

herausgearbeiteten Rechtsgrundsätze. Darüber hinaus hat die Rechtsprechung für Versicherungszweige, die im VVG keine eigenständige Regelung gefunden haben, nicht nur auf (Rechts-)Analogien zu den gesetzlichen Regelungen anderer Versicherungszweige zurückgegriffen, sondern darüber hinaus auch die Regelungen aus einer (parallelen) gesetzlichen Sozialversicherung als Argumentationshilfen fruchtbar gemacht.

Der Kontrollmaßstab einer Gefährdung oder gar Aushöhung des Vertragszwecks (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 AGBG) erlangt vor allem dann Bedeutung, wenn ein gesetzliches Leitbild für den Versicherungsvertrag fehlt.

Die Kontrolle von AVB anhand des von der Rechtsprechung entwickelten Transparenzgebots ist nur unter zu-

sammenfassender Würdigung des gesamten Vertragswerks vorzunehmen. Dabei ist die Verwendung unbestimmter, auslegungsbedürftiger Rechtsbegriffe nicht per se ein Verstoß gegen das Transparenzgebot.

Auch für AVB gilt grundsätzlich das Verbot der geltungserhaltenden Reduktion, doch kann die durch Totalnichtigkeit einer Klausel entstandenen Lücke im Wege der ergänzenden Vertragsauslegung geschlossen werden, wenn die ersatzlose Streichung nicht zu einer für beide Seiten interessengemäßen Lösung führen würde.

Zur Zeit wird die Erweiterung der Klagebefugnis auf das BAV im Verbandsklageverfahren nach § 13 AGBG diskutiert.

\*

## Absenkung der Promillegrenze Ein zweifelhafter Beitrag zur Verkehrssicherheit

Von Prof. Dr. Hans-Peter Krüger und Prof. Dr. Heinz Schöch

### Welche Informationen werden benötigt?

Eine rationale Diskussion der Notwendigkeit und Wirksamkeit von Gefahrgrenzwerten im Straßenverkehr hat nicht nur die Unfallentwicklung zur Basis zu nehmen. Vielmehr muß der Unfall unter Alkohol gesehen werden in seinen Abhängigkeiten zum Alkoholkonsum, zur Wirkung von Alkohol und zur objektiven Gefährlichkeit von Alkohol im Straßenverkehr. Schließlich sind unter präventiven Gesichtspunkten ganz entscheidend die Einstellung, Bewertung und die Verhaltensmuster im Problemkreis „Trinken und Fahren“ in der Bevölkerung. Damit sind vor einer Diskussion über Grenzwerte folgende Fragen zu beantworten:

- Welche Komponenten bestimmen die Menge des Alkoholkonsums? Wie wirkt Alkohol? Und daraus: Wer trinkt wieviel?
- Wieviele der Personen, die Alkohol konsumieren, tauchen dann auch alkoholisiert im Verkehr auf?
- Wieviele der alkoholisierten Personen werden schließlich in Verkehrsunfälle verwickelt?
- Welche Maßnahmen werden von der Bevölkerung akzeptiert und welche werden für wirkungsvoll gehalten?

In der folgenden Darstellung werden Ergebnisse aus empirischen Studien zu diesen Fragen berichtet, die dann unter dem Gesichtspunkt Grenzwertänderung bewertet werden.

### Wie wirkt Alkohol?

#### Wirkungen, die der Konsument sich wünscht

Zu den Wirkungen von Alkoholkonzentrationen bis 0,8 Promille haben wir eine extensive Analyse der wissenschaftlichen Literatur durchgeführt<sup>1)</sup>. Die zentrale Unterscheidung, die in dieser Analyse vorgenommen wurde, war die Trennung zwischen (aus der Sicht des Konsumenten) erwünschten Hauptwirkungen des Alkohols und der dafür in Kauf genommenen Nebenwirkungen. Niemand trinkt, um seine Leistung zu beeinträchtigen, vielmehr bewirkt Alko-

hol Veränderungen in der Befindlichkeit (etwa Spannungsminderung) und im Sozialverhalten (etwa verstärkte Kontakte), die vom Konsumenten erwünscht sind. Gleichzeitig bauen sich während des Konsums unerwünschte Nebenwirkungen auf (etwa Müdigkeit, Benommenheit, Übelkeit). Nur solange die positiven Wirkungen stärker sind als diese negativen, wird der (nicht-abhängige) Konsument trinken. Für diese positive Wirkung ist der Konsument dann auch bereit, Leistungseinbußen hinzunehmen, vor allem, wenn diese noch nicht sehr bedeutend sind<sup>2)</sup>.

Unsere Untersuchungen haben gezeigt, daß im Bereich zwischen 0,3 und 0,5 Promille BAK für den Genußtrinker eine „Konsumsperre“ liegt, die er regelhaft nicht überschreitet. Bei höheren BAK-Werten wiegt der positive Nutzen die negativen Kosten nicht mehr auf. Damit steht zu erwarten, daß die überwiegende Mehrzahl der Alkoholkonsumenten eine Grenze von 0,5 Promille unabhängig von Argumenten der Verkehrsteilnahme in aller Regel nicht überschreiten wird.

Beim „Suchttrinker“ ist diese Systematik außer Kraft gesetzt. Hier haben sich Alkoholtoleranzen aufgebaut, die die genannte Selbstregulation des Konsums verhindern.

<sup>1)</sup> Die Ergebnisse dieser Studie sind veröffentlicht in Krüger, H.-P., Kohnen, R., Diehl, M. und Hüppe, A. (1990). Auswirkungen geringer Alkoholmengen auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit (Problemstudie). Abschlußbericht zum FP 8707 für die Bundesanstalt für Straßenwesen. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Band 213. Weiter in: Krüger, H.-P. (1990). Niedrige Alkoholkonzentrationen und Fahrverhalten. Bergisch Gladbach: Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 78. Eine bis in das Jahr 1992 hinein aktualisierte Fassung dieses Berichts liegt vor in Krüger, H.-P., Kohnen, R., Hüppe, A. und Diehl, M.: The review of the literature. In: Krüger, H.-P., Kohnen, R. und Perrine, M.W. (Eds.) (1993) (im Druck). Low alcohol effects - A challenge for Science. Research Monograph. Washington: National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism.

<sup>2)</sup> Dieser Gedanke der „Wirkungsbilanz“ beim Alkoholkonsum ist insbesondere ausgeführt in Krüger, H.-P.: A behavioral model of low alcohol effects. In: Krüger, H.-P., Kohnen, R. and Perrine, M.W. (Eds.) (1993a) (im Druck). Low alcohol effects - A challenge for Science. Research Monograph. Washington: National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism. Weiter in: Krüger, H.-P. (1993b). Effects of low alcohol dosage: A review of the literature. In H.-D. Utzelmann, G. Berghaus and G. Kroj (Eds.). Alcohol, drugs, and traffic safety - T92. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 763-778.

Regelhaft erreichen diese Personen Promillevwerte weit über 1,5 Promille BAK, ohne diese Mengen noch in geeigneter Weise steuern zu können. Weiterhin ist eine Gruppe von Personen zu identifizieren, die sich um Werte von 1 Promille BAK bewegen und die wir als „Schwellentrinker“ bezeichnet haben<sup>3)</sup>.

