

**29.03.07****Vk - G - In****Verordnung  
des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

**Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften****A. Zielsetzung**

1. Effizientere Verfolgung von Fahrten unter Drogen im Straßenverkehr, hier unter Einfluss des Wirkstoffs Cocain sowie von Fahrten unter der Wirkung von Metamfetamin und des Designer-Amfetamins Methylendioxyamfetamin sowie bessere Prävention des mit dem Konsum von Drogen, insbesondere von Cocain, Metamfetamin und Designer-Amfetaminen, verbundenen erhöhten Unfallrisikos.
2. Reduzierung der auf krankhafte Müdigkeit und Einschlafen am Steuer zurückzuführenden Verkehrsunfälle durch die Klarstellung, dass neben der Schlafapnoe auch andere Schlafstörungen zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können und „Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit“ Gegenstand der regelmäßigen ärztlichen Screening-Untersuchungen von Lkw-, Bus- und Taxifahrern sind.
3. Verfahrenserleichterungen bei der Verlängerung und (Neu-)Erteilung der Fahrerlaubnis, insbesondere für Lkw-, Bus- und Taxifahrer mit nicht normalem Farbsehen.
4. Gewährleistung einer zügigen und effizienten Verfolgung von an die Probezeit nach § 2a Straßenverkehrsgesetz geknüpften Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Bereich des Straßenverkehrsrechts durch die Polizeibehörden der Länder.
6. Erleichterte Umschreibung US-amerikanischer Führerscheine aus den US-Bundesstaaten Minnesota, Oklahoma und Washington State.
7. Gewinnung weiterer Erkenntnisse über den Einfluss von Drogen auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr.

**B. Lösung**

1. Aufnahme von Metamfetamin als „berauschendes Mittel“ und „Substanz“ sowie von Cocain als „Substanz“ sowie des Designer-Amfetamins Methylendioxyamfetamin unter der Bezeichnung Designer-Amfetamin als „berauschendes Mittel“ und unter der Bezeichnung „Methylendioxyamfetamin (MDA)“ als Substanz in die Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (Liste der berauschenden Mittel und Substanzen). Dadurch können Fahrten unter der Wirkung auch dieser Substanzen künftig als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

2. Aufnahme des gegenüber dem Begriff der Schlafapnoe weiter gehenden Begriffs der „Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit“ in Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie des Untersuchungsgegenstandes „Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit“ in Anlage 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung. Schlafstörungen wird damit im Rahmen der Eignungsbeurteilung eine größere Bedeutung beigemessen.

3. Flexibilisierung der Zeitvorgaben für das Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung in besonders gelagerten Fällen sowie Regelung, dass eine erneute augenärztliche Untersuchung von Lkw-, Bus- und Taxifahrern mit nicht normalem Farbsehen entbehrlich ist, wenn bereits in einer früheren augenärztlichen Untersuchung festgestellt wurde, dass die Anforderungen erfüllt sind, die die Fahrerlaubnis-Verordnung im Rahmen der augenärztlichen Untersuchung dieser Fahrergruppen bei nicht normalem Farbsehen stellt.

4. Ausweitung des Abrufs im automatisierten Verfahren von Daten aus dem zentralen und den örtlichen Fahrerlaubnisregistern auf Daten über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a des Straßenverkehrsgesetzes.

5. Ergänzung der Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung um Führerscheine aus den US-Bundesstaaten Minnesota, Oklahoma und Washington State.

6. Ergänzung der bisherigen „Rechtsverordnung zur näheren Bestimmung eines schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes“ um die Tatbestandsalternative eines Unfalls mit Sachschaden, bei dem ein Unfallbeteiligter unter Drogeneinwirkung gestanden hat.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Kosten**

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten.

Durch die Einbeziehung der Substanz Cocain in die Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes entstehen durch die Verwendung von Fluoridröhrchen zur Ermittlung dieser Substanz im Blut geringe Mehrkosten für die Länder. Die Kosten der Fluoridröhrchen belaufen sich jedoch nur auf circa 20-30 Cent pro Probe und sind daher vernachlässigbar (Insgesamt finden nach Aussagen der Bundesanstalt für Straßenwesen jährlich circa 23.500 polizeilich veranlasste toxikologische Blutuntersuchungen im Hinblick auf die in der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes genannten berauschenden Mittel und Substanzen statt). Andere Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

### **E. Sonstige Kosten**

Durch die Änderung der Anlage 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung entstehen in der großen Mehrzahl der Fälle keine zusätzlichen Kosten für die Verbraucher, da erst bei Verdacht auf das Vorliegen einer Erkrankung eine weiterführende Diagnostik erforderlich ist; im übrigen können schon heute bei Verdacht entsprechende weiterführende Untersuchungen angeordnet werden.

