

## Gruppenspezifität der Generalprävention – was aus einer Erhöhung der Promillegrenze zu lernen ist

Nur wenige juristische Sachverhalte sind derart geeignet, öffentliche Diskussionen und Emotionen auszulösen, wie dies bei den Gefahrgrenzwerten für Alkohol im Straßenverkehr der Fall ist. In besonderer Weise sind in diese Diskussion auch die Gerichte eingebunden, da lediglich in § 24a StVG ein Grenzwert gesetzlich eingeführt ist, alle anderen Grenzwerte in der Rechtsprechung entwickelt wurden. SALGER hat diese Diskussion immer offensiv geführt, so etwa in der Ankündigung einer Absenkung der 1,3-Promille-Grenze.<sup>1</sup> In einer Vielzahl von Stellungnahmen hat er Position gegen den Alkohol im Verkehr bezogen. Ganz dezidiert waren seine Äußerungen gegen die Übertragung der westlichen Promillegrenzen in die neuen Bundesländer im Rahmen der Wiedervereinigung. Inwieweit die auf dem Verkehrsgerichtstag geäußerten Befürchtungen eingetreten sind, behandelt der folgende Beitrag.

### 1. WAS HAT SICH WANN GEÄNDERT?

Das Problem unterschiedlicher rechtlicher Behandlung der Alkoholfrage in der DDR und BRD wurde in der öffentlichen Diskussion verkürzt auf das Thema: »Was passiert, wenn ein Land seinen Alkoholgrenzwert von 0,0 auf 0,8 Promille BAK hochsetzt?« Faktisch ging es darum nie. Abbildung 1 versucht, die tatsächlichen Unterschiede in den verkehrsrechtlichen Bestimmungen der beiden Teile Deutschlands und die Änderungen im Zuge des Einigungsprozesses anschaulich zu machen.

1 SALGER, H. (1990). Die Zerstörung des Vertrauens in eine gefestigte Rechtsprechung – 1,1 Promille als neuer Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit? Blutalkohol, 27, 1–8 (Sonderdruck).

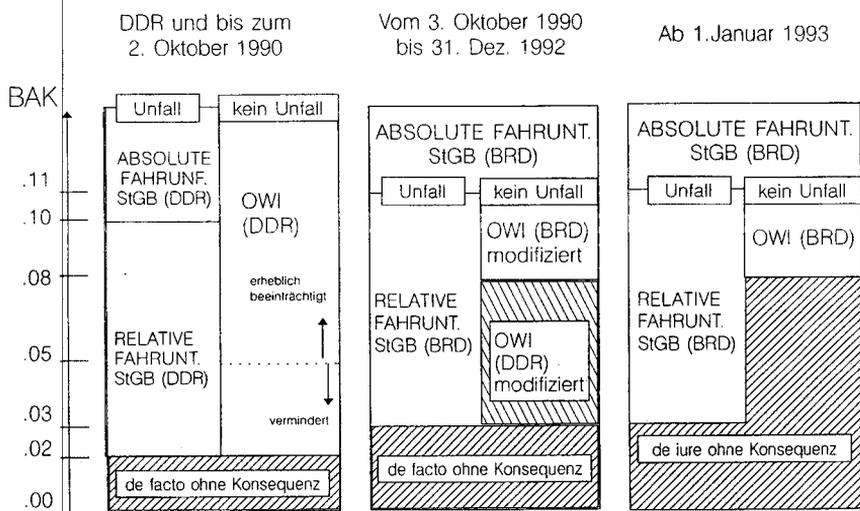


Abbildung 1: Die Veränderungen in der rechtlichen Behandlung der Alkoholfahrt. Rechts die Rechtslage in der alten und neuen BRD (Abkürzungen: »Fahrunt.« = Fahruntüchtigkeit, »OWI« = Ordnungswidrigkeit). Links die Lage in der früheren DDR mit dem Fehlen eines dem § 316 StGB (BRD) vergleichbaren Tatbestands (Fahruntf. = Fahruntfähigkeit). In der Mitte die Übergangsregelung nach dem Beitritt bis zur Einführung der 0,8-Promille-Grenze zum 1. 1. 1993. Zur genaueren Beschreibung siehe Text.

In der BRD galt und gilt ein mehrfach bedingtes Alkoholrecht. Zum einen kennt es »per se« und »präsumptive« Grenzwerte, zum andern unterscheidet es zwischen straf- und ordnungsrechtlichem Zugriff. Die rechtliche Behandlung einer Trunkenheitsfahrt vollzieht sich unter Berücksichtigung der Folgen. Bei folgenloser Trunkenheitsfahrt gilt die erste per se-Grenze von 0,8 Promille für das Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a StVG), die zweite Grenze der 1,1 für das abstrakte Gefährdungsdelikt des Strafrechts (§ 316 StGB). Bei einer konkreten Gefährdung (Abbildung 1 nimmt dafür den Unfall als typisches Beispiel) gilt eine negative per se-Grenze von 0,3 Promille, unter der keine Alkoholbeeinflussung angenommen wird. Über 0,3 gilt eine präsumptive Regelung mit der Forderung nach weiteren Beweisanzeichen, die ab 1,1 Promille entfällt. Hier erfüllt die 1,1-Promille-Grenze die Funktion einer Beweisregel.

Die Trunkenheitsfahrt mit Folgen (konkretes Gefährdungsdelikt) wurde im Verkehrsrecht der DDR fast identisch zur BRD behandelt. Nach § 200 Abs. 1 StGB (DDR) bei konkreter Gefährdung anderer bzw. nach § 196 Abs. 3 StGB (DDR) in schweren Fällen wurde strafrechtlich sanktioniert, wobei durch Einheitsrechtsprechung die Grenze von 1,0 Promille als Beweisregel die »absolute Fahruntfähigkeit« von der »relativen« trennte.

Für die folgenlose Trunkenheitsfahrt fehlte eine dem § 316 StGB (BRD)

vergleichbare Regelung. Nach § 7 Abs. 2 i.V.m. § 47 StVO (DDR) bestand ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr, dessen Übertreten nach § 47 StVO (DDR) als Ordnungswidrigkeit verfolgt wurde, ohne daß eine Obergrenze einen Übergang zum Strafrecht geregelt hätte. Im Sinne von Verwaltungsvorschriften wurde eine 0,5-Promille-Grenze gehandhabt, die eine »verminderte Fahrtüchtigkeit« (mit Geldbußen bis 300 Mark) von einer »erheblichen Beeinträchtigung« (mit Bußen bis 1000 Mark) trennte. Diese Grenze hatte auch Auswirkung auf die Dauer des Führerscheintzugs. Faktisch nicht verfolgt wurden BAK-Werte unter 0,2 Promille. Mit dem Beitritt der DDR in die BRD am 3. 10. 1990 wurden die strafrechtlichen Regelungen der BRD auch in den Neuen Bundesländern (NBL) gültig.

