

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 49 No. 4 · Juli 2012 · Jahrgang 2012

# Blut alkohol

**ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR**

Herausgegeben vom  
**Bund gegen Alkohol und Drogen  
im Straßenverkehr e. V., B.A.D.S.**  
Gemeinnützige Vereinigung zur Aus-  
schaltung des Alkohols und anderer  
berauschender Mittel aus dem  
Straßenverkehr

**Zugleich Publikationsorgan  
der Deutschen Gesellschaft  
für Verkehrsmedizin**



In Verbindung mit

Prof. Dr. med. U. Heifer (Bonn)

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)

Generalbundesanwalt a. D. K. Nehm (Hamburg)

Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag

Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt am Main)

Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrup (Düsseldorf)

Prof. Dr. med. W. Eisenmenger (München)

Prof. Dr. med. H.-T. Haffner (Heidelberg)

Richter am Bundesgerichtshof a. D. K. R. Maatz (Karlsruhe)

Prof. Dr. med. R. Mattern (Heidelberg)

Prof. Dr. Frank Mußhoff (Bonn)

Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)

Prof. Dr. Wolfgang Schubert (Berlin)

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Gießen-Friedberg)

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. K. Püschel

Universität Hamburg

Prof. Dr. iur. Dr. phil. U. Scheffler

Dr. iur. D.-M. Halecker

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

in Zusammenarbeit mit

Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt / Oder)

CW ISSN 0006-5250

UWE SCHEFFLER

## Null-Promille-Grenze – Für oder Wider? Wider!

Meine Damen und Herren\*),

bitte lassen Sie mich mein Referat mit der Wiedergabe der Erklärung eines jungen Nachwuchspolitikers in einer Pressemitteilung beginnen<sup>1)</sup>. Name und Parteizugehörigkeit spielen keine Rolle<sup>2)</sup>, denn man kann diese Aussage mit gleichem oder ähnlich gelagertem Inhalt fast täglich hören und lesen<sup>3)</sup>:

„Aufgrund von Alkoholfahrten verunglückten 2010 auf den Straßen 342 Menschen tödlich und ca. 5.000 Menschen wurden schwer verletzt ... Jeder Tote oder jeder Verletzte durch Alkohol im Straßenverkehr ist einer zu viel! Deshalb setzen wir uns für die Null-Promille-Grenze ein.“

Die Zahlen hat der junge Mann korrekt der Statistik „Alkoholunfälle im Straßenverkehr“ des Statistischen Bundesamtes für 2010 entnommen<sup>4)</sup>.

Doch was sagen uns diese Zahlen eigentlich bei näherer Betrachtung? Bedeuten sie wirklich, wie gemeinhin geglaubt wird, dass diese tödlich Verunglückten und Verletzten durch die Null-Promille-Grenze für Kraftfahrer, durch ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ hätten vermieden werden können? Schauen wir uns das einmal genauer an:

In der Vorbemerkung zur Statistik erklärt das Statistische Bundesamt einige Begrifflichkeiten, unter anderem auch den Terminus „Alkoholunfall“<sup>5)</sup>:

„Alkoholunfälle sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein *Unfallbeteiligter* unter Alkoholeinfluss gestanden hat.“

Richten wir unser Augenmerk zunächst auf den Begriff „Unfallbeteiligter“. Wer ist „Unfallbeteiligter“? Auch hier gibt uns das Statistische Bundesamt Aufschluss<sup>6)</sup>:

„Beteiligte sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.“

Torkelt also beispielsweise ein Betrunkener vor das Auto eines nüchtern Fahrenden, liegt nach der Statistik ebenfalls ein Alkoholunfall vor. Genauso, wenn ein alkoholisierter Radler auf einsamer Straße einen Laternenpfahl umfährt. Daraus folgt meine

**1. These:** Wer die statistisch ausgewiesenen Alkoholunfälle durch eine Absenkung der Promillegrenze eindämmen will, müsste konsequenterweise an die Einführung einer 0,0-Promille-Regelung für alle, die sich auf öffentlichen Straßen bewegen, also auch für Fußgänger und Radfahrer, denken.

Fußgänger und Radfahrer machen übrigens laut Statistik zusammen fast 30 % der alkoholisierten Verkehrsunfallbeteiligten aus<sup>7)</sup>.

Analysieren wir die Definition der „Alkoholunfälle“ weiter – dazu noch einmal die Definition des Statistischen Bundesamtes<sup>8)</sup>:

„Alkoholunfälle sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein *Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat*.“

„... unter Alkoholeinfluss gestanden hat“! Das bedeutet also nicht, dass der alkoholisierte Beteiligte der Auslöser des Unfalls gewesen sein muss. Und erst Recht nicht, dass die Alkoholisierung in irgendeiner Weise für den Unfall ursächlich geworden sein muss<sup>9)</sup>!

Ein Alkoholunfall liegt laut unserer Statistik demzufolge etwa auch dann vor, wenn ein nüchterner einem alkoholisierten Fahrzeugführer, der ordnungsgemäß vor einer Ampel auf „grün“ wartet, aus Unaufmerksamkeit hinten auffährt. Das führt zur

**2. These:** Soweit die Alkoholunfallstatistik auch die nicht alkoholbedingte Unfallverursachung ausweist, kann sie durch eine Null-Promille-Grenze ohnehin nicht positiv beeinflusst werden.