Die Verfahrenserleichterungen im Rahmen der Verlängerung beziehungsweise (Neu-) Erteilung einer Fahrerlaubnis führen zu einer Kostenersparnis für die Verbraucher, insbesondere für Lkw-, Bus- und Taxifahrer. Lkw, Bus- und Taxifahrer mit nicht normalem Farbsehen müssen sich künftig vor Erteilung oder Verlängerung ihrer Fahrerlaubnis einer (erneuten) augenärztlichen Untersuchung nicht mehr unterziehen, wenn eine solche augenärztliche Untersuchung bereits zu einem früheren Zeitpunkt stattgefunden hat und dabei bei Bus- und Taxifahrern keine Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 vorlag und Lkw-Fahrer mit einer Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 über die mögliche Gefährdung aufgeklärt worden sind.

Die Verfahrenserleichterungen bei der Umschreibung von Führerscheinen aus den US-amerikanischen Bundesstaaten Minnesota, Oklahoma und Washington State haben ebenfalls eine Kostenersparnis für die Verbraucher zur Folge. Inhaber solcher Führerscheine müssen künftig vor Erwerb einer deutschen Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse keine deutsche Fahrschulbildung mehr absolvieren. Sind nach Begründung ihres ordentlichen Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Tag der Antragsstellung bezüglich des Erwerbs der deutschen Fahrerlaubnis noch nicht mehr als drei Jahre verstrichen, müssen sie sich zudem keiner Unterweisung lebensrettender Sofortmaßnahmen, keiner praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie – mit Ausnahme von Minnesota – auch keiner theoretischen Fahrerlaubnisprüfung unterziehen und – ebenfalls mit Ausnahme von Minnesota - keinen Nachweis über ihr Sehvermögen erbringen.

Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch Kosten für die Wirtschaft, insbesondere kleinere und mittelständische Unternehmen, sind nicht zu erwarten.

#### **F. Bürokratiekosten**

Ressortabstimmung vor dem 1. Dezember 2006 eingeleitet.

#### **G. Sonstige Auswirkungen**

Das Vorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.



29.03.07

Vk - G - In

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

### **Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 27. März 2007

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes  
und anderer Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des  
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière



**Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des  
Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften**

**Vom...**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verordnet auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c, e, g, q und w sowie des § 63 Abs. 1 Nr. 3 bis 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Abs. 1 zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 4 und § 63 zuletzt geändert durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958),
- des § 24a Abs. 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I 1958) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und dem Bundesministerium der Justiz,
- des § 6 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), der zuletzt durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist:

**Artikel 1  
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Die Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 9 und 10 Abs. 7 des Gesetzes vom 5. Januar 2007 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Anlage (zu § 24a)

Liste der berauschenden Mittel und Substanzen

Berauschende Mittel	Substanzen
Cannabis	Tetrahydrocannabinol (THC)
Heroin	Morphin
Morphin	Morphin
Cocain	Cocain
Cocain	Benzoyllecgonin
Amfetamin	Amfetamin
Designer-Amfetamin	Methylenedioxyamfetamin (MDA)
Designer-Amfetamin	Methylenedioxyethylamfetamin (MDE)
Designer-Amfetamin	Methylenedioxyamfetamin (MDMA)
Metamfetamin	Metamfetamin“

## Artikel 2 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Artikel 468 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. In § 22 Abs. 5 wird der einleitende Satzteil wie folgt gefasst:  
  
„Die Technische Prüfstelle soll den Prüfauftrag an die Fahrerlaubnisbehörde zurückgeben, wenn“.
2. In § 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 wird jeweils die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 10 und 13 bis 15“ durch die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 10 und 13 bis 15“ ersetzt.
3. In § 58 Abs. 4 wird die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 5, 6 bis 10 und 12“ durch die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 4 bis 10 und 12“ ersetzt.
4. § 76 Nr. 9 wird wie folgt geändert:
  - a) In der Überschrift wird nach der Angabe „§§ 23, 24, 48“ die Angabe „und Anlage 5 und 6“ eingefügt.
  - b) Folgende Sätze werden angefügt:  
  
„Bescheinigungen über die ärztliche Untersuchung oder Zeugnisse über die augenärztliche Untersuchung des Sehvermögens, die nach den bis zum Ablauf des ...[Einsetzen: Datum der Verkündung] vorgeschriebenen Mustern ausgefertigt worden sind, bleiben zwei Jahre gültig. Bescheinigungen über die ärztliche Untersuchung oder Zeugnisse über die augenärztliche Untersuchung des Sehvermögens, die den Mustern der Anlagen 5 und 6 in der bis zum Ablauf des ...[Einsetzen: Datum der Verkündung] geltenden Fassung entsprechen, dürfen bis zum ...[Einsetzen: 1. Tag des dritten auf die Verkündung folgenden Monats] weiter ausgefertigt werden.“
5. Nummer 11 der Anlage 4 wird wie folgt gefasst:

<b>„11. Verschiedenes</b>			
11.1 Organtransplantation Die Beurteilung richtet sich nach den Beurteilungsgrundsätzen zu den betroffenen Organen			
11.2 Schlafstörungen			

11.2.1 unbehandelte Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit	nein wenn messbare auffällige Tagesschläfrigkeit vorliegt	nein wenn messbare auffällige Tagesschläfrigkeit vorliegt		
11.2.2 behandelte Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit	ja wenn keine messbare auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt	ja wenn keine messbare auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt	Regelmäßige Kontrollen von Tagesschläfrigkeit	Regelmäßige Kontrollen von Tagesschläfrigkeit
11.3 Schwere Lungen- und Bronchialerkrankungen mit schweren Rückwirkungen auf die Herz- Kreislauf- Dynamik	nein	nein“		

6. In Anlage 5 wird im Muster, Teil I, nach Nummer 13 folgende Nummer 14 angefügt:

**„14. Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit ( z. B. Schlafstörungen)**

keine Anzeichen für Erkrankung mit erhöhter Tagesschläfrigkeit

Falls ja, welche: \_\_\_\_\_“

7. Anlage 6 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Sind nur die Anforderungen an das normale Farbsehen nicht erfüllt, ist eine zusätzliche augenärztliche Untersuchung entbehrlich, wenn das Farbsehen bereits Gegenstand einer früheren augenärztlichen Untersuchung war und hierbei die Anforderungen bei nicht normalem Farbsehen nach den Ziffern 2.2.2 und 2.2.3.2 erfüllt wurden.“

bb) In dem neuen Satz 3 werden nach den Wörtern „Über die“ die Wörter „nach Satz 1 erforderliche“ eingefügt.

b) Auf der Rückseite des Musters der Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung, Teil 1 und der Rückseite des Musters des Zeugnisses über die

augenärztliche Untersuchung, Teil 1 wird die Nummer 2.2 jeweils wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Sind nur die Anforderungen an das normale Farbsehen nicht erfüllt, ist eine zusätzliche augenärztliche Untersuchung entbehrlich, wenn das Farbsehen bereits Gegenstand einer früheren augenärztlichen Untersuchung war und hierbei die Anforderungen bei nicht normalem Farbsehen nach den Ziffern 2.2.2 und 2.2.3.2 erfüllt wurden.“

bb) In dem neuen Satz 3 werden nach den Wörtern „Über die“ die Wörter „nach Satz 1 erforderliche“ eingefügt.

8. Anlage 11 wird wie folgt geändert:

a) Der Abschnitt „Pkw-Fahrerlaubnisse der US-Bundesstaaten und US-amerikanische Außengebiete“ wird wie folgt geändert:

aa) Vor dem Anstrich „Mississippi“ wird folgender Anstrich eingefügt:

„- Minnesota D ja<sup>7)</sup> nein“.

bb) Vor dem Anstrich „Oregon“ wird folgender Anstrich eingefügt:

„- Oklahoma D nein nein“.

cc) Vor dem Anstrich „West Virginia“ wird folgender Anstrich eingefügt:

„- Washington State Driver License<sup>8)</sup> nein nein  
Intermediate Driver License<sup>9)</sup>“.

b) In den Fußnoten werden nach Nummer 6 folgende Nummern 7 bis 9 angefügt:

“<sup>7)</sup> **Amtl. Anm.:** Der Nachweis des Sehvermögens gemäß § 12 ist weiterhin erforderlich.

<sup>8)</sup> **Amtl. Anm.:** Sofern die „Driver License“ keinen Hinweis auf spezielle Fahrzeuge enthält, handelt es sich um eine Pkw-Fahrerlaubnis.

<sup>9)</sup> **Amtl. Anm.:** Nur für Inhaber, die das 18. Lebensjahr vollendet haben. Kein Umtausch einer „Instruction Permit“.“

**Artikel 3**  
**Änderung der Verordnung zur näheren Bestimmung**  
**des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des**  
**Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes**

In § 1 Satz 2 der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 21. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3970) wird das Wort „Alkoholeinwirkung“ durch die Wörter „Alkoholeinwirkung oder Drogeneinwirkung“ ersetzt.

