

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen**

##### **A. Problem und Ziel**

Reduzierung der alkoholbedingten Unfälle durch ein Alkoholverbot für Fahrer und Fahrerinnen während der Probezeit. Gerade bei Fahranfängern und Fahranfängerinnen ist Alkohol am Steuer besonders gefährlich, denn das Zusammentreffen von Unerfahrenheit und Enthemmung durch Alkohol erhöht das ohnehin schon hohe Unfallrisiko von Fahranfängern. Die Einführung eines Alkoholverbots für Fahrer und Fahrerinnen während der Probezeit lässt einen Rückgang alkoholbedingter Unfälle erwarten.

##### **B. Lösung**

Einführung eines Alkoholverbots für Fahrer und Fahrerinnen während der Probezeit durch eine Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes, des Güterkraftverkehrsgesetzes, der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung.

##### **C. Alternativen**

Keine

##### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

##### **E. Sonstige Kosten**

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Durch die Einführung einer Geldbuße bei Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen sind geringfügige Einzelpreisanpassungen möglich. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

##### **F. Bürokratiekosten**

Ressortabstimmung vor dem 1. Dezember 2006 eingeleitet.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

EU 2007\*DE

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Berlin, *20.* April 2007

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für  
Fahranfänger und Fahranfängerinnen**

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

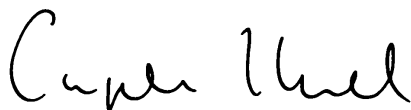
Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Bundesrat hat in seiner 832. Sitzung am 30. März 2007 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), wird wie folgt geändert:

- Nach § 24b wird folgender § 24c eingefügt:

„§ 24c

Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen

(1) Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit nach § 2a als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.“

- In § 26 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 24a“ durch die Angabe „den §§ 24a und 24c“ ersetzt.
- In § 26a Abs. 1 Nr. 2 und in § 28a Satz 1 wird jeweils die Angabe „§§ 24 und 24a“ durch die Angabe „§§ 24, 24a und 24c“ ersetzt.
- In § 28 Abs. 3 Nr. 3, § 36 Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 1a sowie in § 40 Abs. 2 Nr. 2 wird jeweils die Angabe „§ 24 oder § 24a“ durch die Angabe „§§ 24, 24a oder 24c“ ersetzt.

**Artikel 2**

**Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Artikel 468 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

- Dem § 13 wird folgender Satz angefügt:

„Im Fall des Satzes 1 Nr. 2 Buchstabe b sind Zuwiderhandlungen, die ausschließlich gegen § 24c des Straßenverkehrsgesetzes begangen worden sind, nicht zu berücksichtigen.“

- In § 36 Abs. 1 und 2 sowie in § 43 wird jeweils die Angabe „§ 24a“ durch die Angabe „den §§ 24a, 24c“ ersetzt.
- In § 59 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 2 wird die Angabe „den §§ 24 oder 24a“ durch die Angabe „den §§ 24, 24a oder 24c“ ersetzt.
- Abschnitt A der Anlage 12 wird wie folgt geändert:
  - In Nummer 2 wird die Angabe „§§ 24 und 24a“ durch die Angabe „§§ 24, 24a und 24c“ ersetzt.
  - In Nummer 2.3 wird die Angabe „§ 24a“ durch die Angabe „§§ 24a oder 24c“ ersetzt.
- In Anlage 13 wird nach Nummer 6 folgende Nummer 6.1 eingefügt:
 

„6.1 in der Probezeit nach § 2a als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt angetreten, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks stand.“

**Artikel 3**

**Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung**

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033), die zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- In § 1 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 24 und 24a“ durch die Angabe „§§ 24, 24a und 24c“ ersetzt.
- In der Anlage werden nach Nummer 242.2 folgende Überschrift und Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVG	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
243	„Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit nach § 2a StVG als Führer eines Kraftfahrzeugs alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt unter der Wirkung eines solchen Getränks angetreten	§ 24c Abs. 1 und 2	125 €“.

**Artikel 4**

**Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes**

In § 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 295 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird die Angabe „§24a“ durch die Angabe „§ 24a oder § 24c“ ersetzt.

**Artikel 5**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. August 2007 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeines

Alkohol am Steuer ist eine der Hauptunfallursachen. Bei 22 004 Unfällen mit Personenschaden (6,5 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden) im Jahr 2005 stand mindestens ein/eine Beteiligter/Beteiligte unter Alkoholeinfluss. Dabei starben 603 Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (11,2 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten des Jahres 2005). Alkoholbedingte Unfälle sind in der Regel mit überdurchschnittlich schweren Folgen verbunden. Während im Jahr 2005 bei allen Unfällen mit Personenschaden 16 Getötete und 229 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den alkoholbedingten Unfällen mit Personenschaden 27 Getötete und 364 Schwerverletzte je 1 000 Unfälle.

Dabei erhöht gerade bei Fahranfängern und Fahranfängerinnen das Zusammentreffen von Unerfahrenheit und Alkohol am Steuer das ohnehin schon hohe Unfallrisiko dieser Personengruppe. Denn allgemein sind bei ihnen Wahrnehmungsstrategien und Automatismen der Fahrzeugbeherrschung erst im Aufbau begriffen. Sie müssen komplexere Fahraufgaben noch bewusst vollziehen und sind daher für die negativen Alkoholwirkungen besonders anfällig. Schon durch Routineaufgaben wie Spurhalten, Geschwindigkeitsanpassung oder Fahrzeugbedienung werden Fahranfänger und Fahranfängerinnen stark beansprucht, so dass zusätzliche Anforderungen schnell an die Grenzen der kognitiven Leistungsfähigkeit führen können. Vor diesem Hintergrund hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag bereits 1998 ein absolutes Alkoholverbot für Fahrer und Fahrerinnen während der Probezeit gefordert.

