

Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg

*Christin Schalhorn
(Akademie der Polizei Hamburg)*

Einführung

Die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen stellt eine der Kernaufgaben der Polizei dar und ist ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In diesem Aufgabenfeld ist die Polizei sowohl präventiv als auch repressiv tätig.

In den vergangenen Jahren hat die Zahl der durch die Polizei überprüften Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen, die unter der Wirkung oder dem Einfluss von berauschenden Substanzen standen, zugenommen. Das kann verschiedene Gründe haben: der allgemeine Konsum von berauschenden Substanzen stieg in den vergangenen Jahren nachweislich an, die Aus- und Fortbildung in Sachen Drogenerkennung im Straßenverkehr innerhalb der Polizei Hamburg wurde verstärkt und zuletzt generieren sich die Zahlen über die Aufnahme von Verkehrsunfällen und die Durchführung von Verkehrskontrollen. Das heißt, nur wenn die Polizei über genügend Mitarbeitende verfügt, die entsprechend ausgebildet sind, kann das Dunkelfeld durch Verkehrskontrollen erhellet und damit der Anteil der berauschten Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen sichtbar gemacht werden.

Des Weiteren wirkt sich der demografische Wandel auch auf den Straßenverkehr aus. Älter werdende Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen nehmen immer länger aktiv am Straßenverkehr teil. Bei dieser Fahrzeugführergruppe spielt die Einnahme von Medikamenten nachweislich eine immer größer werdende Rolle. Sowohl zentral als auch peripher wirkende Medikamente können selbst bei bestimmungsmäßiger Einnahme die Fahrfähigkeiten so stark beeinflussen, dass eine Fahruntüchtigkeit im Sinne des StGB vorliegt.

Neben berauschten Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen kommt die Polizei nun mehr mit kranken und älteren Kraftfahrzeugfahrenden in Kontakt. Diese handeln nicht immer zwangsläufig tatbestandsmäßig, aber können durch Feststellungen der Polizei eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellen.

Für die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit nutzt die Polizei Hamburg standardisierte Fahrtüchtigkeitstests, deren Ergebnisse gefahrenabwehrrechtliche, aber auch strafprozessuale Maßnahmen zur Folge haben können.

SFT Intoxikation

Das Erkennen von berauschten Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen, welche keinen Alkohol konsumieren, sondern andere berauschende Mittel zu sich genommen haben, stellt nach wie vor hohe Anforderungen an die tätig werdenden Beamten. Aktuell genutzte Drogenvortestsysteme können beim Erkennen von berauschten Fahrzeugführenden nur als Unterstützung angesehen werden. Sie werden aber nie das erforderliche Gespür der Beamten ersetzen können, zumal ein Drogenvortest erst dann zum Einsatz kommen sollte, wenn der Verdacht auf eine Intoxikation vorliegt.

Da der Prüfbereich eines Vortests eingeschränkt ist, besteht die Gefahr, dass Kraftfahrzeugführende, welche zum Beispiel durch neue psychoaktive Substanzen beeinflusst sind, wegen negativen Vortests und einer zu großen „Testerergebnisgläubigkeit“, nicht als berauscht erkannt und deshalb auch nicht an der Weiterfahrt gehindert werden. Der Drogenvortest der Polizei Hamburg detektiert nur Zielsubstanzen und/oder deren Abbauprodukte aus der Anlage des § 24a StVG, also lediglich fünf Substanzgruppen: Cannabis, Kokain, Amphetamine, Methamphetamine und Opiate. Und dabei gibt es neben den aufgezählten Substanzgruppen der Anlage von § 24a StVG noch zahllose weitere, welche die Fahrsicherheit beeinträchtigen oder gar aufheben können.

Es bestand somit der Bedarf nach einem geeigneten Prüfverfahren, das ohne ein Testgerät eine Aussage zur Fahrtüchtigkeit ermöglicht.