Da § 7 Abs. 2 StVO (DDR) auch nach dem Beitritt in Kraft blieb, konnte § 24a StVG (BRD) in den NBL nicht angewendet werden. Durch Verwaltungsvorschriften der Länder wurde versucht, die alte Handhabung der DDR der der BRD etwas anzugleichen. So ordnete das Thüringer Innenministerium am 23. 1. 1991 an: Zwischen 0,3 und 0,5 Promille ist die Weiterfahrt zu untersagen. Zwischen 0,5 und 0,79 Promille wird die Regelung des § 47 Abs. 1–3 StVO (DDR) angewendet, allerdings mit verringerter Höchstgeldbuße und ohne Fahrverbot. Für BAK zwischen 0,8 und 1,09 wird die Regelung des § 24a StVG (BRD) angewendet, allerdings mit verminderten Höchstgeldbußen, aber mit Fahrverbot.

Das Änderungspotential für die NBL war damit bei der Trunkenheitsfahrt mit Folgen:

Heraufsetzen der »absoluten Fahrtüchtigkeit« von 1,0 auf 1,1 Promille,  
Heraufsetzen der Verfolgungsgrenze von den informellen 0,2 auf formelle 0,3 Promille;

bei der folgenlosen Trunkenheitsfahrt:

Heraufsetzen der Verfolgungsgrenze auf 0,3 Promille,  
deutliche Milderung der Rechtsfolgen zwischen 0,3 und 0,5,  
leichte Milderung zwischen 0,5 und 0,8,  
Verschärfung ab 1,1 durch Qualifikation als Straftat.

Die Systematik des Einigungsvertrags sah vor, daß – sollte bis 31. 12. 1992 kein neuer gemeinsamer Grenzwert in § 24a StVG gesetzlich bestimmt worden sein – ab 1. 1. 1993 auch in den NBL die 0,8-Promille-Grenze gilt. Trotz vieler parlamentarischer Versuche, eine neue Regelung zu erreichen, kam es zu keinem neuen Grenzwert.

Bei objektiver Betrachtung des rechtlichen Regelsystems erweisen sich die Unterschiede zwischen BRD und DDR und die Veränderungen in den Jahren 1990–1992 als eher gering. Zum einen wurde aus DDR-Sicht der Bereich zwischen 0,2 und 0,3 Promille aus der staatlichen Verfolgung ganz herausgenommen. Zum andern wurden für die folgenlosen Trunkenheitsfahrten die Rechtsfolgen im Bereich zwischen 0,3 und 0,8 Promille abgemildert, aber nicht abgeschafft. Bei 1,1 Promille und mehr wurde nicht mehr nach dem Ordnungsrecht, sondern nach dem

konsequenzenreicheren Strafrecht verfahren. Mit dem 1. 1. 1993 wurde der Bereich zwischen 0,3 und 0,8 Promille aus den Ordnungswidrigkeiten genommen.

Weder die Wiedervereinigung noch die Einführung des Verkehrsrechts der ABL sind als punktbezogene Ereignisse zu verstehen, sondern erstreckten sich über längere Zeit. Dies gilt um so mehr, je mehr man den Einigungsprozeß nicht nur als formalen Prozeß der Einführung einer neuen Rechtsordnung »ab dem Tag X«, sondern als Umstrukturierung einer Gesellschaft begreift. Der Ereignisverlauf wird in Abbildung 2 dargestellt.

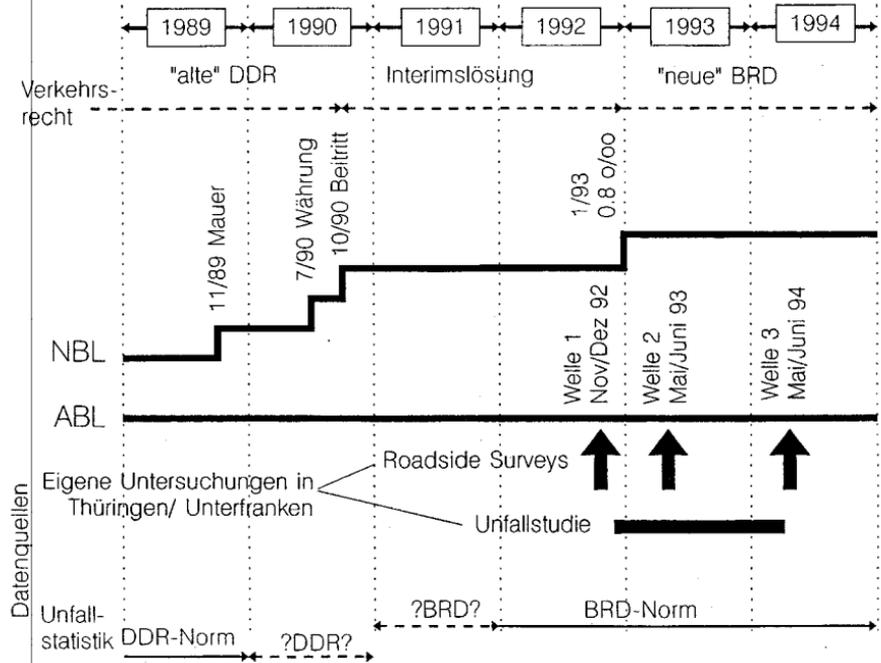


Abbildung 2: Stufen des Einigungsprozesses mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrsrechts. Im unteren Teil der Abbildung sind die Datenquellen genannt, auf die sich der vorliegende Beitrag stützt.

Weitgehend ungefragt galt die Rechtsordnung der DDR bis zum November 1989 mit dem »Fall« der Berliner Mauer. Die Wirtschafts-, Sozial- und Währungsunion zum 1. 7. 1990 wurde vor allem von der Bevölkerung als der eigentliche Schritt zur Wiedervereinigung verstanden, dem dann der offizielle Beitritt zum 3. 10. 1990 folgte. Ab hier galten die strafrechtlichen Bestimmungen für die Alkoholfahrt. Offiziell wurde die StVO zum 1. 1. 1991 gültig, wobei die Durchführungsbestimmungen für die Ordnungswidrigkeiten »Alkoholfahrt« erst zu Beginn des Jahres erlassen wurden, so daß für die Zeit zwischen Oktober 1990 und Januar/Februar 1991 eigentlich eine Grauzone herrschte. Der letzte Änderungsschritt wurde zum

1. 1. 1993 getan. Die Abbildung 2 macht deutlich, daß es eine Periode von fast 3 Jahren gab, in der die Bevölkerung der NBL aus dem alten DDR-Recht hinaus in das neue BRD-Recht hinein wuchs (und wohl immer noch wächst).