Auch wenn in der Unfallstatistik im Zusammenhang mit Alkohol am Steuer besonders junge Fahrer und Fahrerinnen im Alter von 18 bis 24 Jahren auffallen, sind auch ältere Fahranfänger und Fahranfängerinnen überdurchschnittlich häufig an Alkoholunfällen mit Personenschaden beteiligt. Das zahlenmäßige Übergewicht der jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen beruht auf der Tatsache, dass diese die Gruppe mit den weitaus meisten Fahranfängern und Fahranfängerinnen darstellen. Junge Fahrer und Fahrerinnen im Alter von 18 bis 24 Jahren stellten im Jahr 2005 rund ein Drittel aller an einem Unfall mit Getöteten und Verletzten beteiligten Pkw-Fahrer unter Alkoholeinfluss (rund 4 250 von insgesamt rund 12 800, mithin 33 Prozent). Der Anteil dieser Gruppe an der Bevölkerung beträgt hingegen lediglich 8,2 Prozent.

Eine deutsche Studie zeigt, dass Fahranfänger und Fahranfängerinnen im Vergleich zu erfahrenen Fahrern bei den Alkoholdelikten mehr Verstöße begehen, sowohl ohne Unfallfolgen als auch mit einer Gefährdung oder Verletzung Dritter. Dies ist ebenfalls ein Indiz dafür, dass bei Fahranfängern und Fahranfängerinnen bereits geringe Mengen Alkohol zu schweren Folgen führen können. Weitgehend unabhängig vom Alter sind rund 40 Prozent der Alkoholdelikte von Fahranfängern und Fahranfängerinnen mit einem Unfall verbunden, in 85 Prozent dieser Unfälle sogar mit einem Personenschaden (E. Hansjosten und F.-D. Schade, Legal-

bewahrung von Fahranfängern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 71, 1997, S. 44).

Dabei verursachen auch ältere Fahranfänger und Fahranfängerinnen über 24 Jahre, die mit 218 057 Personen 11,7 Prozent der Fahranfänger und Fahranfängerinnen stellen, überdurchschnittlich häufig einen alkoholbedingten Pkw-Unfall mit Personenschaden. Dies zeigt folgender Vergleich: In der Altersgruppe der 30- bis 35-Jährigen standen immerhin 10,4 Prozent der Personen, die 2005 einen Pkw-Unfall mit Personenschaden verursachten, während sie noch nicht länger als zwei Jahre über einen Führerschein verfügten, unter Alkoholeinfluss (169 Personen von insgesamt 1 629 Hauptverursachern eines Pkw-Unfalls mit Personenschaden). Dagegen waren bei den erfahrenen Fahrern und Fahrerinnen dieser Altersgruppe, die im Jahr 2005 einen Pkw-Unfall mit Personenschaden verursachten, nur 5,5 Prozent alkoholisiert (925 Personen von insgesamt 16 949 Hauptverursachern eines Pkw-Unfalls mit Personenschaden). Auch in der Altersgruppe der 40- bis 45-Jährigen war der Anteil der alkoholisierten Hauptverursacher von Pkw-Unfällen mit Personenschaden bei den unerfahrenen Fahrern und Fahrerinnen im Jahr 2005 deutlich höher (8,7 Prozent, mithin 113 von insgesamt 1 304 Hauptverursachern von Pkw-Unfällen mit Personenschaden waren alkoholisiert) als bei den erfahrenen Fahrern und Fahrerinnen dieser Altersgruppe (4,7 Prozent, mithin 937 von insgesamt 19.847 Hauptverursachern von Pkw-Unfällen mit Personenschaden waren hier alkoholisiert).

Fahranfänger und Fahranfängerinnen brauchen daher das klare und verständliche Signal, dass Fahren und Trinken nicht zu vereinbaren sind. Die Ergebnisse des EU-Projekts SARTRE haben gezeigt, dass ein solches Signal durch ein Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen auf hohe Akzeptanz stößt (G. M. Sardi und C. Evers, *Drinking and Driving*, in: J.-P. Cauzard, *European drivers and road risk*, SARTRE 3 reports – Part 1: Report on principal results, 2004, S. 42).

Dabei besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen unter 0,3 Promille ein erhöhtes Unfallrisiko. So legen Blutuntersuchungen von insgesamt fast 200 000 tödlich verunglückten Fahrern in den USA dar, dass schon eine Blutalkoholkonzentration von nur 0,1 Promille bei der Gruppe mit den meisten Fahranfängern und Fahranfängerinnen (d. h. jungen Fahrern und Fahrerinnen unter 21 Jahren) zu einem 25-prozentigen Anstieg des Risikos führt, im Straßenverkehr zu verunglücken (D. F. Preusser, *BAC and Fatal Crash Risk*, in: ICADTS Symposium Report „The Issue of Low BAC“, 2002, S. 937). Es ist daher zu erwarten, dass die Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen während der Probezeit zu einem Rückgang der alkoholbedingten Verkehrsunfälle führen wird.

Die Beschränkung des Alkoholverbots auf die Probezeit von in der Regel zwei Jahren ist ausreichend, da zu erwarten ist, dass nach Ablauf der Probezeit die Wahrnehmungsstrategien und Automatismen der Fahrzeugbeherrschung besser eingeübt sind und Anfängerrisiko und alkoholbedingtes Unfallrisiko nicht mehr aufeinander treffen. Geben einzelne Fahr-

anfänger und Fahranfängerinnen durch Verfehlungen im Straßenverkehr zu erkennen, dass sie noch nicht über die notwendigen Einstellungen oder Fähigkeiten zur Fahrzeugbeherrschung verfügen und von ihnen daher voraussichtlich auch nach dem Ende der regulären Probezeit ein erhöhtes Unfallrisiko ausgeht, verlängert sich die Probezeit und damit das Alkoholverbot auf vier Jahre. Es werden damit konkret diejenigen Fahrer und Fahrerinnen mit einem längeren Alkoholverbot belegt, bei denen dies aufgrund ihrer Verhaltensweisen im Straßenverkehr weiterhin für geboten erscheint (vgl. hierzu E. Hansjosten und F.-D. Schade, Legalbewährung von Fahranfängern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 71, 1997, S. 39, wonach von denjenigen, die in der zweijährigen Probezeit auffällig werden, 28 Prozent, von den in der Probezeit Unauffälligen dagegen nur 12 Prozent in den zwei Jahren nach Ende der regulären Probezeit wegen eines erneuten Verkehrsvergehens in das Verkehrszentralregister eingetragen werden).

Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen während der Probezeit ist angelehnt an entsprechende Regelungen für das im Fahrdienst des öffentlichen Linienverkehrs mit Omnibussen und Kraftomnibussen eingesetzte Betriebspersonal und für Fahrer von Taxen und Mietwagen nach § 8 Abs. 3 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie für Fahrer von Gefahrguttransporten nach § 9 Abs. 11 Nr. 18 der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE). Es entspricht weiterhin dem Vorgehen mehrerer Mitgliedstaaten der EU, wie Spanien, Österreich und die Niederlande, die jungen Fahrern oder Fahranfängern niedrige Promillegrenzen oder ein absolutes Alkoholverbot auferlegen. In etlichen Staaten der EU existieren bereits für alle Kraftfahrer Null-Promille-Regelungen (Slowakei, Tschechische Republik und Ungarn) oder Promillegrenzen unter 0,5 Promille (Estland, Litauen, Polen, Schweden), so dass für gesonderte Bestimmungen für Fahranfänger kein Raum bleibt.

Die Einführung des Alkoholverbots für Fahrer und Fahrerinnen während der Probezeit im Straßenverkehrsgesetz (StVG) hat auch eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) zur Folge (Artikel 2, 3 und 4).

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Strafrecht) sowie aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG (Straßenverkehr, Kraftfahrwesen). Artikel 1 und 3 sind dem Kompetenztitel „Strafrecht“, die Artikel 2 und 4 sind dem Kompetenztitel „Straßenverkehr, Kraftfahrwesen“ zuzuordnen.

Hinsichtlich der auf Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG gestützten Regelungen sind die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG erfüllt. Die bundesgesetzliche Regelung der verwaltungsrechtlichen Folgen im Bereich des Fahrerlaubnisrechts bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen ist zur Wahrung der Rechtseinheit und – im Hinblick auf den gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr – auch aus Gründen der Wirtschaftseinheit i. S. d. Artikels 72 Abs. 2 GG erforderlich. Bliebe es den Ländern überlassen, die verwaltungsrechtlichen Folgen im Bereich des Fahrerlaubnisrechts bei einem Verstoß gegen

das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen zu regeln, wäre (insbesondere im Rahmen des Punktesystems und der Fahrerlaubnis auf Probe) eine Festlegung unterschiedlicher Maßnahmen und Rechtsfolgen sowie eine Uneinheitlichkeit des Verkehrszentralregisters zu besorgen. Angesichts der die Ländergrenzen überschreitenden Mobilität der heutigen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen bestünde die Gefahr, dass die Verkehrssicherheit nicht in allen Ländern ausreichend und einheitlich gewährleistet und (bei Uneinheitlichkeit des Verkehrszentralregisters) auch der Verwaltungsvollzug erheblich erschwert wäre. Zudem wäre eine Schlechterstellung der noch in der Probezeit befindlichen gewerblichen Kraftfahrer und Kraftfahrerinnen einiger Länder gegenüber denen anderer Bundesländer zu befürchten, was Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben könnte. Dies kann weder vom Bund noch von den Ländern hingenommen werden. Die bundeseinheitliche Regelung der verwaltungsrechtlichen Folgen im Bereich des Fahrerlaubnisrechts bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen liegt daher im gesamtstaatlichen Interesse.

Das Gesetz enthält ausschließlich Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen wurden.

Kosten allgemein

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Durch die Einführung einer Geldbuße bei Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen sind geringfügig Einzelpreis Anpassungen möglich. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## B. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1

#### Zu Nummer 1 (Einfügung von § 24c StVG)

Durch die Einfügung des § 24c Abs. 1 wird ein besonderes Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, die sich noch in der Probezeit nach § 2a befinden, eingeführt. Ziel ist es, dass sie ein Kraftfahrzeug nur in nicht alkoholisiertem Zustand führen. § 24c untersagt den Alkoholgenuß während des Führens eines Kraftfahrzeugs absolut. Auch wer vor der Fahrt Alkohol getrunken hat, darf die Fahrt nicht antreten, wenn er noch unter der Wirkung von alkoholischen Getränken steht. Auf die Frage, ob im Einzelfall die Fahr-sicherheit des Betroffenen beeinträchtigt war, kommt es dabei nicht an.

Die Regelung umfasst zwei Handlungsalternativen:

1. Das Zusichnehmen alkoholischer Getränke beim Führen eines Kraftfahrzeugs und
2. das Antreten der Fahrt unter der Wirkung solcher Getränke.



Unter Nummer 2 ist auch der Fall erfasst, dass eine Person vor oder während der Fahrt als Begleiter alkoholische Getränke zu sich nimmt und das Fahrzeug anschließend selbst führt, mithin die Fahrt antritt, obwohl sie noch unter der Wirkung dieser Getränke steht.

Durch die Neuregelung wird bei Fahranfängern bewusst von der Konzeption abgerückt, das bußgeldbewehrte Verbot auf einen bestimmten Gefahrgrenzwert abzustellen (wie bei der 0,5-Promille-Grenze gemäß § 24a Abs. 1). Hierfür sind folgende Erwägungen maßgeblich: Die Normierung eines wie auch immer bestimmten Gefahrgrenzwerts ist mit der Gefahr verbunden, dass sich Normadressaten an diese Promillegrenze „herantrinken“ und sie möglicherweise auch überschreiten. Dies gilt insbesondere, weil die Einführung einer absoluten Null-Promille-Grenze vor allem aus messtechnischen und medizinischen Gründen problematisch ist und eine Grenzwertbestimmung einschließlich des erforderlichen Sicherheitszuschlages für die Alkoholmessung im Bereich von 0,1 bis 0,3 Promille liegen müsste. Soll daher ein möglichst umfassendes Verbot normiert werden, unter Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug zu führen, muss die Regelung auf den Konsum von Alkohol unmittelbar vor und während der Fahrt abstellen. Dies hat zugleich zur Folge, dass Zuwiderhandlungen regelmäßig nicht nur durch Blutprobe oder Atemalkoholanalyse sondern auch durch andere Beweismittel, wie z. B. Aussagen von Polizeibeamten oder sonstigen Zeugen, nachgewiesen werden können, die den Betroffenen vor Fahrtantritt oder während der Fahrt beim Konsum von Alkohol beobachtet haben.