Einen ausgezeichneten Einblick in die Motivstruktur für den Alkoholkonsum geben Holubowycz et al.<sup>4)</sup> in ihrer Untersuchung von 198 verletzten männlichen Fahrern. Diese wurden nach ihrer BAK in vier Gruppen (0,-0,8, 0,8-1,5 Promille und mehr) aufgeteilt und nach den Gründen für ihren Alkoholkonsum befragt. Abbildung 1 zeigt die zusammengefaßten Ergebnisse. In die Gruppe „Problemtrinken“ fallen die Antworten: Spannungsminderung, Sorgen, Kummer oder Schmerzen, Streßreduktion, Selbstvertrauen, Einsamkeit, Langeweile. Die Gruppe „Sozialtrinken“ umfaßt: sozial sein, aufheitern, Gruppendruck, feiern, lebhaft/lustig sein. Zur Gruppe „Alkoholwirkungen“ gehören die Gründe Einschlafen, Alkoholgeschmack und Trunkenheit.

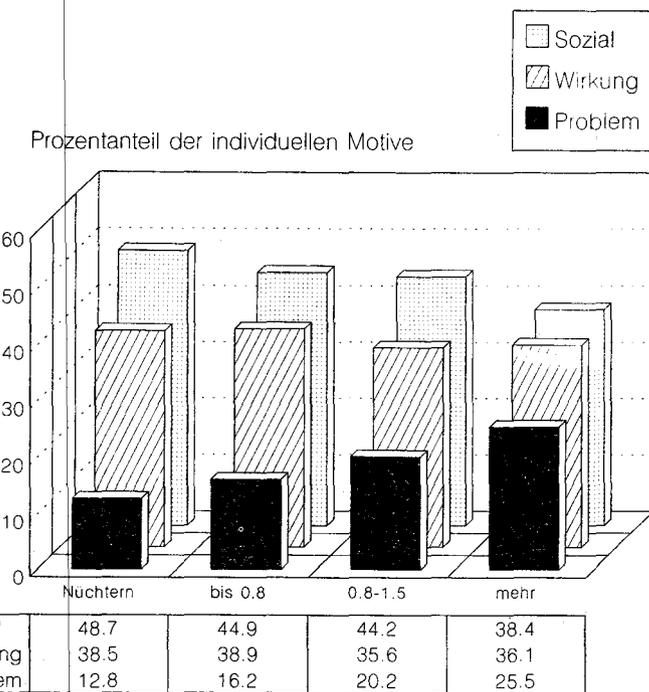


Abbildung 1: Gründe für den Alkoholkonsum, aufgeteilt nach Problemtrinken, Sozialtrinken und Wirkungstrinken. Bei den BAK-Gruppen handelt es sich um die BAK verkehrsunfallverletzter Fahrer. Nach Holubowycz et al. (1992).

Ganz offensichtlich liegen abhängig von der BAK verschiedene Motivstrukturen für den Konsum vor. Unterscheidet das Trinken um der Alkoholwirkung willen und das Trinken aus sozialen Gründen nur wenig zwischen den Fahrern unterschiedlicher BAK, gibt es einen massiven Unterschied im Problemtrinken bei den Fahrern mit hoher BAK. Der Alkohol hat hier eine ganz andere Funktion bekommen.

**Die objektiven Wirkungen auf die Leistung**

Die Analyse der wissenschaftlichen Literatur zu Alkoholwirkungen im Leistungsbereich unter 1 Promille zeigt, daß es keine allgemeine Regel derart gibt: soviel BAK, soviel Leistungseinbuße. Vielmehr wird die Alkoholwirkung durch eine ganze Reihe von Bedingungen modifiziert: die gleiche BAK wirkt unter verschiedenen Bedingungen anders. Die wesentlichen Bedingungsgrößen sind

- Welche Art Leistung wird gefordert?
- wieviel Zeit ist zwischen Trinkende und Leistungsabgabe vergangen?

Unter „automatisierten Handlungen“ werden solche verstanden, bei denen hochgeübte Folgen einfacher Handlungen gefordert sind. Hierzu gehören etwa Blinken, Schalten, einfaches Fahren unter normalen Bedingungen, insgesamt Fahr Situationen, in denen der Autofahrer eigentlich unterbeschäftigt ist. Anders bei den „kontrollierten Handlungen“. Hier muß Planung, Ablauf und Kontrolle der Handlung ständig eingeleitet, überwacht und reguliert werden (wie es bei schwierigen Verkehrssituationen der Fall ist<sup>5)</sup>).

Weiter zeigt sich als entscheidende Größe, ob die Leistung noch in der Phase ansteigender Blutalkoholkonzentration erbracht werden muß (Resorption) oder bereits im abfallenden Ast der Konzentration (Elimination), in dem die Abbauprozesse überwiegen.

Aus diesen beiden Einflußgrößen ergeben sich vier Unterscheidungen: automatisch-resorptiv, automatisch-eliminativ, kontrolliert-resorptiv, kontrolliert-eliminativ. In der Auswertung der Literatur wurde bestimmt, wie stark eine Leistung bei einer gegebenen BAK durch eine weitere Erhöhung dieser BAK beeinträchtigt wird. Abbildung 2 zeigt, um ein Wievielfaches die Leistung beeinträchtigt wird, wenn die BAK sich erhöht (Ausfallfunktion<sup>6)</sup>).

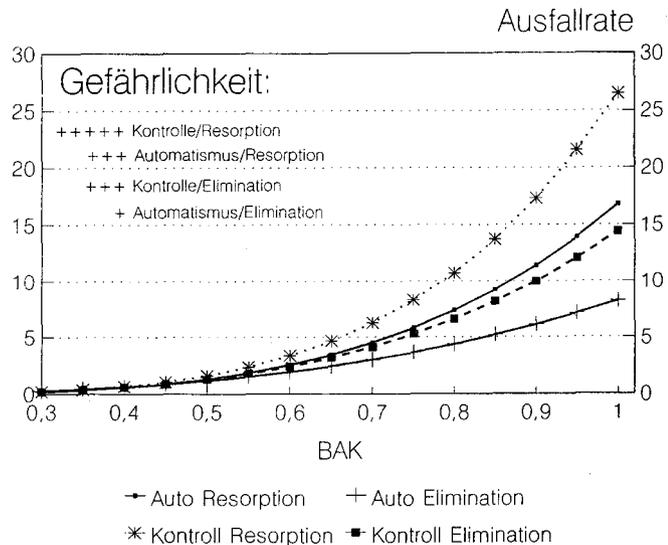


Abbildung 2: Die Ausfallfunktionen in Abhängigkeit von der BAK. Auto = automatisierte Handlungen, Kontroll = Kontrollhandlungen.

<sup>3)</sup> Diese Unterscheidung wird näher erläutert in Krüger, H.-P. (1992). Alkohol: Konsum, Wirkungen, Gefahren für die Verkehrssicherheit. Zur Diskussion um neue Grenzwerte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 38, 10-19. In der wissenschaftlichen Diskussion bestehen große Differenzen in der Definition von Alkoholismus. Sicherlich ist eine Gruppierung nur nach der Höhe des Konsums (oder der BAK) nicht ausreichend, erfüllt aber ihren praktischen Zweck an dieser Stelle.  
<sup>4)</sup> Holubowycz, O.T., Kloeden, C. N. und McLean, A. J. (1992). Usual drinking behaviour of injured male drivers and riders: A comparison between those with zero and high blood alcohol concentrations. In H.-D. Utzelmann, G. Berghaus and G. Kroj (Eds.). Alcohol, drugs, and traffic safety - T92. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 939- 944.  
<sup>5)</sup> Zur Unterscheidung der Handlungstypen siehe Schneider, W., Dumais, S.T. and Shiffrin, R.M. (1984). Automatic and control processing and attention. In R. Parasuraman and D.R. Davies (Eds.). Varieties in attention. Orlando: Academic Press. S. 1-27.  
<sup>6)</sup> Die genaue Berechnung dieser Ausfallfunktion wird gezeigt in Krüger (1992, o. Fußnote 2). Inhaltlich bedeutet die Ausfallfunktion für eine gegebene BAK: um ein Wievielfaches verändert sich die Leistungseinbuße, wenn die BAK über diesen Punkt hinaus geändert wird?