Überlegen wir weiter unter Zuhilfenahme der Erläuterungen unserer Alkoholunfallstatistik. Dort kann man lesen<sup>10)</sup>:

„... die Polizei ... kann ... Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von ... mindestens 0,3 Promille ... als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.“

Dementsprechend fordern die Richtlinien der Länder zur Feststellung zum Alkoholeinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, dass eine Blutentnahme in der Regel anzuordnen ist bei Personen, die verdächtig sind, ein Fahrzeug mit 0,3 Promille oder mehr Alkohol im Blut geführt zu haben<sup>11)</sup>.

\*) Der folgende Text gibt nahezu wörtlich das (lediglich um Fußnoten erweiterte) auf dem Symposium gehaltene Referat wieder; auch der Vortragsstil wurde übernommen.

Das heißt nichts anderes, als dass die in der Statistik ausgewiesenen Fahrzeugführer, die unter Alkoholeinfluss einen Verkehrsunfall verursacht haben, sich ohnehin wegen ihrer 0,3 Promille im Hinblick auf § 316 StGB zu verantworten haben. Also die

**3. These:** Auch für die eigentlichen Alkoholfahrer aus der Alkoholunfallstatistik bedarf es keiner 0,0-Promille-Regelung; denn ihnen droht schon heute sogar strafrechtliche Verfolgung wegen Trunkenheit im Verkehr.

Die Diskussion um eine „Null-Promille-Grenze“ reduziert sich deshalb auf die Frage, ob es Sinn macht, die in der Statistik nicht ausgewiesenen Fahrten mit weniger als 0,3 Promille zukünftig ebenfalls mit Bußgeld oder gar Strafe zu bedrohen.

Nun nehmen die Gerichte, anknüpfend an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes<sup>12)</sup>, überwiegend an, dass eine Alkoholisierung unter 0,3 Promille die Fahrtüchtigkeit<sup>13)</sup> des Fahrzeugführers „niemals“<sup>14)</sup> berühren, also keine Verkehrsunfälle verursachen würde. „Nach allgemein gesicherten medizinischen Erkenntnissen beginnt eine verminderte Fahrtüchtigkeit bei einer forensisch nachweisbaren Blutalkoholkonzentration ... von 0,3 ‰ bis 0,4 ‰“, formulierte es dementsprechend auch der Bundesrat vor einigen Jahren<sup>15)</sup>.

Im rechtsmedizinischen Schrifttum wird in letzter Zeit allerdings häufiger betont, dass – zumindest bei jungen Fahranfängern – erste verkehrsrelevante Ausfälle auch schon bei 0,2 Promille auftreten können<sup>16)</sup>.

Ich will mich als Nichtmediziner zu dieser Frage selbstverständlich nicht positionieren, zumal junge Fahranfänger ohnehin seit 2007 durch § 24c StVG einem weitergehenden Alkoholverbot unterliegen. Rein tatsächlich gesehen spielen durch solche geringen Alkoholisierungen ausgelöste Verkehrsunfälle, gar mit Toten oder Verletzten, jedenfalls keine Rolle<sup>17)</sup>. Herr NEHM hat diesen Aspekt vor kurzem deutlich folgendermaßen formuliert<sup>18)</sup>: „Dass Werte deutlich unter 0,5 Promille bei erfahrenen Fahrzeugführern nennenswerte Verkehrsgefahren hervorrufen, ist ... bislang nicht belegt.“ Pointiert: Im Vergleich zu Fahrten von Ungeübten oder Senioren, gegenüber Fahrten bei strömendem Regen oder bei dunkler Nacht<sup>19)</sup> sind Fahrten mit den heute erlaubten Promillewerten deutlich weniger unfallträchtig. Und jene „riskanteren“ Fahrten will niemand allgemein verbieten ...

Halten wir also insoweit fest:

**4. These:** Eine 0,0-Promille-Grenze könnte jedenfalls *direkt* die Verkehrssicherheit nicht signifikant erhöhen, weil durch sehr geringe Promillewerte keine besonderen Verkehrsgefahren hervorgerufen werden; sie wäre lediglich geeignet, die Alkoholunfallstatistik aufzublähen.

Vielleicht würde ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ die Verkehrssicherheit aber wenigstens *indirekt* merklich steigern können. Dem möchte ich im Folgenden unter verschiedenen Ansatzpunkten nachgehen.

Zunächst einmal könnte eine Verbesserung der Verkehrssicherheit dadurch bewirkt werden, dass der Fahrzeugführer mit „0,0“ eine klare Grenze hätte und sich nicht entgegen seinem eigentlichen Willen doch in höhere Promillebereiche als erlaubt trinkt. Diese Überlegung ist durchaus ernstzunehmen.

