BayObLG, Beschluss v. 24.07.2020 – 205 StRR 216/20

Titel:

Fahrlässige Trunkenheit im Verkehr

Normenketten:

StVG § 1 Abs. 2, Abs. 3 S. 1
FZV § 2 Nr. 1
eKFV § 1
FeV § 4 Abs. 1
StGB § 44 Abs. 1, § 61 Nr. 5, § 62, § 69 Abs. 1 S. 2, § 69a Abs. 1 S. 1, Abs. 2, Abs. 4, § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3, § 316 Abs. 1, Abs. 2
StPO § 111a

Leitsätze:

1. E-Scooter sind Fahrzeuge iSd § 69 StGB. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)
2. Ein Fahrverbot kommt neben einer Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht, wenn das Gericht dem Täter das Fahren mit gem. § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen verbieten oder nach § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen will (BGH BeckRS 2018, 20463). (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)
3. Von einem Entzug der Fahrerlaubnis nach der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB kann nur bei besonderen Umständen in seltenen Ausnahmefällen abgesehen werden. (Rn. 34) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Trunkenheitsfahrt, E-Scooter, Fahrzeug, absolute Fahruntüchtigkeit, Promillegrenze, Fahrverbot, Entzug der Fahrerlaubnis, Regelvermutung, Ausnahmefall, Bagatellfahrt

Vorinstanz:

AG München, Urteil vom 09.01.2020 – 941 Cs 414 Js 196533/19

Fundstellen:

RÜ 2020, 785
RÜ2 2020, 279
NZV 2020, 582
SVR 2020, 397
LSK 2020, 21388
DAR 2020, 576
NStZ 2020, 736
BeckRS 2020, 21388

Tenor

I. Die Revision des Angeklagten gegen das Urteil des Amtsgerichts München vom 9. Januar 2020 wird als unbegründet verworfen.

II. Der Beschwerdeführer hat die Kosten seines Rechtsmittels zu tragen.

Gründe

I.

1
Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten am 9. Januar 2020 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 55 €. Zudem verhängte das Amtsgericht ein Fahrverbot von 3 Monaten für Kraftfahrzeuge aller Art und entzog dem Angeklagten die Fahrerlaubnis mit einer Sperre für die Wiedererteilung vor Ablauf von 7 Monaten unter Einziehung des Führerscheins.

2
Nach den Feststellungen des Amtsgerichts mietete der Angeklagte während der Zeit des Oktoberfestes am 3. Oktober 2019 an der S-Bahn-Haltestelle R. Platz gegen 22.15 Uhr in München einen sog. E-Scooter mit Versicherungskennzeichen an. Er beabsichtigte, mit dem E-Scooter die Strecke bis zu seinem Hotel in etwa 300-400 m Entfernung zurückzulegen. Nachdem er eine Wegstrecke von ca. 300 m zurückgelegt hatte, wurde er auf der H.-straße von der Polizei angehalten. Die um 22.40 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine BAK von 1,35 Promille. Das Amtsgericht sah es als erwiesen an, dass der Angeklagte seine Fahruntüchtigkeit bei kritischer Selbstprüfung habe erkennen können und müssen, und sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe.

3
Gegen die Verurteilung richtet sich die (Sprung-)Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt. Die Revision trägt unter anderem vor, der Angeklagte sei davon ausgegangen, dass für das Fahren mit einem E-Scooter die Promillegrenze für Fahrradfahrer anwendbar sei. Dies sei zudem im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der Geschwindigkeiten eines E-Scooters mit einem Pedelec auch gerechtfertigt. Die Verhängung eines Fahrverbots sei unangebracht, da es im ländlichen Bereich, in dem der Angeklagte lebe, ein vergleichbares Angebot an führerscheinfreien Fahrzeugen nicht gebe. Angesichts des im Verhältnis zu einer Fahrt mit einem Personenkraftwagen deutlich geringeren Gefährdungspotentials einer Fahrt mit einem E-Scooter sei es zudem unangemessen, von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB auszugehen.

