

08.03.95

VP - In - R

Gesetzesantrag

**der Länder Brandenburg,
Hamburg, Nordrhein-
Westfalen und Schleswig-
Holstein**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrs-
gesetzes**

A. Zielsetzung

Der Entwurf verfolgt das Ziel der Absenkung der Alkohol-Promille-Grenze beim Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß auf 0,5 ‰. Gleichzeitig soll die Atemalkoholanalyse ermöglicht und die Höchstgrenze für Geldbußen bei Alkoholverstößen angehoben werden.

B. Lösung

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

C. Alternativen

Für die Herabsenkung der Promille-Grenze, die Einführung der Atemalkoholanalyse und die Anhebung der Höchstgrenze für Geldbußen gibt es keine Alternative, die der Verkehrssicherheit gleichermaßen Rechnung trägt.

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die vorgesehene Regelung nicht mit haushaltsmäßig erfaßbaren Mehrkosten belastet.

08.03.95

VP - In - R

Gesetzesantrag

**der Länder Brandenburg,
Hamburg, Nordrhein-
Westfalen und Schleswig-
Holstein**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrs-
gesetzes**

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Düsseldorf, den 7. März 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg und die Landesregierungen Brandenburg, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein haben beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigelegten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen-
verkehrsgesetzes

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag zu beschließen.

Ich bitte, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zuzuweisen und ihn gemäß § 23 Abs. 3 i.V.m. § 15 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates bereits in die Tagesordnung der Plenarsitzung am 31. März 1995 aufzunehmen, um in dieser Sitzung die Beschlußfassung über seine Einbringung beim Deutschen Bundestag herbeizuführen.

Kammerlän.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

§ 24 a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt gefaßt:

"(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden."

**Artikel 2
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

In der Bundesrepublik wurden 1993 insgesamt 385.384 Unfälle mit Personenschaden registriert, davon rund 10 % Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Der Anteil der 1993 im Zusammenhang mit Alkohol getöteten Personen betrug sogar rund 20 % (2.048 von insgesamt 9.949 tödlich Verunglückten). Dies zeigt deutlich die überproportionale Schwere der Folgen bei Alkoholunfällen. Dieser Entwicklung muß entgegengewirkt werden.

Nach allgemein gesicherten medizinischen Erkenntnissen beginnt eine verminderte Fahrtüchtigkeit bei einer forensisch nachweisbaren Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 ‰ bis 0,4 ‰. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlags von 0,1 ‰ ergibt sich ein Gefährdungs-Grenzwert von 0,5 ‰. Dieser Grenzwert wird sowohl von den Verkehrssicherheitsverbänden, als auch von der Weltgesundheitsorganisation und der Europäischen Union als ein noch verträglicher Wert angesehen, ab dem bei einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt ohne Ausfallerscheinungen eine Ahndung durch Bußgeld und Fahrverbot noch als gerechtfertigt erscheint.

Gegenwärtig wird der Wert von 0,5 ‰ innerhalb der Europäischen Union nur in den Niederlanden, in Belgien und Portugal angewandt. Die Kommission der Europäischen Union hatte jedoch in einer Initiative über Sicherheit im Straßenverkehr bereits 1989 eine Absenkung des Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 ‰ in den übrigen Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Insoweit ist dadurch ein deutliches Signal für eine einheitliche Regelung in den Staaten der Europäischen Union erkennbar.

Die Absenkung des geltenden Promille-Wertes ist geeignet, die Verkehrssicherheit insgesamt zu erhöhen, weil viele Verkehrsteilnehmer mit geringeren Blutalkoholkonzentrations-Werten nicht mehr in der Lage sind, ein Fahrzeug in jeder Situation sicher zu führen und es oft vom Zufall abhängt, ob es zu einem Schaden kommt.

Obwohl es sich bei den Verstößen nach § 24 a Straßenverkehrsgesetz um folgenlose Trunkenheitsfälle ohne Ausfallerscheinungen handelt, wird die immer noch sehr hohe Quote alkoholbedingter Verkehrsunfälle dadurch günstig beeinflusst, daß mit § 24 a StVG ein deutliches Signal an die Kraftfahrer gegeben wird, Trinkgewohnheiten zu ändern.

