

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Der Entwurf verfolgt das Ziel einer Harmonisierung der mit dem Einigungsvertrag entstandenen unterschiedlichen Rechtsanwendung beim Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß durch Herabsenkung der Alkohol-Promille-Grenze auf 0,5 ‰. Das Regelfahrverbot bei Verstößen soll jedoch an den bisherigen Grenzwert von 0,8 ‰ gebunden bleiben. Gleichzeitig sollen die Atemalkoholanalyse ermöglicht und die Höchstgrenzen für Geldbußen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten angehoben werden.

B. Lösung

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

C. Alternativen

Für die Herabsetzung der Promille-Grenze, die Einführung der Atemalkoholanalyse und die Anhebung der Höchstgrenzen 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.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 920 01 — Str 170/92

Bonn, den 5. Juni 1992

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 640. Sitzung am 13. März 1992 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Kohl

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2804), wird wie folgt geändert:

1. § 24 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Deutsche Mark geahndet werden.“

2. § 24 a wird wie folgt gefaßt:

„§ 24 a

(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 Milligramm pro Liter 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.“

3. § 25 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „§ 24“ durch die Angabe „§§ 24, 24 a“ ersetzt.

b) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des Satzes 1 ein Fahrverbot anzuordnen, wenn er 0,4 Milligramm pro Liter oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,8 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

In den alten Bundesländern ereigneten sich 1990 insgesamt 339 981 Unfälle mit Personenschaden, davon 30 720 unter Alkoholeinwirkung (rd. 10 %). Der Anteil der 1990 im Zusammenhang mit Alkohol getöteten Personen betrug 1 345 (rd. 17 %) von insgesamt 7 909 tödlich Verunglückten. Dies zeigt deutlich die überproportionale Schwere der Folgen bei Alkoholunfällen. In den neuen Bundesländern ist die Entwicklung noch dramatischer. Dort stieg die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle seit dem 3. Oktober 1990 jährlich um 75 % an, die Zahl der Verunglückten im Zusammenhang mit Alkoholverstößen um 50 % und die Zahl der Toten um 94 %. Dieser Entwicklung muß entgegengewirkt werden.

Die Trennung zwischen Alkoholgenuß und dem Führen von Fahrzeugen ist zwar eine verkehrliche Pflicht, die in beiden Teilen Deutschlands schon früher gleichermaßen galt. Hinsichtlich der Qualifizierung als Ordnungswidrigkeit ist diese Pflicht jedoch bis 1992 weiterhin unterschiedlich ausgestaltet. Nach Artikel 8 in Verbindung mit Anlage I Kapitel XI Sachgebiet B Abschnitt III Nr. 1a) des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. II S. 885/1099) findet die 0,8‰-Regelung des § 24 a Straßenverkehrsgesetz bis zum 31. Dezember 1992 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet keine Anwendung. Bis dahin gelten dort die Vorschriften der § 7 Abs. 2, § 47 Abs. 1 bis 3 und Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung der ehemaligen DDR (StVO-DDR) vom 26. Mai 1977 (GBl. I Nr. 20 S. 257), zuletzt geändert durch die Fünfte Verordnung vom 9. September 1986 (GBl. I Nr. 31 S. 417), weiter. Danach dürfen Fahrzeugführer bei Antritt und während der Fahrt nicht unter der Einwirkung von Alkohol stehen. Führt die Alkoholeinwirkung zu einer verminderten Fahrtüchtigkeit, können Verstöße mit Verwarnungs- oder Bußgeld von 10 bis 300 DM geahndet werden; im Wiederholungsfall innerhalb von zwei Jahren oder bei erheblicher Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bis zu 1 000 DM nebst Fahrverbot bis zu drei Monaten.

Eine verminderte Fahrtüchtigkeit beginnt nach allgemein gesicherten medizinischen Erkenntnissen bei einer forensisch nachweisbaren Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3‰. Dementsprechend wurden auch in der ehemaligen DDR Alkoholverstöße im Straßenverkehr erst geahndet, wenn die Blutalkoholuntersuchung einen Wert um 0,3‰ BAK ergab. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit liegt nach § 47 StVO-DDR dann vor, wenn neben der Alkoholisierung ab 0,3‰ bereits Ausfallerscheinungen auftreten oder die BAK einen Wert ergibt, der zur absoluten Fahruntüchtigkeit führt (etwa ab 1,1‰). Die insoweit erhebliche Beeinträchtigung der Fahrtüch-

tigkeit ist als Straftat gemäß § 316 StGB ausgestaltet, die nach Artikel 8 in Verbindung mit Anlage I Kapitel III Sachgebiet C zum Einigungsvertrag auch im Gebiet der ehemaligen DDR gilt.

