



Nr. 1/2001

Neuregelung der Promillegrenze für Kraftfahrer

Stellungnahme des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. - B. A. D. S. zur Promillegrenze

Die von der Bundesregierung vorgesehenen und vom Bundesrat im ersten Durchgang und jetzt vom Bundestag unverändert beschlossenen Regelungen lauten wie folgt:

§ 24a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(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.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

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

§ 25 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen.“

Der **B.A.D.S.**, der seit mehr als zwei Jahrzehnten für eine Herabsetzung des Promillegrenzwertes eintritt, begrüßt grundsätzlich die vorgesehene Regelung. Allerdings war und ist der **B.A.D.S.** der Ansicht, dass diese Grenze nicht im Recht der Ordnungswidrigkeiten, sondern im Verkehrsstrafrecht festgelegt werden sollte.

Unfallchance und Blutalkoholwert sind eng miteinander verknüpft. Je niedriger die Promille, um so geringer ist die Wahrscheinlichkeit eines Unfalles. Anders herum: Je höher die Blutalkoholwerte liegen, um so größer ist die Gefahr eines tödlichen Verkehrsunfalls (so schon Heifer in Blutalkohol 10, 12).

Bei Werten unter 0,5 Promille wird das Risiko des Eintritts eines tödlichen Unfalls so gering, dass es auch bei Anlegung strenger Maßstäbe an die Erfordernisse der Verkehrssicherheit verantwortet werden kann, folgenlose „Trunkenheitsfahrten“ unterhalb dieser Grenze ungeduldet zu lassen. Beim Verursachen eines Personenschadens durch einen Kraftfahrer mit einem Blutalkoholwert unterhalb von 0,5 Promille steht außerdem die Anwendung der Vorschriften über fahrlässige Körperverletzung bzw. die fahrlässige Tötung zur Verfügung, um der Gerechtigkeit zu genügen, ohne dass es daneben noch einer Bestrafung wegen Alkohols am Steuer bedürfte.

Der **Bund** gegen **Alkohol** und **Drogen** im **Straßenverkehr** ist zwar der Meinung, dass ein freiwilliger Alkoholverzicht von jedem Kraftfahrer als selbstverständliche sittliche Verpflichtung empfunden werden sollte. Aber nicht alles was an sozialem und partnerschaftlichem Verhalten wünschenswert ist, muss mit Hilfe von Strafandrohungen erzwungen werden. Ein gesetzliches Verbot unter gleichzeitiger Androhung von Strafe ist nur dort zu rechtfertigen, wo die vom Alkoholgenuss ausgehenden Gefahren für die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer ein nicht mehr zumutbares Ausmaß erreichen.

Und das ist nach Ansicht des **B.A.D.S.** spätestens ab einer Grenze von 0,5 Promille Alkohol im Blut oder ab 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blut- oder Atemalkoholkonzentration führt, der Fall.

Dafür, dass dieser Wert nicht im Recht der Ordnungswidrigkeiten, sondern im Verkehrsstrafrecht seinen Platz zu finden hat, sprechen nach Meinung des **B.A.D.S.** die folgenden Überlegungen:

Die Festlegung bloß im Recht der Ordnungswidrigkeiten führt dazu, dass der § 24a StVG neben den §§ 315c, 316 StGB bestehen bleibt.

Damit bleibt es zwangsläufig bei mehr als einem Promillewert, noch dazu mit der Folge, dass einer falschen Vorstellung von dem Unrechtsgehalt von Alkohol am Steuer im Bewusstsein der Bevölkerung Vorschub geleistet wird. Unvermeidbar kommt es bei einem Laien zu dem Eindruck, dass bei der Ahndung von Alkohol am Steuer mit zweierlei Maß gemessen werden kann. Und die Vorausberechenbarkeit der rechtlichen Reaktionen bleibt auf der Strecke.

Bei einem Nebeneinander von Ordnungswidrigkeit und Straftat hängt es im Bereich zwischen 0,5 und 1,1 Promille vom Zufall ab, ob eine Bestrafung erfolgt oder nur eine Ordnungswidrigkeit angenommen wird, ob Fahrerlaubnisentzug erfolgt oder nur ein Fahrverbot angeordnet wird. Und unterhalb von 0,5 Promille könnte immer noch relative Fahrunsicherheit angenommen werden, wenn dafür die nötigen Beweisanzeichen vorliegen. Diese Differenzierungen sind dem Normalbürger mit einem unverbildetem Gerechtigkeitsgefühl nicht verständlich zu machen. Sie sind aber auch von der Sache her nicht zu rechtfertigen.