Die Vorschrift stellt auf den Konsum alkoholischer Getränke ab und nimmt die Einnahme alkoholhaltiger Medikamente oder Lebensmittel von dem Verbot aus. Die Einnahme von Arzneimitteln (Hustensäften, Tinkturen und ähnlichen Mitteln) und der Genuss alkoholhaltiger Süßwaren (z. B. Weinbrandbohnen) erfüllen daher den Tatbestand nicht.

„Unter der Wirkung“ solcher Getränke steht ein Betroffener, wenn der aufgenommene Alkohol zu einer Veränderung physischer oder psychischer Funktionen führen kann und in einer nicht nur völlig unerheblichen Konzentration (im Spurenbereich) im Körper vorhanden ist. Auf die Feststellung einer konkreten alkoholbedingten Beeinträchtigung der für das Führen von Kraftfahrzeugen relevanten Leistungsfähigkeit des Betroffenen kommt es dabei nicht an. Der Führer eines Kraftfahrzeugs trägt die Verantwortung, ob bei Antritt der Fahrt dieser Wirkzustand (noch) gegeben ist.

Wird eine Atem- oder Blutprobe vom Betroffenen genommen, ist von einer „Wirkung“ im Sinne dieser Vorschrift nach derzeitigem wissenschaftlichem Erkenntnisstand erst ab einem Wert von 0,2 Promille Alkohol im Blut oder 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft auszugehen, um Messwertunsicherheiten und endogenen Alkohol auszuschließen. In den genannten Werten sind die erforderlichen Sicherheitszuschläge enthalten. Diese Werte entsprechen einer Empfehlung der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin sowie einer Empfehlung der Grenzwertkommission, die sich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Nachweisfragen im Bereich „Drogen im Straßenverkehr“ beschäftigt.

Die Regelung ist verhältnismäßig. Mildere Mittel zur Bewältigung dieses Verkehrssicherheitsproblems stehen nicht zur Verfügung. Normadressaten sind nur Fahranfänger und

Fahranfängerinnen während der in der Regel zweijährigen Probezeit. Diesem Personenkreis wird für einen begrenzten Zeitraum – vor Fahrtantritt und während der Fahrt – der Konsum von Alkohol untersagt. Dies ist angesichts der geschützten Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen, insbesondere deren Gesundheit und Leben, angemessen. Zuwiderhandlungen werden mit Geldbuße bis zu 1000 Euro sanktioniert, wobei im Regelfall eine Geldbuße in Höhe von 125 Euro verhängt werden soll (Artikel 3). Ein Fahrverbot ist danach nicht vorgesehen. Damit bleibt die Sanktion im untersten sanktionsrechtlichen Bereich.

Nach Absatz 2 handelt auch ordnungswidrig, wer die Tat fahrlässig begeht.

Der Bußgeldrahmen (Absatz 3) bestimmt sich nach § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) und trägt der Bedeutung des Verstoßes und den wirtschaftlichen Verhältnissen der Personengruppe junger Fahrer und Fahrerinnen Rechnung. Mit dieser Rechtsfolge ist ein Verstoß lediglich mit einer Geldbuße verbunden, während ein Fahrverbot weiterhin erst bei Eingreifen der 0,5-Promille-Regelung vorgesehen ist (§ 19 Abs. 2 OWiG).

#### **Zu Nummer 2 (Änderung des § 26 StVG)**

Mit der Ergänzung von § 26 wird die zuständige Verwaltungsbehörde zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24c bestimmt. Zuständig ist danach diejenige Behörde, die auch für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wegen Verstoßes gegen die Promilleregulierung des § 24a Abs. 1 zuständig ist.

#### **Zu Nummer 3 (Änderung der §§ 26a und 28a StVG)**

Durch die Änderung des § 26a wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates in der Bußgeldkatalog-Verordnung Regelsätze für die Geldbußen bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit festzulegen.

Die Ergänzung des § 28a stellt sicher, dass die Eintragung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24c (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) in das Verkehrszentralregister unabhängig von den wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters oder der Täterin erfolgt. Dies entspricht der Regelung bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 (Verstoß gegen die 0,5-Promille-Regelung).

#### **Zu Nummer 4 (Änderung der §§ 28, 36 und 40 StVG)**

Die Änderung des § 28 ermöglicht es, rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit gemäß dem neu eingefügten § 24c (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) im Verkehrszentralregister einzutragen.

Durch die Änderung des § 36 können Fahrzeug- und Halterdaten zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24c (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) durch Abruf im automatisierten Verfahren an die für die Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeiten zuständigen Verwaltungsbehörden

übermittelt werden, wie dies schon jetzt zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 (Verstoß gegen die Promilleregulung) möglich ist.

Durch Ergänzung des § 40 Abs. 2 dürfen die nach § 33 Abs. 3 gespeicherten Daten über Fahrtenbuchauflagen auch zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24c (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) an die hierfür zuständigen Behörden oder Gerichte übermittelt werden. Dies erleichtert die Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeiten und entspricht im Übrigen der Regelung bezüglich Ordnungswidrigkeiten wegen Verstoßes gegen die 0,5-Promille-Regelung nach § 24a Abs. 1.

### Zu Artikel 2

#### Zu Nummer 1 (Änderung des § 13 FeV)

Durch die Änderung des § 13 wird ausgeschlossen, dass ein Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 0,5 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von weniger als 0,25 mg/l die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zur Überprüfung der Fahreignung rechtfertigt.