II.

4
Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Revision hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO).

5
1. Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen den Schuldspruch der Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 StGB.

6
Nach dieser Vorschrift macht sich strafbar, wer im Verkehr (§§ 315 bis 315e) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, es sei denn, die Tat ist in § 315a oder § 315c mit Strafe bedroht.

7
Bei E-Scootern handelt es sich um Fahrzeuge im Sinne von § 316 StGB.

8
a) Fahrzeug im Sinne des § 316 StGB ist grundsätzlich jedes zur Ortsveränderung bestimmte Fortbewegungsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern (BayObLGSt 2000, 104, 105). Der Begriff entspricht dem des Straßenverkehrsrechts (König in Leipziger Kommentar StGB 12. Aufl. § 315c Rn. 7). Zu den Fahrzeugen gehören insbesondere Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG i.V.m. § 2 Nr. 1 Fahrzeugzulassungsverordnung (im Folgenden FZV).

9
Gemäß der seit dem 15. Juni 2019 geltenden Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (im Folgenden eKFV) werden aufgrund ihrer Motorisierung auch Elektrokleinstfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h und bestimmten, in § 1 eKFV genannten zusätzlichen Merkmalen als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG eingestuft (vgl. dazu auch BR.-Drs. 158/19 Begründung A. Allgemeiner Teil Ziffer I S. 23 sowie Begründung B. Besonderer Teil zu Art. 1 Abs. 1 S. 31). Hierunter fallen auch die sog. EScooter im entsprechenden Leistungsbereich (Kerkmann Promillegrenzen für E-Bike, Pedelec und Co. SVR 2019, 369; Heß/Figgener Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall NJW-Spezial 2019, 585).

10
b) Die Bewertung der Frage der alkoholbedingten absoluten Fahrunsicherheit hat das Amtsgericht rechtlich zutreffend unter Anwendung der für Kraftfahrer geltenden Promillegrenze von 1,1 Promille vorgenommen.

11
(1) Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 28. Juni 1990 den Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers unter Berücksichtigung medizinischnaturwissenschaftlichen Erfahrungswerte mit 1,1 Promille festgelegt und dabei zugleich ausdrücklich ausgesprochen, dass dieser Wert für alle Führer von Kraftfahrzeugen gilt (BGH NJW 1990, 2393, 2395).

12
Auch wenn der Entscheidung des Bundesgerichtshofs eine Trunkenheitsfahrt eines Autofahrers zugrunde lag, hat der Bundesgerichtshof ausdrücklich klargestellt, dass dieser Grenzwert generell für (alle) Führer von Kraftfahrzeugen gilt, und dies zusätzlich durch Bezugnahme auf vorausgegangene Entscheidungen zu Kraftradfahrern (BGHSt 22, 352) sowie Fahrrädern mit Hilfsmotor, sog. Mofa 25 (BGHSt 30, 251) und auch Führen eines abgeschleppten betriebsunfähigen PKW (BGHR StGB § 316 Fahruntüchtigkeit alkoholbedingte 2, = BGHSt 36, 341) zum Ausdruck gebracht.

