

Antrag

der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Angelika Barbe, Hans Gottfried Bernrath, Carl Ewen, Elke Ferner, Günter Graf, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Marianne Klappert, Fritz Rudolf Körper, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Uwe Küster, Uwe Lambinus, Dorle Marx, Dr. Dietmar Matterné, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Peter Paterna, Bernd Reuter, Siegfried Scheffler, Gisela Schröter, Rolf Schwanitz, Johannes Singer, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Gerd Wartenberg (Berlin), Jochen Welt, Dr. Margrit Wetzel, Dieter Wiefelspütz, Berthold Wittich, Peter Zumkley, Dr. Peter Struck, Dr. Hans-Jochen Vogel und der Fraktion der SPD

Mehr Verkehrssicherheit durch Senkung der Promillegrenze und Einführung der elektronischen Atemalkohol-Analyse

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 in folgenden Punkten zu ändern:

1. Als Grenzwert des Ordnungswidrigkeitentatbestands für das Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß wird bundeseinheitlich 0,5 Promille festgesetzt.
2. § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes wird um einen entsprechenden eigenen Grenzwert für die Atemalkohol-Konzentration ergänzt.
3. Der Einsatz der elektronischen Atemalkohol-Analyse als gerichtsverwertbares Beweismittel wird durch bundeseinheitlich standardisierte Vorgaben für die Herstellung und Bedienung der Testgeräte gesichert.
4. Im Straßenverkehrsgesetz und in der Strafprozeßordnung werden die Voraussetzungen für polizeiliche Alkoholkontrollen ohne Vorliegen konkreter Verdachtsmomente geschaffen.

Bonn, den 19. Juni 1991

Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Angelika Barbe
Hans Gottfried Bernrath
Carl Ewen
Elke Ferner
Günter Graf
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Marianne Klappert
Fritz Rudolf Körper
Walter Kolbow
Volkmar Kretkowski
Horst Kubatschka
Dr. Uwe Küster
Uwe Lambinus
Dorle Marx
Dr. Dietmar Mattered

Heide Mattischeck
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Peter Paterna
Bernd Reuter
Siegfried Scheffler
Gisela Schröter
Rolf Schwanitz
Johannes Singer
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Gerd Wartenberg (Berlin)
Jochen Welt
Dr. Margrit Wetzel
Dieter Wiefelspütz
Berthold Wittich
Peter Zumkley
Dr. Peter Struck
Dr. Hans-Jochen Vogel und Fraktion

Begründung

1. Allgemeines:

Alkohol im Straßenverkehr ist nach wie vor eine der häufigsten Unfallursachen.

Jahr für Jahr kommen mindestens 1 500 Menschen bei alkoholbedingten Unfällen ums Leben. Nach der amtlichen Unfallstatistik liegt der Anteil der bei Alkoholunfällen Getötete an der Gesamtzahl der Verkehrstoten bei 20 Prozent. Namhafte Verkehrswissenschaftler gehen angesichts der hohen Dunkelziffer bei der Unfallursachenerfassung und der Zunahme der Unfallflucht tatsächlich von wesentlich höheren Zahlen aus.

Alle Aufklärungs- und Informationskampagnen der Vergangenheit haben diese Situation nicht grundlegend verändert.

Es ist daher dringend geboten, durch Absenkung der Promillegrenze ein deutliches Signal zu setzen. Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen haben schon 1986 ergeben, daß eine geringere Promillegrenze die Kraftfahrer veranlassen wird, sich an geringeren Trinkmengen zu orientieren. Die Erfahrungen in den Niederlanden, wo bereits 1974 der Grenzwert von 0,8 auf 0,5 abgesenkt wurde, belegen dies eindrucksvoll: Dort liegt auch nach mehr als zehn Jahren die Zahl der Fahrten unter Alkoholeinfluß von 0,5 Promille und mehr deutlich niedriger als vor der Absenkung der Promillegrenze.

Wie gefährlich Alkoholwerte unter 0,8 Promille sind, zeigen neuere Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 1990. Ab 0,5 Promille ist die Leistungsfähigkeit der Kraftfahrer bereits so deutlich gemindert, daß eine nicht mehr hinnehmbare Gefährdung des Straßenverkehrs vorliegt. Bei 0,5 Promille beträgt die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Todesfolge heute mehr als das Zweieinhalbfache gegenüber einem nüchternen Fahrer, bei 0,8 Promille bereits fast das

fünffache. Je komplexer die Fahraufgaben sind, desto deutlicher sind die Auswirkungen schon geringerer Alkoholisierung.