Um diesem Erfordernis gerecht zu werden, wurde im Frühjahr 2009 das SFT-Projekt „Optimierung neurologischer Testverfahren - SFT“ bei der Polizei Niedersachsen initiiert. An diesem Projekt waren die Bundesländer Niedersachsen, Baden-Württemberg, Bremen, Hessen, Thüringen, Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Hamburg beteiligt.

Ziel des Projektes war es, die Sachkunde der einschreitenden Beamten und Beamtinnen derart zu erhöhen, dass diese in die Lage versetzt werden, einen beeinflussten Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerin auch ohne Vortest zu erkennen, eine Prognose über die Art des konsumierten Stoffes abzugeben und eine Einschätzung der Fahrtüchtigkeit vornehmen zu können.

Im Rahmen dieser Projektgruppe wurde das Standardisierte Fahrtüchtigkeitstestverfahren, so wie es die Polizei Hamburg anwendet, entwickelt.

Grundlage dieses Testverfahrens bildeten die Erkenntnisse der US-amerikanischen Polizei, die im dortigen SFST-Programm (Standardized Field Sobriety Tests) sowie im DECP-Programm (Drug Evaluation and Classification Programm) dokumentiert sind. Die speziell ausgebildeten DRE's (Drug Recognition Experts) entscheiden auf der Grundlage von drei vor Ort durchzufüh-

renden Tests, ob ein Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerin fahrtüchtig ist oder nicht. Dafür nutzen die DRE's folgende Tests:

- Nystagmusüberprüfung
- Geh- und Drehtest
- Einbeinstand.

Das Standardisierte Testverfahren, so wie es die Polizei Hamburg durchführt, beinhaltet zudem noch zwei weitere Testsegmente:

- einen Test nach Romberg
- Finger-Nase-Test.

Bei den Standardisierten Fahrtüchtigkeitstests handelt es sich um Testverfahren, die die Beeinträchtigung eines Fahrzeugführers bzw. einer Fahrzeugführerin durch den Konsum von Alkohol, illegalen Drogen, anderen berauschenden Mitteln oder Medikamenten und die daraus resultierende Fahruntüchtigkeit nahezu beweissicher ermöglichen.

SFT ERKRANKUNGEN / STÖRUNGEN

Das Standardisierte Fahrtüchtigkeitstestverfahren wurde im Jahr 2014 in Hamburg pilotiert und im Jahr 2015 bei der Polizei Hamburg eingeführt. Schon während der Pilotierung war erkennbar, dass erheblicher Handlungsbedarf bei der Beurteilung älterer und kranker Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen bestand.

So wurden SFT-Beamte und SFT-Beamtinnen zu Verkehrsunfällen oder Verkehrskontrollen hinzugezogen, wenn die einschreitenden Beamten und Beamtinnen vor Ort Zweifel an der Fahrtüchtigkeit hatten, obwohl eine vermeintliche Intoxikation nicht wahrscheinlich schien.

Schnell wurde deutlich, dass das SFT-Verfahren für ältere oder kranke Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen an seine Grenzen stieß. Nicht jeder ältere Fahrzeugführer oder jede ältere Fahrzeugführerin war in der Lage auf einer Linie zu balancieren oder für eine halbe Minute auf einem Bein zu stehen, so dass sie das Testverfahren nicht bestanden und der oder die zu Überprüfende als fahrtüchtig hätte eingestuft werden müssen. Ursache für die Fahruntüchtigkeit war eben nicht die vermeintliche Intoxikation, sondern vielmehr der degenerative Prozess oder entsprechende Erkrankungen.

Aus diesem Grund wurde ein alternatives und angepasstes Testverfahren entwickelt. An diesem Prozess waren eine Fahrerlaubnisbehörde aus Niedersachsen, ein TÜV- & MPU- Gutachter, Ärzte verschiedener Fachrichtungen, Juristen und die Polizei in Niedersachsen maßgeblich beteiligt.

Das alternative Testverfahren „Erkrankungen und Störungen“ überprüft die Augen, die Mobilität (u.a. der Extremitäten) und die kognitive Leistungsfähigkeit, soweit das Polizeibeamte als Laien bewerten können.