Die Ausfallfunktionen zeigen bis etwa 0,5 Promille einen vergleichbar langsamen Anstieg, unterscheiden sich danach aber dramatisch. Ab etwa 0,5/0,6 Promille nehmen die Ausfälle im Bereich der kontrollierten Handlungen stark zu, wenn das Trinkende weniger als eine Stunde vorbei ist (resorptiv). Einen vergleichbaren, etwas gedämpfteren Verlauf zeigen die Ausfälle in der Kategorie automatisch-resorptiv und kontrolliert-eliminativ. Kein deutlicher Anstieg, sondern ein fast lineares Steigen der Ausfälle ist für die Kategorie automatisch-eliminativ zu beobachten.

Damit resultiert aus den Ergebnissen der Literatur, daß

- bis etwa 0,3 Promille BAK keine deutlichen Ausfallerscheinungen beobachtet werden können, daß
- über 0,7 Promille die Ausfälle in allen Handlungsbereichen stark ansteigen, unabhängig davon, wie lange das Trinkende zurückliegt, und daß
- im Bereich zwischen 0,3 und 0,7 Promille BAK die Stärke der Ausfallerscheinungen davon abhängt,
- welche Art der Leistung gefordert ist und
- wie lange das Trinkende her ist.

Die gleiche BAK wirkt demnach umso gefährlicher,

- je mehr kontrollierte Handlungen gefordert sind, also etwa
- in schwierigen Fahrsituationen, aber vor allem
- bei ungeübten oder sonst in der Fahrtüchtigkeit eingeschränkten Fahrern, und
- je näher das Trinkende dem Fahren liegt.

Diese Ergebnisse stimmen in ausgezeichneter Weise mit dem BGA-Gutachten 1966 überein, wo ebenfalls aus einer Analyse der Literatur ein Grenzwert „zwischen 0,6 und 0,7 Promille“ eingeführt wurde. Dieser hatte dann über die Gleichung  $(0,6+0,7)/2 + 0,15$  Sicherheitszuschlag = 0,8 Promille zum Grenzwert des 24a StVG geführt<sup>7)</sup>.

### Wer trinkt wieviel Alkohol?

Unsere Datenbasis ist die vom BMFT geförderte „Nationale Verzehrsstudie“, bei der über 24000 Bundesbürger über 18 Jahre jeweils 7 Tage lang ein Verzehrsprotokoll führten, in dem auch Art, Menge und Zeitpunkt des Alkoholkonsums erfaßt wurde. Trotz aller methodischen Bedenken betreffend die Gültigkeit von Alkoholkonsumdaten, die aus Selbstberichten der Betroffenen gewonnen wurden, liegt mit diesem Datensatz die bislang vollständigste und am besten kontrollierte epidemiologische Untersuchung vor<sup>8)</sup>. Betrachtet man den Konsum der Befragten innerhalb einer zusammenhängenden Trinkepisode (regelmäßig 3-4 Stunden) und rechnet diesen auf Bieräquivalente (das Bier zu einem halben Liter, 20 g Alkohol als Einheit) um, erhält man die Verteilung der Abbildung 3 oben. 15% der (hier männlichen) Befragten trinken überhaupt keinen Alkohol. Das Maximum der Verteilung liegt bei 2-3 Bier. Rechnet man diese Trinkmengen auf einigermaßen realistische Trinkzeiten um, erhält man genau den Bereich zwischen 0,3 und 0,5 Promille, der im obigen Kapitel als der Bereich aufgezeigt wurde, in dem die Wirkungen des Alkohols insgesamt positiv sind. Deshalb ergibt sich für den normalen Alkoholkonsum die Promilleverteilung, wie sie sich im rechten Teil der Abbildung 3 unten zeigt.

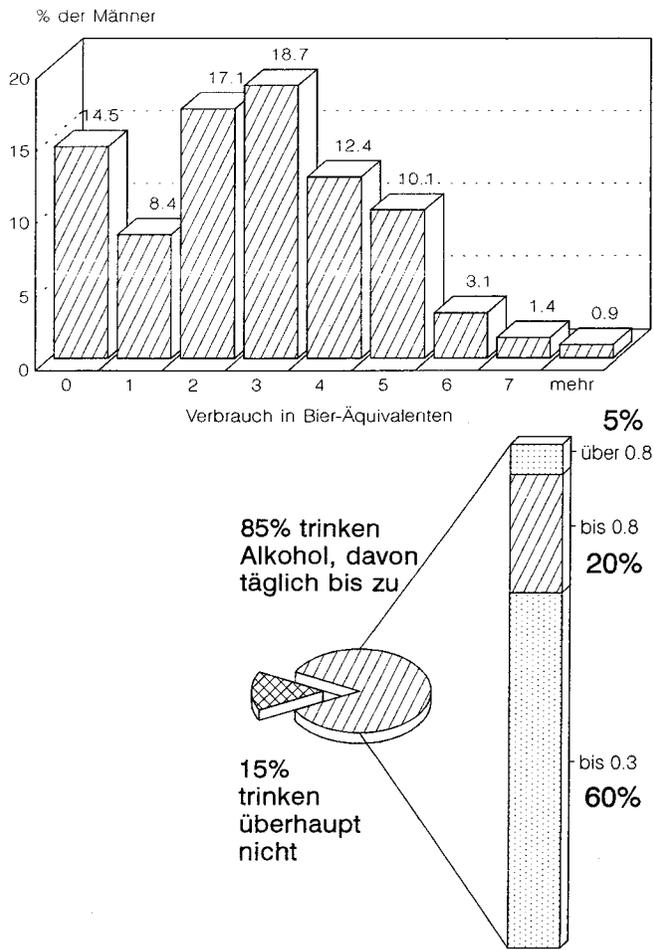


Abbildung 3: Betrachtet man zusammenhängende Trinkepisoden, resultiert die Verteilung links mit einer deutlichen Häufung bei 2-3 Bier (Gramm Alkohol in Bieräquivalente umgerechnet). Die Abbildung rechts gibt den durchschnittlichen maximalen Tageskonsum pro Trinkepisode wieder (Daten aus der Nationalen Verzehrsstudie).

Für das Problem des Alkohols im Verkehr der schlimmste Fall wäre, wenn alle Personen sich nach den Trinkepisoden ans Steuer setzen würden, in denen sie am meisten getrunken haben. Um diesen Fall zu kennzeichnen, wurde für jede Person der Maximalkonsum pro Woche aufgesucht und die dabei zu erwartende BAK bestimmt. Die daraus entstehende Verteilung ist in der Abbildung 4 aufgetragen.

<sup>7)</sup> Siehe dazu Lundt, P.V. und Jahn, E. (1966). Gutachten des Bundesgesundheitsamts zur Frage Alkohol bei Verkehrsstraftaten. Bad Godesberg: Kirschbaum. Darin insbesondere die Beiträge von Gerchow (Ergebnisse experimenteller Untersuchungen über die Wirkung kleiner und mittlerer Alkoholmengen auf die Fahrtüchtigkeit. B. Psychologie.) und Elbel (Ergebnisse experimenteller Untersuchungen über die Wirkung kleiner und mittlerer Alkoholmengen auf die Fahrtüchtigkeit. A. Sinnesphysiologie.) In dieser BGA-Stellungnahme wurde der Gefahrgrenzwert allerdings damit gerechtfertigt, daß ab hier „über 50 Prozent aller Menschen“ verkehrsrelevante Ausfälle haben (a.a.O., 184). Demgegenüber müßte die korrekte Formulierung lauten: „ab 0,7/0,8 Promille ist die Fahrsicherheit in schwierigen Verkehrssituationen bei allen Menschen beeinträchtigt. Bei ungeübten oder sonst in der Fahrtüchtigkeit eingeschränkten Personen liegt diese Grenze deutlich tiefer.“ (siehe dazu Krüger, H.-P. (1990). Absolute Fahrtüchtigkeit bei 1,0 Promille – die falsch gesetzte Grenze. Blutalkohol, 27, 182-201).