## 2. HYPOTHESEN UND DATENQUELLEN

Insbesondere der 1. 1. 1993 mit der Einführung der 0,8-Promille-Grenze war Ausgangspunkt einer Vielzahl »öffentlicher« Hypothesen von Politikern und Journalisten, aber auch von Juristen und Verkehrswissenschaftlern. Tenor: Ein Damm bricht, die Rechnung wird zu präsentieren sein. Vor diesem Hintergrund war das Jahr 1992 ein Jahr zahlreicher parlamentarischer Aktivitäten und des dazugehörenden Presseechos. In dieser öffentlichen Diskussion blieben die entscheidenden Fragen ausgeklammert oder wurden präjudiziert. Diese sind:

Tritt überhaupt eine Verhaltensänderung ein? Wenn ja, wie stark wird sie sein? Wird sie die gesamte Fahrbevölkerung erfassen oder nur Teilpopulationen? Vor allem: Wann wird sie eintreten? Welche der Stationen des Einigungsprozesses ist die entscheidende? Wie wichtig ist die Änderung der formalen Rechtslage gegenüber der Änderung des gesellschaftlichen Bewußtseins?

Woran soll die Änderung überhaupt gemessen werden? Soll die Zahl der Alkoholunfälle das Kriterium sein, die Zahl der folgenlosen Trunkenheitsfahrten, die Zahl von Fahrten unter Alkohol überhaupt? Und: liegen solche Daten überhaupt vor?

Die Art und Qualität der Datenquellen entscheidet darüber, welche der Fragen überhaupt beantwortet werden kann. Die argumentativ am nächsten liegende Verkehrsunfallstatistik zeigt ein desolates Bild. Die Unfallstatistik hatte sich im Verlauf der Jahre in vielen Bereichen in Ost und West stark auseinanderentwickelt. Ein direkter Vergleich von Kennziffern aus beiden Systemen ist regelhaft nicht möglich, wenn auch teilweise die gleiche sprachliche Nomenklatur verwendet wird (was den Vergleich eher noch mehr erschwert). Mit dem Beitritt der DDR wurde 1990 auch das Statistik-System der DDR aufgegeben und durch das BRD-System ersetzt. Damit ist auch ein Vergleich innerhalb der NBL über die Jahre der Wiedervereinigung hinweg im Grunde nicht mehr möglich. Dies gilt um so mehr, als in den Jahren 1990/91 das alte System zwar nicht mehr, das neue aber auch noch nicht richtig angewendet wurde.

Weiter erlebten die NBL ab 1990 einen Boom an Kraftfahrzeugzulassungen: 1988 entfielen 224 Pkw auf 1000 Einwohner, 1993 sind es bereits über 450. Die alte Verkehrsstruktur (etwa mit einem hohen Anteil an Zweirädern) wurde innerhalb kurzer Zeit völlig ersetzt durch eine westliche Struktur, allerdings häufig auf technisch veraltetem Stand. Hinzu kommt eine immense Zunahme des Verkehrs zwischen den alten und neuen Bundesländern. Dieser enormen Ausweitung des Verkehrsaufkommens stand ein dezimierter (und teilweise deprimierter) Bestand an Polizei gegenüber. Die dramatisch ansteigenden Unfallzahlen, aber auch massive

Schwierigkeiten des Hineinwachsens in eine demokratische Polizeistruktur ließen Verkehrskontrolle und -überwachung, aber auch Datenerfassung bei Unfällen auf ein minimales Niveau fallen. Nimmt man die Schwierigkeiten bei der Adaptation der westlichen Statistik hinzu, läßt sich der Bestand und die Qualität der für 1990/91 vorliegenden Unfalldaten erahnen.

Das heißt: Da die Statistiken der DDR und der alten BRD nicht direkt miteinander vergleichbar sind, da die Erhebung und Dokumentation des Unfallgeschehens in den Jahren 1990 und 1991 fragwürdig ist, ist eine Prüfung der Veränderungen über diese Datenquelle nicht möglich. Jede schlichte Gegenüberstellung von DDR- und BRD-Daten, jede ungewarnte Darstellung von Zeitreihen mit Einschluß der Jahre 1990/91 ist wissenschaftlich nicht haltbar.<sup>2</sup>

Um dennoch das »Experiment« einer Liberalisierung des Alkoholrechts wissenschaftlich zu erfassen, unternahm das Interdisziplinäre Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg ein von der Volkswagen-Stiftung gefördertes Projekt<sup>3</sup>, bei dem

- in 5 Polizeidirektionen Thüringens und in ganz Unterfranken
- repräsentativ in 3 zeitlichen Wellen (November/Dezember 1992, Mai/Juni 1993, April/Juni 1994)
- die Alkoholisierung der Autofahrer (jeweils über 3000 Fahrerinnen und Fahrer pro Welle und Region, insgesamt mehr als 20000) und deren Einstellung/Wissen zur Alkoholgesetzgebung

im Anschluß an Polizeikontrollen von Mitarbeitern der Universitäten Würzburg und Jena erhoben wurde. An den ersten beiden Wellen nahmen in Thüringen 6921, in Unterfranken 6226 Fahrer teil. 96,3 % der Thüringer und 94,3 % der Unterfranken waren bereit, eine Atemalkoholprobe abzugeben, 98,7 % (Thüringen) bzw. 92,2 % (Unterfranken) nahmen an der Befragung teil. Eine intensive Responderanalyse zeigte auf, daß hochwahrscheinlich nur ein sehr geringer Teil der Verweigerer alkoholisiert war.

