Bundesrat Drucksache **305/00**

24.05.00

Gesetzesantrag
des Freistaates Sachsen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Bußgeldkatalog-Verordnung

A. Zielsetzung

Im Interesse der Sicherheit im Straßenverkehr soll der Beteiligung junger Fahrer an Unfällen mit Personenschaden unter Einfluss von Alkohol, die bezogen auf den Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung fast 3,5 mal so hoch wie die der anderen Altersgruppen ist, entgegengewirkt werden.

B. Lösung

Hierzu bedarf es der Einführung einer gesonderten 0-Promille-Regelung für Fahrzeugführer bis zu einem Alter von unter 25 Jahren sowie daraus resultierend einer Änderung der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung.

C. Alternativen

Für die Einführung einer gesonderten Promille-Grenze, die an die Altersgruppe der bis unter 25-jährigen gekoppelt ist, gibt es als Alternative lediglich die Koppelung an die Fahrerlaubnis auf Probe. Diese würde der besonderen Gefahren der gesamten Altersgruppe jedoch nicht gerecht.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die vorgesehene Regelung nicht mit haushaltsmäßig erfassbaren Mehrkosten belastet. Mehreinnahmen aus dem zu erwartenden Bußgeldaufkommen betreffen überwiegend die

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Haushalte der Kreisfreien Städte und der Landkreise. Die voraussichtliche Höhe der Einnahmen ist nicht abschätzbar.

E. Sonstige Kosten

Keine

Bundesrat Drucksache **305/00**

24.05.00

Gesetzesantrag
des Freistaates Sachsen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Bußgeldkatalog-Verordnung

Sächsische Staatskanzlei
Der Staatsminister
Chef der Staatskanzlei

Dresden, den 23. Mai 2000

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Kurt Biedenkopf

Sehr geehrter Herr Präsident,

gemäß dem Beschluss der Sächsischen Staatsregierung übermittle ich den als Anlage mit Vorblatt und Begründung beigefügten

> Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Bußgeldkatalog-Verordnung

mit dem Antrag, dass der Bundesrat diesen gemäß Art. 76 Abs. 1 GG im Bundestag einbringen möge.

Ich bitte, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung auf die Tagesordnung der nächstmöglichen Sitzung zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

Drucksache 305/00

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Bußgeldkatalog-Verordnung

Vom

Artikel 1
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 24a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Gesetz vom 28. April 1998 (BGBl. I S. 810) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 2 wird der Punkt am Satzende durch das Wort "oder" ersetzt.

   b) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 angefügt:

   „3. obwohl er Alkohol in der Atemluft oder im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, und er das 25. Lebensjahr nicht vollendet hat."

2. Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

   „(4) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und des Absatzes 2 mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Deutsche Mark, im Falle des Absatzes1 Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu eintausend Deutsche Mark und im Falle des Absatzes 1 Nr. 3 mit einer Geldbuße bis zu fünfhundert Deutsche Mark geahndet werden. Im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 in Verbindung mit Absatz 3 beträgt der Regelsatz für die Geldbuße zweihundert Deutsche Mark und im Falle des Absatzes 1 Nr. 3 in Verbindung mit Absatz 3 einhundert Deutsche Mark."

Artikel 2
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 04. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Nr. 69 wird in der Tatbestandsspalte die Überschrift „0-Promille-Grenze" eingefügt.

2. Nach der Überschrift „0-Promille-Grenze" wird folgende Nummer 69a eingefügt:

„69a	Kraftfahrzeug vor Vollendung des 25. Lebensjahres geführt mit einer Atemalkoholkonzentration oder einer Blutalkoholkonzentration oder mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.	§ 24a Abs. 1 Nr. 3	100"

Artikel 3
Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Der auf Artikel 2 beruhende Teil der dort geänderten Rechtsverordnung kann aufgrund der einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 4
In-Kraft-Treten

Das Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Der Entwurf enthält die Einfügung einer 0-Promille-Regelung für Kraftfahrzeugführer bis unter 25 Jahren (§ 24a StVG) sowie eine daraus resultierende Änderung der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung.