Zum einen sei an das erinnert, was der von mir hochverehrte Gründungsvater der Zeitschrift BLUTALKOHOL, Professor JOACHIM GERCHOW, 1968 in die Diskussion warf<sup>20)</sup>: GERCHOW äußerte, die Promillegrenze müsse unabhängig von der Frage der Fahrtüchtigkeit gering genug festgelegt sein, dass der Trinkende noch „sein Befinden im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit beurteilen kann“; die Grenze müsse also so niedrig angesetzt werden, dass der Trinkende das ihm „zur Verfügung stehende Informationsmaterial“ – z. B. die Zahl seiner Getränke – „noch klar und kritisch auswerten kann“.

Als GERCHOW dies im Jahre 1968 schrieb, war allerdings die geltende Alkoholgrenze noch bei heute unvorstellbaren 1,3 Promille<sup>21)</sup>; eine niedrigere Grenze, die das Fahren unter Alkohol ausdrücklich untersagt, wurde erst im Juli 1973 mit dem „0,8-Promille-Gesetz“<sup>22)</sup> eingeführt.

Die Argumentation, jemand würde schon bei einer BAK von 0,1, 0,2, 0,3 oder 0,4 Promille die Übersicht über seine ein, zwei Getränke verlieren oder seine nüchtern durchaus vorhandene Selbstkontrolle einbüßen und enthemmt mit dem Trinken fortfahren, erscheint mir nun aber doch wohl mehr als zweifelhaft.

Ich belasse es hierbei und formuliere als

**5. These:** Es bedarf keiner 0,0-Promille-Regelung, damit ein Kraftfahrer die Selbstkontrolle behält, um rechtzeitig mit seinem Alkoholkonsum aufhören zu können.

Zum anderen wird aber auch das Argument vorgetragen, „0,0“ sei eine klare Grenze, die verhindert, dass sich ein Autofahrer an einen Grenzwert punktgenau herantrinken möchte<sup>23)</sup> und hierbei seinen Alkoholpegel zu niedrig berechnet.

Nun ist meine These dazu kurz die, dass aufgrund der allgemeinen Verkehrserziehung von der Fahrschule über Anzeigenkampagnen wie „Das zweite Glas kann schon zuviel sein“ bis zu in Zeitungen abgedruckten „Promilltabellen“ umgekehrt jedermann eher annehmen muss, er habe höhere Promillewerte erreicht, als er tatsächlich hat. Ein „Verrechnen“ wird also in die umgekehrte Richtung geschehen! „Sicherheitszuschläge“ sowie die Vernachlässigung des Alkoholabbaus und von Resorptionsdefiziten sehe ich dafür als Hauptursachen.

Ich kann und möchte das heute nicht näher ausführen; es war hier an dieser Stelle vor zwei Jahren der zentrale Punkt meines Referats, übrigens nachzulesen im BLUTALKOHOL 2010<sup>24)</sup>. Ich halte jedoch fest als

**6. These:** Es bedarf auch keiner 0,0-Promille-Regelung, um zu verhindern, dass ein Kraftfahrer „irrtümlich“ die heutigen Promillegrenzen überschreitet.

Nun verbleibt aber noch ein weiteres Argument: Eine 0,0-Promille-Regelung könnte dadurch „indirekt“ wirken, dass sie Alkoholfahrten derer verhindert, die heute unbekümmert betrunken fahren.

Die Idee wäre also, durch ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ ein „politisches Signal“ zu setzen mit dem Ziel der „Erhöhung der Akzeptanz der Promilleregulung in der Bevölkerung und positive[r] Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt“.

Diese Strategie der allgemeinen Bewusstseinsänderung formulierte vor über 10 Jahren der Gesetzgeber explizit schon bei der Herabsetzung der Promillegrenze im Ordnungswidrigkeitenrecht von 0,8 auf 0,5<sup>25</sup>). Auch 2007 bei der Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger in § 24c StVG sprach er davon, Fahranfänger bräuchten „das klare und verständliche Signal, dass Fahren und Trinken nicht zu vereinbaren sind“<sup>26</sup>).

Bei den fäherscheinlosen oder ohnehin niemals alkoholisiert fahrenden Bürgern ist dieser Versuch positiver Bewusstseinsänderung, so scheint es mir, zwar durchaus gut aufgenommen worden – bei denen braucht es jedoch zu überhaupt keinem Verhaltenswandel zu kommen<sup>27</sup>)!

Gilt dies aber auch für das andere Extrem, die trinkenden Fahrer, gar die fahrenden Trinker jenseits der Grenze der sog. Absoluten Fahrtüchtigkeit von 1,1 Promille, die die Mehrzahl der Verkehrsunfälle mit schrecklichen Folgen verursachen<sup>28</sup>)?

Ich glaube das nicht: Schluckspechte lassen sich bestimmt nicht davon beeindruckt, dass sie statt ihren üblichen drei, sechs oder acht Bier plötzlich nicht einmal mehr eines, sondern gar keines ohne einen ihre Fahrerlaubnis gefährdenden Gesetzesverstoß trinken dürfen; niemanden bringt es aus seiner Bierruhe, wenn er nunmehr sogar mit, sagen wir, rund 1,5 Promille zuviel anstatt wie zuvor mit gut 1 Promille über der erlaubten Grenze die Nachhausefahrt anzutreten hat<sup>29</sup>). Deshalb lautet meine

**7. These:** Trinkende Fahrer („fahrende Trinker“) würden von einer 0,0-Promille-Regelung überhaupt nicht erreicht: Wer schon die heutigen Grenzen ignoriert, den lässt deren weitere Absenkung völlig kalt.