**Artikel 4**  
**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft.  
Artikel 3 tritt am 1. Januar 2008 in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

## Begründung

### Allgemeines

1. Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen eine Drogenbeeinflussung nachgewiesen werden konnte, nahm in den letzten Jahren deutlich zu. Zwischen 1997 und 2005 stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der Unfallursache „andere berauschende Mittel“ von 580 auf 1343 und hat sich damit mehr als verdoppelt (Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, 1997, S. 284 sowie Fachserie 8, Reihe 7, 2005, S. 235). Im Gegensatz hierzu ging die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden in diesem Zeitraum von 380.835 auf 336.619 um 11,6 % zurück (Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, 2005, S. 45, 279). Ungeachtet der stark verbesserten Ermittlungsmethoden, die zu dieser Entwicklung mit beigetragen haben dürften, ist davon auszugehen, dass noch weitaus mehr Unfälle auf „Drogen am Steuer“ zurückzuführen sind, da die Dunkelziffer als hoch einzuschätzen ist.

a) Vor dem Hintergrund neuer Entwicklungen im Konsumverhalten und bei der Nachweisbarkeit von Drogen sind weitere Maßnahmen zur Senkung der Unfallursache „Drogen am Steuer“ geboten. Dies gilt in erster Linie für Fahrten unter der Wirkung von Metamfetamin. Hierbei handelt es sich um eine stark stimulierende Droge, die eine nahe chemische Verwandtschaft zu dem berauschenden Mittel Amfetamin aufweist (Knecht, Kriminalistik, 2002, S. 402ff). Metamfetamin führt bei den Konsumenten dieser Substanz häufig zu Selbstüberschätzung und Aggressivität sowie zu einem schnellen, unkontrollierten, unberechenbaren und risikobereiten Fahrstil und damit zu einem erhöhten Unfallrisiko (Knecht, aaO., unter Hinweis auf eine Studie von Karch). Es ist daher gerechtfertigt und im Interesse der Verkehrssicherheit auch geboten, Fahrten unter der Wirkung dieser Substanz künftig wie Fahrten unter der Wirkung von Amfetamin als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Zu diesem Zweck wird die Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (Liste der berauschenden Mittel und Substanzen) um Metamfetamin ergänzt. Dies entspricht im übrigen auch einer Empfehlung des 44. Deutschen Verkehrsgerichtstages und der Grenzwertkommission, die sich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Nachweisfragen von Drogen im Straßenverkehr beschäftigt.

Fahrten unter der Wirkung von Cocain sind bereits nach geltender Rechtslage gem. § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) untersagt, stellen aber bislang nur dann eine Ordnungswidrigkeit dar, wenn im Blut die Substanz Benzoyllecgonin nachgewiesen wird, einem Abbauprodukt der eigentlichen Wirksubstanz Cocain. In Zukunft wird auch dann eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG verwirklicht, wenn im Blut die inzwischen sicher nachweisbare Substanz Cocain festgestellt wird. Zu diesem Zweck wird Cocain als Substanz in die Liste der berauschenden Mittel und Substanzen gemäß der Anlage zu § 24a StVG aufgenommen. Die Substanz Cocain wurde bislang nicht in der Anlage zu § 24a StVG genannt, weil ihr Nachweis noch mit Unsicherheiten belastet war. Inzwischen ist aber die Substanz Cocain durch die Verwendung von Fluoridröhrchen stabil nachweisbar. Die Erweiterung der in der Anlage enthaltenen Substanzen ist gerechtfertigt, da es sich bei der Substanz Cocain um den aktiven Wirkstoff des Betäubungsmittels Cocain handelt und daher bei Nachweis dieses Wirkstoffs die Möglichkeit eines durch eine erhöhte Bereitschaft zu aggressivem Verhalten gekennzeichneten Kokainrausches besteht. Der Nachweis von Benzoyllecgonin im Blut ist auch weiterhin für den Nachweis der Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichend.

Auch Fahrten unter der Wirkung von Designer-Amfetaminen sind bereits nach geltender Rechtslage gem. § 24a Abs. 2 StVG untersagt. Sie stellen aber bislang nur dann eine Ordnungswidrigkeit dar, wenn im Blut die Substanz Methylendioxyethylamfetamin (MDE) oder die Substanz Methylendioxyamfetamin (MDMA) nachgewiesen wird. In Zukunft wird auch dann eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG verwirklicht, wenn im Blut die Substanz Methylendioxyamfetamin (MDA) aufgefunden wird. Bei MDA handelt es sich um einen Metaboliten des MDMA. MDA ist ebenfalls ein pharmakologisch aktiver Wirkstoff und wird insbesondere den so genannten Ecstasy-Tabletten zugesetzt.

b) Die Änderung der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes zielt darauf ab, weitere Erkenntnisse über den Einfluss von Drogen auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr zu gewinnen und die hohe Dunkelziffer zu erhellen. Dazu ist es erforderlich, dass alle Unfälle mit einem Unfallbeteiligten unter Drogeneinwirkungen in die detaillierte Unfallfassung eingehen. Unfälle mit Sachschaden und einem Unfallbeteiligten unter Drogeneinfluss werden deshalb entsprechend denjenigen mit einem Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluss nunmehr als schwerwiegend eingestuft. Hintergrund ist, dass im Unterschied zu Unfällen mit Personenschaden die Unfälle mit Sachschaden in der Straßenverkehrsunfallstatistik nur dann detailliert erfasst werden und folglich auch nur dann der Verkehrssicherheitsforschung für nähere Analysen zur Verfügung stehen, wenn sie als schwerwiegend einzustufen sind. Die übrigen Unfälle mit Sachschaden gehen nur nach Anzahl in die Statistik ein.