<sup>8)</sup> Die nationale Verzehrsstudie. Ergebnisse der Basisauswertung. (1991). Materialien zur Gesundheitsforschung. Herausgegeben vom Projektträger Forschung im Dienste der Gesundheit. Band 18.

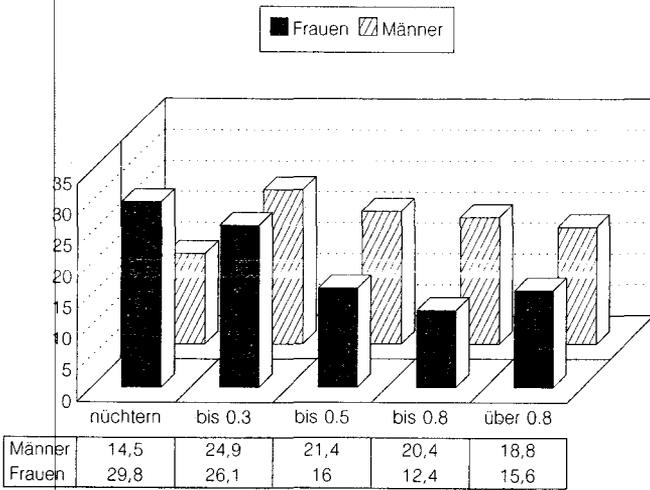


Abbildung 4: Betrachtet man nur den maximalen Konsum in einer Trinkperiode über den Zeitraum einer Woche, ergibt sich dargestellte Verteilung in der Nationalen Verzehrsstudie.

Die entscheidende Frage ist: Kann im Prinzip jeder irgendwann pro Woche einmal so viel trinken, daß er einen BAK-Wert von 0,8 Promille erreicht? Die Antwort ist „Nein“. Unterstellt man für Frauen, daß sie in einer dreistündigen Trinkperiode mindestens 60 g Alkohol, für Männer, daß sie mindestens 80 g Alkohol trinken müssen, um diese Grenze zu erreichen, zeigt die Verzehrsstudie auf, daß insgesamt nur 18,8% der über 18jährigen Männer und nur 15,6 der Frauen dies innerhalb einer Woche mindestens einmal erreichen. Eine detaillierte Analyse des Trinkverhaltens erbringt weiter, daß 0,8-Promille-Episoden regelhaft nur von solchen Personen erreicht werden, die insgesamt viel und vor allem täglich viel trinken<sup>9)</sup>.

Alle weiteren Analysen, die wir an dem Material durchführten, sprechen gegen die Annahme von „punktuellem“ Trinken: mit der Alkoholgewöhnung tritt eine Regelmäßigkeit des hohen Konsums ein. Wer viel trinkt, trinkt auch immer viel. Für die Verkehrsfragestellung sehr viel wichtiger ist die umgekehrte Feststellung: wer einmal mit 0,8 Promille oder mehr im Verkehr auftaucht, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit jemand, der insgesamt sehr viel trinkt und damit auch häufiger solche Perioden maximalen Konsums hat. Weiter: wer viel trinkt, trinkt dies bevorzugt in den Zeiten, in denen allgemein viel getrunken wird. Das heißt: im Verkehr haben wir einen engen Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der alkoholisierten Fahrer und deren mittlerer BAK zu erwarten. Wenn viele mit wenig Alkohol unterwegs sind, werden auch wenige mit viel Alkohol unterwegs sein.

### Fahren unter Alkohol – die Untersuchung auf der Straße

Von den Trinkmengen abgehoben ist die Betrachtung der Verkehrsteilnahme unter Alkohol. Die bisherige Betrachtung der Alkoholwirkungen und des Trinkens hat gezeigt; selbst wenn alle Personen jeweils dann sich ans Steuer setzen würden, wenn sie ihren maximalen Konsum hinter sich haben, wären die Quoten grenzwertüberschreitender Fahrer geringer als bislang gedacht.

Zur Klärung der Verkehrsteilnahme unter Alkohol und insbesondere zur Überprüfung der Auswirkung der Grenzwerthöhung in den Neuen Bundesländern auf 0,8 Promille führen wir zur Zeit ein von der Stiftung Volks-

wagenwerk gefördertes Forschungsprojekt in Thüringen und Unterfranken durch, bei dem innerhalb von zwei Jahren in drei Untersuchungswellen rund 20000 Autofahrer im Anschluß an Polizeikontrollen um ein Kurzinterview und einen Atemtest gebeten werden.

Die erste Welle fand im November/Dezember 1992 statt. An ihr nahmen in Thüringen 2843, in Unterfranken 2833 Autofahrerinnen und Fahrer teil. Die Teilnahmequoten liegen bei über 95%. Die zweite Welle der Untersuchungen dauerte von April bis Juni 1993. Erfasst wurden hier in Unterfranken 3053, in Thüringen 3826 Fahrer. Die dritte Welle zur Überprüfung der Langzeitwirkung ist für Anfang 1994 geplant.

### Die Alkoholbelastung des Verkehrs

Das Ergebnis der Alcotests bei den 2719 (Thüringen) bzw. 3026 (Unterfranken) Kontrollen im Jahr 1992 und der 3824 (Thüringen) bzw. 3053 (Unterfranken) Kontrollen im Jahr 1993 geht aus Abbildung 5 hervor, wobei die dort beobachteten Häufigkeiten auf eine repräsentative Verteilung der Verkehrsbeteiligung hochgerechnet wurden<sup>10)</sup>.

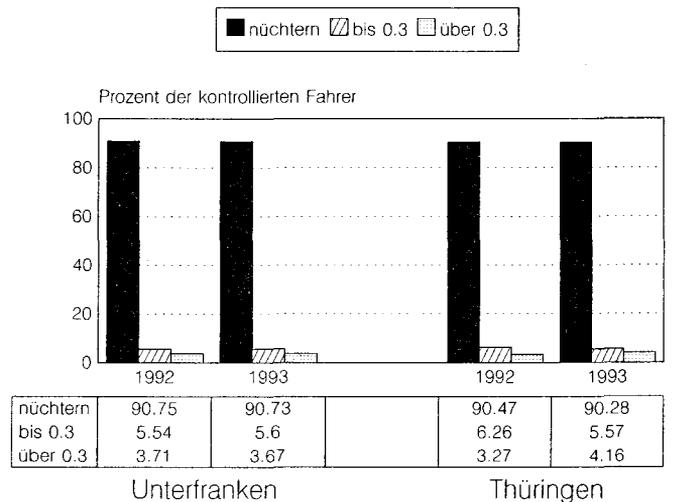


Abbildung 5: Die Alkoholverteilung bei den Roadside Studien im November/Dezember 1992 und April/Juni 1993 in Thüringen und Unterfranken.