Die unterschiedliche Rechtsanwendung bei folgenlosen Trunkenheitsfahrten ohne Ausfallerscheinungen ab 0,3‰ BAK wird insbesondere in Berlin als unerträglich empfunden. Sie ist nicht nur der Verkehrssicherheit abträglich, sondern hält auch eine imaginäre Grenzziehung zwischen beiden Teilen Berlins aufrecht. Entsprechendes gilt in den Randgebieten zu den neuen Bundesländern. Mit der Gesetzesänderung werden die in den Promille-Grenzbereichen von 0,3 bis 0,8 bestehenden Unterschiede beseitigt. Dabei wird im Interesse einer rechtlichen Harmonisierung der Promille-Wert des § 24 a Straßenverkehrsgesetz auf 0,5‰ abgesenkt. Dieser Grenzwert wird sowohl von den Verkehrssicherheitsverbänden, als auch von der Weltgesundheitsorganisation und der Europäischen Gemeinschaft 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 Gemeinschaft nur in den Niederlanden, in Belgien und Portugal angewandt. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft hatte jedoch in einer Initiative über die Sicherheit im Straßenverkehr (Drucksache des Bundesrates 70/89) 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 Gemeinschaft 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. 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 ein deutliches Signal an die Kraftfahrer gegeben wird, ihre 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 Ordnungswidrigkeitenrecht und setzt die Einstiegsschwelle für Alkoholverstöße im Straßenverkehr herab.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**Zu Artikel 1**

1. Mit Entschließung vom 12. Mai 1989 (Drucksache 140/89-Beschluß) hatte der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert, die Höchstgrenze für Geldbußen bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr an die seit 1969 erfolgte Geldentwertung anzupassen.

Zur Zeit liegt die Höchstgrenze bei 1 000 DM für vorsätzliche und bei 500 DM für fahrlässige Begehung. Fahrlässigkeit ist die regelmäßige Schuldform bei Verkehrsordnungswidrigkeiten, weil Vorsatz kaum nachweisbar ist. Somit liegt die Höchstgrenze in der Regel bei 500 DM.

Die geltende Bußgeldhöhe beruht auf § 17 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten i. d. F. der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. August 1990 (BGBl. I S. 1853), mit Maßgaben für das Gebiet der ehemaligen DDR durch Anlage I Kapitel III Sachgebiet C Abschnitt III Nr. 4 des Einigungsvertrages. Sie ist seit 1969 unverändert geblieben. Die damals vom Gesetzgeber richtigerweise zur Abschreckung von der Begehung von Ordnungswidrigkeiten gewählte Ahndungsschwere ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten durch Geldentwertung auf weniger als die Hälfte der ursprünglichen, nach wie vor erforderlichen Ahndungsschwere vermindert worden.

Bei der Festsetzung der Bußgeldsätze der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447) hat sich wiederholt gezeigt, daß wegen der Obergrenze von 500 DM für die regelmäßig zugrundezulegende fahrlässige Begehung mittelschwere Delikte mit etwa 250 DM und einfache mit nur 100 DM geahndet werden können. Der Grund liegt darin, daß die verschieden gewichtigen Ordnungswidrigkeiten in ein unterhalb der 500 DM-Obergrenze liegendes, abgestuftes System einzuordnen waren: Wenn schwerste Ordnungswidrigkeiten nur mit 500 DM geahndet werden dürfen, können mittelschwere mit 400 DM auch dann nicht geahndet werden, wenn dies zur Erzielung der nötigen Abschreckung dringend nötig ist. Die Anhebung der Höchstgrenze soll daher wieder gefahrenangemessene Bußgeldhöhen grundsätzlich ermöglichen.

Durch die Bestimmung einer Bußgeldhöhe im Straßenverkehrsgesetz wird diesem Bedürfnis Rechnung getragen.

2. 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, Stehlenlassen 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 Anhebung des Bußgeldes in Absatz 3 von 3 000 auf 5 000 DM trägt der seit 1973 erfolgten Geldentwertung Rechnung.

3. a) Die Aufnahme des § 24 a in die Fahrverbotsregelung des § 25 Abs. 1 Satz 1 soll verhindern, daß diejenigen Fahrzeugführer, gegen die eine Geldbuße aufgrund des § 24 a festgesetzt worden ist, bevorzugt werden gegenüber den Fahrzeugführern, die gegen andere Verkehrsvorschriften verstoßen haben, soweit eine grobe oder beharrliche Verletzung der Pflichten eines Fahrzeugführers festgestellt worden ist. Für eine Differenzierung nach der Höhe des Alkoholgrenzwertes bei der Anordnung eines Fahrverbots wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a besteht im Falle einer schwerwiegenden Verletzung der Pflichten eines Fahrzeugführers kein sachlicher Grund.

Eine grobe Pflichtverletzung im Zusammenhang mit einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a wird nur selten auftreten, weil beim Vorliegen gefahrenerhöhender konkreter Umstände be-

reits Strafvorschriften verletzt werden. Das Schwergewicht wird daher im Bereich der beharrlichen Verletzung der Pflichten als Fahrzeugführer liegen. Dies wird bei wiederholten Verstößen innerhalb der Grenzwerte von 0,5 bis 0,8 ‰ bzw. 0,25 bis 0,4 mg/l im Regelfall zu bejahen sein, weil gerade bei Verstößen unter Alkoholeinfluß ein innerer Zusammenhang zwischen den jeweiligen Zuwiderhandlungen erkennbar ist, der darin besteht, daß der Betroffene offensichtlich den Genuß alkoholischer Getränke und das Führen eines Fahrzeugs nicht zu trennen vermag.