Da in der polizeilichen Statistik – insbesondere in den NBL – mit einem großen Dunkelfeld bei der Entdeckung alkoholisierter Autofahrer zu rechnen ist, wurde eine zusätzliche »Unfallstudie« durchgeführt. Dazu erhielten jeweils 15 Polizeidienststellen in Thüringen und Unterfranken Alcotestgeräte von uns gestellt<sup>4</sup> mit der Auflage, daß die Besatzungen der damit ausgerüsteten Streifenwagen bei allen

- 2 Es ist zu prüfen, inwieweit ein solcher Vergleich für ausgewählte Gebiete dadurch möglich wäre, daß auf der Basis von Unfallakten eine neue Statistik erstellt wird. Aber auch diese hätte mit den Dunkelziffern zu kämpfen, die vor allem in den Jahren 1990/91 für den Alkoholbereich enorm hoch anzusetzen ist.
- 3 Das Projekt »Generalprävention und Fahren unter Alkohol« ist zwischenzeitlich um ein Folgeprojekt zum Problem junger Alkoholfahrer in Ost und West erweitert worden und hat ein Fördervolumen von 1,2 Millionen DM.
- 4 Die Kosten dafür wurden von der Firma Dräger (Lübeck), vom Bund gegen den Alkohol im Straßenverkehr und dem HUK-Verband übernommen.

von ihnen aufgenommenen Unfällen versuchen sollten, auch ohne Anfangsverdacht eine Atemalkoholprobe von beiden Unfallgegnern (sowohl vom Verursacher wie vom Beteiligten) zu bekommen. Auf diese Weise wurden in Thüringen 1731, in Unterfranken 1457 Unfälle erfaßt.<sup>5</sup>

### 3. ERGEBNISSE

#### 3.1 Die amtliche Unfallstatistik

Mit Hinweis auf die oben dargestellte prinzipielle Unmöglichkeit, den Effekt der Grenzwertänderung über amtliche Unfallzahlen aufzeigen zu können, werden in Tabelle 1 Unfallzahlen für Thüringen und Unterfranken gegeben, die nach unserer Ansicht am ehesten noch die tatsächliche Lage widerspiegeln. Die Zahlen Unterfrankens in der Tabelle sind über alle Jahre hinweg nach dem gleichen Prinzip erhoben. Die Zahlen für Thüringen stammen für die Jahre 1979–90 aus einem von der zentralen Statistikstelle der Hauptabteilung Verkehrspolizei im Ministerium des Innern der früheren DDR für Thüringen erstellten Überblick, wobei diese Stelle für 1990 versuchte, die Kriterien der Unfallfassung DDR mit denen der BRD soweit wie möglich zu parallelisieren. In diesem Überblick fehlen die Alkoholanteile für die Jahre 1982–1984. Diese wurden aus den Zahlen des Statistischen Bundesamts in der Fachserie »Alkoholunfälle im Straßenverkehr 1992« ergänzt. Für 1991 liegen nur Zahlen des Statistischen Landesamts Thüringen vor, aus denen unter Anwendung möglichst vergleichbarer Prinzipien ein Anteil von 12,3 % errechnet werden konnte. Für 1992 und 1993 existieren detaillierte Statistiken des Landespolizeipräsidiums Thüringen. Versucht wurde generell, den Anteil an Fahrzeugführern zu bestimmen, der bei Unfällen mit Personenschaden unter Alkohol angetroffen wurde.<sup>6</sup>

Deutlich erkennbar ist in Abbildung 3 links oben der dramatische Anstieg der Unfallzahlen in Thüringen nach der Wende. Dies ist vor allem ein Effekt der Zunahme an Fahrzeugen, aber auch ein Effekt der veränderten Kriterien der Aufnahme von Unfällen in die Unfallstatistik. Damit ist der Verlauf in Thüringen

5 Tatsächlich wurden weit mehr Unfälle erfaßt. Hier gehen aber nur solche Unfälle ein, bei denen die Daten vollständig vorliegen.

6 Die Diskrepanzen bei dieser nur augenscheinlich so einfachen Frage sind groß. So gibt das Statistische Bundesamt für Thüringen in 1991 wie in 1992 einen Alkoholanteil von 13,6 % bei Unfällen mit Personenschaden an. Dabei ist aus den Basislisten des Landespolizeipräsidiums Thüringen nicht nachzuvollziehen, wie diese Zahl zustande kommt. Ebenso veröffentlicht das Landespolizeipräsidium selbst wieder andere Alkoholanteile, die für 1992 bei 14,1 %, für 1993 bei 13,3 % liegen. Dies liegt daran, daß in diese Zahlen nur Pkw-Fahrer einbezogen wurden, die als »Verursacher« qualifiziert wurden. Aus dieser Datenlage erhellt sich, warum sowohl Gegner wie Befürworter eines erhöhten Grenzwerts ihnen entsprechende Zahlen finden konnten.

*Tabelle 1: Unfallzahlen und Alkoholanteile für Unterfranken und Thüringen. Die letzten vier Zeilen schlüsseln die Jahre 1992 und 1993 noch nach Halbjahren auf. »mit PS« = Unfälle mit Personenschaden. »% Alkohol« = prozentualer Anteil der Unfälle unter Alkoholeinfluß an den Unfällen mit Personenschaden.*

Jahr	Unterfranken			Thüringen		
	Unfälle	mit PS	% Alkohol	Unfälle	mit PS	% Alkohol
1979	25 282	7 702	11,1	6 946	5 065	11,2
1980	26 162	7 967	12,1	6 765	4 730	11,5
1981	26 511	7 509	11,3	6 818	4 801	12,1
1982	24 964	7 301	11,9	6 727	5 000	11
1983	24 218	7 659	11,3	6 729	4 980	11
1984	22 930	7 215	11,1	6 298	4 978	11
1985	22 908	6 644	10,3	6 127	4 787	11,5
1986	23 473	6 898	10,7	6 003	4 664	11,1
1987	22 350	6 446	9,7	5 983	4 434	11,3
1988	22 097	6 838	9,8	6 066	4 616	10,6
1989	21 655	6 725	9,5	6 837	5 165	10,7
1990	19 430	6 763	8,9	11 736	7 571	12,3
1991	17 949	6 468	9,2	16 092	10 001	12,3
1992	17 888	6 377	8,5	34 508	10 370	11,8
1993	17 014	6 055	9,5	41 294	10 857	12,1
I/92	8 551	2 984	8,2	15 385	4 680	11,4
II/92	9 337	3 393	8,8	19 123	5 690	12,1
I/93	7 959	2 860	8,9	19 104	5 025	11,7
II/93	9 055	3 195	10,1	22 190	5 832	12,5

nur mit großer Vorsicht zu interpretieren. Unterfranken zeigt den aus den ABL bekannten Verlauf einer stetigen Abnahme der B- und C-Unfälle.