#### Zu Nummer 2 (Änderung der §§ 36 und 43 FeV)

Für Inhaber einer Fahrerlaubnis, die unter dem Einfluss von Alkohol am Straßenverkehr teilgenommen haben, gibt es besondere Aufbaueminare. Durch die Änderung der §§ 36 und 43 wird klargestellt, dass diese besonderen Aufbaueminare auch bei einem Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit einem allgemeinen Aufbaueminar vorgehen. Dafür spricht schon der thematische Zusammenhang.

#### Zu Nummer 3 (Änderung des § 59 FeV)

Die Änderung des § 59 bewirkt, dass Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG, die sowohl registerpflichtige als auch nicht registerpflichtige Teile enthalten, registermäßig genauso behandelt werden wie entsprechende Ordnungswidrigkeiten nach § 24 oder § 24a StVG.

#### Zu Nummer 4 (Änderung der Anlage 12 FeV)

Durch die Änderung der Anlage 12 werden Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit als schwerwiegende Zuwiderhandlungen eingestuft. Sie führen damit zur Anordnung eines Aufbaueminars nach § 2a Abs. 2 StVG. Dies ist gerechtfertigt, da der Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit auf besondere Defizite in der Einstellung und im Verkehrsverhalten des Fahranfängers beziehungsweise der Fahranfängerin schließen lässt. Das Aufbaueminar soll eine frühzeitige und nachhaltige Verhaltensänderung bewirken.

#### Zu Nummer 5 (Änderung der Anlage 13 FeV)

Mit der Änderung der Anlage 13 wird klargestellt, dass Verstöße gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahr-

anfängerinnen in der Probezeit mit 2 Punkten und erst bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr oder einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, mit 4 Punkten bewertet werden. Hierdurch wird dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung getragen.

### Zu Artikel 3

#### Zu Nummer 1 (Änderung des § 1 BKatV)

Mit der Änderung des § 1 wird festgelegt, dass bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24c StVG (Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit) eine Geldbuße nach den in der Anlage zur BKatV bestimmten Beträgen festzusetzen ist. Dabei wird von der neu eingefügten Ermächtigung in § 26a StVG Gebrauch gemacht. Die Regelung erleichtert die Vollstreckung und stellt zudem eine einheitliche Ahndung von Verstößen gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit sicher.

#### Zu Nummer 2 (Änderung der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV)

Durch die Änderung der Anlage zu § 1 Abs. 1 wird festgelegt, dass bei einem Verstoß gegen das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit im Regelfall eine Geldbuße in Höhe von 125 Euro verhängt wird. Hiermit wird dem im Vergleich zu § 24a Abs. 4 StVG geringeren Bußgeldrahmen und dem Umstand Rechnung getragen, dass die weit überwiegende Zahl der Fahranfänger und Fahranfängerinnen der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen angehört, für die eine Geldbuße in Höhe von 125 Euro in der Regel bereits eine empfindliche Sanktion darstellt. Nur 11,7 Prozent der Fahranfänger und Fahranfängerinnen sind älter als 24 Jahre.

Sofern eine Alkoholisierung vorliegt, bei der die Blutalkoholkonzentration 0,5 Promille oder mehr oder die Atemalkoholkonzentration 0,25 mg/l oder mehr beträgt, gelten auch bei Fahrern und Fahrerinnen, die sich noch in der Probezeit befinden, weiterhin die allgemeinen Regelsätze für Verstöße gegen die 0,5-Promille-Grenze (§ 19 Abs. 2 OWiG).

#### Zu Artikel 4 (Änderung des § 12 GüKG)

Auf Grund der Änderung des § 12 hat das Bundesamt für Güterverkehr bei Anhaltspunkten für einen Verstoß gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen in der Probezeit diese Anhaltspunkte den zuständigen Behörden mitzuteilen. Eine entsprechende Pflicht des Bundesamtes für Güterverkehr besteht bereits heute bei Anhaltspunkten für einen Verstoß gegen die Promilleregulung des § 24a Abs. 1 StVG. Die Regelung erleichtert die Ahndung von Zuwiderhandlungen nach § 24c StVG.

#### Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 832. Sitzung am 30. März 2007 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 24c Abs. 1 StVG)**

In Artikel 1 Nr. 1 werden in § 24c Abs. 1 nach den Wörtern „Probezeit nach § 2a“ die Wörter „oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres“ eingefügt.

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 2 Nr. 5 werden in der Anlage 13 Nr. 6.1 FeV nach den Wörtern „in der Probezeit nach § 2a“ die Wörter „oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres“ eingefügt.
- b) In Artikel 3 Nr. 2 werden zu § 1 Abs. 1 BkatV in der laufenden Nummer 243 Spalte 2 nach den Wörtern „in der Probezeit nach § 2a StVG“ die Wörter „oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres“ eingefügt.