Im Rahmen der Augenüberprüfung untersucht der SFT-Beamte bzw. die SFT-Beamtin die medizinischen Indikatoren wie Pupillengröße, Blickachse und Ruhenystagmus, bewertet den Zustand der Bindehäute, führt einen Pupillenlichtreaktionstest durch, testet die Augenmotilität, den Visus und das Gesichtsfeld. Die Visus-Überprüfung kann vor Ort durch eine angepasste „car-side“-Überprüfung mittels technischer Unterstützung, der klassischen Sehtest-Tafel oder zu Büro- und Geschäftszeiten durch einen Besuch bei einem naheliegenden Optiker durchgeführt werden.

Im Rahmen der Mobilitätsüberprüfung wird die Oberkörpermobilität mittels des Nacken- und Schürzengriffes und des Schulterblickes, sowie die Mobilität der Fußgelenke mit dem Hacke-Spitze-Stand überprüft.

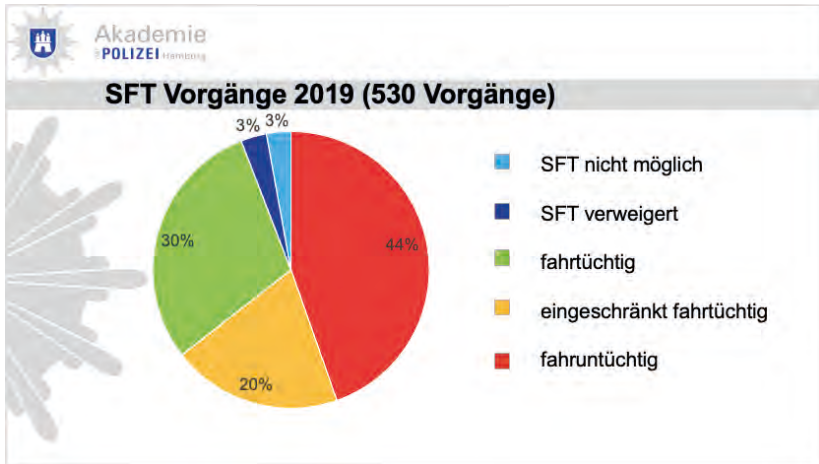
Des Weiteren wird ein Uhrentest durchgeführt, bei dem der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin in einen vorgefertigten Kreis die Ziffern einer Analoguhr sowie eine bestimmte Uhrzeit einzeichnen soll.

Mit Hilfe dieser Testverfahren können Bewegungseinschränkungen und kognitive Beeinträchtigungen festgestellt werden, welche die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen oder gar aufheben können. Etwaige Feststellungen werden im Rahmen der Mitteilungspflicht gemäß § 2(12) StVG an die Fahrerlaubnisbehörde gesandt und die weitere Bearbeitung damit in deren Kompetenzbereich gegeben. Sollten die, seitens des SFT-Beamten oder der SFT-Beamtin festgestellten Ergebnisse eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung begründen, so werden direkt vor Ort polizeiliche Folgemaßnahmen in Form der Untersagung der Weiterfahrt und der Sicherstellung des Führerscheines getroffen.

SFT in der Vergangenheit

Die Zahl der SFT- Vorgänge ist in den Jahren 2014 bis 2020 angestiegen, was unter anderem mit der wachsenden Anzahl an SFT-Beamten begründet werden kann.

In den Jahren 2020 bis 2022 sind die Zahlen hingegen gesunken. Dieses dürfte auf die eingeschränkten polizeilichen Maßnahmen während der Corona-Pandemie zurückzuführen sein.