Wie man links unten sieht, war in der ehemaligen DDR der Anteil der Alkoholunfälle bis 1989 tendenziell sinkend und lag bei etwas über 11 %. Diese Zahl liegt um ein bis zwei Prozentpunkte höher als in Unterfranken. Mit dem Jahr 1990 sprang der Anteil in Thüringen auf etwas über 12 %, ein Wert, der nur sehr langsam wieder zurückgeht. Dabei ist dieser Sprung aus genannten Gründen nur äußerst bedingt interpretierbar.

Die Detailanalyse im rechten Teil der Abbildung 3 zeigt auf, daß sich die Zahl der Unfälle in Thüringen 1992/93 tendenziell weiter steigert, wobei sich der Anteil der Alkoholunfälle bei etwa 12 % stabilisiert. Der Übergang auf die 0,8-Promille-Grenze zum 1. 1. 1993 ist nicht durch einen Anstieg des Anteils gekennzeichnet.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Es wäre prinzipiell auch möglich gewesen, die Zeit um die Jahreswende 1992/93 feiner aufzulösen. Dabei hätte sich gezeigt, daß der Quartalswert I/93 geringer ist als der vorangegangene von IV/92. Allerdings überlagert sich hier eine jahreszeitliche Schwankung: Zu Jahresbeginn ist der Alkoholanteil an Unfällen immer geringer als später. Deswegen wurde auf eine Quartalsdarstellung verzichtet. Wie der Vergleich Thüringen/Unterfranken zeigt, ist selbst in den Halbjahreswerten noch ein saisonaler Trend feststellbar.

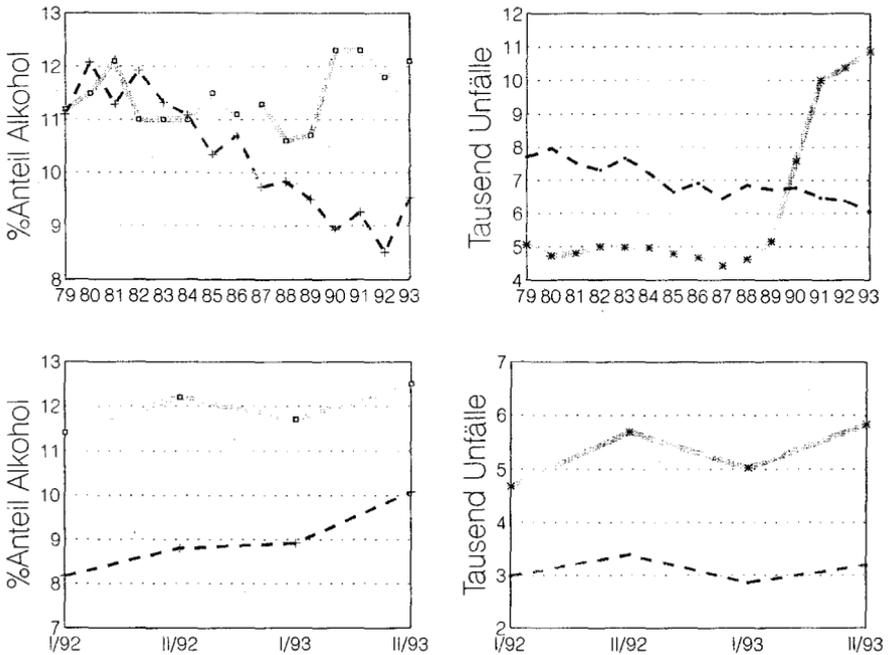


Abbildung 3: Entwicklung der Unfälle allgemein und des Anteils an Alkoholunfällen in Thüringen (durchgezogen) und Unterfranken (gestrichelt). Die oberen Abb. zeigen den Verlauf der jährlichen Ziffern von 1979–1993. Auf den unteren Abb. sind für die Jahre 1992/93 die Halbjahreswerte aufgetragen.

Damit sind aus der Unfallstatistik drei Ergebnisse zur Frage der Grenzwert-erhöhung zu ziehen:

- der Anteil der Alkoholunfälle liegt aktuell in Thüringen um etwa 3 % höher als in Unterfranken – das ist ein außerordentlich bedeutsamer Unterschied.
- die Grenzwertänderung zum 1. 1. 1993 erhöhte nicht den Anteil der Alkoholunfälle, vielmehr ist in 1993 eher eine Abnahme dieses Anteils zu beobachten.<sup>8</sup>
- die absolute Zahl von behördlich als solchen qualifizierten Alkoholunfällen hat rapide zugenommen.

Für das öffentliche Bewußtsein scheint vor allem der letzte Punkt wichtig. Zu DDR-Zeiten geschahen in Thüringen im Jahr etwa 500 Alkoholunfälle mit Verletzten und Toten (11 % von etwa 4500). 1992 waren es über 1200 (12 % von

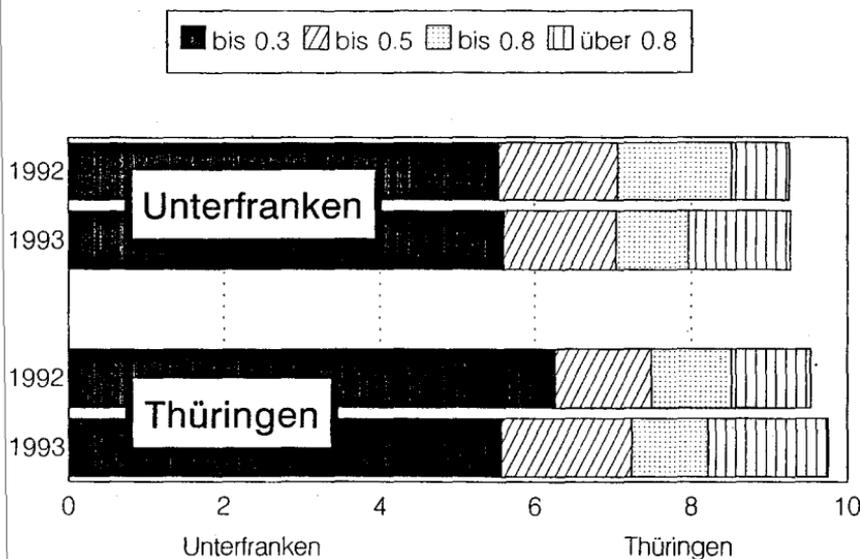
8 Dieser setzt sich 1994 nach den neuesten Zahlen in Thüringen fort.

10000). Dies ist eine Zunahme um das Zweieinhalbfache! Eine Relativierung auf die Verkehrsdichte findet im öffentlichen Bewußtsein regelhaft nicht statt.