Die Zunahme komplexer Fahrsituationen im modernen Straßenverkehr war z. B. auch der wesentliche Beweggrund für den Bundesgerichtshof, im letzten Jahr den Grenzwert für die sogenannte absolute Fahrunsicherheit von 1,3 auf 1,1 Promille abzusenken. Daß der BGH wegen der verbesserten Meßmethoden gleichzeitig den im Grenzwert enthaltenen Sicherheitszuschlag von früher 0,2 Promille auf 0,1 Promille reduziert hat, bedingt alleine schon eine entsprechende Korrektur der 0,8 Promillegrenze (z. Z. Grundwert von 0,65 Promille und Sicherheitszuschlag von 0,15 Promille).

Eine Absenkung der Grenze in § 24a des Straßenverkehrsgesetzes ist auch mit Blick auf die neuen Bundesländer unverzichtbar. Zur Zeit gilt dort und im Ostteil von Berlin ein absolutes Alkoholverbot, wobei spürbare Strafen in der Regel ab 0,5 Promille verhängt werden. Nach dem Einigungsvertrag läuft diese Übergangsregelung am 31. Dezember 1992 aus. Bleibt der Gesetzgeber untätig, gilt dann auch dort 0,8 Promille. Eine solche Anhebung würde mit Sicherheit als Freibrief mit fatalen Folgen mißverstanden.

Die möglichst rasche Beendigung der derzeit gespaltenen Rechtslage ist auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung dringend geboten.

Die Umstellung auf die neue Rechtslage ist durch massive Informations- und Aufklärungskampagnen sowie langfristig durch intensivierete Polizeikontrollen zu flankieren.

2. Zum Grenzwert:

Der Grenzwert von 0,5 Promille setzt sich aus einem Grundwert von 0,4 Promille sowie einem Sicherheitszuschlag von 0,1 Promille zusammen.

Dieser Wert ist 1990 auch von der EG-Kommission als einheitlicher Grenzwert für ganz Europa vorgeschlagen worden. Die Verabschiedung einer entsprechenden EG-Richtlinie scheiterte bisher am Widerstand der Bundesrepublik Deutschland.

Belgien, Portugal und die Niederlande haben die 0,5 Promillegrenze bereits eingeführt.

3. Zur Atemalkohol-Analyse:

Seit längerem fordern die Verkehrs- und Innenminister der Länder übereinstimmend die Einführung der elektronischen Atemalkohol-Analyse als gerichtsverwertbares Beweismittel. Die Verwendung dieser der Blutprobe in der Meßgenauigkeit mittlerweile ebenbürtigen Technologie kann die Alkoholkontrollen der Polizei deutlich intensivieren, ohne daß der Personalbestand aufgestockt werden muß. Die derzeit noch sehr unbefriedigende Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften kann durch intensivere Kontrollen wesentlich verbessert werden. Zeitverluste und Eingriffe in die körperliche Integrität der

Kraftfahrer durch die aufwendige Blutprobe können in den allermeisten Fällen vermieden werden.

Das Bundesgesundheitsamt hat im Auftrag des Bundes und der Länder die Meßgenauigkeit der Geräte untersucht und ist zu dem Ergebnis gelangt, daß die Bedingungen der Rechtsprechung an den Einsatz als Beweismittel vor Gericht bei Einhaltung bestimmter Bau- und Betriebsvorschriften erfüllt werden können.

Da die Atemalkohol-Werte nicht linear in entsprechende Blutalkoholwerte umgerechnet werden können, ist die Aufnahme eines eigenen Atemalkohol-Grenzwertes in § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes erforderlich.

4. Zu Alkoholkontrollen ohne Vorliegen konkreter Verdachtsmomente:

Nach der geltenden Rechtslage kann die Polizei einen Alkoholtest nur dann anordnen, wenn konkrete Verdachtsmomente für die Begehung einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit durch einen alkoholisierten Kraftfahrer vorliegen. Dies wirft häufig Abgrenzungsprobleme auf, wenn einem Kraftfahrer Alkoholauswirkungen nicht deutlich anzumerken sind.

Die derzeit sehr hohe Dunkelziffer unerkannter Trunkenheitsfahrten kann wesentlich gesenkt werden, wenn durch eine Gesetzesergänzung im Straßenverkehrsgesetz und in der Strafprozeßordnung der Polizei die Möglichkeit von Stichprobenkontrollen eingeräumt wird.

Dies entspricht ebenfalls einer übereinstimmenden Forderung der Verkehrs- und Innenminister der Länder.