Die Absenkung des Promille-Wertes vergrößert schließlich auch den Abstand des von der Rechtsprechung (vgl. BGH-Beschluß vom 28. Juni 1990 - VerkMitt S. 65) festgelegten Wertes für die absolute Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰ zum Ordnungswidrigkeitsrecht und setzt die Einstiegsschwelle für Alkoholverstöße im Straßenverkehr herab.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Zu Artikel 1:

In der Vorschrift wird der bisher geltende Promille-Grenzwert von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration abgesenkt. Gleichzeitig wird ein Grenzwert von 0,25 Milligramm pro Liter Atemalkoholkonzentration eingeführt, der einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ entspricht. Dieser Wert geht zurück auf das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes vom April 1991 (Günter Schoknecht "Gutachten zur Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse"). Bisher wurde die Bestimmung des Alkoholgehalts über die Atemluft in der Praxis lediglich als Vortest angewendet, der jedoch die Blutalkoholbestimmung als forensisch anerkanntes Verfahren nicht ersetzen konnte. Es war deshalb notwendig, die Voraussetzungen für eine beweissichere Methode zur Bestimmung der Atemalkoholkonzentration zu entwickeln. Durch die Atemalkoholbestimmung als einfach zu handhabende Meßmethode entfällt die Blutentnahme und der damit verbundene erhebliche organisatorische Aufwand. Für den Betroffenen bedeutet diese Meßmethode die Wahrung seiner körperlichen Unversehrtheit. Durch die Schnelligkeit des zu erzielenden Ergebnisses werden auch die bisherigen Nachteile des Betroffenen bei negativem Alkoholgutachten (insbesondere Zeitverlust, Stehenlassen des Kraftfahrzeugs, vorläufige Beschlagnahme des Führerscheins) abgewendet.

Um die Atemalkoholanalyse als beweissicher forensisch anzuwenden, ist die Festlegung eigener Grenzwerte für die Alkoholkonzentration in der Atemluft (Alveolarluft) erforderlich. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß ein Grenzwert von 0,55 mg/l Alveolarluft einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ oder von 0,4 mg/l dem Wert von 0,8 ‰ oder von 0,25 mg/l dem Wert von 0,5 ‰ entspricht. Bei Herabsetzung der Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰ in § 24 a Abs. 1 StVG ist deshalb der Wert von 0,25 mg/l Atemalkoholkonzentration aufzunehmen. Daneben muß der Wert der Blutalkoholkonzentration in § 24 a Abs. 1 StVG erhalten bleiben, weil bei fehlender Mitwirkung des Betroffenen oder bei seiner Weigerung weiterhin die Blutentnahme erforderlich ist. Die Blutentnahme ist ferner notwendig bei Verdacht auf andere forensisch bedeutsame Substanzen, wie Medikamente oder Drogen.

Bei der Atemalkoholbestimmung dürfen nur Meßgeräte eingesetzt und Meßmethoden angewendet werden, die den im Gutachten gestellten Anforderungen genügen.

Die Einführung der Atemalkoholanalyse fordert keine zusätzlichen gesetzlichen Regelungen über verdachtlose Atemalkoholkontrollen auf der Straße. Bereits nach der gegenwärtigen Gesetzeslage sind Verkehrstüchtigkeitskontrollen zulässig (§ 36 Abs. 5 StVO). Die erforderliche Mitwirkung des Betroffenen bei in diesem Zusammenhang durchgeführten Atemalkoholkontrollen bereitet keine grundsätzlichen Probleme, da die Möglichkeit offen bleibt, ihn unter den gesetzlichen Voraussetzungen zwangsweise zur Blutprobe heranzuziehen.

Die Anhebung des Bußgeldes in Absatz 3 von 3.000 auf 5.000 DM trägt der seit 1973 erfolgten Geldentwertung Rechnung.

II. Zu Artikel 2:

Die Vorschrift enthält die Inkrafttretensregelung.

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Der Entwurf verfolgt das Ziel der Absenkung der Alkohol-Promille-Grenze beim Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß auf 0,5 ‰. Gleichzeitig soll die Atemalkoholanalyse ermöglicht und die Höchstgrenze für Geldbußen bei Alkoholverstößen angehoben werden.