Die Erfassung der Unfälle mit Sachschaden und einem Unfallbeteiligten unter Drogeneinwirkung wurde bislang zurückgestellt, da eine zweifelsfreie Feststellung durch die Polizei bei der Unfallaufnahme nicht möglich war. Inzwischen ist davon auszugehen, dass verbesserte Nachweisverfahren entwickelt sind und insbesondere Vortestverfahren vorliegen, die eine frühzeitige Erkennung und Überprüfung von Drogeneinwirkungen ermöglichen.

2. Weiter ist eine Vielzahl gerade schwerer Unfälle auf Übermüdung und Einschlafen am Steuer zurückzuführen. In der amtlichen Unfallstatistik fällt diese Unfallursache zwar nicht besonders auf (2005 waren danach rund 1.780 Unfälle mit Personenschaden auf Übermüdung zurückzuführen; zum Vergleich: auf Alkohol waren im Vergleichszeitraum 20.663 Unfälle mit Personenschaden zurückzuführen). Studien belegen aber, dass der Anteil ermüdungsbedingter Unfälle deutlich höher liegt als derjenige der amtlichen Unfallstatistik. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat eine Totalerhebung von Unfällen auf Bundesautobahnen mit Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs mit mehr als 7,5t zulässigem Gesamtgewicht, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde und die sich im Zeitraum von Juli bis September 2003 ereigneten, durchgeführt. Nach den Ergebnissen dieser Untersuchung stellte sich „Übermüdung“ als die zweithäufigste und damit als eine zentrale Unfallursache heraus: Insgesamt wurde in 19 % der Fälle „Übermüdung“ als Unfallursache angegeben, war ein Lkw über 7,5t Hauptverursacher, lag der Anteil bei 16 % (Evers/ Auerbach, Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 174, 2005, S. 25). Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine vom Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft im Auftrag des bayerischen Staatsministeriums durchgeführte Totalerhebung mit Getöteten, die sich im Jahr 1991 auf bayerischen Autobahnen ereigneten. Nach den Ergebnissen dieser Untersuchung waren 24 % dieser Unfälle durch Einschlafen verursacht. Dabei waren Berufskraftfahrer in 22 % der Einschlafunfälle verwickelt (Anselm, Hell, Einschlafen am Steuer – Eine häufig unterschätzte Unfallursache, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 40, 2002, S. 62-66). Auch bei schweren Busunfällen ist davon auszugehen, dass diese häufig auf Übermüdung zurückzuführen sind.

Zwar wird die Mehrzahl dieser Unfälle verhaltensbedingte Ursachen (wie etwa die Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) haben. Doch die hohe Anzahl der an (krankhaften) Schlafstörungen leidenden Personen legt nahe, dass auch krankhaft bedingte Übermüdung ein Verkehrssicherheitsrisiko darstellt. Unter behandlungsbedürftigen Schlaf-Wach-Störungen, die zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können, leiden laut Angaben der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin mehr als 10% der deutschen Bevölkerung. Ein Großteil der Störungen bleibt unerkannt, da z. B. bei der sog. Schlafapnoe die Betroffenen ihre nächtlichen Atemstillstände nicht bemerken. Patienten mit derartigen Erkrankungen haben aufgrund übermäßiger Tagesschläfrigkeit ein erhöhtes Unfallrisiko.

Der 42. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich im Januar 2004 in einem Arbeitskreis mit der „Unfallursache Übermüdung“ befasst und folgende Empfehlung herausgegeben: „Übermüdung und Einschlafen am Steuer sind in der Öffentlichkeit wenig bewusste häufige Ursachen schwerer und vielfach tödlicher Verkehrsunfälle (...). Die Prüfung der gesundheitlichen Eignung nach der Fahrerlaubnis-Verordnung sollte sich auch auf die Objektivierung einer Schlafstörung erstrecken. (...)“. Durch die Änderungen der Anlagen 4 und 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wird dieser Forderung Rechnung getragen. Schlaf-Wach-Störungen, die zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können, wird künftig eine größere Bedeutung bei der Fahreignungsbeurteilung beigemessen.