Aus rechtssoziologischer Perspektive erscheint es mir ohnehin mehr als fraglich, ob die Ausweitung eines Verbotes in das Vorfeld sozial unerwünschten Verhaltens tatsächlich zur gesteigerten allgemeinen Akzeptanz dieses Verbotes beiträgt. Wenn dies der Gesetzgeber einfach so meint, dürfte er sich und seinen öffentlichen Einfluss in Zeiten zunehmender Politikverdrossenheit wohl überschätzen<sup>30</sup>).

Ob das auch bei unserem Thema wirklich zutrifft, kann ich natürlich nicht sicher belegen. Aber in Internetforen zum Thema „0,0 Promille“ kann man durchaus Beiträge dieser Art lesen<sup>31</sup>):

„Völliger Unsinn!! ... Man darf fahren mit schreienden Kindern im Fond, mit Husten und Schnupfen, mit Rockmusik oder Konzertsaal-Klassik, mit Liebeskummer, mit IQ von 70, bei 40 Grad ohne Klimaanlage, mit keifendem Partner auf dem Beifahrersitz, usw. Nur mit einem kleinen Bier soll man nicht mehr fahren? Einfach lächerlich.“

Es droht deshalb vielleicht sogar Umgekehrtes: Geht der Gesetzgeber mit Verbotsausdehnungen zu weit, werden sie als „lächerlich“, gar als „völliger Unsinn“ klassifiziert, berührt dies seine Autorität und kann so die Akzeptanz des gesamten Verbotes gleich mit in Frage stellen. So könnte die Einführung der 0,0-Promille-Regelung mit der nicht allgemein gebilligten Konsequenz, auf das Glas Wein zum Mittagessen, auf das „Feierabendbierchen“ verzichten zu sollen, vielmehr schon mit einem Schluck Alkohol den Führerschein zu riskieren, das Trinken über die bisherige, weitgehend respektierte Grenze sogar fördern<sup>32</sup>). Nach ein, zwei Getränken einzuhalten, gäbe es ja dann keine Veranlassung mehr. Denn „Bestrafung“ droht eh.

Ich formuliere also als

**8. These:** Auch im Bereich der Promilleregulung kann der Grundsatz „Viel hilft viel“ leerlaufen und ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ die weit verbreitete Akzeptanz der heute geltenden Alkoholgrenzen sogar beeinträchtigen.

Aber wen das alles nicht überzeugt: Jedenfalls ein straf- oder bußgeldbewehrtes allgemeines absolutes Alkoholverbot, das Kraftfahrer, die selbst nicht die Rechtsgüter anderer verletzen oder gefährden, in ihrer Handlungsfreiheit beschränkt, um für Dritte ein Signal zu setzen und sie von rechtswidrigem Tun abzuhalten, ist mit dem Grundgesetz nicht vereinbar:

Nach praktisch unbestrittener juristischer Ansicht unter Führung des Bundesverfassungsgerichts stellt es einen unzulässigen Verstoß gegen die Menschenwürde des Art. 1 Abs. 1 GG dar, den einzelnen über seine eigene Schuld hinaus zu bestrafen, um andere zu beeindrucken<sup>33</sup>).

Das wird im allgemeinen für die Negative Generalprävention betont – es ist nicht zulässig, gegen einen kleinen Ladendieb fünf Jahre Freiheitsstrafe verhängen, um andere Langfinger abzuschrecken –, es muss aber genauso für die Positive Generalprävention gelten: Wir dürfen niemanden, soweit er durch sein Verhalten als Kraftfahrer keine Rechtsgüter beeinträchtigt, zur allgemeinen Hebung der Verkehrsmoral und als „politisches Signal“ für andere in seiner Handlungsfreiheit einschränken und mit Strafe oder Geldbuße bedrohen oder gar belegen<sup>34</sup>).

Dazu die

**9. These:** Ob eine 0,0-, 0,3-, oder 0,5-Promille-Grenze im Straßenverkehrsrecht vorzusehen ist, hat sich aus verfassungsrechtlichen Gründen am Unrechtsgehalt und am Gefährdungspotential genau dieser Alkoholisierung zu orientieren und nicht an dem von anderen, volltrunkenen Autofahrern.

Die verfassungsrechtliche Problematik lässt sich auch so beschreiben: Nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB wird bestraft, wer fahruntüchtig andere verletzt oder konkret gefährdet. Nach § 316 StGB wird bestraft, wer fahruntüchtig andere abstrakt gefährdet. Nach § 24a Abs. 1 StVG, dem „0,5-Promille-Gesetz“, wird auch der geahndet, der fahruntüchtig mit einem Alkoholquantum fährt, bei dem jemand schon fahruntüchtig sein könnte. Das geht bereits ziemlich weit. Eine 0,0-Promille-Regelung hieße aber, dass keiner nach einem Alkoholkonsum fahren dürfte, der weder ihn noch irgendjemand anderen in seiner Fahrtüchtigkeit einschränken kann!