Unbestritten ist, dass von einem alkoholisierten Kraftfahrer spätestens ab 0,5 Promille Gefahren ausgehen, die nicht mehr toleriert werden können.

Dieser Wert ist immerhin schon im Jahre 1973 von der Weltgesundheitsorganisation als sachentsprechend empfohlen worden (siehe Biener in Blutalkohol 13, 13). Jede im Rahmen der Verhältnismäßigkeit noch vertretbare Senkung des Gefahrgrenzwertes führt zwangsläufig zu einem Mehr an Verkehrssicherheit (so schon Biener, Blutalkohol 13, 8). Deshalb ist es dringend geboten, die niedrigste Grenze festzuschreiben, die sich in diesem Rahmen hält.

Tut man das, dann können und dürfen daneben nicht noch weitere Promillegrenzen rechtlich bedeutsam sein. Für den Laien ist ein solches Durcheinander nicht durchschaubar. Nur allgemeinverständliche Vorschriften haben Aussicht, von der Masse der Bürger respektiert und befolgt zu werden. Hiernach ist eine einzige rechtlich relevante Promillegrenze ein dringendes Gebot der Rechtssicherheit und damit zugleich ein Anliegen der Verkehrssicherheit. Ist das der Fall, dann muss man - jedenfalls was die Alkoholdelinquenz angeht - auf das unklare und oft nicht beweisbare Institut der Fahrunsicherheit nach den bisherigen §§ 315c, 316 StGB verzichten.

Die uneingeschränkte Kriminalisierung der Alkoholdelinquenz im motorisierten Verkehr ist eine viele Jahrzehnte alte Forderung. Die Deutsche Gesellschaft für gerichtliche und soziale Medizin hat sich schon im Jahre 1961 dafür ausgesprochen (Blutalkohol 1, 33). Und sogar noch viel früher, nämlich am 1. März 1955, hat das Bundesgesundheitsamt die Festlegung einer einheitlichen Promillegrenze als abstraktes Gefährdungsdelikt im Verkehrsstrafrecht empfohlen.

Das sollte nunmehr geschehen. Die Vereinigung der gegenwärtig rechtlich bedeutsamen verschiedenen Promillegrenzen zu einem allgemein und für jeden Fall gültigen Gefahrgrenzwert als ein abstraktes Gefährdungsdelikt gewährleistet die längst fällige Übersichtlichkeit und Durchschaubarkeit und garantiert damit eine bessere Akzeptanz und Befolgung.

Fahren unter Alkoholeinfluss ist ein überaus gefährliches Tun und stellt eine grobe Missachtung der Sicherheit anderer dar. Selbst bei Trinkgewohnten führen 0,5 Promille zu Veränderungen, die sich bei der Führung eines Kraftfahrzeuges verhängnisvoll auswirken (so Malach, Hartmann und V. Schmidt, Alkoholwirkung beim Menschen, Stuttgart und New York 1987). Die völlige, aber auch die nur teilweise Einstufung solchen Tuns als Ordnungswidrigkeit fördert den absolut falschen und verkehrspolitisch unerwünschten Eindruck, Alkohol am Steuer sei im Grunde ja eben doch nur ein „Kavaliersdelikt“; letztlich also nicht schlimmer als der Verstoß gegen ein Parkverbot. Dass nun aber von einem „Kavaliersdelikt“ ganz und gar nicht die Rede sein kann, ist schon von anderer Seite überzeugend dargelegt worden (Moser, Blutalkohol 10, 213).

Die Frage „kriminelles Unrecht“ oder „Ordnungswidrigkeit“ kann nicht anhand einiger weniger leichter Fälle im Sinne von „ordnungswidrig“ entschieden, sondern muss nach dem Unrechtsgehalt der großen Masse aller Fälle beurteilt werden (Lackner, Blutalkohol 2, 53).

Hamburg, den 12.02.2001

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. – B.A.D.S.
- Der Vorstand -