Dabei ist zwischen zwei Regelungen zu unterscheiden. Zum einen sieht der Verordnungsentwurf die Aufnahme des gegenüber dem Begriff der sog. „Schlafapnoe“ weitergehenden Begriffs der „Schlafstörungen“ (mit Tagesschläfrigkeit) in die allgemeinen Eignungsregelungen der Anlage 4 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vor. Die Eignungsüberprüfung findet allerdings insbesondere bei Inhabern einer Pkw- oder Motorradfahrerlaubnis nur auf Anlass und daher eher selten statt. Zum anderen werden sog. Schlafstörungen in die regelmäßigen Screening-Untersuchungen für Lkw-, Bus- und Taxifahrer einbezogen, so dass sich die Regelungen vor allem auf diesen Personenkreis auswirken werden. Dies ist gerechtfertigt und sinnvoll, weil an die Fahreignung von Lkw-, Bus- und Taxifahrern wegen des größeren Gefährdungspotentials der von ihnen geführten Kraftfahrzeuge und wegen ihrer besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen erhöhte Anforderungen zu stellen sind.

3. Die vor Erwerb oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis erforderliche Untersuchung des Sehvermögens von Lkw-, Bus- und Taxifahrern erstreckt sich auch auf die Überprüfung des Farbsehens. Lkw-, Bus- und Taxifahrer mit nicht normalem Farbsehen müssen sich einer augenärztlichen Untersuchung unterziehen, in deren Rahmen überprüft wird, ob bei ihnen eine Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 vorliegt. Da eine Rotblindheit oder Rotschwäche nahezu immer angeboren ist (erworbene Farbsinnstörungen sind außerordentlich selten) und sich im Leben nicht ändert, ist künftig eine (erneute) augenärztliche Untersuchung vor Erwerb oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis entbehrlich, wenn der Anomalquotient bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Rahmen einer augenärztlichen Untersuchung bestimmt worden ist und dabei bei den Betroffenen – so es sich um Bus- oder Taxifahrer handelt – keine Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 vorgelegen hat oder die Betroffenen – so es sich um Lkw-Fahrer handelt – bei einer Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 über die mögliche Gefährdung bereits aufgeklärt worden sind.

4. Die Regelung, wonach die Technische Prüfstelle den Auftrag zur Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung an die Fahrerlaubnisbehörde zurück senden muss, wenn die erforderliche Prüfung nicht innerhalb der in der Vorschrift festgelegten Fristen bestanden wurde, hat sich in bestimmten besonders gelagerten Fällen als zu starr erwiesen. Durch die Neufassung der Vorschrift kann die Technische Prüfstelle diesen atypischen Fällen künftig besser Rechnung tragen.

5. Ferner können im Wege des automatisierten Verfahrens für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten und für Verkehrs- und Grenzkontrollen künftig auch die im Zentralen Fahrerlaubnisregister und den örtlichen Fahrerlaubnisregistern bereits gespeicherten Angaben über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG abgerufen werden. Die Schaffung dieser Möglichkeit ist erforderlich, da mit dem Gesetz zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen erstmals ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden soll, der ausdrücklich an die Probezeit anknüpft und somit nur von Personen verwirklicht werden kann, die sich noch in der Probezeit nach § 2a StVG befinden. Die zur Verfolgung von Straftaten beziehungsweise Ordnungswidrigkeiten zuständigen Vollzugsbehörden, also insbesondere die Polizeibehörden der Länder, müssen damit künftig bereits vor Ort (etwa im Rahmen einer Verkehrskontrolle) feststellen können, ob sich Führer eines Kraftfahrzeugs, bei denen ein Verdacht auf Alkoholisierung unterhalb der „0,5-Promille“-Grenze des § 24a Abs. 1 (auch in Verbindung mit Absatz 3) StVG besteht, noch in der Probezeit nach § 2a StVG befinden. Bislang kann eine Kontrolle vor Ort nur aufgrund des Führerscheins und dem dort ersichtlichen Ausstellungsdatum erfolgen. Etwaige Verlängerungen oder Verkürzungen der Probezeit nach § 2a Abs. 2a StVG beziehungsweise nach § 7 der Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe sind daraus nicht ersichtlich.

6. Im Rahmen der bilateralen Verhandlungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den US-Bundesstaaten Minnesota, Oklahoma und Washington State wurden unter Zustimmung der für das Fahrerlaubniswesen zuständigen Obersten Landesbehörden die notwendigen Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung und erleichterte Umschreibungen der Führerscheine aus (der Bundesrepublik Deutschland und) den US-Bundesstaaten Minnesota, Oklahoma und Washington State abgeschlossen. Die Anlage 11 FeV wird entsprechend angepasst.

### **Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch Kosten für die Wirtschaft, insbesondere kleinere und mittelständische Unternehmen, sind nicht zu erwarten.