13
Dem ist die Rechtsprechung (vgl. z.B. OLG Nürnberg Beschluss vom 13. Dezember 2010 - 2 St OLG Ss 230/10 - juris Rn. 10 zum motorisierten Krankenfahrstuhl sowie OLG Hamburg Beschluss vom 19. Dezember 2016, Az: 1 Rev 76/16, juris, Rn. 7 für den sog. „Segway“; Schifffahrtsobergericht Brandenburg Urteil vom 11. Juni 2008, Az: 1 Ss 33/08, juris, Rn. 12 für die motorisierte Schifffahrt, LG München I Beschluss vom 29. November 2019 Az: 26 Qs 51/19 in VRS 138/20 S. 18, 19; LG München I Beschluss vom 30. Oktober 2019, Az: 1 J Qs 24/19 jug in VRS Bd. 138/20 S. 29, 31, inzident LG Dortmund Beschluss vom 8. November 2019 in SVR 2020, 194; LG Münster Beschluss vom 19. Dezember 2019, Az: 3 Qs-62 Js 773/19-61/19, Beck-RS 2019, 35480, Rn. 8; AG Dresden Urteil vom 11. Februar 2020, Az. 219 Cs 634 Js 55394/19, Blutalkohol 2020,188) sowie die herrschende Meinung in der Literatur (König a.a.O. § 316 Rn. 67; Fischer StGB 67. Aufl. § 316 Rn. 25; Pegel in Münchener Kommentar zum StGB 3. Aufl. § 316 Rn. 37; Hecker in Schönke/Schröder StGB 30. Aufl. § 316 Rn. 8; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke Straßenverkehrsrecht 26. Aufl. § 316 Rn. 22; speziell zu E-Scootern: Kerkmann Trunkenheitsfahrt mit dem E-Scooter NZV 2020, 161; Heß/Figgener Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall NJW-Spezial 2019, 585; Engel Promillegrenze bei E-Scootern-Wo ist das Problem DAR 2020, 16, 17; a.A. Schefer Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines EScooters NZV 2020, 239) gefolgt.

14
(2) Von dem Grundsatz, dass die Promillegrenze von 1, 1 Promille für alle Kraftfahrzeugarten gilt, im Falle der E-Scooter abzuweichen, besteht kein Anlass.

15
Elektrokleinstfahrzeuge werden in § 1 Abs. 1 eKFV aufgrund ihres elektrischen Antriebs als Kraftfahrzeuge eingestuft. Sie unterliegen damit den für Kraftfahrzeuge geltenden Regelungen im Straßenverkehrsrecht, soweit nicht für Elektrokleinstfahrzeuge ausdrücklich abweichende Regelungen geschaffen wurden. Das ist hinsichtlich der Vorschriften zum Alkohol im Straßenverkehr nicht der Fall. Im Übrigen würde auch ein eigener Grenzwert für jede Fahrzeugart zu einer verwirrenden Vielfalt von Werten und Begriffen für die Verkehrsteilnehmer führen, was schon aus praktischen Gründen bedenklich wäre (so schon BGHSt 22, 352, 359).

16
c) Die Feststellungen tragen schließlich auch die Annahme des Amtsgerichts, der Angeklagte habe zumindest fahrlässig im Sinne des § 316 Abs. 2 StGB gehandelt, als er sich mit einer BAK von 1, 35 Promille zur Fahrt mit dem E-Scooter entschloss.

17
Soweit das Amtsgericht die Einlassung des Angeklagten dahin wiedergibt, dass er nicht davon ausgegangen sei, „dass E-Scooter straßenverkehrsrechtlich wie Autos einzustufen seien“, versteht der Senat dies aufgrund der nachfolgenden Anmerkung des Amtsgerichts dazu, dass sich der Angeklagte mit einer BAK von 1, 35 Promille auch nicht allzu weit vom Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit für Radfahrer befunden habe, dahingehend, dass der Angeklagte geltend macht, er habe darüber geirrt, dass bei einer Fahrt mit einem E-Scooter der absolute Grenzwert von 1,1 Promille für Kraftfahrzeuge anzuwenden sei und nicht der für Fahrräder mit 1, 6 Promille.

18
Insoweit ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Bedeutung absoluter Grenzwerte, wie sie derzeit unter anderem für die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen anerkannt ist, darin liegt, dass bei ihrem Vorliegen ein Gegenbeweis gegen die Fahruntüchtigkeit nicht mehr möglich ist (König LK a.a.O.§ 316 Rn. 76f). Die Grenzwerte stellen daher keine Tatbestandsmerkmale dar, sondern lediglich eine Art Beweisregel für das Vorliegen der Fahruntüchtigkeit. Daher müssen sie auch nicht vom Vorsatz umfasst sein (BGH NJW 2015, 1834). Der Fahrzeugführer muss den jeweiligen Wert überhaupt nicht kennen, da Umstände der Beweisführung für den subjektiven Tatbestand, wie auch in anderen Fällen, irrelevant sind (König LK a.a.O. § 316 Rn. 188).