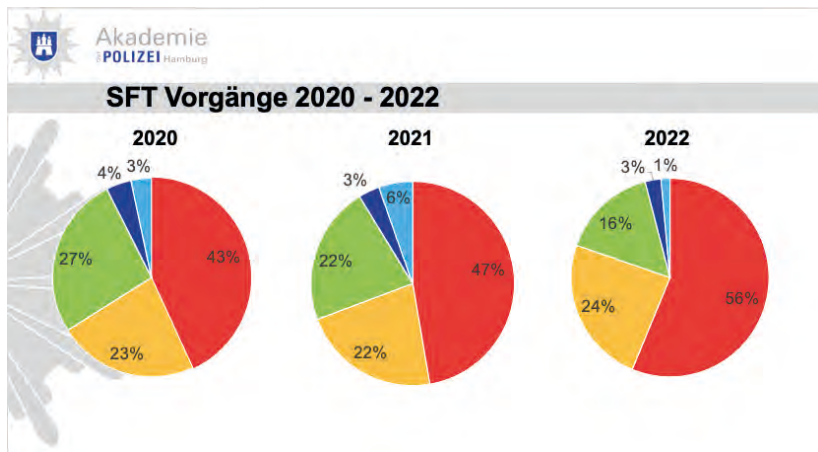


Quelle: Polizei Hamburg

Im Jahr 2019 wurde in 530 Fällen das SFT-Verfahren an Fahrzeugführern bzw. Fahrzeugführerinnen durchgeführt.

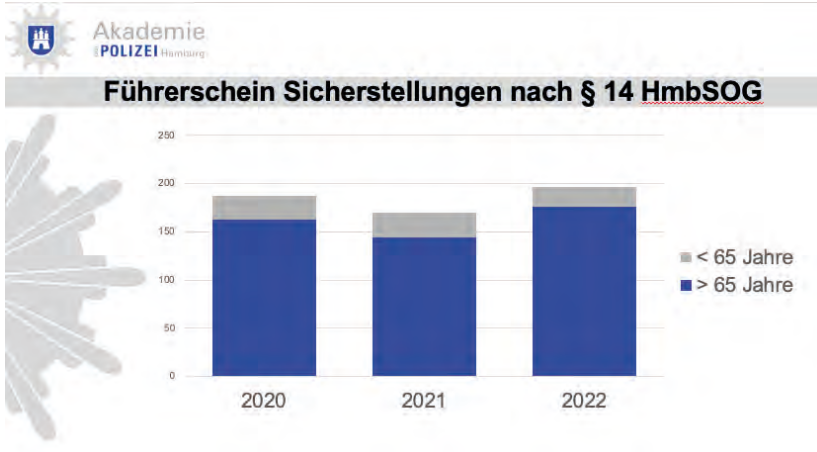
- In 3% der Fälle (hellblau) war SFT nicht möglich. So zum Beispiel, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin im Krankenhaus versorgt wurde und die Polizei keinen zeitnahen Zugang zum Fahrzeugführer oder der Fahrzeugführerin hatte.
- In weiteren 3% der Fälle (dunkelblau) wurde das SFT-Verfahren von den Fahrzeugführern oder Fahrzeugführerinnen abgelehnt. Es handelt sich bei den Standardisierten Fahrtüchtigkeitstestverfahren um ein freiwilliges Testverfahren, worauf jeder Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerin hingewiesen wird.
- In 30% der Fälle (grün) kam der SFT-Beamte oder die SFT-Beamtin zu dem Ergebnis, dass etwaige Zweifel der primär eingesetzten Polizeibeamten vor Ort sich nicht bestätigt haben und der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin fahrtüchtig waren.
- In 20% der Fälle (gelb) wurden die Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerinnen als eingeschränkt fahrtüchtig eingestuft. Darunter fallen folgende Beispiele:
 - Der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin wurde im Rahmen des SFT-Verfahrens auf Intoxikation als fahrtüchtig eingestuft, war aber auf Grund von konsumtypischen Auffälligkeiten verdächtig, unter der Wirkung einer Substanz aus der Anlage von § 24a StVG zu stehen.
 - In diesen Fällen kann ein Drogenvortest Aufschluss geben.

