

PROMILLE-GRENZE IM ÜBERGANG

Pol.-Kommissar Bernd Huppertz

Der Innenminister des Landes Brandenburg hat, wie den jüngsten Pressemitteilungen zu entnehmen ist, die Polizeibehörden seines Landes angewiesen, entgegen dem Wortlaut des § 7 StVO/DDR ordnungswidriges Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluß erst ab einem Wert von 0,5 Promille zu verfolgen. Dieser seit dem 28. 3. 1991 gültigen Regelung haben sich im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium nunmehr alle neuen Bundesländer angeschlossen.

I. § 7 StVO/DDR behält weiterhin seine Gültigkeit

1. Die Regelung im Einigungsvertrag

§ 7 StVO/DDR gilt iVm § 47 I–III StVO/DDR¹ gemäß Anlage II Kapitel XI B III Nr. 4b des Einigungsvertrages² über den 31. 12. 1990 fort.

Sowohl § 7 als auch § 47 StVO/DDR (als Strafvorschrift) gelten idF der Anlage I Kapitel C III Nr. 4 des Einigungsvertrages³. Diese Vorschrift stellt klar, daß § 7 iVm § 47 StVO/DDR eine Ordnungswidrigkeit iSd OWiG ist. Lediglich anderslautende Begriffe

sind durch die entsprechenden Begriffe des OWiG zu ersetzen.

In den Ländern der ehemaligen DDR findet § 24a StVG gemäß Anlage I Kapitel IX B III Nr. 1a des Einigungsvertrages bis zum 31. 12. 1992 keine Anwendung⁴.

2. Unterschiede in den bestehenden Regelungen

a) Überblick

Sowohl § 24a StVG als auch § 7 StVO/DDR befassen sich mit der ordnungswidrigen Führung von (Kraft-)fahrzeugen nach Alkoholgehalt. Jedoch gibt es eine so weit gefaßte Vorschrift wie den § 7 StVO/DDR weder im StVG noch im StGB. Bei der Diskussion um den neuen Erlaß müssen daher die einschlägigen Vorschriften gegeneinandergestellt werden:

¹ idF, vom 9. 9. 1986 (GBl, [DDR] I Nr. 31 S. 417).

² Gesetz zu dem Vertrag vom 31. 8. 1990 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über die Herstellung der Einheit Deutschlands – Einigungsvertragsgesetz – und der Vereinbarung vom 18. 9. 1990 vom 23. 9. 1990 (BGBl. II S. 885).

³ s. o. Fn. 2.

⁴ s. o. Fn. 2.

§ 24a StVG:

Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kfz führt, obwohl er 0,8 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen BAK führt.

§ 316 StGB:

Wer im Verkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke (...) nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft (...).

Die entscheidenden Unterschiede der beiden erstgenannten Regelungen sind die Festschreibung eines Gefahrgrenzwertes von 0,8 Promille auf der einen und einer 0,0-Promille-Grenze auf der anderen Seite (wobei letztere noch zu relativieren sein wird), sowie die Anwendbarkeit der genannten Vorschriften auf einen unterschiedlichen Personenkreis: § 7 StVO/DDR geht dabei über § 24a StVG hinaus, indem er auch Fahrzeugführer (also z. B. Radfahrer) dieser Bestimmung unterwirft.

Dies hat zur Folge, daß sich der Nur-Fahrzeugführer, namentlich der Radfahrer, hier anders als unter der Regelung des § 316 StGB bereits strafbar macht, wenn er sein Fahrzeug unter Alkoholgenuß führt, auch wenn keine relative Fahruntüchtigkeit vorliegt oder der Beweisgrenzwert von 1,7 Promille nicht erreicht ist⁵.

Ähnlich extensive Regelungen finden sich lediglich im Personenbeförderungsrecht. So untersagt § 8 III 1 BOKraft⁶ (vgl.

§ 7 StVO/DDR:

Fahrzeugführer dürfen bei Antritt und während der Fahrt nicht unter Einwirkung von Alkohol stehen.

§ 47 I StVO/DDR:

Wer vorsätzlich oder fahrlässig den Bestimmungen dieser Verordnung (...) zuwiderhandelt, kann mit (...) Bußgeld (...) belegt werden.

auch § 13 III BOStrab) dem im Fahrdienst eingesetzten Betriebspersonal, während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl es unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel steht. Die Regelung soll sicherstellen, daß das Fahrpersonal den Fahrdienst in einwandfreiem physischen und psychischen Zustand ausübt. Die Vorschrift geht auch über § 2 StVZO hinaus, der lediglich Fahruntüchtigkeit verhindern soll. Auf diese Weise soll der besonderen Gefahr vorgebeugt werden, die den Fahrgästen durch einen unter Alkohol stehendem Fahrzeugführer droht⁷.

b) Die BGH-Rechtsprechung zum Beweisgrenzwert bringt ebenfalls neue Probleme mit sich.

