

Polizeiliche Drogenerkennung im Straßenverkehr

Drogenbeeinflusste Teilnehmer am Straßenverkehr fallen in Polizeikontrollen ungleich seltener auf als alkoholisierte Kraftfahrer. Der Autor fasst die Ursachen zusammen und zeigt auf, wie Drogen im Straßenverkehr leichter erkannt werden können. *Von Bernd Huppertz*

Nach der polizeilichen Kriminalstatistik wurden im Jahre 2000 insgesamt 240.135 Rauschgiftdelikte erfasst. Den höchsten Anteil weisen die registrierten Cannabisfälle auf, bei denen sich der stark ansteigende Trend der Vorjahre fortgesetzt hat.

Eine beträchtliche Zunahme der registrierten Fälle gab es ferner bei Amphetaminderivaten/Methamphetamin und deren Derivate (einschließlich Ecstasy). Die Fallzahlen bei Heroin und LSD blieben nahezu konstant. Als erstaunliche Konsumenten harter Drogen wurden im Jahre 2000 insgesamt 22.584 Personen registriert.

Auch hier ist nach den Vorjahresergebnissen eine leicht ansteigende Tendenz festzustellen. Ebenfalls ist die Zahl der Drogentoten wiederum um 12 % auf 2030 im Jahre 2000 gestiegen. In der genannten Statistik bleibt aller-

dings auch der bekannte wichtige Hinweis auf ein „sehr großes Dunkelfeld“ erhalten. Dieses ist sowohl bei der Rauschgiftkriminalität im Allgemeinen wie auch bei der Teilnahme drogenbeeinflusster Verkehrsteilnehmer am Straßenverkehr vorhanden.

Die Erkennung drogenbeeinflusster Fahrzeugführer durch die Polizei stellt sich nämlich in der Praxis erheblich schwieriger dar als die Feststellung, dass ein Fahrzeugführer Alkohol konsumiert hat.

Die Richtigkeit dieser These kann anhand der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik und weiterer polizeiinterner Statistiken belegt werden. Danach wurden im Dienstbereich des Polizeipräsidiums Köln¹⁾ (Tabelle 1) und in NRW²⁾ (Tabelle 2) die in den genannten Übersichten aufgeführten alkohol- bzw. drogenbeeinflussten Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr

im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen sowie auch ohne Folge festgestellt. Dabei zeigt der prozentuale Vergleich allein zwischen den festgestellten folgenlosen Fahrten unter Alkoholeinfluss (Spalte 5) und unter Drogeneinfluss (Spalte 6) deutlich die in diesem Artikel beschriebene Schiefelage bei der Erkennung solcher Verkehrsstraftaten.

Deutlich wird aber auch die sich im Jahre 2001 fortsetzende gegenläufige Tendenz im Vergleich der alkoholbedingten zu den drogenbedingten Verkehrsunfällen. Dabei stimmt die gleichzeitig zunehmende Überwachungsintensität einerseits hoffnungsfroh, ist aber andererseits angesichts steigender Unfallzahlen Indiz für die bereits beschriebene sehr hohe Dunkelziffer.

Die Ursachen für die geringe Zahl der Fälle, in denen Hinweise auf drogenbedingte

Tabelle 1 (PP Köln)

Jahr	VU	VU	OWi	Straftat	Drogen	%
	Alkohol	Drogen	Alkohol	Alkohol		Anteil
1996	699	38	463	1.821	81	4,45
1997	736	26	445	1.750	50	2,86
1998	642	20	866	1.753	63	3,59
1999	649	18	1.017	1.428	59	4,13
2000	754	19	947	1.258	98	7,79
9/2001	468 ▼	22 ▲	557 ▲	801 ▲	144 ▼	(Tendenz)

Tabelle 2 (NRW)

Jahr	VU	VU	OWi	Straftat	Drogen	%
	Alkohol	Drogen	Alkohol	Alkohol		Anteil
1996	13.386	312	8.897	28.579	560	1,9
1997	13.125	292	9.001	28.010	478	1,71
1998	11.893	304	15.071	24.967	677	2,71
1999	11.921	360	16.983	22.972	1.393	6,06
2000	11.448	394	12.991	21.106	2.057	9,75
9/2001	8.260 ▼	314 ▲	8.281 ▼	14.281 ▼	1.979 ▲	(Tendenz)

Fahrtüchtigkeit gefunden werden, sind vielfältig³⁾:

- Mangelhafte Kenntnisse der Polizeibeamten und vielfach auch der Ärzte über Wirkung von Drogen, insbesondere über das Erscheinungsbild der Betroffenen aufgrund von Schulschuldefiziten
- Mangelnde Kenntnisse über die Kombinationswirkung von Medikamenten und Drogen, insbesondere

mit geringen Alkoholkonzentrationen

- Meist kein spezifischer Atemgeruch
- Keine Vortestmöglichkeiten wie beim Alkohol (diese 1997 noch vertretene Auffassung lässt sich mittlerweile nicht mehr durchgängig halten)
- Verzicht auf weitergehende Maßnahmen, wenn der Alkoholtest negativ ist oder die Atemalkoholkonzentration unter 0,5 Promille liegt

und trotzdem massive Ausfallerscheinungen erkennbar sind

- Zum Teil kurze Wirkungs-dauer von Drogen und Medikamenten, Symptome können bis zur ärztlichen Untersuchung weitgehend abgeklungen sein. Dadurch ergeben sich Diskrepanzen zwischen polizeilichen Aussagen und ärztlichem Untersuchungsbefund
- Verzicht der Ermittlungsbehörden auf über die

¹⁾ Verkehrsbericht des Polizeipräsidiums Köln

²⁾ Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen

³⁾ Aus dem Schulungsprogramm „Drogenerkennung im Straßenverkehr“ für Polizeibeamte, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Zusammenarbeit mit dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Homburg/Saar

BAK-Bestimmung hinausgehende Untersuchungen bei Werten über 0,5, bzw. 1,1 Promille.

Am Anfang steht jedoch die immer noch mangelnde Sensibilität der Polizeibeamten für die Wahrnehmung von Drogenbeeinflussung im Zusammenhang mit dem Führen von Kfz im Straßenverkehr. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass sich die Verdachtsstrategien der Polizei eher in Richtung Verkauf und Konsum von illegalen Drogen bewegen. Es wurde bisher nicht in das Bewusstsein von Polizeibeamten gerückt, dass neben ca. 2 Millionen Alkoholabhängigen, etwa 150.000 Menschen regelmäßig harte Drogen einnehmen und weitere 300.000 Menschen Konsumenten von Cannabisprodukten sind.

Man darf davon ausgehen, dass viele dieser Menschen nicht auf die Teilnahme am Straßenverkehr verzichten, obwohl sie infolge der Drogenbeeinflussung nicht in der Lage sind, Fahrzeuge sicher zu führen. Die Angaben bezüglich der Dunkelziffer schwanken allerdings beträchtlich.

Die Gründe für die noch mangelnde Sensibilität von Beamten des Streifendienstes finden sich aber auch in der po-

lizeilichen Aus- und Fortbildung. Zwar wurden in den vergangenen Jahren wiederholt verschiedene Programme aufgelegt, die statistischen Zahlen zur Überwachungsrelation verraten jedoch nicht wirklich Besserung.

Verhaltensänderungen hin zu verstärkter Sensibilisierung für die Problematik von Drogen im Straßenverkehr können offensichtlich nur über eine verbesserte Grundlagenvermittlung in der Ausbildung und wiederholte Fortbildungsmaßnahmen erreicht werden.

Hierzu wurden und werden zentral und dezentral auch unter Mitwirkung anderer an der Verkehrssicherheit beteiligter Behörden und Institutionen (Rechtsmedizin, Bundesanstalt für das Straßenwesen) Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt. Diese lassen regelmäßig die Fallzahlen spürbar ansteigen, jedoch immer nur kurzfristig⁴⁾. Im Zuge der Novellierung des § 24a StVG⁵⁾ erfuhr die Verkehrsüberwachung bezüglich alkoholbedingter Fahrlässigkeit einen neuen Anstoß.

So erhöhte sich die Anzahl der bei Verkehrskontrollen angezeigten Trunkenheitsfahrten im Bereich von 0,5 bis 1,1 Promille noch im Jahre 1998 um fast das Doppelte. Dies schlug

jedoch nicht annähernd in gleicher Weise auch auf drogenbeeinflusste Fahrten durch. Dieser Trend konnte auch nicht umgekehrt werden, obwohl bereits 1998 und seitdem regelmäßig mehrere Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen Alkohol, Drogen und Medikamente unter der neuen Gesetzeslage durchgeführt wurden.

Einsatz von Vortestgeräten

Die Entwicklung spezieller Vortestgeräte ist zu begrüßen, wengleich sie nur Indizwirkung entfalten und ihrerseits auch wieder das Erkennen einer etwaigen Drogenbeeinflussung voraussetzt. Verdachtsunabhängige Verkehrskontrollen haben nicht auch gleichzeitig die Verpflichtung zur aktiven Teilnahme an einem Test zur Folge⁶⁾.