19
d) Anhaltpunkte dafür, dass der Angeklagte nicht schuldhaft handelte, liegen nicht vor.

20
2. Auch die Strafzumessung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

21
Da ein Verbotsirrtum, den das Amtsgericht angenommen hat, nicht vorlag, bestand keine Möglichkeit zur Verschiebung des Strafrahmens. Mit dem Einwand, es wäre zur Einwirkung auf den Angeklagten ausreichend gewesen, eine geringere Geldstrafe zu verhängen, setzt die Revision lediglich ihre eigene Würdigung an die Stelle derjenigen des Amtsgerichts. Einen Rechtsfehler zeigt sie insoweit nicht auf. Ergänzend wird auf die Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Antragsschrift vom 11. Mai 2020 Bezug genommen.

22
Einzugehen ist lediglich noch auf Folgendes:

23
Die Verhängung eines Fahrverbots von 3 Monaten als Nebenstrafe gemäß § 44 Abs. 1 StGB begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Zwar schließen sich Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung regelmäßig aus, da das Fahrverbot nach § 44 StGB voraussetzt, dass sich der Täter gerade nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Ein Fahrverbot kommt neben einer Entziehung der Fahrerlaubnis jedoch in Betracht, wenn das Gericht dem Täter das Fahren mit gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen verbieten oder nach § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen will (BGH Beschluss vom 7. August 2018, Az: 3 StR 104/18, juris, Rn. 6). Dies war nach den Urteilsgründen ersichtlich der Fall, nachdem die Tat mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug begangen wurde. Der von der Revision für ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbots vorgebrachte Gesichtspunkt, dass am Wohnort des Angeklagten keine EScooter angeboten werden, vermag dagegen nicht zu überzeugen. Abgesehen davon, dass es verschiedene Arten fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge gibt, gilt das verhängte Fahrverbot auch dann, wenn sich der Angeklagte während der Laufzeit des Fahrverbots an anderen Orten aufhält.

24
3. Auch die Ausführungen des Amtsgerichts zur verhängten Maßregel des §§ 69, 69a StGB halten rechtlicher Überprüfung stand.

25
Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine Maßregel der Besserung und Sicherung (§ 61 Nr. 5 StGB), die ihre Rechtfertigung im Sicherungsbedürfnis der Verkehrsgemeinschaft hat. Dieses ist bedingt durch die hohen Risiken, die der Straßenverkehr infolge seiner Dynamik für Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer mit sich bringt. Körperlich, geistig, aber auch charakterlich ungeeignete Kraftfahrer verstärken diese Risiken. Dem soll durch den - zumindest zeitigen - Ausschluss des Betreffenden von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr entgegengewirkt werden (BGH Großer Senat für Strafsachen Beschluss vom 27. April 2005 Az: GSSt 2/04, juris, Rn. 19). Gem. § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ist daher einem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er wegen einer rechtswidrigen Tat verurteilt worden ist, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

26

a) Auch im Rahmen des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ist für den Begriff „Kraftfahrzeug“ die verkehrsrechtliche Legaldefinition des § 1 Abs. 2 StVG maßgeblich. Demzufolge sind Kraftfahrzeuge im Sinne von § 69 StGB alle mit Maschinenkraft angetriebenen, nicht an Bahngleise gebundenen Landfahrzeuge. Unerheblich ist, ob es für das Führen des Kraftfahrzeuges nach § 4 Abs. 1 FeV einer Fahrerlaubnis bedarf (Valerius in LK StGB 13. Aufl. § 69 Rn. 49). Eine vom Gesetzgeber bewusst vorgenommene Ausnahmeregelung besteht gemäß des im Rahmen des § 69 StGB ebenfalls zu beachtenden § 1 Abs. 3 Satz 1 StVG (vgl. Valerius a.a.O. § 69 Rn. 47) für sog. Pedelecs, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, deren Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, wenn das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht oder wenn der Fahrer nicht mehr tritt. Diese werden gemäß § 1 Abs. 3 StVG als Fahrräder eingestuft und fallen daher auch nicht unter den Anwendungsbereich des § 69 StGB. Eine solche Regelung wurde dagegen für EScooter nicht getroffen, so dass diese als Kraftfahrzeuge auch im Sinne der Vorschrift des § 69 StGB gelten.