1. 0-Promille-Regelung (§ 24a Abs. 1 Nr. 3 StVG)

In der 13. Legislaturperiode wurde § 24a StVG grundlegend novelliert. Dabei wurde in Absatz 1 neben der bereits bestehenden 0,8-Promille-Grenze die neue 0,5-Promille-Grenze eingefügt. Verstöße gegen die 0,5-Promille-Grenze werden seit dem in der Regel mit einer Geldbuße von 200,– DM (§ 24a Abs. 4 Satz 2 StVG) geahndet. Von einer Anwendung des Fahrverbotes wird insoweit abgesehen.

Ziel der Änderung des § 24a StVG ist es nunmehr, dieser beizubehaltender Grenzwertregelung, deren Erfolge sich gegenwärtig noch nicht abschließend beurteilen lassen, im unteren Bereich eine weitere 0-Promille-Regelung zur Seite zu stellen, die ausschließlich für die Altersgruppe der unter 25-jährigen motorisierten Verkehrsteilnehmer gilt.

Das bisherige Sanktionssystem trägt nicht dem besonderen Risiko junger Kraftfahrzeugführer Rechnung. Die Altersgruppe bis unter 25 Jahren ist überproportional häufiger an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt. Dem konnte in der Vergangenheit mit den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe, durch die spürbare Intensivierung der Kontrollmaßnahmen der Polizei sowie gezielte Kampagnen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit nur bedingt entgegengewirkt werden, sodass es der Setzung eines ordnungspolitischen Signals an diese Altersgruppe bedarf.

In der Bundesrepublik wurden 1998 insgesamt 377.257 Unfälle mit Personenschaden registriert, davon 28.736 (7,6%) Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Von den insgesamt 29.166 an diesen Unfällen beteiligten Personen unter Alkoholeinfluss entfielen 6.602 auf die Altersgruppe der 18-bis unter 25-jährigen (22,6%), obwohl der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung lediglich 8.08 % ausmacht. Damit ist das Risiko dieser jungen Altersgruppe, als alkoholisierter Beteiligter bei einem Verkehrsunfall zu Schaden zu kommen, fast 3,5-mal so hoch, wie das der übrigen Altersgruppen.
Die Bundesstatistik über Fehlverhalten der Fahrzeugführer nach Altersgruppen bei Unfällen mit Personenschaden beziffert den Alkoholeinfluss in 26.542 Fällen als Fehlverhalten aller Altersgruppen von Fahrzeugführern und für die Altersgruppe der 18-bis unter 25-jährigen in 6.252 Fällen (23,5%). Unter Berücksichtigung des Bevölkerungsanteils dieser jungen Fahrer ergibt sich auch insoweit ein 3,5 faches Risiko gegenüber der übrigen Bevölkerung. Selbst wenn man die unter 18-jährigen, die nur in wenigen Fällen im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, bei diesen Gegenüberstellungen außer Betracht lässt, ergibt sich für die Altersgruppe der 18-bis unter 25-jährigen immer noch ein 3-faches Risiko. Bei einem Vergleich der absoluten Zahlen wird die Zielgruppe der Regelung zwar von der Altersgruppe der 25- bis unter 35-jährigen übertroffen, jedoch ergibt sich hier nur ein 1,7-faches Risiko gegenüber der übrigen Bevölkerung über 18 Jahren. Die Anzahl der Beteiligten unter Alkoholeinfluss an

Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden betrug 1998 bei dieser Altersgruppe 8.338. Als Ursache wurde der Alkoholeinfluss für die 25- bis unter 35-jährigen in 7.738 Fällen registriert. Die Risikoverteilung resultiert daraus, dass diese Altersgruppe einen Bevölkerungsanteil von 16% besitzt. Die Vollendung des fünfundzwanzigsten Lebensjahres markiert damit einen Wendepunkt bei der Unfallhäufigkeit.