Das Bundesverfassungsgericht hat dazu passend vor einigen Jahren zu der Frage, ob auch schon Kleinstmengen des Cannabis-Wirkstoffes THC von unter einem Milliardstel Gramm (Nanogramm) pro Milliliter Blut nach § 24a StVG als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden dürfen, ausgeführt<sup>35</sup>):

„Festgestellt werden muss ... eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der ... Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war.“

Herr NEHM, ich habe ihn heute schon einmal zitiert, schreibt dazu in aller Deutlichkeit: „Einer gesetzlichen Null-Promille-Grenze wäre nach der Entscheidung des BVerfG zum ‚Nullwert‘ für Drogen das entsprechende Verdikt sicher.“<sup>36</sup>)

Ich komme also zu meinem

**Ergebnis:** „0,00 Promille am Steuer – Für oder Wider?“ Wider!

#### Fu ß n o t e n

<sup>1</sup>) Pressemitteilung der *Jusos Mecklenburg-Vorpommern* vom 08.11.2011 (<http://jusos-mv.de/2011/11/08/jusos-mecklenburg-vorpommern-unterstutzen-die-forderung-nach-einer-null-promille-grenze-fur-fahrten-im-strassenverkehr>).

<sup>2</sup>) Es war der stellvertretende Juso-Landesvorsitzende von Mecklenburg-Vorpommern und Geschäftsführer der SPD-Bürgerschaftsfraktion Greifswald, *Philipp Klein*.

<sup>3</sup>) Siehe hierzu auch den Informationsbeitrag *Gesetzliches Alkoholverbot am Steuer* in BA 2012, 25.

<sup>4</sup>) „In Deutschland wurden im Jahr 2010 insgesamt 2,4 Millionen Unfälle von der Polizei aufgenommen, darunter waren 39.345 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Dies waren 1,6 % aller polizeilich registrierten Unfälle ...

Von den Alkoholunfällen insgesamt waren 24.275 Unfälle mit nur Sachschaden ... Bei 15.070 Alkoholunfällen entstand Personenschaden ..., dabei wurden 13.873 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt ..., 5.001 schwer verletzt ... und 342 getötet ...

Alkoholeinfluss war 2010 bei 5,2 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Jedoch starben 9,4 % aller Verkehrstoten in Deutschland an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war also etwa jeder elfte Getötete.

Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 13 Getötete und 217 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 23 Getötete und 332 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.“

*Statistisches Bundesamt*, Verkehrsunfälle – Alkohol im Straßenverkehr 2010 vom 24.10.2011, S. 7 (online unter [http://www.dvr.de/download/US\\_Alkoholunfaelle\\_2010.pdf](http://www.dvr.de/download/US_Alkoholunfaelle_2010.pdf)).

<sup>5</sup>) *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 4 – Hervorhebungen von hier.

<sup>6</sup>) *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 5.

<sup>7</sup>) Fußgänger 6,9 %, Fahrradfahrer 22,9 %; *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 11.

<sup>8</sup>) Hervorhebungen wiederum von hier.

<sup>9</sup>) Das *Statistische Bundesamt*, a. a. O., S. 5 macht dies nochmals deutlich, indem es sorgfältig unterscheidet: „Der Hauptverursacher (1. Beteiligter) ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall trägt. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher.“ In der Statistik selbst werden hierfür leider keinerlei konkrete Zahlen ausgewiesen.

<sup>10</sup>) *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 4.

<sup>11</sup>) Siehe Nr. 3.2.1 (Regelfälle für die Anordnung) der (im Wesentlichen bundesweit inhaltsgleichen) interministeriellen Richtlinien der Länder über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten; Sicherstellung und Beschlagnahme von Führerscheinen (RiBA):

„Eine körperliche Untersuchung und eine Blutentnahme sind in der Regel anzuordnen bei Personen, die verdächtig sind, unter der Einwirkung von Alkohol ... eine Straftat begangen zu haben, namentlich ... ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt zu haben mit 0,3 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, wenn es infolge des Alkoholkonsums zu ... einem Verkehrsunfall gekommen ist ...“

Siehe auch Nr. 3.2.3 (Unklare Verdachtslage):

„Eine körperliche Untersuchung und eine Blutentnahme sind in der Regel auch anzuordnen ... bei unter Alkoholeinwirkung ... stehenden anderen Personen (z. B. Fußgänger oder Beifahrer), wenn sie im Verdacht stehen, den Straßenverkehr gefährdet zu haben und wenn dadurch andere Personen verletzt oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist ...“

Der Text der RiBA wird wiedergegeben von *König* im Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Aufl. 2008, bei Rn. 255 zu § 316 StGB sowie auf der Homepage des B.A.D.S. (<http://www.bads.de/media/54132/richtlinien.pdf>).