27
b) Ungeeignet ist der Täter nach ständiger Rechtsprechung, wenn eine Würdigung seiner körperlichen, geistigen und charakterlichen Voraussetzungen und der sie wesentlich bestimmenden objektiven und subjektiven Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Täters am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde (BGH, Urteil vom 26. September 2003, Az: 2 StR 161/03, juris Rn. 10). Maßgeblich für die Feststellung der Ungeeignetheit ist der Zeitpunkt der letzten tatrichterlichen Entscheidung (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 108). Die Feststellung der Ungeeignetheit schließt zugleich die Prognose fortbestehender Ungeeignetheit und damit zukünftiger Gefährlichkeit des Täters für den Fall ein, dass er ein Kraftfahrzeug führt (Heger in Lackner/Kühl StGB 29. Aufl. § 69 Rn. 5 m.w.N.). Ob ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, ist aufgrund einer Gesamtwürdigung aller Umstände der konkreten Tat unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Täters, soweit sie in der Tat zum Ausdruck gekommen ist, zu bestimmen, sofern nicht ein Fall des § 69 Abs. 2 StGB vorliegt (BGH Urteil vom 12. März 2020, Az: 4 StR 544/19, BeckRS 2020, 6550, Rn. 18).

28
(1) Mit dem Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. November 1964 (BGBl. I 921) wurde in § 42 m Abs. 2 StGB a.F., der inhaltlich § 69 Abs. 2 StGB entspricht (vgl. dazu BGH Beschluss vom 16. September 2003, Az. 4 StR 85/03, zitiert in juris, Rn. 31), ein Katalog rechtswidriger Taten aufgenommen, bei deren Vorliegen das Gesetz in typisierter Weise annimmt, der Täter sei „in der Regel“ als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Nach der amtlichen Begründung des Gesetzesentwurfs geht dieser von der Überlegung aus, dass die aufgeführten Zuwiderhandlungen in der Regel einen solchen Grad des Versagens oder der Verantwortungslosigkeit des Täters offenbarten, dass damit zugleich auch dessen Eignungsmangel feststehe (amtliche Begründung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 27. September 1962 BT.-Drs. IV/651 S. 17). Die Einfügung des Regelkatalogs wurde als „bedeutsame Fortentwicklung des geltenden Rechts“ damit begründet, dass es unbestreitbare Erfahrungstatsachen gebe, „dass bestimmte gefährliche Verhaltensweisen schon für sich allein die Feststellung rechtfertigen, der Täter sei für die Teilnahme am Kraftverkehr ungeeignet“. Die abstrakte Umschreibung solchen Verhaltens gebe dem Richter einen Auslegungshinweis für den Begriff der Eignung und damit zugleich eine feste Führung durch das Gesetz (BT-Drs. IV/651 S. 17). In den aufgelisteten Fällen hat der Gesetzgeber somit die richterliche Bewertung und Prognose der Frage der Eignung vorweggenommen und die Feststellung eines Eignungsmangels dem Richter erleichtert (Kinzing in Schönke/Schröder StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 34). Gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist ein Täter dann regelmäßig als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn - wie hier - als rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr zugrunde liegt.