Nicht zu entscheiden ist, wann diese Veränderungen eingetreten sind. Es sieht danach aus, daß dies bereits in 1990, also noch zu DDR-Zeiten war. Auf jeden Fall ist das Datum des 1. 1. 1993 mit der vollen Gültigkeit des neuen Grenzwerts weit weniger wichtig als angenommen.

### 3.2 Das Ergebnis des Roadside Survey

Zum gleichen Ergebnis kommen unsere Untersuchungen auf der Straße. Abbildung 4 zeigt auf, wieviel Prozent der Autofahrer in welchen Promilleklassen angetroffen wurden. In Unterfranken waren es 1992 9,52 %, in 1993 9,27 % – was auf eine enorme Stabilität des Phänomens hinweist. Diese Stabilität kommt auch in der Verteilung auf die Promilleklassen zum Ausdruck. In gleicher Weise stabil zeigt



über 0.8	0.74	1.31		1.02	1.54
bis 0.8	1.45	0.92		1.02	0.97
bis 0.5	1.52	1.44		1.23	1.67
bis 0.3	5.54	5.6		6.26	5.57

Abbildung 4: Klassifizierte Verteilung der im Verkehr aufgetretenen Alkoholwerte 1992 und 1993 in Thüringen und Unterfranken. Die Stichprobenumfänge: Thüringen 1992 2958, 1993 3963, Unterfranken 1992 3026, 1993 3200 Fahrzeuge.

sich das Bild in Thüringen. Die Anteile liegen bei 9,53 % bzw. 9,75 %, bei einer leichten – allerdings nicht signifikanten – Zunahme der höheren Promilleklassen auf Kosten der untersten. Auch zwischen den beiden Regionen ist kein statistisch signifikanter Unterschied zu finden.<sup>9</sup> Die augenfällige Stabilität der Häufigkeiten rechtfertigt, die Ergebnisse beider Wellen wie in Abbildung 5 zusammenzufassen.

Die Ähnlichkeit der Verteilungen bis auf Nachkommastellen ist frappant. Etwa 10 % der Autofahrer und -fahrerinnen werden überhaupt mit meßbarem Alkohol angetroffen. Lediglich 3,7 % (Thüringen) bzw. 3,6 % (Unterfranken) der Fahrten werden mit 0,3 und mehr Promille durchgeführt, 1,0 bzw. 1,1 mit Alkoholisierungen über 0,8 Promille.<sup>10</sup>

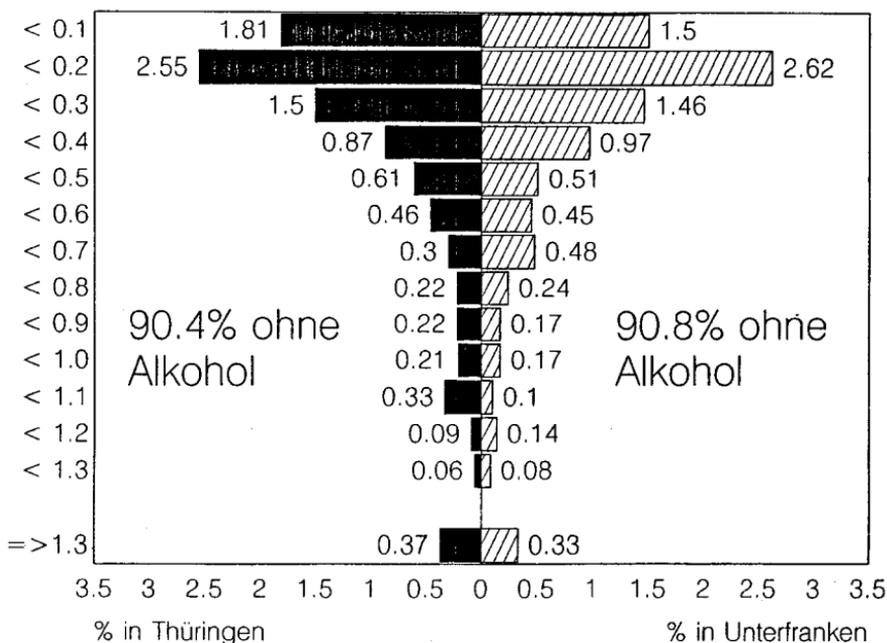


Abbildung 5: Vergleich der prozentualen Besetzungen der Alkoholklassen in Thüringen und Unterfranken – Werte von 1992 und 1993 zusammengefasst.

<sup>9</sup> Die dargestellten Prozentsätze sind nicht repräsentativ, da der Schwerpunkt unserer Untersuchungen an den Wochenenden und nachts lag. Da hier der Alkoholanteil höher ist als tagsüber und an Werktagen, sind die angegebenen Zahlen überschätzt. Würde man auf eine repräsentative Verkehrsbeteiligung umrechnen, würden die Zahlen etwa halbiert.

<sup>10</sup> Die geringere Besetzung der Klasse »unter 0,1 Promille« erklärt sich daraus, daß die von uns verwendeten Alcotestgeräte DRÄGER 7410 bei Werten unter 0,06 Promille den Wert 0 anzeigen, da ab hier eine Abgrenzung zum Meßfehler nur noch schwer möglich ist. Wäre eine unbegrenzt präzise Messung möglich, wären die Häufigkeiten dieser Klasse wahrscheinlich etwa doppelt so hoch.

### 3.3 Die Meinung der Autofahrer

Abbildung 6 gibt einige Ergebnisse aus den Befragungen der Autofahrerinnen und -fahrer wieder. Auch hier zeigt sich, daß zwischen 1. und 2. Welle nur geringe Änderungen stattfanden. Interessant ist aber, in welchen Fragen sich die Autofahrer Thüringens und Unterfrankens einig sind und in welchen nicht. Offensichtlich ist die Ablehnung des Fahrens unter Alkohol in Ost und West gleich groß. Dies zeigt sich in den Fragen »Wie schlimm ist Alkohol am Steuer?« und »Wie würden Ihre Bekannten reagieren, wenn Sie mit Alkohol am Steuer erwischt würden?« Anders das Ergebnis bei den Fragen »Soll man beim Autofahren ein Glas Bier erlauben?« und »Welche Promillegrenze ist die richtige?«. Hier finden sich deutliche und in der Zeit stabile Unterschiede zwischen Ost und West.