- <sup>12)</sup> *BGHSt* 13, 83 (89).
- <sup>13)</sup> Heute wird vielfach – ohne Unterschiede in der Sache – auch der Terminus „Fahrsicherheit“ verwendet.
- <sup>14)</sup> *OLG Köln*, NZV 1989, 357 (358).
- <sup>15)</sup> Begründung des Entwurfs des *Bundesrates* eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, BT-DrS 13/1439 vom 19.05.1995, S. 4.
- <sup>16)</sup> Siehe etwa die *Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin*, BA 2007, 169 mit Hinweis auf eine Studie von *Krüger et al.*: siehe auch *OLG Saarbrücken*, BA 2000, 115; *OLG Hamm*, BA 2004, 357. Gelegentlich wird auch auf eine US-amerikanische Studie hingewiesen, der zufolge Blutuntersuchungen von insgesamt fast 200.000 tödlich verunglückten Fahrern in den USA gezeigt haben, dass schon eine Blutalkoholkonzentration von nur 0,1 ‰ bei jungen Fahranfängern zu einem 25 %igen Anstieg des Risikos führe, im Straßenverkehr zu verunglücken (siehe *Janker* in *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, *Straßenverkehrsrecht*, 22. Aufl. 2012, § 24c StVG Rn. 13).
- <sup>17)</sup> Ohne dies hier zu vertiefen: Dieser Umstand mag jede Herabsetzung der Promillegrenze nicht nur weitgehend sinnlos im Hinblick auf das sehr geringe Gefährdungspotential des Fahrzeugführers machen, sondern weckt sogar verfassungsrechtliche Zweifel. Das *BVerfG* hat in seiner Entscheidung zur Ahndbarkeit nach § 24a Abs. 2 StVG bei sehr geringer THC-Konzentration im Blut ausgeführt: „Art. 2 I GG gewährleistet die allgemeine Handlungsfreiheit im umfassenden Sinne. Erfasst ist auch das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr. Die Handlungsfreiheit ist aber nicht unbegrenzt garantiert. Zum Schutz eines kollidierenden Rechtsguts dürfen unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Beschränkungen vorgenommen werden. Sie sind verfassungsmäßig, wenn sie zur Zielerreichung nicht nur geeignet und erforderlich sind, sondern auch zur Art und Intensität der Rechtsgutgefährdung in einem angemessenen Verhältnis stehen (vgl. *BVerfG* [1. Kammer des Ersten Senats], NJW 2002, 2378 m. w. N.).“ *BVerfG (Kammer)*, BA 2005, 156 (157) mit Anm. *Scheffler/Halecker* – Hervorhebungen von hier.
- <sup>18)</sup> *Nehm*, LTO (Legal Tribune Online) vom 03.11.2011 (<http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>).
- <sup>19)</sup> Siehe zu Letzterem *Der Spiegel* 11/2012: „Längere Nachtfahrten mit dem Auto beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit genauso stark wie Alkoholgenuss. Zu diesem Ergebnis kommen Forscher aus den Niederlanden und Frankreich, die männliche Autofahrer mittleren Alters zwischen 21 Uhr und 5 Uhr jeweils zwei, vier oder acht Stunden lang auf die Autobahn schickten. Eine Videokamera registrierte dabei zehnmals pro Sekunde, wie häufig der Wagen vom rechten Seitenstreifen abwich. Den Messungen zufolge schlingerten die Fahrer schon nach zwei Stunden ähnlich stark durch die Nacht, als hätten sie einen Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille. Nach drei Stunden entsprachen die Kursabweichungen 0,8 Promille – dieser Wert nahm allerdings auch bei längerer Fahrtdauer kaum noch weiter zu.“
- <sup>20)</sup> *Gerchow*, BA 1968, 621 ff.
- <sup>21)</sup> Seit 1966 (*BGHSt* 21, 157); vorher (seit 1953) galt sogar ein Grenzwert von 1,5 ‰ (*BGHSt* 5, 168).
- <sup>22)</sup> Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 20.07.1973 (BGBl. I S. 870).
- <sup>23)</sup> Siehe hierzu etwa die Argumentation der *Bundesregierung* zur Rechtfertigung der Regelung in § 24c Abs. 1 Alt. 1 StVG, wonach Fahranfängern und jungen Fahrern bis 21 Jahre die Aufnahme alkoholischer Getränke beim Führen eines Kraftfahrzeuges untersagt ist: „Bei alleinigem Abstellen auf das ‚Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung von Alkohol‘ würde vermittelt, ein ‚Herantrinken‘ an einen Grenzwert sei weiterhin möglich.“ Gegenäußerung der *Bundesregierung* zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 237), S. 14.  
Warum das bloße Herantrinken an einen Grenzwert rechtlich bedenklich sein soll und deshalb durch den Gesetzgeber zu bekämpfen sei, wird übrigens von der Bundesregierung genauso wenig wie auch sonst anderswo erklärt!
- <sup>24)</sup> *Scheffler/Halecker*, BA 2010, Sup 19 ff.
- <sup>25)</sup> Siehe *Scheffler*, BA 2002, 177 mit Hinweis u.a. auf die Begründung des Entwurfs der *Bundesregierung* eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (*StVRÄndG*), BT-DrS 14/4304 vom 12.10.2000 (auszugsweise abgedruckt in BA 2000, 223 ff.), S. 9 sowie *Ferner* (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14.11.1997, S. 18479.
- <sup>26)</sup> Begründung des Entwurfs der *Bundesregierung* eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 162 ff.), S. 8.