- Der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin wies körperliche oder geistige Defizite auf, die in keinem kausalen Zusammenhang mit einer Straftat standen und auch eine Gefahrenprognose seitens der Polizei konnte nicht bejaht werden.
- In 44% der Fälle (rot) wurden Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerinnen als fahruntüchtig eingestuft. Darunter fallen folgende Beispiele:
 - Der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin wurde substanzbedingt als fahruntüchtig eingestuft.
 - Der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin wies körperliche oder/ und geistige Defizite auf, die in einen kausalen Zusammenhang mit einem verursachten Verkehrsunfall stehen.
 - Der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin wies körperliche oder geistige Defizite auf, ohne tatbestandsmäßig gehandelt zu haben. Die festgestellten Defizite veranlassten die Polizei im Rahmen der Gefahrenabwehr zu Sofortmaßnahmen, weil die damit einhergehende Fahruntüchtigkeit nicht nur vorübergehend bestand. In diesen Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt und der Führerschein gefahrenabwehrrechtlich sichergestellt.



Quelle: Polizei Hamburg

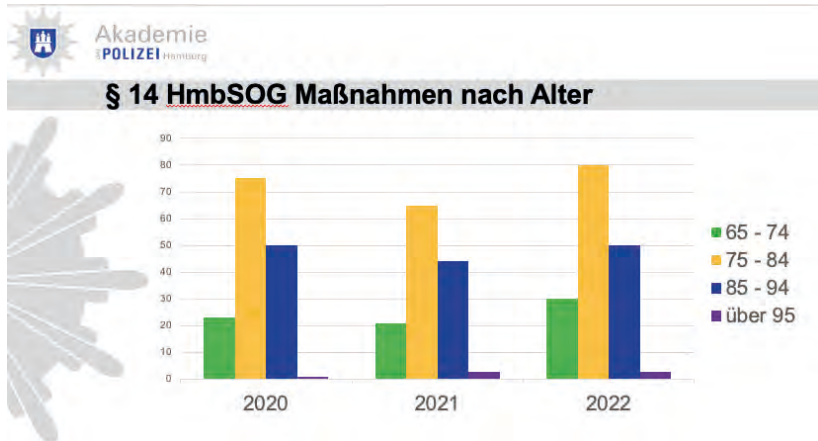
Analog zu der Legendenbeschreibung der vorangegangenen Statistik ist zu erkennen, dass Polizeibeamte im Rahmen des Erstkontakts differenzierter vorgehen und SFT-Beamte nicht sofort -zwecks Fahrtüchtigkeitsüberprüfung- hinzugezogen werden, sobald ein Fahrzeugführer oder eine Fahrzeugführerin augenscheinlich älter war.



Quelle: Polizei Hamburg

Bei dieser Statistik handelt es sich um die Anzahl an Führerschein-Sicherstellungen auf Grundlage der Gefahrenabwehr, ohne dass der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin tatbestandsmäßig gehandelt hat. Bei diesen Fällen wurde z.B. festgestellt, dass der Visus nicht mehr ausreichend ist, ein Gesichtsfeldausfall vorliegt, die Mobilität im Bereich der Fußgelenke nicht mehr vorhanden ist, so dass eine Gefahrenbremsung im ad-hoc Fall nicht mehr möglich ist oder aber aufgrund der Auswertung des Uhrentests im Zusammenspiel mit dem Gesamteindruck deutliche Hinweise in Richtung einer Hirnleistungsstörung vorliegen.

Differenziert man hier nach dem Alter, liegt der Schwerpunkt sichtbar bei der Fahrzeugführergruppe 65+.



Quelle: Polizei Hamburg

Die vorangestellte Statistik zeigt die Führerschein-Sicherstellungen auf Grundlage der Gefahrenabwehr differenziert nach Alter bei der Fahrerführergruppe 65+.