Im Hinblick auf § 316 StGB machte der BGH⁸ in seinem Beschluß vom 28.6.1990 klar, daß nunmehr von einem Beweisgrenzwert von 1,1 Promille für Kraftfahrzeugführer

⁵ idF v. 30.6.1989 (BGBl. I s. 1273); die Vorschrift stellt über § 45 II 1 a BOKraft eine Ordnungswidrigkeit iSv § 61 II 4 PBefG dar.

⁷ Bidinger, BOKraft, 2. Aufl. [1982], S. 48.

⁸ BGHSt NJW 1990, 2393 (= NZV 1990, 357; DAR 1990, 303; NStZ 1990, 491).

⁵ BGHSt 34, 133; BGHZ VRS 72, 434; für Führer anderer nicht motorisierter Fahrzeuge gibt es nach wie vor keinen Beweisgrenzwert. Diesbezügliche ausreichende wissenschaftliche Grundlagen fehlen (vgl. Gutachten des BGA zur Frage „Alkohol bei Verkehrsstrafaten“ 1966, S. 51, 52).

(einschließlich der Führer von Krafträdern, Moped- und Mofafahrern, Führer von Leichtmofas) auszugehen ist⁹. In einem vom BGH in Auftrag gegebenen Gutachten kommt das BGA¹⁰ zu dem Schluß, daß aufgrund deutlich verbesserter Meßpräzision der gegenwärtig (1989) in der (alten) Bundesrepublik Deutschland in rechtsmedizinischen Instituten mit modernen Methoden durchgeführten Blutalkoholanalysen eine Herabsetzung des Sicherheitszuschlages auf 0,1 Promille gerechtfertigt ist. Dazu kommt eine deutliche Zunahme der Verkehrsdichte, der Ausbau des Straßennetzes, die Zunahme der Kilometerfahrleistungen und der Geschwindigkeiten. Die Zusammenschau all dieser Faktoren, veranlaßte den BGH zur Senkung des Beweisgrenzwertes auf 1,1 Promille. Allerdings führte der Senat aus, daß für eine Übergangszeit bei den Instituten, die bisher noch nicht erfolgreich an einem Ringversuch teilgenommen haben, der Sicherheitszuschlag auf 0,15 Promille bemessen werden muß. Daraus ergibt sich eine Ungleichbehandlung durch die zufällige Zuordnung zum jeweiligen rechtsmedizinischen Institut¹¹. Auch das wird ein Problem sein, welches in den neuen Bundesländern (und nicht nur dort) im Sinne rechtsstaatlicher Einheitlichkeit zu lösen sein wird, zumal Untersuchungsergebnisse forensisch nicht verwertbar sein sollen, wenn sie von Instituten kommen, die zwischenzeitlich Gelegenheit ge-

⁹ s. Fn. 5; Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 31. Aufl. [1991], Rz. 17 zu § 316 StGB; zu dem bes. Problem der Leichtmofafahrer vgl. Verfasser, Führen von Fahrzeugen – Führen von Kfz, DNP 1989, 584.

¹⁰ Schoknecht, Das Gutachten des BGA zum Sicherheitszuschlag auf die Blutalkoholbestimmung, NZV 1990, 104.

¹¹ Verfasser, Der BGH senkt den Beweisgrenzwert, DNP 1990, 503 (507).

¹² BGH NJW 1990, 2393 (s. Fn.).

habt haben, erfolgreich an einem Ringversuch teilzunehmen¹².

Da die Senkung des Beweisgrenzwertes hauptsächlich auf der Senkung des Sicherheitszuschlages beruht, muß zwangsläufig auch die Rechtsprechung hinsichtlich des Führens nicht motorisierter Fahrzeuge angepaßt werden¹³ (für Radfahrer müßte folgerichtig ein Beweisgrenzwert von 1,6 Promille gelten). Die neue Rechtsprechung führt im übrigen zu einer Annäherung an den Gefahrgrenzwert des § 24a StVG (0,8 Promille), die aber durch die wohl beabsichtigte Neufestsetzung relativiert wird.