**Begründung**

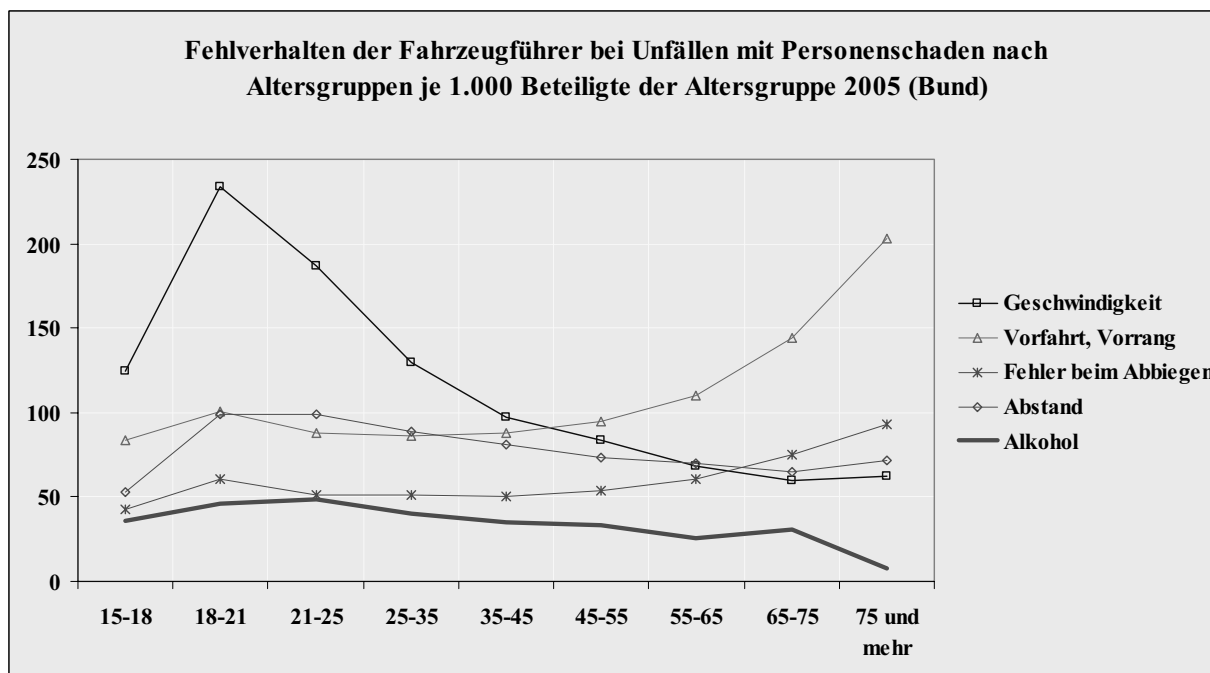
Die Bundesregierung lässt bei ihrer Betrachtungsweise außer Acht, dass im Fall des Erwerbs der Fahrerlaubnis für Krafträder (A1) im Alter von 16 Jahren die Probezeit und damit das Alkoholverbot im Zeitpunkt des Erwerbs der Pkw-Fahrerlaubnis (B) bereits beendet sind. Die Kopplung des Alkoholverbots an die Probezeit wird daher möglicherweise dazu führen, dass vermehrt 16-Jährige eine Fahrerlaubnis erwerben, um im Alter von 18 Jahren dem Alkoholverbot nicht mehr unterworfen zu sein. Ab

diesem Zeitpunkt steigt jedoch erst das Risiko mit einem Pkw, dessen Fahrer unter Alkoholeinfluss steht, einen Unfall zu erleiden, da mit dem Pkw mehr Personen befördert werden.

Auch bei den Teilnehmern des nunmehr in fast allen Bundesländern durchgeführten Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17“, der sehr gut angenommen wird, beginnt die Probezeit mit Aushändigung der Prüfungsbescheinigung, also vielfach bereits im Alter von 17 Jahren.

Darüber hinaus weist die Altersgruppe der jungen Fahrer auch aus anderen Gründen ein erhöhtes Risiko auf, unter Alkoholeinfluss Unfälle mit Personenschäden zu verursachen. Sie unterliegt entwicklungsbedingt und wegen der alterstypischen Freizeitgestaltung zum Beispiel im Rahmen von Diskothekenbesuchen in besonderem Maße den Verlockungen des Alkoholkonsums und ist oftmals nicht in der Lage, sich gesetzeskonform zu verhalten, weil der Gruppendruck groß ist und die Gefahren des Alkoholkonsums verharmlost werden.

Wie sich aus dem nachstehenden Schaubild erkennen lässt, ist eine überdurchschnittliche Belastung der Altersgruppe der jungen Fahrer bei Unfällen mit Personenschäden mit der Unfallursache Alkohol zu verzeichnen (Altersgruppe 15 bis 18 Jahre: 36 je 1 000 Beteiligte der Altersgruppe; Altersgruppe 18 bis 21 Jahre: 46; Altersgruppe 21 bis 25 Jahre: 49). Bei den über 25-Jährigen ist eine Belastung von durchschnittlich 28,3 Beteiligten unter Alkoholeinfluss je 1 000 Beteiligte der Altersgruppe zu verzeichnen (Quelle: Statistisches Bundesamt).



Die höchste Auffälligkeit ist zwar bei der Altersgruppe der 23-Jährigen zu verzeichnen. Eine Koppelung an diese Altersgrenze wäre jedoch ungewöhnlich, da die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit an andere Altersgrenzen gebunden ist. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer mindestens dreijährigen Übung des Fahrens ohne Alkohol ein gewisser Erziehungs- oder Gewohnheitseffekt eintritt, der sich auf die Zielgruppe auch dann noch positiv auswirkt, wenn sie das 21. Lebensjahr vollendet hat. Daher wird eine Koppelung an die Altersgrenze von 21 Jahren als ausreichend angesehen.

Eine Koppelung an eine nur zweijährige Probezeit, die bei Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A1 bereits mit 18 Jahren und bei Teilnehmern am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ bereits mit 19 Jahren beendet wäre, würde dem Zweck des Alkoholverbots unzureichend Rechnung tragen. Der Gesetzentwurf hat zum Ziel, den Fahranfänger und Fahranfängerinnen das klare und verständliche Signal zu geben, dass Fahren und Trinken nicht zu vereinbaren sind.

Aus diesem Grund soll das Alkoholverbot neben der Probezeit auch an eine Altersgrenze gebunden werden.

Eine solche Regelung würde darüber hinaus bessere Voraussetzungen für die Kontrollpraxis des Polizeivollzugsdienstes schaffen. Momentan besteht für die Verfolgungsbehörden kein Onlinezugriff auf Fahrerlaubnisdatenbanken, aus welchen hervor geht, ob eine Verlängerung oder ggf. eine Verkürzung der Probezeit des kontrollierten Fahrzeugführers angeordnet wurde. Da sich aus dem Fahrerlaubnisdokument lediglich der Beginn der Probezeit ergibt, ist die Registerauskunft für die Kontrollorgane eine zwingende Voraussetzung, um die Geltung des Alkoholverbots für den jeweils kontrollierten Fahrzeugführer beurteilen zu können.