29
(2) Die Wirkung der gesetzlichen Vermutung geht dahin, dass für die Feststellung der Ungeeignetheit eine sie explizit begründende Gesamtwürdigung nur erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Ausnahmefall vorliegen könnte (BGH NStZ 2000, 26; Fischer a.a.O. § 69 Rn. 22). In einem solchen Fall muss das Gericht erkennen lassen, dass es ihm bewusst war, bei Ausnahmen vom Regelfall von der Entziehung der Fahrerlaubnis absehen zu dürfen (OLG Düsseldorf NZV 1988, 29; Valerius a.a.O. § 69 Rn. 194). Solche besonderen Umstände können entweder in der Tat, in der Persönlichkeit des Täters oder dem Nachtatverhalten liegen (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 136) und sind insbesondere dann

besonders sorgfältig zu prüfen, wenn Anlasstat ein Fall der Trunkenheit im Verkehr ist (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 194).

30
(a) Als Fall besonderer Umstände der Tat wird nach der amtlichen Begründung in Betracht gezogen, dass der Täter in einer notstandsähnlichen Lage gehandelt hatte, die sein Verhalten zwar nicht voll entschuldigen, aber immerhin begreiflich erscheinen ließen (BT.-Drs. IV/651 S. 17; Bsp. bei Valerius a.a.O. § 69 Rn. 138). Die Indizwirkung kann der Rechtsprechung nach auch bei sog. Bagatellfahrten entfallen, worunter vor allem folgenlos gebliebene Trunkenheitsfahrten zu verstehen sind, bei denen der alkoholisierte Fahrer das Kraftfahrzeug auf der Straße oder einem öffentlichen Parkplatz lediglich um wenige Meter versetzt, um das Fahrzeug ordnungsgemäß zu parken (OLG Stuttgart NJW 1987, 142; OLG Düsseldorf NZV 1988, 29). Die fahrlässige Begehungsweise der Tat als solches steht der Indizwirkung der Tat, wie aus der unterschiedslosen Aufnahme in die Katalogtaten ersichtlich, dagegen nicht entgegen (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 140; Athing/von Heintschel-Heinegg Münchner Kommentar zum StGB 3. Aufl. § 69 Rn. 75).

31
(b) Besondere Umstände in der Persönlichkeit des Täters sind unter Umständen anzunehmen, wenn die Tat eher persönlichkeitsfremde Züge aufweist, nicht zuletzt situationsbedingt war und demzufolge mit hinreichender Sicherheit erwartet werden darf, dass der Täter gleiche oder ähnliche Taten künftig nicht mehr begehen wird. Dies wäre beispielsweise zu prüfen, wenn der Täter sich bei Tatbegehung in einem emotionalen Ausnahmezustand befunden hätte (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 142).

32
(c) Im Einzelfall kann die Frage der Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen auch durch besondere Umstände nach der Tat beeinflusst worden sein. Nach der Begründung des Gesetzesentwurfs ist dabei an den Fall zu denken, dass der Führerschein des Täters vor dem Urteil in Verwahrung genommen worden ist und das Verfahren so lange gedauert hat, dass der Zweck der Maßregel bereits durch die vorläufige Maßnahme erreicht werden konnte (BT.-Drs. IV/651 S. 17).

33
c) Nach Maßgabe obiger Ausführungen ist es unter Zugrundelegung des revisionsrechtlichen Prüfungsmaßstabs aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, dass das Amtsgericht die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB mit ausführlicher Begründung als nicht widerlegt angesehen hat.

34
Ausgehend von der Gesetzessystematik kommt ein Abweichen von der Regelvermutung nur bei besonderen Umständen des Einzelfalles in Betracht. Die Annahme der Widerlegung der Regelvermutung muss nach dem Willen des Gesetzgebers auf seltene Ausnahmen beschränkt bleiben (BT.-Drs. IV/651, S. 17). Der tatrichterlichen Bewertung des Amtsgerichts, die hierfür im vorliegenden Fall keine ausreichende Grundlage gesehen hat, ist - zumal unter Berücksichtigung des eingeschränkten revisionsgerichtlichen Beurteilungsmaßstabs (vgl. dazu Valerius a.a.O. § 69 Rn. 136, 288) - aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten.