Das Ergebnis zeigt auf, daß die Bewertung der Alkoholfahrt in Ost und West gleich ist. Weder ist der Westen liberaler in seiner Haltung zum Alkohol im Verkehr, noch lehnt das soziale Umfeld im Osten einen Alkoholfahrer mehr ab als dies im Westen geschieht. Sobald es aber um die richtigen staatlichen Aktionen geht, den Alkohol im Verkehr zu unterbinden, bricht der Ost-West-Gegensatz auf. Deutlich weniger Thüringer würden auch nur ein Bier beim Fahren erlauben. Auch die Akzeptanz der Null-Promille-Grenze ist ungebrochen hoch. Demgegenüber ist

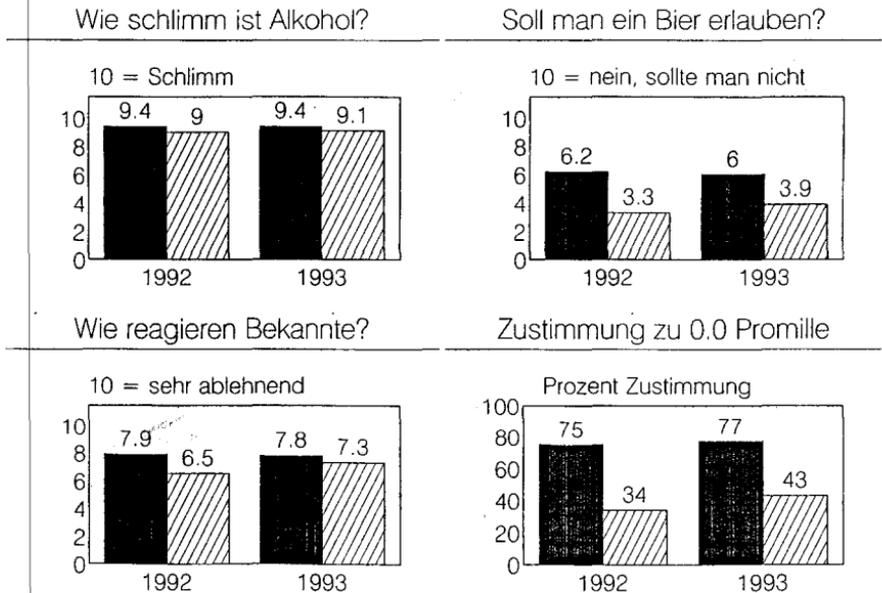


Abbildung 6: Das Ergebnis der Befragungen 1992 und 1993 in Thüringen und Unterfranken. Die schwarzen Säulen geben die Werte für Thüringen, die schraffierten für Unterfranken wieder.

der bestehende Grenzwert 0,8 im Westen zunehmendem Druck ausgesetzt. Die Befürworter einer niedrigeren Grenze sind bereits deutlich in der Überzahl.<sup>11</sup> Damit hat die Grenzerhöhung in Thüringen auch im Bereich der Meinungen und Überzeugungen keine Veränderung erbracht. Vielmehr existieren die früheren Gleichheiten und Unterschiede zur Einstellung in den ABL fort.

### 3.4 Die Vulnerablen

Die bisherige Auswertung bezieht sich jeweils auf die gesamte Population der Autofahrer und findet dort nur geringe Unterschiede. Das Bild ändert sich entscheidend, betrachtet man die Daten in Abhängigkeit vom Alter (Abbildung 7).

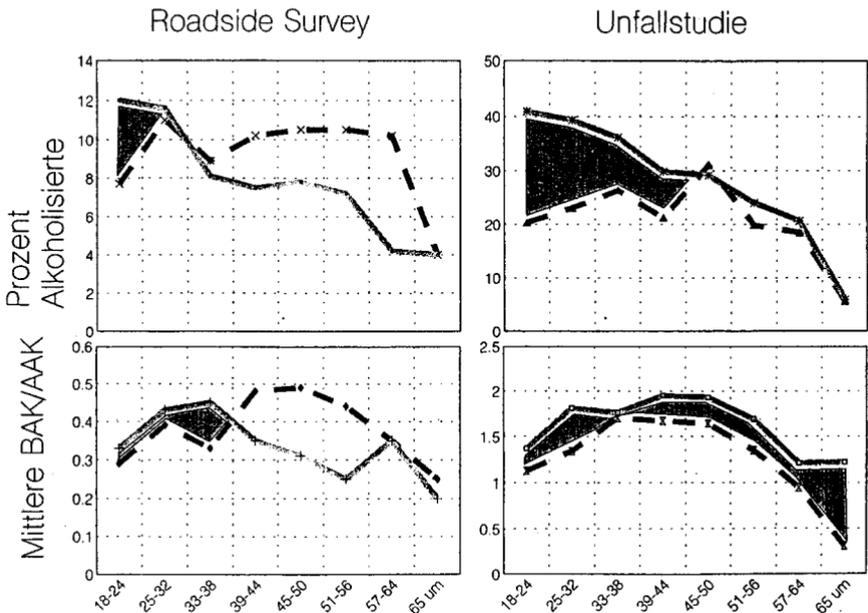


Abbildung 7: Im linken Teil der Abbildung finden sich die Ergebnisse des Roadside Surveys, oben der Prozentsatz Alkoholisierter, unten die mittlere AAK dieser Personen, jeweils abhängig vom Alter. Thüringen = durchgezogene Linie, Unterfranken = gestrichelt. Im rechten Teil der Abbildung findet sich die gleiche Aufteilung für die Unfallstudie. Die schwarze Fläche zwischen den Verläufen wurde dort eingetragen, wo Thüringen höher liegt als Unterfranken.

11 Die Prozentzahlen jeweils in der Folge 0,0/0,5/0,8 Promille-Grenze, Thüringen 1992: 75–12–10 %, Thüringen 1993 77–10–11 %, Unterfranken 1992 34–22–32 %, Unterfranken 1993 43–17–31 %.

Aus den oberen beiden Abbildungen in Abb. 7 geht klar hervor, daß Thüringen eine völlig pathologische Alkoholverteilung hat: sowohl im Roadside Survey wie bei Unfällen ist der Anteil der Alkoholisierten um so höher, je jünger die Fahrer sind! Insbesondere die 18–24-jährigen sind dafür verantwortlich. Weiter ist auch zu sehen, daß die älteren Autofahrer ab 40 Jahren sehr viel seltener und (wie die Abbildung unten links zeigt) auch mit geringerer AAK im Verkehr auftauchen. Diese Altersabhängigkeit gilt nicht für die mittlere BAK bei den Unfällen. Hier zeigen die Thüringer Fahrer über den gesamten Altersbereich hinweg höhere Alkoholkonzentrationen (unten rechts).