Es darf im Lichte der bisherigen Rechtsprechung und Gesetzgebung bezweifelt werden, dass in naher Zukunft Mitwirkungspflichten zur leichteren Entdeckung formuliert werden. Diese verkehrspolitisch wünschenswerte aber rechtspolitisch bedenkliche Lösung beeinträchtigt die Möglichkeiten, in angemessenem Rahmen der

Gefährdung der Verkehrssicherheit durch drogenbeeinflusste Verkehrsteilnehmer zu begegnen. Festzustellen ist, dass die Bereitstellung von Vortestgeräten den einschreitenden Polizeibeamten die tatsächlich oder vermeintlich vorhandene Hemmschwelle nimmt, einen etwa bestehenden Anfangsverdacht zu erhärten und die einschlägigen Maßnahmen zu treffen. So konnte z. B. in Bayern nach Einführung entsprechender Drogenvortestgeräte die Zahl der erkannten Fahrten unter Drogeneinfluss ohne Unfallfolgen von 944 im Jahr 1999 auf 3050 im Jahre 2000 gestiegen werden⁷⁾.

Auch in NRW soll bald ein im Auftrag des Innenministeriums entwickeltes Drogenvortestgerät beschafft und an die Polizeibehörden ausgeliefert werden. Der Beschreibung der bei der Verkehrskontrolle festgestellten drogenbedingten Fahrlässigkeit⁸⁾

- rauschmittelbedingtes Fahrverhalten
 - körperliche Erscheinungsmerkmale
 - auffälliges Verhalten
 - Mitführen von Rauschmittelutensilien
- kommt angesichts der zum

Teil kurzen Wirkungsdauer der Drogen und der daraus resultierenden Diskrepanzen auch mit dem in aller Regel zeitlich erheblich versetzt angefertigten ärztlichen Untersuchungsbefund eine zentrale Bedeutung zu.

Bei den so genannten Standkontrollen genügt dabei die zuverlässige Feststellung einer erheblichen Beeinträchtigung des Reaktions- oder Wahrnehmungsvermögens bei der Fahrt durch exakte Beschreibung des Zustands und des Verhaltens unmittelbar im Anschluss an die Fahrt⁹⁾. Hierzu wurde seitens des Polizeipräsidiums Köln bereits 1995 ein Erhebungsbogen entwickelt, der seit 1998 verpflichtend für das Land NRW eingeführt wurde¹⁰⁾.

Die Sensibilisierung der Polizeibeamten auch durch formelmäßige Erhebung tatbestandsrelevanter Parameter wird allgemein als ein wesentlicher Baustein angesehen, die Überwachungsrelation zugunsten der Verkehrssicherheit zu optimieren.

DER AUTOR: Bernd Huppertz,
Polizeihauptkommissar im
Polizeipräsidium Köln

ZUM THEMA

„Drogen im Straßenverkehr“ heißt der Arbeitskreis III des 40. Verkehrsgerichtstages. Er findet vom 23. bis 25. Januar in Goslar statt.

In diesem Arbeitskreis geht es unter anderem um die absolute Fahrsicherheit, verwaltungsrechtliche Konsequenzen sowie medizinische Aspekte. Geleitet wird der Arbeitskreis von Prof. Dr. Bernd Friedel von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in Bergisch/Gladbach. Referieren werden Gerhard Athing, Richter am Bundesgerichtshof (Karlsruhe), Prof. Dr. med. Gerold Kauert, Johann-Wolfgang-Goethe-Universität (Frankfurt) und Dr. Rolf Schneider, Rechtsanwalt (Koblenz).

Die weiteren Themen in Goslar: Senioren (AK I), Produkthaftung (AK II), Restwert (AK IV), Unfallrisiko Lkw (AK V), Kraftfahrzeug-Unfall in Europa (AK VI), Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen (AK VII), Perspektiven der Bahn (AK VIII).

⁴⁾ Zuletzt thematisiert bei: Granitzka, Polizeiliche Praxis drogenbeeinflusster Fahrer, PolizeiSpiegel 1996, 52

⁵⁾ BGBl. I, 795 vom 27.04.1998 und BGBl. I, 810 vom 28.04. 1998

⁶⁾ Amtliche Begründung zu § 36 V StVO (VkB1. 1992, 187)

⁷⁾ Pressemitteilung des bayerischen Innenministeriums vom 10.05.2000

⁸⁾ vgl. Harbort NZV 1996, 219

⁹⁾ BayObLG DAR 1997, 76

¹⁰⁾ Nunmehr auch als Anlage zum RdErl. des Innenministeriums NRW vom 15.08.2000 – IV A 2 – 2743 (MBl. NRW S. 934)