

konzentration führt“. Damit ist die phasenverschiedene Wirkung des Alkohols im Gesetzestext berücksichtigt.⁴

Die Zulässigkeit der Entnahme einer Blutprobe zur Alkoholbestimmung ergibt sich aus § 81a StPO/BRD; eine Atemalkoholprobe kann - ebenso wie eine Urinalalkoholprobe - nicht erzwungen werden.

Die Diskussion über die Zweckmäßigkeit der alkoholbezogenen Verkehrsgesetzgebung ist in der BRD niemals recht verstummt und hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Hierzu besteht bei Medizinern und Juristen die übereinstimmende Auffassung einer unbedingten Notwendigkeit zur Senkung der 1,3 ‰-Grenze, während die Politiker dem nachzugeben nicht oder nur sehr zögernd bereit sind. Trotz prinzipieller Einigkeit bei Experten gehen die Meinungen über die nächsten Schritte allerdings weit auseinander. So wird die Senkung des Beweisgrenzwertes auf 1,1 ‰ (Grenzwert 1,0 ‰ plus 0,1 ‰ Sicherheitszuschlag)^{5**} ebenso empfohlen wie dessen völlige Abschaffung, indem ein Alkoholspiegel von 0,8 ‰ bereits eine Verkehrsstraftat ausweist⁶, oder die Herabsetzung des Gefahrengrenzwertes von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰. Letzteres fordert auch der „Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr“, möchte dies aber im Strafrecht und nicht im Ordnungswidrigkeitsrecht verankern.⁸ Ein absolutes Alkoholverbot für Fahrzeugführer in der BRD hält im Augenblick niemand für politisch machbar.

Wissenschaftlicher Erkenntnisstand

Bei Beratungen über die zukünftige einheitliche deutsche Gesetzgebung auf diesem Gebiet werden alle Aspekte neu zu prüfen sein. Unter medizinischen und verkehrsjuristischen Experten ist unbestritten, daß die in der BRD tolerierten Blutalkoholkonzentrationen zu hoch und die angedrohten Sanktionen von zu geringer Präventivwirkung sind. Nach U. Heifer⁹ stehen in der BRD 20 bis 40 % der Verkehrstoten (nach H.J. Mallach et al.^{10 11} sogar 50 %) und 10 bis 20 % der Verletzten im Zusammenhang mit Unfällen, in die alkoholisierte Verkehrsteilnehmer verwickelt waren. Aus diesen Angaben ist gleichzeitig die größere Folgeschwere von Alkoholunfällen ersichtlich. Dies geht auch aus zahlreichen anderen Untersuchungen eindeutig hervor.¹¹ Die DDR-Alkoholunfallstatistik, die nur etwa 9,5 % aller Verkehrsunfälle als alkoholverursacht ausweist¹², ist mit einer sehr hohen Dunkelziffer behaftet. Erhebungen des Dresdner Instituts für Gerichtliche Medizin ergaben für unser Einzugsgebiet eine nachgewiesene Alkoholisierung bei 11 % der Verkehrsunfallverletzten und bei 22 % der Toten; auf die Unfallverursacher bezogen lagen diese Zahlen bei 15% und 25%.¹³ Die international immer wieder zitierte Grand Rapids Study belegt, daß die Unfallrate ab 0,4 ‰ ansteigt und die relative Unfallwahrscheinlichkeit gegenüber Nüchternheit bei 0,6 ‰ das Doppelte, bei 0,8 ‰ das Vierfache und bei 1,5 ‰ etwa das 25fache beträgt.¹⁴ Tests zur Erfassung verkehrsrelevanter psychophysischer Teilleistungen und Untersuchungen mittels Fahrsimulatoren zeigen nachweisbare Leistungsminderungen ab 0,3 bis 0,4 ‰.¹⁵ Da die Leistungsanforderungen im Straßenverkehr nicht völlig mit solchen Laborbedingungen korrelieren, gehen viele Wissenschaftler von einem generell negativen Effekt auch minimaler alkoholischer Beeinflussungen aus.¹⁶ Demnach gibt es über dem Nüchternwert keine Blutalkoholkonzentration, die für die Verkehrssicherheit als unerheblich anzusehen ist.

Argumente gegen eine Senkung der jetzigen bundesdeutschen Grenzwerte

Mit der in der BRD zu hörenden Argumentation gegen eine drastische Senkung des zulässigen Promillewertes bzw. gegen ein generelles Alkoholverbot haben sich bisher Autoren in der DDR kaum sachlich auseinandergesetzt. Eine Änderung der gegenwärtigen bundesdeutschen Alkoholgesetzgebung muß parlamentarisch machbar und polizeilich durchsetzbar, d.h. kontrollierbar sein. Den Widerstand seitens der Politiker gegen eine Senkung nur mit kommerziellen Interessen zu begründen ist eine ideologisch geprägte Vereinfachung.