Die sog. 0,0-Promille-Grenze bedarf jedoch kritischer Betrachtung:

„Einwirkung“ von Alkohol setzt eine für die Fahrsicherheit relevante Beeinflussung voraus. Geringste BAK-Werte reichen hierzu nicht aus¹⁴. Nach rechtsmedizinischen Erkenntnissen können jedoch Alkoholkonzentrationen von 0,3 Promille und mehr die Fahrsicherheit beeinträchtigen¹⁵. Zahlreiche medizinische Untersuchungen zu dem Problem der Gefahrschwelle alkoholbedingter Leistungsminderung der Fahrtüchtigkeit weisen nach, daß vielfach deutliche Bewegungs- und Koordinationsstörungen der Augen¹⁶, Störung des Raumsehens, längere Reaktionszeiten, Enthemmung¹⁷, aber auch geistig-seelische Störungen, die sich auf die Fahrsicherheit auswirken, häufig Folge selbst geringer Blutalkoholwerte sind¹⁸.

¹³ zust. Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 18 zu § 316 StGB.

¹⁴ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 23 zu § 24a StVG, Rz. 6 zu § 316 StGB.

¹⁵ Jagusch/Hentschel, a.a.O.; Janiszewski, Verkehrsstrafrecht, 3. Aufl. [1989], Rz. 343; Mühlhaus/Janiszewski, StVO, 12. Aufl. [1990], Rz. 21 zu § 316 StGB.

¹⁶ Hentschel/Born, Trunkenheit im Straßenverkehr, 5. Aufl. [1990], Rz. 172.

¹⁷ Jagusch/Hentschel, a.a.O., Rz. 15 zu § 316 StGB.

Die Wahrscheinlichkeit alkoholbedingter Leistungsausfälle wächst mit zunehmendem Blutalkoholgehalt rasch an. So sind schon bei einer verhältnismäßig erheblichen Anzahl von Menschen bei 0,5 Promille recht tiefgreifende Schädigungen nachgewiesen worden¹⁹. In der Rechtsprechung ist folgerichtig anerkannt, daß bereits bei einem Wert von 0,3 Promille Fahruntüchtigkeit vorliegen kann²⁰.

Bei Werten unter 0,3 Promille dagegen kommt eine Verurteilung wegen Führen eines Fahrzeuges im Zustand alkoholbedingter Fahrunsicherheit selbst dann nicht in Frage, wenn erhebliche Fahrfehler festgestellt sind²¹, weil gesicherte Erkenntnisse für die Annahme fehlen, daß solche Alkoholkonzentrationen zur Fahrunsicherheit führen können.

Das bedeutet, daß es eine 0,0-Promille-Grenze in diesem Sinne gar nicht gibt. Das hat auch Auswirkungen auf die Diskussion um die Einführung der 0,5-Promille-Grenze.

II. Die Diskussion um die Einführung einer 0,5-Promille-Grenze

1. Zum Stand der Diskussion

Änderungsvorschläge sind unterschiedlicher Natur: Sie reichen von der Anregung, lediglich im Bußgeldtatbestand des § 24a

StVG den Gefahrgrenzwert von 0,8 auf 0,5 Promille zu senken, alle übrigen Regelungen aber unangetastet zu lassen, über den Vorschlag, den Begriff der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit zu streichen und allein einen abstrakten Gefährdungsbestand bei einem Gefahrgrenzwert von 0,5 Promille einzuführen mit der Folge, daß Fälle relativer Fahruntüchtigkeit mit Werten von 0,3 bis 0,49 Promille unter Umständen nicht erfaßt werden, hingegen fahrtüchtige Fahrzeugführer mit gleichen BAK-Werten dann erfaßt würden, wenn sie eine Alkoholmenge im Körper haben, die zu einer solchen (0,5 Promille)-Konzentration führt, bis hin zum völligen Alkoholverbot am Steuer (mit der bereits oben erwähnten Einschränkung auf 0,3 Promille)²².

Nach dem heutigen Stand der Diskussion scheint man der bloßen Herabsetzung des im Bußgeldtatbestand des § 24a StVG verankerten Gefahrgrenzwertes von 0,8 auf 0,5 Promille den Vorzug zu geben.

2. Gründe für eine Absenkung des Gefahrgrenzwertes

Die Gründe dafür lassen sich bereits der amtlichen Begründung zur Einführung des 0,8-Promille-Gesetzes entnehmen²³: Die Gefährlichkeit eines alkoholisierten Kraftfahrers gegenüber einem nüchternen in bezug auf Unfälle mit Todesfolge steigt bei 0,35 Promille auf das Doppelte, bei 0,65 Promille sogar um das Dreifache. Zwischen 0,6 und

¹⁸ s. o. Fn. 6; Forster/Joachim, Blutalkohol und Straftat, 1. Aufl. [1975], S. 119; Gerchow, über den Einfluß der kleinen Alkoholdosen auf die Verkehrssicherheit, BA 1976, 341; Heifer, Alkoholbedingte akute Störungen der psychologischen Leistungsverfügbarkeit und ihre verkehrsmedizinische Relevanz, BA 1986, 364.

¹⁹ Janiszewski, a.a.O., Rz. 344.