B. Lösung

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

C. Alternativen

Für die Herabsenkung der Promille-Grenze, die Einführung der Atemalkoholanalyse und die Anhebung der Höchstgrenze für Geldbußen gibt es keine Alternative, die der Verkehrssicherheit gleichermaßen Rechnung trägt.

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die vorgesehene Regelung nicht mit haushaltsmäßig erfaßbaren Mehrkosten belastet.

31.03.95

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

- / Der Bundesrat hat in seiner 682. Sitzung am 31. März 1995 beschlossen, den beige-
fügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen
Bundestag einzubringen.
- / Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

§ 24 a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt gefaßt:

"§ 24a [0,5 Promille-Grenze]

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.
- (2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.
- (3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden."

Artikel 2 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

...

Begründung:**A. Allgemeiner Teil**

In der Bundesrepublik wurden 1993 insgesamt 385.384 Unfälle mit Personenschaden registriert, davon rund 10 % Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Der Anteil der 1993 im Zusammenhang mit Alkohol getöteten Personen betrug sogar rund 20 % (2.048 von insgesamt 9.949 tödlich Verunglückten). Dies zeigt deutlich die überproportionale Schwere der Folgen bei Alkoholunfällen. Dieser Entwicklung muß entgegengewirkt werden.

Nach allgemein gesicherten medizinischen Erkenntnissen beginnt eine verminderte Fahrtüchtigkeit bei einer forensisch nachweisbaren Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 ‰ bis 0,4 ‰. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlags von 0,1 ‰ ergibt sich ein Gefährdungs-Grenzwert von 0,5 ‰. Dieser Grenzwert wird sowohl von den Verkehrssicherheitsverbänden, als auch von der Weltgesundheitsorganisation und der Europäischen Union als ein noch verträglicher Wert angesehen, ab dem bei einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt ohne Ausfallerscheinungen eine Ahndung durch Bußgeld und Fahrverbot noch als gerechtfertigt erscheint.

Gegenwärtig wird der Wert von 0,5 ‰ innerhalb der Europäischen Union nur in den Niederlanden, in Belgien und Portugal angewandt. Die Kommission der Europäischen Union hatte jedoch in einer Initiative über Sicherheit im Straßenverkehr bereits 1989 eine Absenkung des Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 ‰ in den übrigen Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Insoweit ist dadurch ein deutliches Signal für eine einheitliche Regelung in den Staaten der Europäischen Union erkennbar.

Die Absenkung des geltenden Promille-Wertes ist geeignet, die Verkehrssicherheit insgesamt zu erhöhen, weil viele Verkehrsteilnehmer mit geringeren Blutalkoholkonzentrations-Werten nicht mehr in der Lage sind, ein Fahrzeug in jeder Situation sicher zu führen und es oft vom Zufall abhängt, ob es zu einem Schaden kommt.

Obwohl es sich bei den Verstößen nach § 24 a Straßenverkehrsgesetz um folgenlose Trunkenheitsfälle ohne Ausfallerscheinungen handelt, wird die immer noch sehr hohe Quote alkoholbedingter Verkehrsunfälle dadurch günstig beeinflusst, daß mit § 24 a StVG ein deutliches Signal an die Kraftfahrer gegeben wird, Trinkgewohnheiten zu ändern.

Die Absenkung des Promille-Wertes vergrößert schließlich auch den Abstand des von der Rechtsprechung (vgl. BGH-Beschluß vom 28. Juni 1990 - VerkMitt S. 65) festgelegten Wertes für die absolute Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰ zum Ordnungswidrigkeitsrecht und setzt die Einstiegsschwelle für Alkoholverstöße im Straßenverkehr herab.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Zu Artikel 1:

In der Vorschrift wird der bisher geltende Promille-Grenzwert von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration abgesenkt. Gleichzeitig wird ein Grenzwert von 0,25 Milligramm pro Liter Atemalkoholkonzentration eingeführt, der einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ entspricht. Dieser Wert geht zurück auf das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes vom April 1991 (Günter Schoknecht "Gutachten zur Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse"). Bisher wurde die Bestimmung des Alkoholgehalts über die Atemluft in der Praxis lediglich als Vortest angewendet, der jedoch die Blutalkoholbestimmung als forensisch anerkanntes Verfahren nicht ersetzen konnte. Es war deshalb notwendig, die Voraussetzungen für eine beweissichere Methode zur Bestimmung der Atemalkoholkonzentration zu entwickeln. Durch die Atemalkoholbestimmung als einfach zu handhabende Meßmethode entfällt die Blutentnahme und der damit verbundene erhebliche organisatorische Aufwand. Für den Betroffenen bedeutet diese Meßmethode die Wahrung seiner körperlichen Unversehrtheit. Durch die Schnelligkeit des zu erzielenden Ergebnisses werden auch die bisherigen Nachteile des Betroffenen bei negativem Alkoholgutachten (insbesondere Zeitverlust, Stehenlassen des Kraftfahrzeugs, vorläufige Beschlagnahme des Führerscheins) abgewendet.

Um die Atemalkoholanalyse als beweissicher forensisch anzuwenden, ist die Festlegung eigener Grenzwerte für die Alkoholkonzentration in der Atemluft (Alveolarluft) erforderlich. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß ein Grenzwert von 0,55 mg/l Alveolarluft einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ oder von 0,4 mg/l dem Wert von 0,8 ‰ oder von 0,25 mg/l dem Wert von 0,5 ‰ entspricht. Bei Herabsetzung der Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰ in § 24 a Abs. 1 StVG ist deshalb der Wert von 0,25 mg/l Atemalkoholkonzentration aufzunehmen. Daneben muß der Wert der Blutalkoholkonzentration in § 24 a Abs. 1 StVG erhalten bleiben, weil bei fehlender Mitwirkung des Betroffenen oder bei seiner Weigerung weiterhin die Blutentnahme erforderlich ist. Die Blutentnahme ist ferner notwendig bei Verdacht auf andere forensisch bedeutsame Substanzen, wie Medikamente oder Drogen.

Bei der Atemalkoholbestimmung dürfen nur Meßgeräte eingesetzt und Meßmethoden angewendet werden, die den im Gutachten gestellten Anforderungen genügen.

Die Einführung der Atemalkoholanalyse fordert keine zusätzlichen gesetzlichen Regelungen über verdachtlose Atemalkoholkontrollen auf der Straße. Bereits nach der gegenwärtigen Gesetzeslage sind Verkehrstüchtigkeitskontrollen zulässig (§ 36 Abs. 5 StVO). Die erforderliche Mitwirkung des Betroffenen bei in diesem Zusammenhang durchgeführten Atemalkoholkontrollen bereitet keine grundsätzlichen Probleme, da die Möglichkeit offen bleibt, ihn unter den gesetzlichen Voraussetzungen zwangsweise zur Blutprobe heranzuziehen.

Die Anhebung des Bußgeldes in Absatz 3 von 3.000 auf 5.000 DM trägt der seit 1973 erfolgten Geldentwertung Rechnung.

II. Zu Artikel 2:

Die Vorschrift enthält die Inkrafttretensregelung.

Entschlie ß u n g
zum
Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, alsbald den Entwurf für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes einzubringen, der effektive Sanktionen gegen das Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluß illegaler Drogen vorsieht.

Begründung:

Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen stellt der Konsum illegaler Drogen im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Zunehmend wird deutlich, daß eine erhebliche Zahl von Kraftfahrern, insbesondere in jungem oder mittlerem Lebensalter, Kraftfahrzeuge unter dem Einfluß illegaler Drogen führen. So ergibt sich z. B. aus einer umfangreichen repräsentativen Feldstudie der Universität Würzburg in Thüringen und Unterfranken, bei der mehr als 20.000 Kraftfahrzeugführer auf freiwilliger Basis mitgewirkt haben, daß 0,61% der Kraftfahrer unter dem Einfluß von Cannabis fuhren. Hochgerechnet auf die Zahl der Kraftfahrer im Bundesgebiet bedeutet dies ein erschreckendes Ergebnis. Da, anders als beim Alkohol, ein Grenzwert für "absolute Fahruntüchtigkeit" nicht festgesetzt werden kann, muß das Fahren unter dem Einfluß illegaler Drogen ausnahmslos verboten und unter Androhung effektiver Sanktionen gestellt werden.