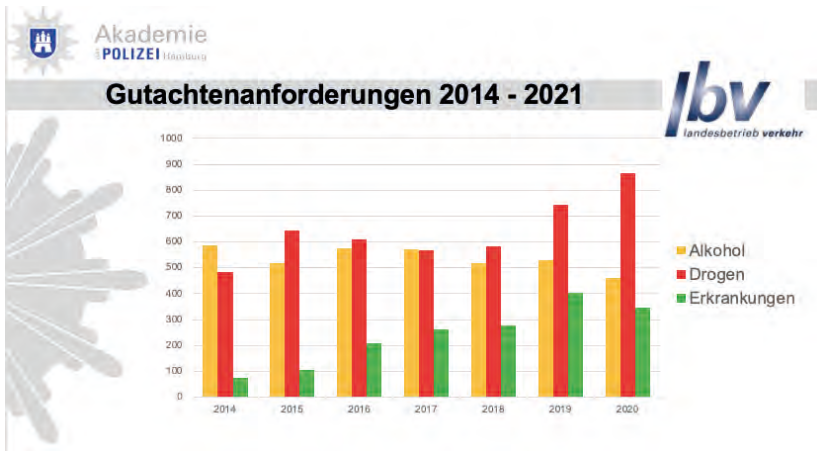
Zusammenarbeit mit der Hamburger Fahrerlaubnisbehörde (Landesbetrieb Verkehr- LBV)

In Hamburg gibt es nur eine Fahrerlaubnisbehörde, den Landesbetrieb Verkehr (LBV). Bei dem LBV arbeiten ca. 60 Mitarbeiter im Bereich Fahrerlaubniswesen. Diese Mitarbeiter bearbeiten ca. 135.000 Vorgänge im Jahr. Für den Bereich der Eignungsüberprüfung sind aktuell fünf Mitarbeiter zuständig.

Die auf das Gefahrenabwehrrecht gestützte Führerschein-Sicherstellung wird bei dem LBV priorisiert behandelt. Das hat zur Folge, dass diese Vorgänge spätestens nach 14 Tagen von einem Mitarbeiter der LBV-Eignungsüberprüfung bearbeitet werden.

Der Arbeitsumfang bei dem LBV hat sich über die Jahre mit Einführung des Standardisierten Fahrtüchtigkeitstestverfahrens nachvollziehbar verändert. Anhand der nachfolgenden Statistik wird sichtbar, dass die Zahl der MPU-Anordnungen im Betrachtungszeitraum 2014 – 2020 bei

- Alkoholdelikten leicht gesunken,
- Drogendelikten gestiegen und
- nach Erkrankungen massiv gestiegen ist (die Zahl hat sich im Betrachtungszeitraum verfünffacht).



Quelle: LBV Hamburg

Die Polizei Hamburg steht im regelmäßigen Kontakt mit dem LBV. Der Leiter der Führerscheinstelle wurde in jüngster Vergangenheit im Rahmen einer Bachelorarbeit zum Thema „Evaluation SFT-Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests“ interviewt. Dabei gab dieser an, dass der LBV sehr zufrieden mit der Qualität der Berichte ist. In der Regel wird nach einem SFT-Bericht immer eine Fahreignungsüberprüfung eingeleitet. Besonders hervorgehoben wurden während des Interviews die Kompetenzen der Polizeibeamten und Polizeibeamtinnen im Bereich der Augenüberprüfung, denn häufig bestätigte sich der Verdacht durch ein augenärztliches Gutachten. Gleiches gilt für die Verdachtsmomente hinsichtlich einer möglichen Hirnleistungsstörung nach einem Uhrentest im Zusammenhang mit dem Gesamteindruck des Fahrzeugführers bzw. der Fahrzeugführerin.

Zusammenfassung

Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests mag für viele neu klingen, wird aber in Hamburg seit fast 10 Jahren praktiziert.

Es ist ein akzeptiertes und erfolgreiches Testverfahren, welches sich weiterentwickelt und an den demografischen Wandel angepasst hat. Viele der betroffenen Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen haben Verständnis und ein Einsehen für Folgemaßnahmen seitens der Polizei.