35
Das Amtsgericht hat an tatbezogenen Umständen über den Aspekt hinaus, dass die Fahrt mit einem im Vergleich zu einem Personenkraftwagen leichteren E-Scooter stattfand, berücksichtigt, dass die vom Angeklagten bis zu seiner polizeilichen Kontrolle gefahrene Strecke von ca. 300 m nicht allzu lang war. Wenn das Amtsgericht darin keinen Fall einer Bagatellfahrt mehr gesehen hat, so liegt dies im Rahmen seines Beurteilungsspielraums.

36
Soweit die Revision zu den Tatumständen ergänzend anführt, dass der Bürgersteig, auf dem der Angeklagte fuhr, zum Tatzeitpunkt von Fußgängern nicht benutzt worden sei, handelt es sich um urteilsfremdes Vorbringen, das der Senat bei seiner Entscheidung nicht berücksichtigen kann. Grundlage der Prüfung im Rahmen der Sachrüge ist nur die Urteilsurkunde (MeyerGoßner/Schmitt StPO 63. Aufl. § 337 Rn. 22 m.w.N.). Der Umstand, dass Leib oder Leben anderer Menschen oder Sachen von bedeutendem Wert nicht konkret gefährdet wurden, ist zudem bereits Tatbestandsvoraussetzung des als abstraktem Gefährdungsdelikt ausgestalteten § 316 StGB (vgl. Fischer a.a.O. § 316 Rn. 2,3), im Falle einer konkreten Gefährdung läge die Strafbarkeit im Bereich des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB, gegebenenfalls

i.V.m. § 315c Abs. 3 StGB. Dafür, dass nach den Tatumständen bereits der Umfang der abstrakten Gefährdung der Verkehrssicherheit in ungewöhnlicher Weise vom Normalfall abgewichen wäre, ergeben sich aus den Urteilsfeststellungen dagegen keine Anhaltspunkte.

37
Auch besondere Umstände in der Persönlichkeit des Täters sind aus den Urteilsgründen nicht ersichtlich. Die Tatsache, dass der Angeklagte nicht vorbestraft ist, so dass es sich bei der Anlasstat um einen erstmaligen Verstoß des Täters gegen ein Delikt im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB handelt, vermag für sich genommen ebenfalls die nach § 69 Abs. 2 StGB vermutete Ungeeignetheit in aller Regel nicht zu widerlegen, zumal die Vorschrift in ihrem Anwendungsbereich vom Gesetzgeber nicht auf Wiederholungsfälle beschränkt ist (vgl. OLG Hamburg Beschluss vom 8. März 2007, Az: 2 Ws 43/07, Beck-RS 2007, 11906, Ziffer II 2 c bb; Kinzing in Schönke/Schröder a.a.O. § 69 Rn. 46; Valerius a.a.O. § 69 Rn. 143). Auch aus dem Umstand, dass der Angeklagte verkehrsordnungsrechtlich nur einmal vorgeahndet ist, ergibt sich insoweit kein Anlass für eine andere Beurteilung.

38
Schließlich befand sich nach den Urteilsfeststellungen die Fahrerlaubnis des Angeklagten bis zum Erlass des Urteils nicht in amtlicher Verwahrung, so dass auch der Fall, der nach Vorstellung der amtlichen Begründung die gesetzliche Vermutung des § 69 Abs. 2 StGB wegen besonderer Umstände nach der Tat widerlegen könnte, nicht gegeben ist.