Etwa 90% aller Fahrten werden ohne meßbaren Alkohol durchgeführt. Bezieht man die erlaubten Fahrten bis 0,3 Promille in den Anteil der „rechtstreuen Fahrten“ ein, ergibt sich

<sup>9)</sup> Gegen diese Argumentation ist der Einwand denkbar, daß der Zeitraum einer Woche zu kurz gegriffen ist. Immerhin trinken in diesem Zeitraum 14,5% der männlichen und 29,8% der weiblichen Befragten keinen Alkohol. Würde man den Beobachtungszeitraum auf ein Jahr verlängern, käme ein Teil dieser Personen ebenfalls in die Versuchung, zumindest einmal Alkohol zu trinken. Im Extrem: auf die ganze Lebensspanne gerechnet, hat jeder einmal Alkohol getrunken. Unter diesem Argument wäre dann jeder potentiell in der Lage, irgendwann einmal alkoholisiert im Verkehr aufzutreten. Gegen diese Überlegung spricht, daß Personen mit so seltenem Konsum auch regelhaft nicht in der Lage sind, größere Mengen zu trinken und wenn doch, daß sie danach so alkoholisiert sind, daß sich die Frage des Fahrens kaum mehr stellt. Von daher scheint uns der Wochenzeitraum vernünftig.

<sup>10)</sup> Die Straßenkontrollen wurden schwerpunktmäßig an den Wochenenden und nachts durchgeführt, da hier die höchste Alkoholbelastung zu erwarten war. Wie die Zahlen zeigen, waren zwar die Stichprobenumfänge beider Wellen nicht gleich (dies wurde durch die Prozentuierung eliminiert), konstant gehalten wurde allerdings das Zeit- und Ortsmuster beider Untersuchungen. Damit sagen die Zahlen nur bedingt etwas über die allgemeine Belastung des Verkehrs durch Alkohol aus, sondern müssen immer auf das Zeitmuster der Studie bezogen werden. Rechnet man sie um auf eine allgemeine Verkehrsbeteiligung, sinkt der Anteil der Alkoholfahrten deutlich. Insgesamt werden etwa 95% aller Fahrten ohne meßbaren Alkohol durchgeführt.

- in Thüringen werden 96,7% bzw. 95,9% (1993) der Fahrten unterhalb der gesetzlichen Untergrenze
- in Unterfranken werden 96,3% bzw. 96,2% der Fahrten unterhalb dieser Grenze durchgeführt<sup>11)</sup>.

Dies ist ein eindrucksvoller Befund, der deutlich macht, daß die bisherigen Maßnahmen zur Eindämmung des Alkohols im Straßenverkehr von beachtlichem Erfolg waren. Es zeigt sich zudem, daß die Erhöhung der Promillegrenze in den NBL keinen „Dambruch“ bedeutete, wie es vorhergesagt wurde. Ein Großteil der Bevölkerung verhält sich offensichtlich weitgehend unbeeindruckt von dieser Erhöhung. Dies weist auf eine starke – von der rechtlichen Maßnahme weitgehend unabhängige – individuelle Überzeugung hin, daß Fahren und Alkohol zu trennen sind.

Ganz ohne Folgen blieb die Heraufsetzung der Promillegrenze in den Neuen Bundesländern allerdings nicht<sup>12)</sup>. Dies geht aus der Abbildung 6 hervor, in der die jeweilige Zahl der Fahrten mit AAK-Werten ab 0,3 Promille eingetragen wurde. In Thüringen ist zu beobachten, daß 1993 der Anteil der Personen in der Klasse bis 0,3 Promille gesunken ist, wogegen sich der Anteil in der Klasse bis 0,5 Promille erhöht hat. Ebenfalls angestiegen ist die Klasse über 0,8 Promille.

Dies darf nicht unbesehen als Effekt der Grenzwerthöhung gesehen werden, wie ein ein Blick auf Unterfranken zeigt. Faßt man dort die beiden Teilklassen bis 0,8 und über 0,8 zusammen, resultiert ein Bild höchster Stabilität. Der Anteil der Personen unter und über 0,5 Promille ist gleich geblieben (unter 0,5 waren es 1992 7,06%, 1993 7,04%; über 0,5 sind die entsprechenden Anteile 1992 2,19%, 1993 2,23%). Als einzige Änderung zeigt sich, daß innerhalb der Klasse über 0,5 Promille sich der Anteil der höher Alkoholisiererten etwas erhöht hat. Demgegenüber ist in Thüringen zuallererst der Anteil der überhaupt Alkoholpositiven leicht gestiegen (von 9,53% auf 9,73%). Dabei ist der Anteil der Fahrer unter 0,5 Promille leicht gesunken (von 7,49% auf 7,24%), der über 0,5 Promille leicht gestiegen (von 2,04% auf 2,51%), wobei innerhalb dieser beiden Gruppen zusätzlich ein Trend zu höherer Alkoholisierung festzustellen ist.

Bezieht man die aus den Konsumentuntersuchungen naheliegende Unterscheidung zwischen Trinkertypen ein, bietet sich interpretativ an:

<sup>11)</sup> Die Zahl der Alkoholfahrten ist damit unerwartet gering. Im 2. Gutachten des BGA zu „Alkohol und Straßenverkehr“ (Lundt, P.V. (1977). Alkohol und Straßenverkehr. Zweites Gutachten des Bundesgesundheitsamts. Unter Mitwirkung von St. Berg, J. Gerchow, O. Grüner, U. Heifer, W. Janssen. Bonn: Bundesminister für Verkehr. Schriftenreihe Heft 52) wurden die Ergebnisse der bekanntesten roadside surveys zwischen 1969 und 1971 zusammengetragen. Einen weiteren Überblick geben die Beiträge zum Symposium „Road side surveys“, das 1980 durchgeführt wurde (Valverius, M.R. (1980) (Ed.). Roadside Surveys: Proceedings of the Satellite Conference to the Eight International Conference on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety. Stockholm: The Swedish Council for Information and other Drugs). Erwartungsgemäß ergeben sich bei allen Studien massive Einflüsse aus dem Testkriterium (wer mißt wen?), aus dem Testtag, aus der Testzeit, aus der Testmethode (mit welcher Methode), aus dem Testort (etwa Weinbaugelände) usw. Dennoch ergibt sich insgesamt ein recht konsistentes Bild. Setzt man als Kriterium „kein oder nicht meßbarer Alkoholeinfluß“, fallen darunter etwa 75–80% der angehaltenen Fahrer (mit Variationen zwischen 47,5% in einer französischen und 97,2% in einer norwegischen Studie). Die Evanstone-Studie berichtet von 87,9%, die Grand Rapids-Studie von 89% alkoholnegativen Kontrollen, New South Wales zwischen 79,3 und 89,3%. Eine BAK über 0,5 Promille wurde im Schnitt bei etwa 5–10% der Fahrer gefunden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Studien teilweise bis in das Jahr 1938 (Evanston) zurückreichen und von daher kaum mehr auf die heutige Situation zu beziehen sein dürften.

Kaiser (Kaiser, G. (1988). Kriminologie. 2.Aufl. Heidelberg: Müller. S. 822) berichtet über Alkohol-Sonderkontrollen in den siebziger Jahren in einigen Bundesländern mit dem relativ einheitlichen Ergebnis, daß bei weniger als 5% der Fahrzeugführer ein Anfangsverdacht auf Alkohol vorlag. In weniger als 1% der Fälle wurden Blutentnahmen durchgeführt. Diese Zahlen beziehen sich allerdings auf polizeiliche Kontrollen mit der Notwendigkeit des Vorliegens eines Anfangsverdachts – nichts ist mit ihnen ausgesagt über die Fälle, in denen die Alkoholisierung von der Polizei nicht bemerkt wurde. Insoweit sagen diese Zahlen kaum etwas über die Teilpopulation von Fahrern aus, die von einer Grenzwertsenkung auf 0,5 Promille BAK betroffen wären. Regelmäßig ist bei dieser Personengruppe die äußerlich wahrnehmbare Alkoholisierung noch so gering, daß ein Anfangsverdacht kaum zu begründen ist.

