

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.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 920 01 – Str 191/95

Bonn, den 18. Mai 1995

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 682. Sitzung am 31. März 1995 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

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

Dr. Helmut Kohl

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:

„§ 24 a
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 Deutschland 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 des Straßenverkehrsgesetzes 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.

Entschließung 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 fahren. 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.

Stellungnahme der Bundesregierung

I. Allgemeines

Die Bekämpfung des Alkohols im Straßenverkehr ist ein wesentliches Anliegen der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Es sind deshalb alle Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle zu senken.

Die Absenkung der Promille-Grenze sollte Ultima ratio sein. Zunächst kommt es wesentlich darauf an, daß die Einhaltung der bestehenden Vorschriften effizienter kontrolliert wird. Hier sind die Länder gefordert, die polizeiliche Kontrollintensität und Kontrollichte wirksam zu erhöhen. Das Verhältnis der entdeckten Trunkenheitsfahrten zu den tatsächlichen Zuwiderhandlungen gegen die einschlägigen Vorschriften ist als unbefriedigend anzusehen. Die Bundesregierung begrüßt daher Vorschläge, die eine Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten – insbesondere durch die Einführung der Atemalkoholanalyse als forensisches Beweismittel – vorsehen.

In der Wissenschaft werden die Auswirkungen einer Absenkung der Promille-Grenze auf Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen unterschiedlich beurteilt. Dies hat auch die öffentliche Anhörung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages am 24. Juni 1993 ergeben. Zwar sind nach dem derzeitigen medizinischen Kenntnisstand auch bei geringeren Alkoholkonzentrationen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit für das Führen von Kraftfahrzeugen gegeben. Jedoch ereignen sich die alkoholbedingten Unfälle weitaus überwiegend oberhalb einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille, mehr als die Hälfte der Unfälle sogar oberhalb von 1,5 Promille (Statistisches Bundesamt, Alkoholunfälle im Straßenverkehr 1993, Fachserie 8, Reihe 7). Die Unfallstatistik spricht daher nicht für eine Absenkung der Promille-Grenze. Im übrigen gibt auch die Unfallent-

wicklung keinen Anlaß für eine Verschärfung der Promille-Regelung. Die Zahl der alkoholbedingten Unfälle ist seit 1977 stetig zurückgegangen (Unfälle mit Personenschaden im früheren Bundesgebiet 1977: 50 136, 1993: 29 155).

Die Bundesregierung hält daher im Ergebnis eine Herabsetzung des Gefahrengrenzwerts für nicht erforderlich.

Auswirkungen auf die Preise oder das Preisniveau werden nicht gesehen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu den Absätzen 1 und 2

Dem Vorschlag wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß in Absatz 1 die Angabe „0,25 Milligramm pro Liter“ durch die Angabe „0,4 Milligramm pro Liter“ und die Angabe „0,5 Promille“ durch die Angabe „0,8 Promille“ ersetzt werden.

Zu Absatz 3

Die Frage der Anhebung des Bußgeldrahmens in Absatz 3 muß in Übereinstimmung mit einer Erhöhung des Bußgeldrahmens für die allgemeinen Verkehrsordnungswidrigkeiten (§ 24 StVG) geprüft werden.

Zu Artikel 2

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