- b) Mit der Änderung des Satzes 2 des § 25 Abs. 1 StVG soll das Regelfahrverbot bei Verstößen nach § 24 a an den bisherigen Blutalkoholgrenzwert von 0,8 ‰ gebunden bleiben. Der dem Blutalkoholgrenzwert von 0,8 ‰ entsprechende Atemalkoholgrenzwert beträgt nach dem oben genannten Gutachten (S. 61) 0,4 mg/l Alkohol in der Alveolarluft. Für Blut- oder Atemalkoholgrenzwerte von 0,5 ‰ bis 0,79 ‰ bzw. 0,25 mg/l bis 0,39 mg/l verbleibt es deshalb bei einem

Bußgeld ohne Fahrverbot, soweit der Betroffene die Ordnungswidrigkeit nach § 24 a StVG nicht unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers gemäß Satz 1 des § 25 Abs. 1 StVG begangen hat. Bei Grenzwerten von 0,8 ‰ oder 0,4 mg/l oder mehr nimmt jedoch der Gefährdungsgrad durch alkoholisierte Kraftfahrer so erheblich zu, daß eine spürbare Sanktion mit Bußgeldern allein nicht zu erzielen ist. Ab diesen Grenzwerten muß deshalb neben dem Bußgeld ein Regelfahrverbot von einem Monat (bei Wiederholungstätern bis zu drei Monaten) angeordnet werden. Diese Regelung entspricht auch im wesentlichen der Ahndungspraxis in den neuen Bundesländern unter der Geltung des § 7 Abs. 2 und des § 47 Abs. 1 bis 3 und 5 StVO-DDR. Diese Praxis hat sich bewährt.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift enthält die Inkrafttretensregelung.

Stellungnahme der Bundesregierung

I. Allgemeines

Die Bekämpfung des Alkohols im Straßenverkehr ist zentrales Anliegen der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Sie stimmt Bestrebungen zu, die geeignet sind, die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle zu senken und eine gesamtdeutsche Lösung für die noch unterschiedliche Rechtslage in den alten und neuen Bundesländern (0,8 ‰ und 0,0 ‰) zu finden und damit auch in diesem Bereich ein Zusammenwachsen der Länder zu fördern.

Die Bundesregierung begrüßt auch Vorschläge, die eine Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten — insbesondere die Einführung der Atemalkoholanalyse als forensisches Beweismittel — vorsehen.

Für den Gefahrengrenzwert in § 24 a StVG sind insbesondere folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Nach den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft treten bereits bei niedrigen Blut- bzw. Atemalkoholkonzentrationen nachweisbare Ausfallerscheinungen auf, so daß in vielen Verkehrssituationen von einer Gefährdung des Straßenverkehrs auszugehen ist.
- Die Frage, welche Auswirkungen eine Absenkung der Promille-Grenze auf Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen hat, wird unterschiedlich beurteilt.
- Es ist darauf hinzuweisen, daß die Verschärfung von Sanktionsvorschriften ultima ratio sein sollte. Es kommt auch wesentlich darauf an, daß die Einhaltung der bestehenden Vorschriften effizient kontrolliert wird.
- Weiterer Anlaß für Überlegungen zur Promille-Grenze kann die Entscheidung des BGH vom 28. Juni 1990 (Reduzierung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit von 1,3 ‰ auf 1,1 ‰) sein.

Die Bundesregierung hält im Hinblick auf die divergierenden Argumente in der gegenwärtigen Grenzwertdiskussion eine Prüfung im weiteren Gesetzgebungsverfahren für notwendig.

Auswirkungen auf die Preise oder das Preisniveau werden nicht gesehen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Erhöhung des Bußgeldrahmens)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 2

1. § 24 a Abs. 1 StVG

a) Senkung des Gefahrengrenzwertes

Der Vorschlag bedarf der Überprüfung. Auf die Ausführungen zu I. wird Bezug genommen.

b) Einführung eines Grenzwertes für die Atemalkoholanalyse

Dem Vorschlag wird zugestimmt, soweit ein eigener Grenzwert für die Atemalkoholanalyse eingeführt wird. Hinsichtlich der Höhe des Grenzwertes wird auf Buchstabe a verwiesen.

2. § 24 a Abs. 3 StVG (Erhöhung des Bußgeldrahmens)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 3 (Differenzierte Ahndung)

Die vorgesehene differenzierte Ahndung wäre unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes — bei Festlegung des Gefahrengrenzwertes auf 0,5 ‰ — als positiv zu bewerten. Die vorgeschlagene Änderung steht im Zusammenhang mit den Vorschlägen zu Artikel 1 Nr. 2 und ist daher in die Prüfung im weiteren Gesetzgebungsverfahren einzubeziehen.

