

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg),
Albert Schmidt (Hitzhofen), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs des Bundesrates
– Drucksachen 13/1439, 13/8917 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Beschlußempfehlung wird wie folgt geändert:

In § 24 a Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird die Angabe
„0,8 Promille“ durch die Angabe „0,0 Promille“ ersetzt.

Bonn, den 12. November 1997

Gila Altmann (Aurich)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Jährlich sind zwischen 8 000 und 10 000 Verkehrstote in Deutschland zu beklagen. Jeder zweite Verkehrstod ist auf Alkoholmißbrauch zurückzuführen, da Unfälle, die auf Alkohol zurückzuführen sind, besonders schwer sind. Damit ist das Problem der Verkehrssicherheit in allererster Linie ein Problem des Alkoholmißbrauchs.

Da schon ab einem Alkoholgehalt von 0,2 Promille eine Verminderung der Reaktionsfähigkeit, eine verlängerte Reaktionszeit, eine erweiterte Risikobereitschaft und schlechtere Sehleistungen zu beobachten sind, ist die Einführung der 0,0-Promille-Grenze notwendig. Dadurch würde auch das „Herantrinken“ an eine als ungefährlich eingeschätzte Alkohol-Grenze verhindert. Mit der

Forderung nach einer 0,0-Promille-Grenze stellt der Gesetzgeber klar, daß Alkohol am Steuer nichts zu suchen hat, auch nicht in geringen Mengen. Auch bei der öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestages am 24. Mai 1993 wurde auf diese Tatsache mehrfach hingewiesen.

Autofahrer unter Alkoholeinfluß neigen bereits bei geringen Werten zu erhöhter Risikobereitschaft, zur Unachtsamkeit und zur Fehleinschätzung von Gefahren. Die Reaktionsfähigkeit geht zurück. Sie sind damit nicht mehr in der Lage, verantwortlich ein Fahrzeug zu steuern. Erste meßbare Symptome treten bei Normalpersonen bereits bei 0,3 Promille ein.

Wer nach dem Genuß von Alkohol ans Steuer geht, nimmt damit Unfälle und Unfallopfer in Kauf. Alkohol am Steuer ist eine Straftat. Die Politik der Bundesregierung leistet jedoch der weit verbreiteten Einschätzung Vorschub, es handele sich dabei um ein Kavaliersdelikt. Nur von einer klaren Regelung kann ein klares und eindeutiges Signal in die Gesellschaft ausgehen.

Bei zahlreichen Berufsgruppen, etwa bei Berufskraftfahrern und Piloten, besteht bereits heute ein absolutes Alkoholverbot, da diese Berufsgruppen bei Transporten besondere Verantwortung tragen. Auch viele Dienst- und Arbeitsverträge enthalten Klauseln, die den Alkoholgenuß am Arbeitsplatz verbieten – Promille-Grenzen sind hier völlig unbekannt. Diese Bestimmungen zeigen, daß es offensichtlich keine sinnvolle Promille-Grenze gibt. Nur wenn die Menschen in ein Auto steigen, werden plötzlich hohe Grenzen akzeptiert und dies in einer Situation, in der sie andere gefährden können.

Die Opfer sind dann meistens die nicht alkoholisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder), die nicht über Stoßstangen, Airbags und Sicherheitsgurte verfügen.

In der Auseinandersetzung um die 0,0-Promille-Grenze wird oft auf die sog. „Restalkoholmengen“ verwiesen, etwa am Morgen nach einem abendlichen Alkoholgenuß. Dies ist kein Argument, um auf die 0,0-Promille-Grenze zu verzichten. Meßverfahren lassen sich so justieren, daß unbedeutende Restalkoholmengen unberücksichtigt bleiben. Auf das grundsätzliche politische Signal kann der Staat nicht verzichten.

Die von der Bundesregierung vorgesehene Kompromißregelung, die bisherige 0,8-Promille-Grenze beizubehalten, und lediglich eine zweite Grenze bei 0,5 Promille einzuführen, die nur geringe Sanktionen vorsieht, ist weitgehend wirkungslos und wird daher abgelehnt. Eine geringe Geldbuße sowie zwei Punkte im Verkehrszentralregister allein haben keine ausreichende Abschreckungswirkung und werden der Dimension des Problems „Alkohol am Steuer“ nicht gerecht. Darüber hinaus wird die Einführung einer zusätzlichen Promille-Grenze zu einer weiteren Verwirrung und Verunsicherung der Autofahrerinnen und Autofahrer führen, die angesichts der Vielzahl der Promille-Grenzen (0,3 Promille/0,5 Promille/0,8 Promille) nur noch schwer einschätzen können, was erlaubt und was verboten ist.