39
Persönliche Belastungen wie berufliche, wirtschaftliche oder finanzielle Nachteile, die der Täter infolge der Entziehung der Fahrerlaubnis in Zukunft zu erwarten hat, sind dagegen im Rahmen der Frage der Eignung bzw. der Entziehung der Fahrerlaubnis in der Regel nicht berücksichtigungsfähig (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 111, 178 m.w.N.). Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass einem Angeklagten, dessen mangelnde Eignung feststeht, unter Hintanstellung des Schutzguts der Verkehrssicherheit nicht allein deshalb die Fahrerlaubnis belassen werden kann, weil er aus persönlichen Gründen auf sie angewiesen ist. Dieser Gedanke kommt auch in der gesetzlichen Regelung des § 69 Abs. 1 Satz 2 StGB zum Ausdruck, nach der es bei feststehender Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen einer weiteren besonderen Prüfung der Verhältnismäßigkeit, wie sie § 62 StGB bei Anordnung von Maßregeln der Besserung und Sicherung im Allgemeinen anordnet, nicht mehr bedarf. Nur, wenn das Gewicht und der Umfang der Auswirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis im Einzelfall bereits im Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung sichere Rückschlüsse auf das zu erwartende Verhalten des Täters und seine künftige Eignung gezogen werden können, können derartige Folgen, insbesondere, wenn der Tat ein Regelfall im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB zugrunde liegt, unter Umständen bereits bei der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis Berücksichtigung finden. Dies wird jedoch nur in seltenen Ausnahmefällen in Betracht kommen (Valerius a.a.O. § 69, Rn. 111). Ansonsten können die Auswirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis mitunter im Rahmen der Ausgestaltung der Maßregel von Bedeutung sein. Die Bewertung des Amtsgerichts, welche eine Berücksichtigung der Konsequenzen einer Entziehung der Fahrerlaubnis für den Angeklagten nur im Rahmen der Gestaltung der Sperre vorgenommen hat, ist frei von Rechtsfehlern, da der vorliegende Fall auch im Hinblick auf die Folgen der Entziehung zumindest keine außergewöhnlichen Umstände ausweist.

40
Auch im Wege einer Gesamtbetrachtung hat das Amtsgericht die einzelnen berücksichtigungsfähigen Umstände nicht als ausreichend angesehen, um die in der Tat zum Ausdruck gekommene Unterordnung der Sicherheit des allgemeinen Straßenverkehrs unter die eigenen Zwecke und Interessen in einem Maße aufzuwiegen, dass dies ein grundsätzliches Absehen von der Verhängung der Maßregel gebieten würde (UA S. 6). Dies begegnet ebenfalls keinen rechtlichen Bedenken.

41
d) Da somit die Voraussetzungen des § 69 StGB vorlagen, war die Einziehung der Fahrerlaubnis zwingend anzuordnen, ohne dass dem Richter insoweit noch ein Ermessenspielraum eingeräumt gewesen wäre (Fischer a.a.O. § 69 Rn. 51 m.w.N.).

42
e) Auch die Bestimmung der Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 1 StGB kann bestehen bleiben.

43
Maßgeblich für deren Festlegung sind Art und Ausmaß des Eignungsmangels im Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung. Im Rahmen der Gesamtabwägung können unter einem prognostischen Blickwinkel auch berufliche, wirtschaftliche und finanzielle Nachteile berücksichtigt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Täter die Maßregel aufgrund dessen in besonderem Maße zur Warnung diesen lassen wird und hierdurch die Eignungsmängel früher beseitigt werden (vgl. Fischer a.a.O. § 69a Rn. 19). Es ist nicht zu besorgen, dass dem Amtsgericht neben der Berücksichtigung der Folgen für den Angeklagten der im Rahmen der Strafzumessung erwähnte Umstand aus dem Blick geraten sein könnte, dass der Angeklagte bislang nicht vorbestraft und nur einmal, und das auch nicht einschlägig, verkehrsordnungsrechtlich vorgeahndet ist, zumal die verhängte Sperrfrist mit 7 Monaten geringfügig über dem gesetzlichen Mindestmaß von 6 Monaten liegt und eine Anrechnung gemäß § 69a Abs. 4 StGB mangels vorläufiger Einziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vor Erlass des Urteils nicht in Betracht kam.

Kosten: § 473 Abs. 1 Satz 1 StPO.