### **Zu den einzelnen Vorschriften:**

#### **Zu Artikel 1 (Neufassung der Anlage zu § 24a StVG)**

Durch die Neufassung wird die Anlage zu § 24a StVG um das berauschende Mittel Metamfetamin sowie die Substanzen Metamfetamin, Cocain und Methyldioxyamfetamin (MDA) ergänzt. Damit wird insbesondere auch Forderungen des 44. Deutschen Verkehrsgerichtstags und der Grenzwertkommission, die sich im Auftrag des

Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Nachweisfragen von Drogen im Straßenverkehr beschäftigt, entsprochen.

Die Schreibweise der genannten Mittel und Substanzen wird an die in den Anlagen zu § 1 Abs. 1 Betäubungsmittelgesetz verwendeten Stoffbezeichnungen angepasst.

## **Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV - )**

### **Zu Nr. 1 (Änderung des § 22 FeV)**

Hintergrund des § 22 Abs. 5 FeV ist, dass dem Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Absolvierung der jeweiligen Prüfung (höchstens) jeweils ein Zeitraum von zwölf Monaten zur Verfügung stehen soll. Die bisherige Regelung, wonach die Technische Prüfstelle den Auftrag in jedem Fall an die Fahrerlaubnisbehörde zurückgeben muss, wenn die in der Vorschrift genannten Fristen für die erfolgreiche Durchführung der Prüfung nicht eingehalten wurden, hat sich jedoch in bestimmten besonders gelagerten Fällen als zu starr erwiesen. Diesen atypischen Fällen kann die Technische Prüfstelle durch die Änderung des § 22 Abs. 5 FeV („soll“ statt „muss“) künftig besser Rechnung tragen. Sie kann in diesen besonders gelagerten Fällen in Zukunft ausnahmsweise eine längere Frist zu Grunde legen.

Eine solche Fristverlängerung bedarf jedoch einer besonderen Begründung der Technischen Prüfstelle. Gedacht ist in erster Linie an Fälle, in denen gleichzeitig mit dem Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnisklasse B auch ein Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnisklasse BE gestellt wird. Da für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE zunächst der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B erforderlich ist und zudem die praktische Prüfung nicht vor der theoretischen Prüfung abgelegt werden kann, muss die Technische Prüfstelle hier die Möglichkeit haben, den Prüfauftrag für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE erst dann an die Fahrerlaubnisbehörde zurückzureichen, wenn die praktische Prüfung für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE nicht innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb der theoretischen Prüfung für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B bestanden wurde oder der Prüfauftrag für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B an den Bewerber wieder zurückgesandt wurde. Durch eine solche Vorgehensweise wird unnötiger Bürokratieaufwand vermieden.

### **Zu Nr. 2 (Änderung des § 52 FeV)**

Durch die Änderung von § 52 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 können Angaben im Zentralen Fahrerlaubnisregister über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG künftig im automatisierten Verfahren von den Polizeibehörden der Länder und den für die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Bußgeldbehörden sowie den anderen in § 52 Abs. 3 genannten Behörden für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten sowie im Rahmen von Verkehrskontrollen abgerufen werden. Dies ist zur effektiven Verfolgung von Verstößen gegen das geplante Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, welches nur während der Probezeit gelten soll, notwendig. Etwaige Verlängerungen oder Verkürzungen der Probezeit nach § 2a Abs. 2a StVG beziehungsweise nach § 7 der Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe sind aus dem Führerschein selbst nicht ersichtlich.

### **Zu Nr. 3 (Änderung des § 58 FeV)**

Durch die Änderung von § 58 Absätze 2 und 4 können Angaben in den örtlichen Fahrerlaubnisregistern über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG künftig im automatisierten Verfahren auch für Verkehrs- und Grenzkontrollen abgerufen werden. Dies ist ebenfalls zur effektiven Verfolgung von Verstößen gegen das

geplante Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, welches nur während der Probezeit gilt, notwendig.

#### **Zu Nr. 4 (Änderung des § 76 FeV)**

Die Übergangsbestimmung ist eine Folge der Änderungen der Anlagen 5 und 6 FeV.

#### **Zu Nr. 5 (Änderung der Anlage 4 der FeV)**

In der Fahrerlaubnis-Verordnung ist in Anlage 4 „Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen“ als Unterpunkte 11.2.1 und 11.2.2 der Lungen- und Bronchialerkrankungen (11.2) nur die Schlafapnoe als Krankheit beziehungsweise Mangel erwähnt. Da jedoch neben der Schlafapnoe auch andere Schlaf-Wach-Störungen zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können, wird der weiter gefasste Begriff „Schlafstörung“ (mit Tagesschläfrigkeit) als Punkt 11.2 eingeführt. Aus systematischen Gründen ist es sinnvoll, diese Erkrankungen nicht mehr unter dem Oberbegriff „Lungen- und Bronchialerkrankungen“ (bisher Punkt 11.2) zu führen. Letztere werden nunmehr als Punkt 11.3 erfasst, der bisherige Unterpunkt 11.2.3 „Sonstige schwere Erkrankungen mit schweren Rückwirkungen auf die Herz-Kreislauf-Dynamik“ geht als einzig verbliebener Unterpunkt darin auf. Eine Nichteignung zum Führen eines Kfz liegt erst dann vor, wenn eine messbare auffällige Tagesschläfrigkeit festgestellt wird. Diese strenge Formulierung soll die Kraftfahrer vor ungerechtfertigten Zweifeln an ihrer Fahreignung schützen.