- <sup>27)</sup> Deshalb sollte man es nicht überbewerten, dass sich in neueren Umfragen eine deutliche Mehrheit der Befragten für eine 0,0-Promille-Regelung ausgesprochen haben.  
(Nach einer 2011 durchgeführten Emnid-Umfrage im Auftrag der Bild am Sonntag befürworteten 77 Prozent der Befragten eine Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr [<http://www.merkur-online.de/nachrichten/deutschland/umfrage-mehrheit-null-promille-steuer-zr-1429101.html>]; laut einer Umfrage der GfK Marktforschung aus dem gleichen Jahr für die Apotheken Umschau sind 72,5 Prozent dafür, die Promille-Grenze beim Autofahren auf Null zu setzen [<http://www.apotheken-umschau.de/Alkoholismus/Umfrage-Null-Promille-fuer-Autofahrer-145339.html>]; in einer Ipsos-Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates [DVR] sprachen sich 2010 59,4 Prozent für ein absolutes Alkoholverbot für Kraftfahrer aus [<http://www.autobild.de/artikel/alkohol-am-steuer-dvr-umfrage-1325077.html>].)  
Solche Umfrageergebnisse sind deshalb kritisch zu hinterfragen, weil wir offenbar schnell dazu neigen, all das, was wir ohnehin nicht tun, für jedermann als verboten deklarieren zu wollen. Bayerische Nichtraucher etwa kämpften für ein Rauchverbot in geschlossenen Raucherclubs, in die sie sowieso nie einen Fuß setzen wollten. Ist Missgunst eine verbreitete Charaktereigenschaft?  
Wer kein Auto hat oder ohnehin niemals trinkt, wäre danach „selbstverständlich“ auch für ein „Kein-Tropfen-Gesetz“. Provozierend: Ob etwa jeder der älteren Autofahrer, die dezidiert für eine 0,0-Promille-Grenze gestimmt haben, auch dann noch strikt an die Verkehrssicherheit denken würde, wenn er seine Meinung zur Einführung von Gesundheitschecks für Senioren am Steuer kundtun sollte?
- <sup>28)</sup> 71 % der Pkw-Fahrer, die unter Alkoholeinfluss an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatten 2010 zum Zeitpunkt der Blutentnahme einen BAK-Wert von mindestens 1,1 Promille, das heißt sie waren im Sinne der Rechtsprechung absolut fahruntüchtig. Mehr als jeder fünfte der alkoholisierten Pkw-Fahrer hatte sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille im Blut. *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 13.
- <sup>29)</sup> In diesem Sinne äußerte sich auch ADAC-Vizepräsident für Verkehr, *K. U. Becker*, im Gespräch mit der Nachrichtenagentur dapd beim 49. Verkehrsgerichtstag 2011 in Goslar: „Die Straftaten werden insbesondere ab einem Bereich von 1,5 Promille begangen. Das heißt, dass man mit einer Null-Promille-Grenze den Trunkenheitsstätern überhaupt nicht beikommen wird.“ Er glaube nicht daran, dass sich die Zielgruppe der Straftäter durch ein striktes Alkoholverbot vom Autofahren unter Alkoholeinfluss abhalten lassen werde. *Focus online* vom 28.01.2011 ([http://www.focus.de/politik/weitere-meldungen/adac-null-promille-grenze-sinnlos\\_aid\\_594495.html](http://www.focus.de/politik/weitere-meldungen/adac-null-promille-grenze-sinnlos_aid_594495.html)).
- <sup>30)</sup> Siehe zu diesen Überlegungen schon *Scheffler*, BA 2002, 174 ff. sowie *JRE* (Jahrbuch für Recht und Ethik) 10 (2002), 279 ff.
- <sup>31)</sup> <http://www.auto.de/blog/showblog/entryId/1197/Null-Promille-Grenze-sinnvoll-oder-kleinlich>
- <sup>32)</sup> In diese Richtung kann man auch eine Äußerung der Bundesregierung interpretieren, die 2010 keine Veranlassung für eine Änderung der Promillegrenzen für Autofahrer gesehen hat: „Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren das Instrumentarium zur Bekämpfung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr verbessert. Diese Regelungen haben sich bewährt. Im Jahre 1998 wurden sowohl die 0,5-Promille-Regelung als auch die Atemalkoholkontrolle eingeführt und damit die Kontrollsituation im Straßenverkehr verbessert. Im Jahre 2001 wurde die Sanktion für Verstöße gegen die 0,5-Promille-Regelung deutlich angehoben. Mit dem Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen vom 01. August 2007 wurde ein wichtiger Beitrag zur Senkung des bestehenden Unfallrisikos junger Fahranfänger geleistet ... Darüber hinaus sind die Geldbußen bei Alkohol und Drogen am Steuer zum 01. Februar 2009 verdoppelt worden. ... Diese Maßnahmen haben zu einem kontinuierlichen Rückgang der Unfälle unter Alkoholeinfluss geführt. Der Grenzwert von 0,5 Promille wird in der Bevölkerung inzwischen allgemein akzeptiert und sowohl von den Verkehrssicherheitsverbänden als auch von der Europäischen Union als angemessen angesehen. Primär soll deshalb in der Zukunft im Rahmen der Verkehrssicherheit durch Präventionsarbeit und Aufklärung auf einen freiwilligen Alkoholverzicht im Straßenverkehr hingewirkt werden.“ Antwort der *Bundesregierung* auf eine Kleine Anfrage zu Nationalen Aktionsprogrammen zur Alkoholprävention sowie zur Tabakprävention, BT-DrS 17/1301 vom 01.04.2010 (auszugsweise abgedruckt in BA 2010, 288 f.), S. 4.
- <sup>33)</sup> Vgl. *BVerfGE* 28, 386 (391); 45, 187 (228); ausführlich hierzu *Neuß*, Der Strafzweck der Generalprävention im Verhältnis zur Würde des Menschen, 2001.  
Zum gleichen Ergebnis kommt *Nehm*, LTO vom 03.11.2011, aus polizeirechtlicher Sicht argumentierend: „Somit beschränkt ein absolutes Alkoholverbot die überwiegende Zahl der Kraftfahrer in ihrer Handlungsfreiheit, um einer Minderheit ein Signal zu setzen und sie von rechtswidrigem Tun abzuhalten. Dazu hat das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) bereits in anderem Zusammenhang ausgeführt, die Gefahr, dass sich bestimmte Personen in rechtswidriger Weise verhalten, ist regelmäßig und vorrangig diesen Personen zuzurechnen (BVerfG, Beschl. v. 22.07.2010, Az. 2 BvR 1528/10 – *Sicherungsmaßnahmen zum Schutz vor Mitgefangenen*; Beschl. v. 14.05.1985, Az. 1 BvR 233, 341/81 – *Brokdorf*). Die Gefahren sind nach Möglichkeit durch ihnen gegenüber zu ergreifende Maßnahmen abzuwehren, bevor Dritte ohne Weiteres zum Objekt eingreifender Maßnahmen der Gefahrenabwehr gemacht werden.“ (<http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>).