Zwar hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Änderung der maßgeblichen Vorschrift des § 58 FeV dahingehend in Aussicht gestellt, dass nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung eine Abfrage zum Beginn und Ende der Probezeit durch Verkehrs- und Grenzbehörden im Wege eines automatisierten Verfahrens möglich ist. Dieser Vorschlag stellt für die Verfolgungsbehörden keine befriedigende Lösung dar. Zum einen ist die Aktualität eines solchen Registers in Zweifel zu ziehen, zum anderen würde die Änderung dieser Verordnung frühestens nach dem vorliegenden Gesetzentwurf in Kraft treten. Die Eindeutigkeit einer Koppelung des Alkoholverbots an die Altersgrenzen hätte für die Kontrollbehörden den erheblichen Vorteil, dass zumindest für die Kontrolle derjenigen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, der Aufwand reduziert und damit insbesondere Großkontrollen, zum Beispiel im Umfeld von Diskotheken, erleichtert werden.

## 2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 24c Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 1 werden in § 24c Abs. 1 die Wörter „als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks“ durch die Wörter „im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung von Alkohol“ ersetzt.

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 2 Nr. 5 werden in Nummer 6.1 der Anlage 13 zu § 40 FeV die Wörter „als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt angetreten, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks“ durch die Wörter „im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug geführt, obwohl er unter der Wirkung von Alkohol“ ersetzt.
- b) In Artikel 3 Nr. 2 werden in der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV in der laufenden Nummer 243 in Spalte 2 die Wörter „als Führer eines Kraftfahrzeugs alkoholische Getränke zu sich genommen oder die Fahrt unter der Wirkung eines solchen Getränks angetreten“ durch die Wörter „im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung von Alkohol steht“ ersetzt.

Begründung

- a) Die beiden im Gesetzentwurf vorgesehenen Tatalternativen sollten zu Gunsten der Fassung des § 24a StVG aufgegeben werden.

Gegen die Bußgeldbewehrung der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt bestehen verfassungsrechtliche Bedenken. Eine solche Sanktionsnorm dürfte nur dann unter dem Aspekt des Artikels 2 Abs. 1 des Grundgesetzes verfassungskonform sein, wenn der Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit abstrakt gefährlich ist. Es muss zumindest die Möglichkeit leistungsbeeinträchtigender Wirkung auf Grund der Drogenaufnahme bestehen. Die vorgeschlagene Tatvariante dürfte indessen ein breites Spektrum von Handlungen erfassen, bei denen es an der abstrakten Gefährlichkeit fehlt. Einbezogen ist beispielsweise der einzige Schluck eines alkoholischen Getränks während der Fahrt, der nach naturwissenschaftlich-medizinischen Erkenntnissen keinesfalls geeignet ist, eine „Wirkung“ im Sinne verkehrsrelevanter Leistungsbeeinträchtigungen herbeizuführen. Hinzu kommt der deutliche Wertungswiderspruch, dass die Aufnahme illegaler Drogen während der Fahrt in § 24a Abs. 2 StVG nicht unter eine eigenständige Sanktionsdrohung gestellt und, sofern während der Fahrt keine nennenswerte Blutwirkstoffkonzentration herbeigeführt werden kann, auch nicht ahndbar ist. Ein Verzicht auf die erste Tatvariante erscheint im Übrigen umso mehr vertretbar, als einschlägige Fälle nicht häufig auftreten und – sofern eine „Wirkung“ festgestellt werden kann – geahndet werden können.

Der Ansatz, im Rahmen der zweiten Tatvariante auf die Wirkung des alkoholischen Getränks bei Antritt (Beginn) der Fahrt abzustellen, erscheint ebenfalls nicht überzeugend. Denn bei Alkoholaufnahme unmittelbar vor der Fahrt muss im Zeitpunkt des Fahrtantritts noch keine Wirkung eingetreten sein. Baut sich die für die „Wirkung“ erforderliche Alkoholkonzentration erst während der Fahrt auf, so kann dementsprechend keine Ahndung erfolgen. Auch ist mit diesbezüglichen Schutzbehauptungen zu rechnen, die



in der Praxis nicht leicht zu widerlegen sein werden, jedenfalls aber schwierige Rückrechnungen erfordern.

- b) Auch die Einnahme alkoholhaltiger Medikamente oder Lebensmittel muss vom Verbot erfasst sein. Die Gefährdungslage ist hier keineswegs reduziert. Deshalb sieht auch § 8 Abs. 3 BOKraft diese Ausnahme nicht vor. Durch die in § 8 Abs. 3 BOKraft aufgestellte Verhaltenspflicht soll sichergestellt sein, dass das im Fahrdienst eingesetzte Betriebspersonal die Fahrgäste oder andere Verkehrsteilnehmer nicht dadurch gefährdet, dass es unter dem Einfluss von Getränken oder Mitteln, worunter auch Medikamente fallen, steht, die die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigen. Der Gesetzentwurf hingegen stellt auf alkoholische Getränke ab und will alkoholhaltige Arzneimittel sowie namentlich Süßwaren (Pralinen) ausgrenzen. Betont man mit dem Gesetzentwurf die Gefährlichkeit auch geringer Alkoholkonzentrationen, so erscheint dies nicht schlüssig. Vom Ahndungsgrund aus betrachtet spielt es nämlich keine Rolle, warum der Fahrzeugführer unter der Wirkung von Alkohol steht. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Einschränkung verursacht im Übrigen Beweisschwierigkeiten. Denn der Fahrzeugführer kann sich darauf berufen, dass seine Alkoholisierung (mit) auf den Konsum von in der Regel hochprozentigen homöopathischen Arzneimitteln, Tinkturen (Baldriantinktur, Alkoholgehalt von 50 Prozent) oder auch Klosterfrau Melissengeist (der wohl nicht als alkoholisches Getränk anzusehen ist) zurückzuführen sei. Zur Dokumentation seines Vortrags könnte er (ständig) ein Fläschchen eines solchen Mittels mit sich führen. Denkbar wäre auch, dass sich der Fahrzeugführer ergänzend auf Medikamenteneinnahme beruft (ein paar Schlucke Bier oder Wein, außerdem wegen Magenverstimmung Klosterfrau Melissengeist). Dann müsste die gerade durch die Medikamenteneinnahme aufgebaute Blutalkoholkonzentration herausgerechnet werden. In der Praxis der Strafverfolgung hat Derartiges in der Vergangenheit bereits eine Rolle gespielt.