Die Testergebnisse können zum einen den Verdacht hinsichtlich eines Tatbestandes gem. § 316 StGB, § 315c StGB oder § 24a StVG erhärten. Zum anderen kann das Testergebnis aber auch ohne ein tatbestandsmäßiges Handeln

eine Gefahr begründen und mit den Anschlussmaßnahmen der Polizei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Die Polizei handelt hier in ihrem originären Zuständigkeitsbereich der Strafverfolgung und Gefahrenabwehr.

Darüber hinaus kann das polizeiliche Einschreiten und die Mitteilung an die Fahrerlaubnisbehörde auch eine Chance für die betroffenen Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerinnen sein. Stellt die Polizei zum Beispiel Einschränkungen im Bereich der Augen fest, wird das Ergebnis an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde übermittelt. In der Folge werden einige Augenerkrankungen überhaupt erst erkannt und ggf. rechtzeitig behandelt.

Leider antworten noch zu viele Fahrzeugführende auf die Frage nach dem letzten Augenarzttermin mit den Worten: „Nun, wann habe ich denn die Fahrerlaubnis bekommen?“ oder aber sie verweisen auf ihre Brille, die sie vor ca. 20 Jahren mal von einem Optiker aufgrund von Sehschwierigkeiten bekommen haben. Gerade im Bereich der Augen ist durch eine Behandlung oder durch eine korrigierte Sehhilfe die Fahrsicherheit schnell wieder hergestellt und dem Fahrzeugführer bzw. der Fahrzeugführerin wird der Führerschein wieder ausgehändigt, da die vorherrschende Gefahr auf Grund der Kompensation mittels einer Auflage als beseitigt angesehen wird.

Darüber hinaus legt die Polizei Hamburg einen besonderen Fokus auf Präventionsmaßnahmen bezüglich der Mobilität von Senioren und Seniorinnen. Die Polizei Hamburg hat eine eigene Dienststelle mit zwei Seniorenbeauftragten eingerichtet, welche an verschiedenen Seniorenveranstaltungen in uniformierter Präsenz teilnehmen. Sie haben ein unterhaltsames Programm mit Handpuppen, in dem sie auf charmante Art und Weise Themen an den Mann oder die Frau bringen. Darüber hinaus sind sie vor Ort ansprechbar, ohne dass Senioren oder Seniorinnen Angst vor Repressalien haben müssen.

Auch die Polizei Hamburg will, dass die Generation 65+ so lange wie möglich am Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführende teilnehmen soll. Unser gesellschaftlicher Auftrag ist, diese Altersgruppe bezüglich der möglichen Einschränkungen, die das Älterwerden eben mit sich bringt, zu sensibilisieren!



SPIELERISCH SICHER
Wie bleibe ich mobil?

Die Hamburger Polizei kommt sich am Alter. Ihre originellen Angehörigen Herr und Frau Mäusche, zwei helfende Handpuppen.

Die Seniorenbeauftragten der Hamburger Polizei und ihre ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen, die Mäusche „Herr“ und „Frau“ in der Hand von Alexandra Engler und Ralf Nassau, informieren Sie auf Veranstaltungen über Möglichkeiten, wie Sie auch als höherwertiger Mensch so lange wie möglich selbstständig und sicher sein können. Dabei spielt es keine Rolle, ob Sie ein Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer unterwegs sind. Wichtig ist nur, dass Sie sicher am Ziel kommen. Weiterhin können Sie Bedarf an speziellen Trainings – etwa zum Thema „Fahrerlaubnis oder Fußgänger“ in Theorie und Praxis – ermittelt werden.

Mobilität mit den Mäuschen
Herr und Frau Mäusche
Die Seniorenbeauftragten der Polizei der
Hamburg (Tel.: 040 33 33 33) können
Sie auch an Ihren Veranstaltungen
mitnehmen und beraten.
Die Veranstaltungen werden auf Anfrage
an Ihren Wohnort gebracht und sind kostenlos.