#### **Zu Nr. 6 (Änderung der Anlage 5 der FeV)**

In die Vorlage für die Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung, Teil I (verbleibt beim Arzt) der Anlage 5 FeV, wird für die Eignungsuntersuchung für Bewerber und Inhaber der Fahrerlaubnisklassen C, C1, D, D1 (LKW und Busse) und der zugehörigen Anhängerklassen E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ein neuer Punkt 14. „Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit (z. B. Schlafstörungen)“ aufgenommen. Der untersuchende Arzt ist angehalten, nach typischen Symptomen wie nicht erholsamem Schlaf, übermäßiger Müdigkeit am Tage oder Einschlafen am Steuer zu fragen. Eine weitergehende Diagnostik ist wie bei den anderen im ersten Teil der Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung der Anlage 5 FeV genannten Krankheitsbildern (z. B. Herz-/Kreislaufstörungen, Bluterkrankungen, Erkrankungen der Niere) erst bei einem Verdacht auf das Vorliegen einer Erkrankung vorzunehmen. Dies entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Zur exakten Ermittlung von Art und Ausmaß der Erkrankung können dann Fragebogenverfahren und weiterführend testpsychologische und elektrophysiologische Verfahren eingesetzt werden. Es ist zu erwarten, dass bei der Mehrzahl der Betroffenen die Fahreignung durch eine adäquate Therapie erhalten bzw. wiederhergestellt wird.

#### **Zu Nr. 7 (Änderung der Anlage 6 FeV)**

Durch die Änderung der Anlage 6 FeV müssen sich Lkw-, Bus- und Taxifahrer vor Erwerb oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis künftig nicht mehr einer (erneuten) augenärztlichen Untersuchung unterziehen, wenn der Anomalquotient bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Rahmen einer augenärztlichen Untersuchung bestimmt worden ist und dabei bei den Betroffenen – so es sich hierbei um Bus- oder Taxifahrer handelt – keine Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 vorlag oder die Betroffenen – so es sich hierbei um Lkw-Fahrer handelt – im Rahmen der früheren augenärztlichen Untersuchung bei einer Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 über die mögliche Gefährdung aufgeklärt worden sind. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass eine Rotblindheit oder Rotschwäche nahezu immer angeboren ist und sich im

Leben nicht ändert. Wiederholte Untersuchungen leisten damit in diesen Fällen keinen zusätzlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit und sind entbehrlich.

#### **Zu Nr. 8 (Änderung der Anlage 11 FeV)**

Die Aufnahme der Führerscheine aus den US-Bundesstaaten Minnesota, Oklahoma und Washington State hat eine erleichterte Umschreibung dieser in der Anlage genannten Führerscheine zur Folge. Inhaber solcher Führerscheine müssen künftig vor Erwerb einer deutschen Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse keine deutsche Fahrschulbildung mehr absolvieren. Sind nach Begründung ihres ordentlichen Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Tag der Antragsstellung bezüglich des Erwerbs der deutschen Fahrerlaubnis noch nicht mehr als drei Jahre verstrichen, müssen sie sich zudem keiner Unterweisung lebensrettender Sofortmaßnahmen, keiner praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie – mit Ausnahme von Minnesota – auch keiner theoretischen Fahrerlaubnisprüfung unterziehen sowie – ebenfalls mit Ausnahme von Minnesota - keinen Nachweis über ihr Sehvermögen erbringen.

#### **Zu Artikel 3 (Änderung der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden im Sinne des Straßenunfallstatistikgesetzes)**

Durch die Ergänzung des § 1 Satz 2 werden Unfälle mit Sachschaden mit einem Unfallbeteiligten unter Drogeneinwirkung denjenigen mit einem Unfallbeteiligten unter Alkoholeinwirkung gleichgestellt. Unfälle mit Sachschaden und einem Unfallbeteiligten unter Drogeneinwirkung gehen bislang nur dann in die detaillierte statistische Erfassung ein, wenn sie die Bedingungen in § 1 Satz 1 erfüllen. Im Unterschied hierzu ist künftig für die Erfassung unerheblich, ob ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste.

#### **Zu Artikel 4**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.