#### 4. WAS SICH WIRKLICH ÄNDERTE

Das Ergebnis des letzten Abschnitts gibt einen zentralen Einblick in das Geschehen: offensichtlich war die Veränderung des Alkoholrechts nicht Auslöser für eine allgemeine Veränderung des Trink-/Fahrverhaltens der Fahrbevölkerung. Daraus erklärt sich die Stabilität unserer Befunde zu den zwei Meßzeitpunkten und die Vergleichbarkeit der Alkoholverteilungen in Ost und West.

*Diese Stabilität ist allerdings das Produkt aus zwei einander entgegenlaufenden Entwicklungen.* Zum einen zeigt sich, daß die ältere Generation ab 40 Jahren in Thüringen noch eher dem alten DDR-Standard verpflichtet ist und seltener und weniger beim Fahren trinkt. Demgegenüber haben die jüngeren Fahrer die veränderte Situation zum Anlaß genommen, sehr viel häufiger und mehr zu trinken.

Weiter ist zu sehen, daß vor allem bei den älteren Unfallfahrern über 40 die Alkoholisierung höher ist als im Westen. Damit liegen für diese Gruppe zwei Ergebnisse vor: Bei der (unfallfreien) Verkehrsbeobachtung sind sie seltener und wenn nur mit geringeren AAK als im Westen vertreten, bei Unfällen treten sie in der gleichen Häufigkeit wie im Westen, aber mit höheren BAK-Werten auf. Dies kann nur heißen, daß die harten Trinker (regelmäßig geht es bei den Unfällen um BAK-Werte über 2 Promille) die veränderte Alkoholsituation im Osten zum Anlaß genommen haben, noch mehr zu trinken.

Damit erweisen sich die jungen Fahrer und die harten Trinker als vulnerable Gruppen, die anfällig sind für Veränderungen der Bewertung des Fahrens unter Alkohol. Entscheidend für diese Gruppe ist dabei nicht die tatsächliche Situation, sondern die eigene Wahrnehmung der Situation. Denn: die Veränderungen traten mit großer Wahrscheinlichkeit bereits in 1990 ein, also zu einem Zeitpunkt, zu dem die rechtliche Situation sich noch nicht geändert hatte. Zum ändern hat sich die gesellschaftliche Bewertung des Fahrens unter Alkohol im Osten im Grunde überhaupt nicht verändert. Allerdings scheint es so zu sein, daß die öffentliche Diskussion, die undifferenziert nur die Erhöhung auf 0,8 Promille thematisierte, von diesem vulnerablen Personenkreis als eine Liberalisierung verstanden wurde.

Fazit: die Verhaltensänderungen liefen mit einiger Sicherheit der Änderung der

rechtlichen Regelung voraus. Trotz gleichbleibender Rechtslage verschob sich mit dem Beitritt der Anteil der Alkoholunfälle. Die eigentliche Grenzwerthöhung brachte keine kurzfristigen Effekte. Dies weist darauf hin, daß Alkohol im Verkehr nicht wartet, bis ein neues Recht vorliegt. Er reagiert sofort auf Änderungen der gesellschaftlichen Bewertung der Alkoholfahrt. Ergibt sich hier eine anschauliche Milderung – die rechtlich überhaupt nicht gedeckt sein muß – wird mehr getrunken und gefahren.

Aber diese Systematik trifft bei weitem nicht alle. Offensichtlich sind es zwei Gruppen, die in besonderer Weise änderungssensibel sind: die jungen Fahrer und die Personen, die viel Alkohol trinken. Ein größerer Teil dieser Subgruppen exaltiert – und ist damit mit großer Wahrscheinlichkeit für den Anstieg der Unfallzahlen verantwortlich. Hinzu kommt, ohne daß wir hier Material dafür vorgelegt hätten, daß mit Sicherheit auch das Nachlassen eines Überwachungsdrucks für die Entwicklung verantwortlich war. Eine nicht von ihrer eigenen Arbeit und Position überzeugte Polizei ist nur schwerlich in der Lage, einen Präventivdruck aufrechtzuerhalten.

Dieses Ergebnis heißt auch, daß die Diskussion um niedrige Promillegrenzen einen Einfluß auf die Häufigkeit von Fahrten mit hoher Alkoholisierung hat. Logisch ist ein Fahrer mit 1,5 Promille und mehr von einer Grenzwertdiskussion bei 0,5 Promille im Grunde nicht betroffen. Dennoch zeigt er Wirkung: In der öffentlichen Diskussion eines Grenzwerts dokumentiert sich eine soziale Ablehnung der Alkoholfahrt, die wohl auch den harten Trinker beeinflussen kann. Ähnliche Ergebnisse wurden eingebracht von BROOKS & ZAAL (1993).<sup>12</sup>

Rechtspsychologisch/kriminologisch ist aus den Ergebnissen zu lernen, daß der Gedanke einer Generalprävention »für alle« zu erweitern ist um eine gruppenspezifische Prävention »für einige«. Es sind bestimmte, identifizierbare Subgruppen, die zur Hauptsache die Gefährdungen einführen. Für sie muß ein person- und sachangepaßtes rechtliches Instrumentarium geschaffen und erweitert werden.<sup>13</sup> Zum andern erhellt sich, wie stark das Ausmaß des Fahrens unter Alkohol davon abhängt, wie das Thema in der Öffentlichkeit diskutiert wird. Erweckt diese Diskussion den Eindruck einer geringeren Ablehnung der Alkoholfahrt, ist in vulnerablen Teilgruppen mit deutlichen Verhaltensänderungen zu rechnen. Bei der entscheidenden Rolle, die die Gerichte in der Alkoholregelung spielen, wächst ihnen aus dieser Systematik auch eine besondere Aufgabe und Verantwortung in der öffentlichen Diskussion zu.

12 BROOKS, C. & ZAAL, D. (1993). Effects of a reduced alcohol limit for driving. In H.-D. UTZELMANN, G. BERGHAUS & G. KROJ (Eds.). *Alcohol, drugs, and traffic safety – T92*. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 1277–1288. Die Autoren berichten von einer Abnahme von Alkoholisierungen über 1,5 Promille BAK, nachdem der Grenzwert von 0,8 auf 0,5 Promille abgesenkt worden war und verwiesen auf ähnliche Erfahrungen in anderen Ländern.

13 Siehe dazu KRÜGER, H.-P. & SCHÖCH, H. (1993). Absenkung der Promillegrenze. Ein zweifelhafter Beitrag zur Verkehrssicherheit. *Deutsches Autorecht*, 62, 334–343.