²⁰ BGH VRS 49, 429; BGHSt 13, 278 (hier: 0,5 Promille).

²¹ s. o. Fn. 9; zuletzt OLG Köln DAR 1989, 352: „Auch beim Zusammenwirken von Alkohol und Ermüdung setzt alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit eine Tatzeit-BAK von mindestens 0,3 Promille voraus“.

²² zu diesem Diskussionsstand vgl. Janiszewski, Zur Frage der Einführung einer 0,5-Promille-Grenze, in: DAR 1988, 253 ff.

²³ BT-Drucks. 7/133.

0,7 Promille treten bei den meisten Kfz-Führern Leistungsminderungen auf, die das sichere Führen des Fahrzeugs in Frage stellen und somit eine besondere Gefahr für den Straßenverkehr bilden²⁴.

Was bei der Einführung des 0,8-Promille-Gesetzes 1973 galt, gilt heute für die 0,5-Promille-Grenze genauso, nur eben nicht in dem hohen Maße.

Es muß also eine gesteigerte Notwendigkeit für die Verschärfung der bestehenden Regelung vorliegen: Angesichts der Verkehrsentwicklung in den neuen Bundesländern ist dies nur zu verständlich: einer rapide ansteigenden Zahl von Neuzulassungen und damit einhergehendem Anstieg der Fahrleistungen steht ein ebenso beängstigender Anstieg an Verkehrsunfällen auch und vor allen Dingen unter Beteiligung von Alkoholge-
nuß gegenüber.

Hinzu kommt eine prekäre Personal-, Ausbildungs-, und Ausstattungssituation der Polizei. Ich habe in diesem Zusammenhang bereits früher²⁵ ausgeführt, daß eine Erhöhung der polizeilichen Überwachungsintensität aus personalkapazitiven Gründen in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist. Dieser Satz gilt hier um so mehr.

III. Die Regelung in den neuen Bundesländern

1. Rechtmäßigkeitsüberlegungen

Die eingangs erwähnte Anordnung schneidet einen Teilbereich des § 7 StVO/DDR ab, indem sie den Bereich von 0,3 bis 0,49 Promille einer Verfolgung entzieht.

Bei § 7 StVO/DDR handelt es sich iVm § 47 StVO/DDR um eine Ordnungswidrigkeit. In diesem Bereich gilt das Opportunitätsprinzip, welches nach § 53 OWiG auch für die Behörden und Beamten des Polizeidienstes gilt, soweit sie von sich aus Ordnungswidrigkeiten zu erforschen haben²⁶.

Für die Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens dürfen allein sachliche Gründe maßgeblich sein²⁷. Den Weisungen der Fachaufsichtsbehörden unterliegt die Verwaltungsbehörde (hier: Polizeibehörde) auch in der Frage, ob das Bußgeldverfahren durchzuführen ist oder nicht. Die weisungsberechtigte Behörde darf sich dabei ebenfalls nur von sachlichen Umständen leiten lassen²⁸.

Oben wurde bereits ausgeführt, daß aus erfahrungswissenschaftlicher Sicht eine Bestrafung unterhalb von 0,3 Promille BAK ausscheidet. Beachtet man weiterhin, daß der Gesetzgeber bei Erlaß des § 24a StVG bereits einen Sicherheitszuschlag von 0,15 Promille einberechnet hat²⁹, so kann die Beschränkung der Verfolgung von Alkoholverstößen erst ab 0,5 Promille als gesetzeskonform angesehen werden, wenngleich es besser wäre, eine klare gesetzliche Grundlage iSd oben diskutierten Änderungsvorschläge zu schaffen. Dies scheint erklärtes Ziel dieser Absprache zu sein.

2. Ausblick

Was auf den ersten Blick als Entschärfung aussieht, ist langfristig eine Verschärfung der bestehenden Norm, dann nämlich, wenn nach Auslaufen der Übergangsregelung anstelle des alten Gefahrgrenzwertes die neue 0,5-Promille-Grenze eingeführt würde.

²⁴ Janiszewski, Rz. 407 und 410; Gutachten des BGA, S. 40.

²⁵ Die Bedeutung des Atemalkoholtests für die pol. Praxis bei der Verfolgung von Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr unter der bes. Fragestellung nach einer eventuellen verdachtsverstärkenden Wirkung der Verweigerung des Alkotests; in: Die Polizei 1990, 11.

²⁶ Göhler, OWiG, 9. Aufl. [1990], Rz. 8 zu § 53 OWiG.

²⁷ Göhler, a.a.O., Rz. 7 zu § 47 OWiG.

²⁸ Göhler, a.a.O., Rz. 14 zu § 47 OWiG.

²⁹ BT-Drucks. 7/133.