

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT



Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

September 2018

09

277 – 312

Beiträge

Digitale Zusatztafeln im Straßenverkehr

Konrad Lachmayer und Lukas Wieser ↻ 280

Instanzenzug im Eisenbahngesetz Elisabeth Gruber ↻ 286

Berichte

Entwicklungen im europäischen Schadenersatzrecht 2017

Lena Kolbitsch ↻ 289

KFV-Fachtagung zum Thema „Drogen als Problem
im Straßenverkehr“ Christoph Feymann ↻ 292

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht Gerhard Pürstl ↻ 295

Rechtsprechung

Schadenersatz für den durch die Vertauschung zweier Frühgeborener
nach der Geburt erlittenen Seelenschmerz Alexander Wittwer ↻ 299

Judikaturübersicht Verwaltung

Polizeibeamter ist keine geeignete „Stelle“,
die entschuldigenden Verbotsirrtum auslösen kann ↻ 309

Fortgesetztes Delikt kann nur Verstöße gegen
dieselbe Rechtsvorschrift betreffen ↻ 311

KFV-Fachtagung zum Thema „Drogen als Problem im Straßenverkehr“

Mehr als 170 Experten und Expertinnen aus den Bereichen Verkehrssicherheit, Technik, Verwaltung, Forschung und Ausbildung sowie Vertreter der Exekutive diskutierten am 19. 6. 2018 in Wien, wie ein künftiges System der Drogenkontrolle im Straßenverkehr in Österreich aussehen könnte.

ZVR 2018/143

Anfangen von einer Verminderung der motorischen Reaktion über Störungen von Raum- und Zeitgefühl bis hin zu Schwindelgefühlen, Lichtempfindlichkeit und Halluzinationen: Personen, deren Bewusstsein durch Suchtgift beeinträchtigt ist, mangelt es an der für die Teilnahme im Straßenverkehr erforderlichen Fahrtüchtigkeit. Das Fahren unter Drogenbeeinträchtigung ist ein ernstzunehmendes Problem für die Sicherheit im Straßenverkehr, steht in Österreich daher unter Strafe und zieht rechtliche Konsequenzen wie bspw Führerscheinentzug, Verkehrscoaching oder verkehrspsychologische Untersuchung nach sich. Bevor derartige Maßnahmen gesetzt werden können, muss ein Drogenlenker jedoch erst als solcher identifiziert werden. Dieser Prozess ist weit aus komplexer als bei Alkohollenkern, denn für die Feststellung einer Beeinträchtigung durch Suchtgift gibt es derzeit in Österreich – im Gegensatz zum Alkoholdelikt – keine Grenzwerte. Daher ist in diesem Fall die Untersuchung durch den Amtsarzt ausschlaggebend.

Im Rahmen der Fachtagung „Drogen als Problem im Straßenverkehr – aktueller Handlungsbedarf, Maßnahmen und Lösungsansätze“ ist es gelungen, einen breiten Diskurs anzuregen, ob ein neues System zur Detektierung und Verhinderung von Drogenfahrten in Österreich erforderlich ist und wie ein solches

aussehen könnte. Zu diesem Zweck wurde ein weiter thematischer Bogen gespannt – von den pharmakologischen Grundlagen des Drogenmissbrauchs über nationale und internationale Erfahrungen bis hin zu möglichen Lösungsansätzen.



Fotocredits: KFV/(c) Rozhon

Die Veranstaltung gliederte sich in vier Themenblöcke mit abschließender Expertendiskussion. Der erste Block widmete sich den pharmakologisch-toxikologischen Grundlagen der Drogenproblematik. Univ.-Prof. Dr. med. *Gabriele Fischer*, Leiterin der Drogenambulanz „Suchtforschung und Suchttherapie“ an der Medizinischen Universität Wien („MedUni Wien“), vermittelte dem interessierten Publikum grundlegende Erkenntnisse über den Missbrauch und die Beeinträchtigung durch psychotrope Substanzen im Straßenverkehr. Dr. *Harald Sitte* vom Suchtforschungszentrum „AddResS“ der MedUni Wien lieferte überdies detaillierte Einblicke, welche Substanzen bei Fahrzeuglenkern in der Praxis tatsächlich verbreitet sind. Außerdem hob er die unabsehbaren Risiken von Verschnittmitteln und neuen psychoaktiven Substanzen hervor.