Bezogen auf Blutalkoholkonzentrationen unter 0,5 Promille lag der Anteil der 18- bis unter 25-jährigen an allen alkoholisierten Beteiligten bei Unfällen mit Personenschaden 1998 sogar bei über einem Drittel. In Bereichen mittlerer Blutalkoholkonzentration setzt sich dieser hohe Anteil fort, und wird teilweise sogar noch übertroffen. Damit zeigt sich, dass insbesondere die jungen Kraftfahrzeugführer, die weit überdurchschnittlich an Alkoholunfällen in irgendeiner Form beteiligt sind, beim Grad der Alkoholisierung verhältnismäßig häufig im Bereich der geringeren bis mittleren Alkoholisierungsgrade vertreten sind. Aufgrund der besonderen Gefahren des Alkoholgenusses durch junge Fahrer und Fahranfänger hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag (vgl. 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1998, Arbeitskreis IV) bereits 1998 ein absolutes Alkoholverbot beim Führen von Kraftfahrzeugen für junge Fahrer als kurzfristig realisierbare Maßnahme - wenn auch auf die Probezeit beschränkt - gefordert.
Die Gründe für diese Entwicklungen dürften darin zu sehen sein, dass junge Kraftfahrzeugführer nicht nur Probleme damit haben, streng zwischen dem Genuss von Alkohol und dem Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen, sondern dass sie aufgrund der fehlenden Fahrpraxis offensichtlich insbesondere dann überfordert sind, wenn sie sich nach dem Genuss von Alkohol hinters Steuer setzen. Die aufgrund langjähriger Fahrpraxis durch ältere Verkehrsteilnehmer gesammelten Erfahrungen können zumindest teilweise den Einfluss geringer Alkoholmengen kompensieren, während dieses jüngeren Fahrzeugführern nicht gelingt. Unabhängig davon stehen jedoch die Präventions- und Erziehungsgedanken im Vordergrund der Novellierung, welche erwarten lassen, dass junge Fahrzeugführer künftig den Konsum von Alkohol und das Führen eines Kraftfahrzeuges trennen und die daraus gewonnenen positiven Erfahrungen auch dann beherzigen, wenn sie der Altersgruppe der bis zu 25-jährigen entwachsen sind. Damit ist langfristig auch mit positiven Auswirkungen auf die Alkoholunfallentwicklung älterer Fahrzeugführer zu rechnen. Die Änderung verfolgt das Ziel, Jugendliche gar nicht erst in die Versuchung kommen zu lassen, sich an die ordnungsrechtlich zulässige Promille-Grenze des § 24 a StVG "heranzutrinken".

Der Personenkreis, der durch die Norm erfasst wird, wurde bewusst an die Altersgruppe der bis unter 25-jährigen und nicht an den Zeitraum der Fahrerlaubnis auf Probe gekoppelt, um dem erhöhten Gefahrenpotenzial dieser Altersgruppe Rechnung zu tragen. Gemessen an den jeweiligen Bevölkerungsanteilen sind den vom Statistischen Bundesamt für die Altersgruppen der 18- bis unter 21-jährigen und 21- bis unter 25-jährigen erhobenen Unfallzahlen lediglich geringe Abweichungen zu entnehmen. Ein permanenter Rückgang des Unfallrisikos ist erst für die Altersgruppen über 25 Jahre feststellbar.

Durch die Koppelung an die Altersgrenze wird ebenfalls erreicht, dass die Inhaber derjenigen Fahrerlaubnisklassen, die bereits ab einem Alter von 16 Jahren erworben werden können, dem Alkoholverbot unterfallen. Damit werden die Inhaber der Klassen L, M und T, die gemäß § 32 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) von den Regelungen über die Probezeit nach § 2a des StVG ausgenommen sind, nicht privilegiert. Ebenso besteht für Inhaber der Fahrerlaubnis der Klasse A1, die ebenfalls mit 16 Jahren erworben werden kann, nicht die Möglichkeit, durch unauf-

fälliges Verhalten im Straßenverkehr bereits mit 18 Jahren die Probezeit zu beenden und damit bereits die Berechtigung zu erhalten, nach dem Genuss geringer Alkoholmengen ein Kraftfahrzeug zu führen. Auch werden Ersterwerber einer Fahrerlaubnis mit einem Eingangsalter ab 25 Jahren, die im Falle der Koppelung an die Probezeit dem Alkoholverbot ebenfalls unterfallen würden, obwohl für ihre Altersgruppe möglicherweise kein alkoholbedingt erhöhtes Risiko besteht, von der Regelung ausgenommen. Darüber hinaus wird verhindert, dass junge Fahrzeugführer nach Absolvierung der Probezeit - im Regelfall im Alter von 20 Jahren - dem Irrglauben unterliegen, sie könnten nun auch unter Alkoholeinfluss ein Fahrzeug führen. Durch die Erfassung der gesamten Altersgruppe bis unter 25 Jahren wird eine klare und für den Normadressaten verständliche Regelung eingeführt.