### 3. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 36 Abs. 1 und 2 FeV)

In Artikel 2 Nr. 2 wird die Angabe „und 2“ gestrichen.

### Begründung

§ 36 Abs. 2 regelt für den Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis innerhalb der Probezeit die Voraussetzungen für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Da ein Verstoß ausschließlich gegen § 24c StVG nicht zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt, ist eine Bezugnahme auf diese Vorschrift in § 36 Abs. 2 entbehrlich.

### 4. Zu Artikel 2 Nr. 2a – neu – und 2b – neu – (§ 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 sowie § 58 Abs. 4 FeV)

In Artikel 2 werden nach Nummer 2 folgende Nummern eingefügt:

2a. In § 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 wird jeweils die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 10 und 13 bis 15“ durch die Angabe „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 10 und 13 bis 15“ ersetzt.

2b. In § 58 Abs. 4 wird die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 5, 6 bis 10 und 12“ durch die Angabe „§ 57 Nr. 1, 2, 4 bis 10 und 12“ ersetzt.

### Begründung

Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen soll u. a. auch an der regelmäßigen zweijährigen Probezeit festgemacht werden. Für die Polizeibeamtinnen und -beamten besteht derzeit das Problem, bei Kontrollen festzustellen, ob der Betroffene sich tatsächlich noch in der Probezeit befindet. Es existiert keine Möglichkeit, mittels eines Onlinezugriffs oder einer entsprechenden Abfragemöglichkeit vor Ort festzustellen, ob die Betroffenen eventuell eine Verkürzung (z. B. Teilnahme an der „2. Phase Fahrausbildung“) oder eine Verlängerung der Probezeit erfahren haben. Eine Kontrolle kann somit nur auf Grund des mitgeführten Führerscheins und der dort enthaltenen Angaben erfolgen.

Damit eine tatsächliche Überwachbarkeit des Alkoholverbots erreicht werden kann, müssen im Wege des automatisierten Verfahrens für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten und für Verkehrskontrollen künftig auch die im Zentralen Fahrerlaubnisregister und den örtlichen Fahrerlaubnisregistern bereits gespeicherten Angaben über den Tag des Beginns und des Ablaufs der Probezeit gemäß § 2a StVG abgerufen werden können.

Dies wird mit dem Vorschlag zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung ermöglicht.

## Anlage 3

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

**1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 24c Abs. 1 StVG)**

Der Vorschlag wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren einer näheren Prüfung unterzogen.

**2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 24c Abs. 1 StVG)**

Der Vorschlag wird abgelehnt.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Anknüpfung allein an das Tatbestandsmerkmal „Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol“ würde die von dem Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen ausgehende Signalwirkung erheblich beeinträchtigen. Schon wegen etwaiger Messwertunsicherheiten und zur Berücksichtigung des endogenen Alkohols kann eine Verwirklichung dieses Tatbestandsmerkmals erst angenommen werden, wenn bei einer Blutentnahme oder einem Atemalkoholtest mindestens 0,2 Promille Alkohol im Blut beziehungsweise 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft nachgewiesen werden. Bei alleinigem Abstellen auf das „Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol“ würde vermittelt, ein „Herantrinken“ an einen Grenzwert sei weiterhin möglich. Die klare Botschaft eines absoluten Verbots für Fahranfänger, alkoholisiert ein Fahrzeug zu führen, würde damit aufgeweicht.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Tatbestandsalternative der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt ermöglicht dagegen auch den Nachweis mittels Zeugenbeweis.

Die angeführten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Bußgeldbewehrung der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt werden nicht geteilt. Die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts zur Regelung in § 24a Abs. 2 StVG in seinem Beschluss vom 21. Dezember 2004 (Az. 1 BvR 2652/03) sind auf das Führen

eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol nicht übertragbar. Die bei berauschenden Mitteln und Substanzen bestehende Problematik der fehlenden Übereinstimmung von Nachweis- und Wirkungsgrenze besteht bei Alkohol nicht. Alkohol ist – anders als die in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittel und Substanzen – schon nach wenigen Stunden im Körper abgebaut. Es besteht daher kein Wertungswiderspruch zu der Regelung in § 24a Abs. 2 StVG.

Auch besteht kein Bedürfnis, alkoholhaltige Lebensmittel und Medikamente in das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen einzubeziehen. Die bestimmungsgemäße Einnahme von Medikamenten stellt in vielen Fällen die Fahreignung gerade erst her und kann sich daher positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Die gegenüber § 8 Abs. 3 Nr. 1 BOKraft neueren Regelungen in § 9 Abs. 11 Nr. 18 GGVSE sowie § 24a Abs. 2 StVG schließen die bestimmungsgemäße Einnahme von Medikamenten daher ebenfalls ausdrücklich von der Tatbestandsverwirklichung aus.

**3. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 36 Abs. 1 und 2 FeV)**

Der Vorschlag wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren einer genaueren Prüfung unterzogen.

**4. Zu Artikel 2 Nr. 2a – neu – und 2b – neu – (§ 52 Abs. 1 Nr. 1 und 3 sowie § 58 Abs. 4 FeV)**

Der Vorschlag wird außerhalb des vorliegenden Gesetzgebungsverfahrens umgesetzt.

Die Umsetzung des Vorschlags soll mittels der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften vom 22. März 2007 vorgenommen werden. Sie wird voraussichtlich am 11. Mai 2007 im Bundesrat behandelt werden und könnte so mit Zustimmung des Bundesrates bereits im Juni 2007 in Kraft treten.