Im zweiten Block erfolgte eine Bestandsaufnahme der bisher in Österreich gemachten Erfahrungen. Mag. *Christoph Feymann* präsentierte die alarmierenden Ergebnisse einer kürzlich durchgeführten KFV-Dunkelfeldstudie zum Thema Drogenlenker: Hochgerechnet haben demnach rund 177.000 Menschen österreichweit in den vergangenen zwölf Monaten ein Kfz gelenkt, obwohl sie (noch) unter Drogeneinfluss standen. Das sind rund 4% aller Kfz-LenkerInnen zwischen 17 und 65 Jahren; bei den unter 40-jährigen Männern war es sogar jeder Zehnte. Der Leiter der Abt II/12 (Verkehrsdienst der Bundespolizei) des BMI, Generalmajor *Martin Germ*, berichtete weiters über die Erfahrungen und Schlussfolgerungen aus dem österr Pilotversuch zum Einsatz von Speichelvortestgeräten. Die zentrale Schlussfolgerung aus dem Pilottest: Speichelvortestgeräte können nur von gut ausgebildeten Organwaltern eingesetzt werden, weil sonst die Gefahr von unrichtigen Ergebnissen besteht. Insb kann es passieren, dass das Gerät keine Beeinträchtigung durch Drogen anzeigt, obwohl dies nicht den Tatsachen entspricht. Darüber hinaus präsentierte DI *Veronika Zuser* vom KFV eine aktuelle Vergleichsstudie derzeit am Markt befindlicher Speichelvortestgeräte im Hinblick auf deren Funktionalität, Handhabung sowie aktuelle Einsatzgebiete.

Einen weiteren Themenschwerpunkt bildeten internationale Beispiele und Best-Practice-Verfahren. Nahezu in allen Ländern drohen Drogenlenkern im Straßenverkehr Rechtsfolgen wie Führerscheinentzug oder Geldstrafe. Der Ablauf – angefangen bei der Feststellung des Suchtgiftverdachts bishin zur Sanktionierung – wird jedoch teils sehr unterschiedlich geregelt. DI *Sheila Agbontaen* vom KFV lieferte zu Beginn des dritten Blocks einen Überblick über die internationale Sachlage zum Umgang mit Drogenlenkern – vom Ansatz der Strafbarkeit bis hin zum Drogennachweis. *Frank Mütze* vom European Transport Safety Council („ETSC“) wiederum skizzierte verschiedenste Ansätze aus Europa und lieferte Empfehlungen, wie diese zur Bekämpfung des Drogenmissbrauchs sowie anderer grundlegender Probleme im Zusammenhang mit dem Drogenkonsum eingesetzt werden können. Weiters erläuterte Polizeihauptkommissar *Dieter Klipfel* von der Verkehrspolizeidirektion Freiburg – basierend auf zahlreichen Erkenntnissen aus Deutschland – den Prozess von der Drogenerkennung bis zur Drogenanalytik. Demnach sind die Arbeitsschritte Verdachtsgewinnung, Drogendetektion sowie chemisch-toxikologische Untersuchung eng miteinander verbunden und bedürfen deshalb in der polizeilichen Ausbildung und der Interaktion mit den Untersuchungsstellen, Behörden und der Justiz einer ganzheitlichen Betrachtung.

Zu Beginn des letzten Themenblocks – der sich ganz der Frage der Skizzierung eines neuen Lösungsansatzes widmete – berichtete Mag. *Rainer Kastner* aus der verkehrspsychologischen Praxis. Demnach wären die bereits bestehenden Maßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung durchaus auch bei Drogenlenkern geeignet, müssten aber an diese spezifisch angepasst werden. Dr. *Armin Kaltenecker* vom KFV stellte in weiterer Folge vor, wie künftig ein effizientes System für die Drogenkontrolle im Straßenverkehr in Österreich aussehen könnte. Dieser neue Systementwurf beinhaltet ua die Einführung von Grenzwerten sowie mehr gesetzliche Absicherung für die Tätigkeit der Polizei bei der Drogenkontrolle im Straßenverkehr und wurde abschließend im Rahmen einer interdisziplinär besetzten Podiumsdiskussion vertieft und diskutiert.

Christoph Feymann