Aussagekräftiger sind deshalb die Kontrollen, bei denen alle Fahrer zu einer Atemalkoholprobe gebeten werden. Kanadische Untersuchungen (Lawson, J. J., Arora, H. R., Jonah, B. A., Krzyzewski, J. W., Smith, G. A., Stewart, D. E. (1982). 1981 Night-time surveys of drivers' alcohol use. In: 26th Annual Proceedings, American Association of Automotive Medicine, October 1982, Ottawa) berichten aus den Jahren 1974 und 1981 von Kontrollen, die jeweils nachts an den Tagen Mittwoch bis Samstag durchgeführt wurden. Abhängig von der Provinz fanden sie zwischen 15,9 und 24,1% der Fahrer mit BAK-Werten größer 0,15 Promille bzw. 4,6 bis 7,8% mit Werten größer 0,75 Promille, wobei kaum eine Veränderung über die Jahre erkennbar ist. 1973 wurde in den USA ein „National Roadside Breathing Survey“ an N = 3192 Fahrern durchgeführt (Wolfe, A.C. (1974). 1973 U.S. National Roadside Breathing Survey: Procedures and results. Ann Arbor, Mich.: University of Michigan Highway Safety Research Institute), bei der versucht wurde, ein repräsentatives Bild der Alkoholprävalenz bei Fahrern zu zeichnen, die Freitag und Samstag zwischen 10 Uhr abends und 3 Uhr morgens unterwegs sind. Diese Untersuchung wurde 1986 an N = 2850 Fahrern wiederholt (Wolfe, A.C. (1986). 1986 U.S. National Roadside Breathing Survey: Procedures and results. Ann Arbor, Mich.: Mid-America Research Institute) und jetzt gemeinsam veröffentlicht (Lund, A.K. & Wolfe, A.C. (1991). Changes in the incidence of alcohol-impaired driving in the United States, 1973–1986. Journal of Studies on Alcohol, 52, 293–301). Danach waren es 1973 63,9% der Fahrer, die ohne meßbaren Alkohol führen, 1986 immerhin schon 74,1%. Eindrucksvoller war die Lageverbesserung bei den hohen BAK-Werten. Waren 1973 noch 1,4% der Fahrer mit mehr als 1,5 Promille unterwegs, sank dieser Prozentsatz 1986 auf 1,0%. Werte über 0,5 Promille BAK hatten 1973 13,7%, 1986 8,4% der Fahrer. Die Autoren schließen daraus auf eine deutliche Verminderung der Prävalenz von Alkoholfahrten.

Aus dieser Übersicht wird deutlich, daß weltweit ein Trend zu beobachten ist, daß weniger unter Alkohol gefahren wird. Von daher sind die Ergebnisse aus älteren Roadside Studien mit großer Vorsicht zu betrachten. Die von uns beobachteten Verhältnisse in Deutschland entsprechen am ehesten dem Stand in den USA in den letzten Jahren, haben sich damit aber bereits deutlich von den Alkoholverteilungen der 60er und 70er Jahre entfernt.

<sup>12)</sup> Die folgende Darstellung geht davon aus, daß die teilweise geringen Unterschiede in den Prozenten interpretationsfähig sind. Sie sind nur zum Teil statistisch signifikant. Zudem kommt hinzu, daß ein Effekt nicht auszuschließen ist: die Alkoholtestgeräte könnten im Winter niedrigere Werte anzeigen als bei gemäßigten Temperaturen. Ein solcher Effekt würde bei Welle 1 zu niedrigeren AAK-Werten führen. Eine Prüfung wird noch durchgeführt.

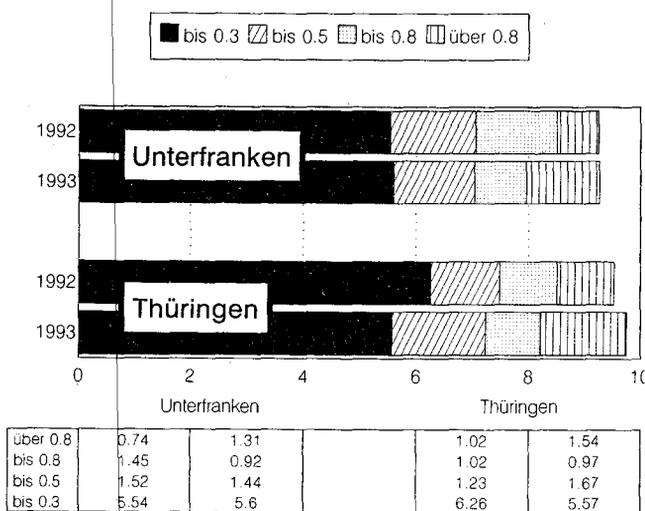


Abbildung 6: Prozentuale Aufteilung der Alkoholisierungen ab 0,3 Promille in den beiden Roadside Studien.

Das heißt, das die Einführung der neuen Promillegrenze den Anteil der Nüchternfahrten nicht verändert hat, dagegen die Anteile der einzelnen Promilleklassen in Richtung eines häufigeren Auftretens höherer AAK verschob.

- der allergrößte Teil der Fahrer hat sich vor und nach der Grenzwertänderung rechtstreu verhalten,
- die Zahl der Personen, die bislang mit einem Bier im Verkehr auffindbar waren (meßbarer AAK bis 0,3 Promille), nimmt gegenüber solchen Personen ab, die mit 2-3 Bier auftauchen (Konsumtrinker, Klasse bis 0,5 Promille). Die Erhöhung hat hier zu einer Aufweichung der Überzeugungen geführt. Andererseits hört der Alkoholkonsum dieser Gruppe unterhalb der „Konsumsperre“ von etwa 0,5/0,6 Promille auf, so daß eine weitere Verschlimmerung nicht zu befürchten steht.
- Problematisch sind die „Schwellentrinker“, die sich im grenzwertnahen Bereich bis 0,8 Promille. Ihr Anteil nimmt zu, sie haben wohl das falsche Zeichen erhalten.

### Alkoholisierter Verkehrsbeteiligung und Unfallgeschehen

Die Kernfrage der Gefährlichkeit des Alkohols im Straßenverkehr ist zu beantworten aus der Gegenüberstellung der Auftretensrate von Alkohol im Verkehr und dessen Beteiligung an Unfällen. Die Ergebnisse aus der Literaturstudie legen nahe, daß etwa ab 0,6/0,7 Promille mit einer deutlichen Erhöhung des Unfallrisikos zu rechnen ist. Unterstützt wird diese Hypothese durch die Daten von Hurst<sup>13)</sup>(1985), der alle bis dahin bekannten Risikostudien zusammengetragen hat (Abbildung 7).