Ein allgemeiner Wohlstand und eine entwickelte Gastronomie haben soziale Gegebenheiten und menschliche Verhaltensweisen hervorgebracht, die von den Parlamentariern durchaus beachtet werden müssen. Befragungen zeigen jedoch, daß sich in dieser Hinsicht ein Umdenkungsprozeß in der Bevölkerung vollzieht.¹⁷

Gegen ein absolutes Alkoholverbot werden auch verfassungsrechtliche Bedenken wegen des Verstoßes gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geäußert. Dem muß aber entgegengehalten werden, daß zwar mit steigendem Blutalkoholspiegel das relative Unfallrisiko stark wächst, die absoluten Zahlen der Verkehrsunfälle mit niedrigen Alkoholwerten jedoch wesentlich größer sind, da mit geringen Blutspiegeln viel häufiger gefahren wird als mit hohen.¹⁸

Zweifelloso ist die einer typischen Alkoholfahrt innewohnende kriminelle Energie gering. Dies trifft aber im wesentlichen auf alle Verkehrsstraftaten zu. Bei Beibehaltung der Zweigleisigkeit von Strafrecht und Ordnungswidrigkeitsrecht, auch mit jeweils deutlich niedrigeren Grenzwerten, wäre die Kriminalisierung jetzt noch tolerierter Verhaltensweisen vermeidbar.

Die angestrebte Präventivwirkung der gesetzlichen Regelung setzt eine ausreichend abschreckende Strafandrohung ebenso voraus wie eine möglichst niedrige Nichtentdeckungschance. Letztere ist um so höher, je niedriger die Blutalkoholkonzentration des Fahrers ist. Da Massenkontrollen im heutigen Straßenverkehr kaum noch machbar sind, besteht bei einem Fahrverbot für minimal alkoholisch Beeinflusste zwangsläufig eine sehr hohe Dunkelziffer und eine Stärkung der gefährlichen Kavaliersdelikt- oder Pechvogelmentalität. Zum Argument einer bisher nicht bewiesenen negativen Wirkung sehr niedriger Blutalkoholwerte wurde bereits weiter vom Stellung genommen.

Die in der bisherigen Gesetzgebung berücksichtigten hohen Sicherheitszuschläge infolge möglicher Meßfehler zu den wissenschaftlich begründeten Promillegrenzen (z.B. absolute Fahruntüchtigkeit ab 1,0 bis 1,1 ‰ plus 0,2 ‰ Bestimmungstoleranz ergibt den Beweisgrenzwert von 1,3‰)¹⁹ sind heute durchaus zu reduzieren. Allerdings setzt dies die dringend erforderliche Nachrüstung der Alkohollaboratorien auf DDR-Gebiet voraus.

EG-Kommission schlägt 0,5 Promille als Grenzwert vor

Die Verkehrsdichte und damit die Leistungsanforderungen an jeden Verkehrsteilnehmer sind im Laufe der Jahre enorm gestiegen. Geringe Fehlhandlungen bzw. Unsicherheiten führen heute zu katastrophalen Folgen. Immer mehr wird das gesamte Leistungsvermögen zur Bewältigung von nur durchschnittlich kompli-

4 Nach dem Beschluß des BGH vom 11. Dezember 1973 - 4 StR 130/73 - gilt das sinngemäß auch für den Beweisgrenzwert.

5 Vgl. H. Saiger, „Die Zerstörung des Vertrauens in eine gefestigte Rechtsprechung“, B A 27, 1990, S. 1.

** Diesen Grenzwert hat inzwischen der BGH für verbindlich erklärt.

6 Vgl. K. Geppert, „Reicht das gesetzliche Instrumentarium zur Verbesserung der Verkehrssicherheit?“, B A 27, 1990, S. 23; U. Heifer, „Alkohol und Straßenverkehr“, B A 27, 1990, S. 50; R. Spiegel, „Zur Eröffnung des 27. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1989“, B A 26, 1989, S. 65.

7 Vgl. K.E. Claussen, „Die Promillegrenze in der politischen Diskussion“, BA 24, 1987, S. 361.

8 Vgl. Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr, „Das ist unsere Meinung“, BA 25, 1988, S. 1.

9 U. Heifer, a.a.O.

10 H.J. Mallach/H. Hartmann/V. Schmidt, Alkohol Wirkung beim Menschen, Stuttgart/New York 1987.

11 Vgl. P. Lutz/R. Leu, „Alkohol und Verkehrsunfälle“, BA 12, 1975, S. 116; H. Mally, „Bilanz 1980 — Ausblick 1981“, Der Deutsche Straßenverkehr 1981, Heft 4, S. 6.

12 H. Mally, a.a.O.

13 Vgl. A. Gärtner et al., Häufigkeit der Alkoholbeeinflussung bei Verkehrsunfallverletzten der Stadt Dresden und Verkehrsunfalltoten des Bezirks Dresden im Jahr 1981, Diplomarbeit, Medizinische Akademie Dresden.

14 R.F. Borkenstein et al., „The Grand Rapids Study“, BA 11, 1974, Supplement.

15 Vgl. M. Staak/G. Eysselein, „Experimentelle Untersuchungen über Veränderungen des Reaktionsverhaltens bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen“, B A 13, 1976, S. 187.

16 Vgl. U. Heifer, a.a.O.; H. Elbel, „Neue Ergebnisse der Blutalkoholforschung“, Hefte Unfallheilkunde 66, 1961, S. 74.

17 J. Barth/M. Gaspar/K. Peters, „Zum Wissensstand über das ‚0,8-Promille-Gesetz‘“, B A 22, 1985, S. 109.

18 Vgl. U. Heifer, a.a.O.

19 P.V. Lundt/E. Jahn, „Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage Alkohol bei Verkehrsstraftaten“, Bad Godesberg 1966.