder die Orientierung an rechtsstaatlicher Essenz gesucht werden.“<sup>10</sup>*

## 6. Fazit

Es soll mit den vorstehenden Ausführungen nicht der Freigabe des Drogenkonsums im Straßenverkehr das Wort geredet werden. Auch wenn das Bundesverfassungsgericht die Auswirkungen von Alkoholkonsum einerseits, von Drogenkonsum andererseits für unterschiedlich hält, als dass der Gesetzgeber zu einer Gleichbehandlung gezwungen wäre, ist es kaum einsichtig, einen Gelegenheitskiffer und einen polytoxikomanen Abhängigen fahrerlaubnisrechtlich auf eine Stufe zu stellen, jegliche Differenzierung zwischen Heranwachsenden und Erwachsenen zu unterlassen. Die Frage, welche Maßnahmen bei Drogenkonsum im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr angemessen und notwendig sind, kann von einem erfahrenen Richter, niemals aber vom Verordnungsgeber ohne Ansehung des Einzelfalls beantwortet werden.

## Literatur

- Geppert, Klaus (1994): Kommentierung des § 44 StGB, in: Jähnke, Burkhard u.a. (Hg.): Leipziger Kommentar, 11. Aufl., Berlin.
- Paul, Andreas (2005): Drogenkonsumenten im Jugendstrafverfahren, Münster u.a.
- Piesker, Hans (2002): Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis auch bei Trunkenheitsdelikten und anderen Katalogtaten des § 69 II StGB, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 15, 297-302.
- Schubert, Wolfgang/Mattern, Rainer (Hg.) (2005): Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik, Bonn.

Rosenstraße 5 (am Schlosspark), 71640 Ludwigsburg; E-Mail: hettenbach@ju-rathek.de

---

10 Vortrag von Lorenz Böllinger, Universität Bremen, Stellungnahme zur Anhörung von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag, Berlin 30.11.2001.