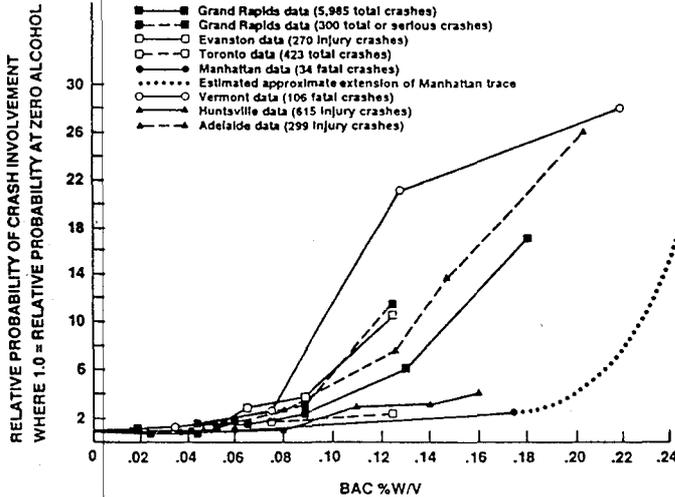


Abbildung 7: Das relative Unfallrisiko in Abhängigkeit von der BAK. Auf der Abszisse steht die BAK in Prozent. Die Ordinate gibt an, um ein Wievielfaches alkoholisierte Fahrer mehr an Unfällen beteiligt sind als ihrer Verkehrsteilnahme entspricht. Die Abbildung faßt alle wichtigen US-Veröffentlichungen zusammen.

Alle Studien zeigen dasselbe Bild: im Bereich um 0,7 Promille beginnt ein steiler Anstieg des Risikos. Um auch hier wieder für Deutschland 1993 aktuelle Daten zu haben, führen wir zur Zeit an drei Polizeidirektionen Unterfrankens und 5 Polizeidirektionen Thüringens eine Unfallstudie durch. An diese Direktionen wurden insgesamt 30 Alcotestgeräte der Firma Dräger ausgegeben mit der Bitte, daß sie in Einsatzfahrzeugen der Polizei deponiert werden. Bei jedem Unfall, der von einem dieser Fahrzeuge aufgenommen wird, sollen die Beamten versuchen, ohne weitere Beweisanzeichen eine Atemprobe sowohl vom vermutlichen Unfallverursacher wie auch vom (wahrscheinlich schuldlosen) Unfallbeteiligten zu bekommen.

Diese sog. „Unfallstudie“ läuft seit Dezember 1992. Im folgenden können in einer Vorauswertung, die noch mit einiger Vorsicht zu betrachten ist, die Daten von rund 1500 Unfällen berichtet werden. Da die Geräte hauptsächlich in Wagen des Verkehrsunfalldienstes deponiert sind, diese zur Hauptsache zu schwereren Unfällen gerufen werden, ist eine Überrepräsentierung der B- und C-Unfälle gegeben, wobei häufig auch Fahrer verletzt (teilweise getötet) wurden. Die Ergebnisse der Alkoholproben sind in der Abbildung 8 dargestellt.

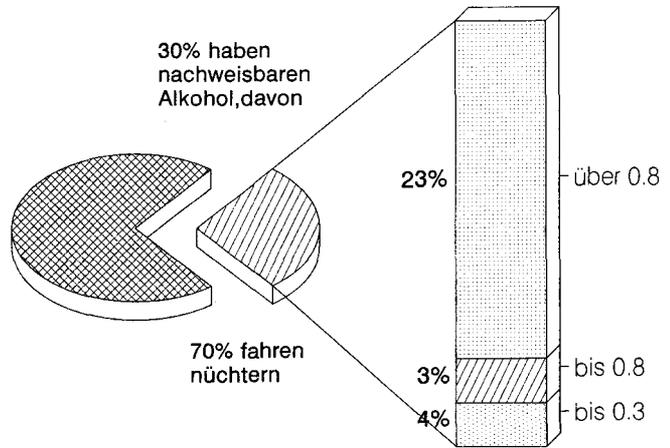


Abbildung 8: Die Verteilung der AAK-Werte bei den unfallverursachenden Fahrern in der Unfallstudie 1992/1993.

Es zeigte sich, daß rund 30% aller Verursacher mit meßbaren Alkoholwerten unterwegs waren. 23% hatten AAK-Werte über 0,8 Promille. Diese Daten sind fast identisch mit jenen, die Hausmann et al<sup>14)</sup> in ihrer Untersuchung fanden. Sie untersuchte das Blut unfallverletzter Fahrer unabhängig davon, ob polizeilich eine Blutprobe angeordnet war oder nicht. Die Ergebnisse: 70% nüchtern, 4% bis 0,3 Promille, 3% bis 0,8 Promille und 23% über 0,8 Promille. Die Zahl der alkoholisierten Unfallverursacher ist in Thüringen etwas höher als in Unterfranken. Aber: die BAK-Werte der Unfallfahrer Thüringens liegen deutlich über den Werten derjenigen von Unterfranken.

### Zusammenfassung der empirischen Befunde

In der Abbildung 9 sind die Ergebnisse aus unseren Studien zum Trinkverhalten, zum Fahren unter Alkohol und zu den Unfällen zusammengefaßt. Kein Problem stellen die 15% Personen dar, die keinen Alkohol trinken<sup>15)</sup>. 60% der männlichen Bevölkerung trinkt regelhaft an jedem oder an fast jedem Wochentag Mengen, die zu 0,3 Promille führen können, 20% liegen regelhaft zwischen 0,3 und 0,8 Promille, immerhin 5% regelhaft darüber. Bei den Kontrollen auf der Straße werden 90% der Fahrer nüchtern ange-troffen, weitere 6% bleiben unter 0,3 Promille. Extrem gefährlich sind Fahrten mit mehr als 0,8 Promille: obwohl nur weniger als 1% der Fahrten davon betroffen sind, sind diese zu 23% an Unfällen beteiligt.

<sup>13)</sup> Hurst, P. (1985). Blood alcohol limits and deterrence: Is there a rational basis for choice? Alcohol, Drugs, and Driving: Abstracts and Reviews. Vol. 1. Los Angeles: University of California  
<sup>14)</sup> Hausmann, E., Möller, M. R. und Otte, D. (1988). Medikamente, Drogen und Alkohol bei verkehrsunfallverletzten Fahrern. Abschlußbericht zum Forschungsprojekt 8004 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 184  
<sup>15)</sup> Zugrundegelegt wurde bei der Trinkverteilung der Anteil der Männer am Konsum. Alle unsere Untersuchungen zeigten, daß bislang die Frauen im Bereich der Alkoholfahrten und -unfälle noch keine statistisch bedeutsame Rolle spielen. Von daher scheint uns der Vergleich zwischen der „männlichen“ Trinkverteilung und den anderen Datenquellen adäquater als der Vergleich mit der Gesamtbevölkerung.

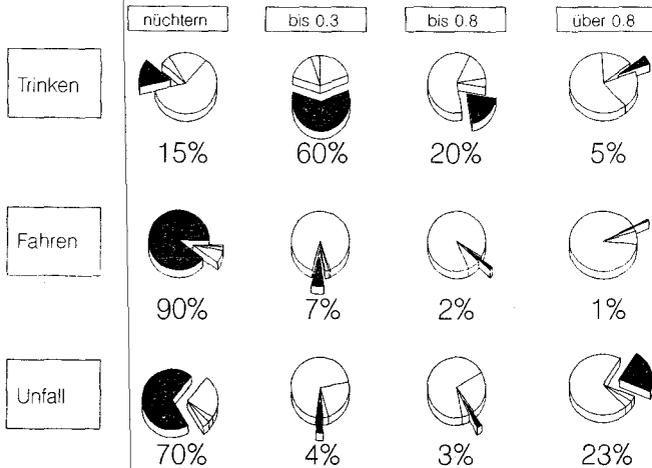


Abbildung 9: „Trinken“ = zu welchen Promillegraden führt der durchschnittliche Verbrauch eines Mannes während einer Trinkepisode? (Daten aus der Nationalen Verzehrsstudie). „Fahren“ = wieviel Prozent der Fahrten werden mit welcher Alkoholisierung durchgeführt? (Daten aus dem road side survey 1992/93 Thüringen und Unterfranken). „Unfälle“ = wieviel Prozent der Unfälle geschehen bei welchen Promillegraden? (Daten aus der Unfallstudie 1993 in Thüringen und Unterfranken).