2. Bußgeldrahmen (§ 24a Abs. 4 StVG)

Für Verstöße gegen das neu eingeführte Alkoholverbot wird ein Regelsatz für die Geldbuße in Höhe von 100,-- DM festgelegt. Gleichzeitig wird die Bußgeldobergrenze mit 500,-- DM beziffert. Damit erfolgt eine abgestufte Anpassung an die bisherigen Sanktions- bzw. Bußgeldobergrenzen für die 0,5- bzw. 0,8-Promille-Grenze.

Der gegenüber der 0,5-Promille-Grenze um die Hälfte reduzierte Regelsatz trägt dem Umstand Rechnung, dass junge Fahrzeugführer in der Regel über relativ geringe Einkommen verfügen. Gleichzeitig wird dabei berücksichtigt, dass aufgrund der Beibehaltung der Anlage 12 zu § 34 FeV, Tabelle A, Ziffer 2.3, Verstöße gegen § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (Alkohol, berauschende Mittel) diese das neue Verbot erfasst und den "schwerwiegenden Zuwiderhandlungen" im Sinne des § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StVG in Verbindung mit § 34 FeV unterfällt. Damit führen Verstöße gegen das neu eingefügte Verbot zur Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar, welches den Betroffenen - soweit sie den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe unterfallen - mit weiteren Kosten belastet.

Ebenso wurde auf eine Änderung der Anlage 13 zu § 40 FeV verzichtet, so dass die Verstöße gegen die neue Norm den "übrigen Ordnungswidrigkeiten" gemäß Ziffer 7 der Anlage unterfallen und die Entscheidung wegen einer Zuwiderhandlung zu der Bewertung mit einem Punkt im Verkehrszentralregister führt.

3. Weiterer Inhalt des Gesetzes

Das Gesetz enthält außerdem eine Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung, die sich als Folgeänderung aus der neuen 0-Promille-Regelung ergibt (Artikel 1).

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nr. 1 (§ 24a Abs. 1)

Die neue Fassung stellt den bisher geltenden Atem- und Blutalkohol-Grenzwerten von 0,8 Promille / 0,40 mg/l bzw. 0,5 Promille / 0,25 mg/l eine gesonderte 0 Promille-Grenze für junge Kraftfahrzeugführer bis zu einem Alter von einschließlich 24 Jahren zur Seite.

Zu Nr. 2 (§ 24a Abs. 4)

Der Absatz regelt den Bußgeldrahmen, der auf 500,00 DM (Höchstgrenze) festgelegt wird. Gleichzeitig wird für den Regelfall für den neu eingeführten Verstoß im Falle der fahrlässigen Begehung eine Geldbuße von 100,00 DM festgelegt. Die Bestimmung der Höhe erfolgte in entsprechender Abstufung zu den vorhandenen Beträgen für die 0,5- bzw. 0,8-Promille-Grenze, die gegenwärtig 1.000,00 bzw. 3.000,00 DM (Höchstgrenze) und 200,00 DM (Regelsatz bei der 0,5-Promille-Grenze) betragen. Aufgrund der Integrierung in den bisherigen Text ergibt sich die komplette Neuformulierung des Absatzes 4.

2. Zu Artikel 2 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung als Folge der neuen Promille-Regelung in § 24 a StVG)

Zu Nr. 1 (neue Überschrift nach Nr. 69)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nr. 2 (Einfügung einer neuen Nr. 69a)

Redaktionelle Folgeänderung

3. Zu Artikel 3

Die Regelung über die Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang ist erforderlich im Hinblick darauf, dass im Artikel 2 auch eine Rechtsverordnung durch ein förmliches Gesetz geändert wird.

4. Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt den Zeitpunkt des In-Kraft-Treten des Gesetzes.