- <sup>34)</sup> Zu diesem Ergebnis kommt man übrigens auch, wenn man den spezialpräventiven Blickwinkel einnimmt: Wofür erhalte der Betroffene eine Sanktion bei Verstoß gegen ein „Kein-Tropfen-Gesetz“? Bei der Null-Promille-Grenze geht es weder um den Schutz der Allgemeinheit vor ihm noch um den Schutz des Betroffenen selbst; es könnte also allenfalls um eine Besserung der Verkehrsmoral des jeweils Betroffenen gehen: Er sollte endlich einsehen, dass Alkoholkonsum und die Teilnahme als Kraftfahrer im Straßenverkehr strikt zu trennen sind („Wer fährt, trinkt nicht – wer trinkt, fährt nicht“). Die bloße Besserung der Verkehrsmoral eines Bürgers ist jedoch nicht die Aufgabe des Staates. Ihm steht deshalb auch nicht das Recht zu, dem Bürger eine Einschränkung in seiner Handlungsfreiheit aufzuerlegen, sofern er nicht andere oder sich selbst gefährdet, würde man ihm seine Handlungsfreiheit in diesem Bereich belassen (vgl. *BVerfGE* 22, 180 [219 f.]).
- <sup>35)</sup> *BVerfG (Kammer)*, BA 2005, 156 (159) mit Anm. *Scheffler/Halecker*.  
 Siehe dazu die verfassungsrechtlichen Bedenken, die der Bundesrat im Gesetzgebungsverfahren in Bezug auf § 24c Abs. 1 Alt. 1 StVG äußerte, wonach Fahranfängern und jungen Fahrern die Aufnahme alkoholischer Getränke beim Führen von Kraftfahrzeugen untersagt ist: „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 Grundgesetz 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.“ Stellungnahme des *Bundesrates* zum Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BR-DrS 124/07 [Beschluss] vom 30.03.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 166 ff.), S. 4.  
 Vgl. auch *Janker* in *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, a. a. O., § 24c StVG Rn. 8: „Verfassungsrechtlich ist dies nicht unproblematisch, da die Sanktion nur dann iSd Art 2 I GG verfassungskonform sein dürfte, wenn der Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit zumindest abstrakt gefährlich ist. Es muss damit wenigstens die Möglichkeit bestehen, dass die Aufnahme des alkoholischen Getränks die Leistung als Kraftfahrzeugführer beeinträchtigt.“  
 Die *Bundesregierung* wies in ihrer Gegenäußerung die Bedenken des Bundesrates – mit schwer nachvollziehbarer Begründung – zurück (Gegenäußerung der *Bundesregierung* zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 [auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 237], S. 14): „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.“
- <sup>36)</sup> *Nehm*, LTO vom 03.11.2011 (<http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>).  
 Es wäre also – das ist hier aber nicht das Thema – auf Grundlage der Entscheidung des *BVerfG* lediglich möglich, wie in § 24a Abs. 2 und § 24c Abs. 1 StVG darauf abzuheben, ob ein Fahrzeugführer „unter der Wirkung“ alkoholischer Getränke steht – was aber gerade keine 0,0-Promille-Grenze bedeuten würde: „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 ... 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.“ Begründung des Entwurfs der *Bundesregierung* eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 162 ff.), S. 9.

#### Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler  
 Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)  
 Große Scharnstraße 59  
 15230 Frankfurt (Oder)  
 Email: [scheffler@europa-uni.de](mailto:scheffler@europa-uni.de)