Aus der Grafik geht nur hervor, wieviel Prozent der Fahrten mit welcher Alkoholisierung unternommen werden. Eine eigene Frage ist, wieviel Prozent der Fahrer für diese Fahrten verantwortlich zu machen ist. In Abbildung 4 wurde gezeigt, daß nur 19% der Männer mindestens einmal in der Woche einen Spitzenverbrauch haben, der zu 0,8 Promille und mehr führen kann (gegenüber 5%, die diesen Verbrauch regelmäßig haben). Damit sind 81% aller Männer als potentielle „Täter“ weitgehend auszuschließen. Da andererseits nicht anzunehmen ist, daß alle 19% sich nach dem Trinken ins Fahrzeug setzen, muß der Anteil der Fahrer, die für 23% der schweren Unfälle verantwortlich sind, zwischen 5% und 19% liegen.

Aus dieser Synopsis resultiert, daß es eine hohe Zahl von „normtreuen“ Fahrern und Fahrten gibt. Andererseits liegt die Zahl der Alkoholunfälle fest. Das heißt aber: für die Gesamtzahl der Alkoholunfälle sind weniger Fahrten unter Alkohol verantwortlich als bislang gedacht wurde. Im Gegenschluß resultiert daraus: unter höherer Alkoholkonzentration zu fahren, ist viel risikoreicher als bislang angenommen wurde. Wenn relativ wenig Alkoholfahrten für relativ viel Alkoholunfälle verantwortlich sind, andererseits die mittlere Alkoholisierung von Unfallfahrern im Westen Deutschlands bei 1,7 Promille BAK liegt<sup>16)</sup>, kann das nur heißen: mit hoher BAK zu fahren führt mit extrem hoher Wahrscheinlichkeit zum Unfall. Wahrscheinlich sind die Dunkelziffern für eine Alkoholfahrt ohne Unfall viel geringer als bisher angenommen.

### Konsequenzen für die Grenzwertproblematik

Ein Fahrgrenzwert – auch wenn er im Bereich der Ordnungswidrigkeiten angesiedelt ist – bedarf einer besonderen Begründung, sieht er doch von situationalen und personalen Gegebenheiten der konkreten Gefährdung oder Verletzung eines Rechtsguts ab<sup>17)</sup>. Unter dieser Prämisse eines hohen rechtlichen Standards sind die Ergebnisse wie folgt zu bewerten.

1. Die Unabhängigkeit des Grenzwerts von den besonderen Umständen kann wissenschaftlich begründet werden für den Bereich über 0,7 Promille. Hier sind Gefährdungen durch weitgehend alle Fahrer in fast allen Situationen hochwahrscheinlich. Ein Fahrgrenzwert von 0,8 Promille (inclusive dem Sicherheitszuschlag) ist damit wie im entsprechenden BGA-Gutachten dargelegt, sinnvoll zu begründen. Weitergehend ist zu überlegen, ob der Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit nicht von 1,1 auf 0,8 Promille abgesenkt werden sollte. Die Datenbasis kann eine solche Regelung stützen<sup>18)</sup>.

2. Für den Bereich bis 0,3 Promille sind keine Gefährdungen nachzuweisen, die von Gefährdungen anderer Art (Ermüdung u.ä.) abzuheben wären. Eine Beweisführung im Einzelfall, daß der Alkohol bei einem Unfall der ursächliche Faktor war, ist praktisch nicht zu führen.

3. Zwischen 0,3 und 0,7 Promille liegt ein Bereich, in dem die Alkoholwirkung durch eine ganze Reihe von Bedingungen modifiziert wird. Argumentiert man vom Standpunkt der Alkoholwirkungen aus, ist ein genereller Fahrgrenzwert für diesen Bereich nicht zu legitimieren. In besonderer Weise sachgerecht ist hier das von der Rechtsprechung entwickelte Instrument der relativen Fahruntüchtigkeit<sup>19)</sup>. Es trägt dem wissenschaftlich abgesicherten Sachstand Rechnung, daß es in diesem Bereich auf die Umstände des Einzelfalls ankommt. Damit ist hier für jeden Einzelfall zu prüfen, ob Beweisanzeichen vorliegen, die für eine verkehrsgefährdende Wirkung des Alkohols bei gerade dieser Person oder verkehrsgefährdende Wirkung in gerade dieser Situation sprechen, in der am Straßenverkehr teilgenommen wurde. Solche Beweisanzeichen können sein<sup>20)</sup>:

- Grad der Alkoholkonzentration,
- schwierige Verkehrssituation: Witterung, Nacht, hohe Verkehrsdichte,
- unübliches Trinken: kurz vor dem Fahren schnell größere Mengen konsumieren; resorptive Phase mit hoher Steilheit des Konzentrationsanstiegs,
- geringe Fahr- und Trinkerfahrung: junge Fahrer,
- Beeinträchtigung durch andere Faktoren: Schlafentzug, Krankheit, Medikamente.

Liegen solche Beweisanzeichen vor, sollte zwischen 0,3 und 0,8 Promille im Rahmen des bereits existierenden Vergehens gemäß 315 c I Nr. 1 a, 316 StGB die relative Fahruntüchtigkeit verstärkt angewendet werden. Hilfreich dafür wäre es, wenn ein Katalog von Beweisanzeichen herausgearbeitet würde, der dann als Auslegungshilfe der Rechtsprechung zur Verfügung gestellt werden könnte<sup>21)</sup>.

4. Betreffen die bisherigen Argumente die Alkoholkwirkung und die daraus entstehende Gefährlichkeit, geht es

<sup>16)</sup> Haffner, Th., Mallach, H.J. und Schubring, G. (1988). Statistische Auswertung von 60 000 Blutalkoholbefunden der Jahre 1964-1983. 1. Mitteilung: Allgemeine epidemiologische Daten. Blutalkohol, 25, 242-251  
<sup>17)</sup> Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht dürfen freiheitsbeschränkende Verbote und Sanktionen nicht außer Verhältnis zur Gefahr für andere Rechtsgüter stehen. Zur Verhältnismäßigkeit Göhler (Göhler, E. (1990). Ordnungswidrigkeitengesetz. 9. Aufl. München: Beck. 46 Rdnr. 9); zum erforderlichen Rechtsgutbezug Roxin (Roxin, C. (1991). Strafrecht AT. Bd. 1. München: Beck. 2 Rdnr. 9, 14).  
<sup>18)</sup> Für eine ausführliche Diskussion siehe Krüger (Krüger, H.-P. (1990). Absolute Fahruntüchtigkeit bei 1.0 Promille – die falsch gesetzte Grenze. Blutalkohol, 27, 182-201).  
<sup>19)</sup> BGHSt 31, 42 ff. m.w.N.  
<sup>20)</sup> Ansätze in BGHSt 31, 42, 44 f.; vgl. auch Dreher/Tröndle (Dreher, E. und Tröndle, H. (1993). StGB. 46. Aufl. München: Beck. 316 Rdnr. 7-7d).  
<sup>21)</sup> Zur general- und spezialpräventiven Effektivität des Strafrechts bei der Bekämpfung der Alkoholdelinquenz im Verkehr Schöch, H. (1991). NSTZ, 11, 15 ff.

im folgenden um die rechtspsychologischen und kriminologischen Aspekte einer Grenzwertsenkung. Der Automatismus eines Gefahrgrenzwerts ist prinzipiell aus zwei Gründen rechtspolitisch zu vertreten:

- negative Generalprävention (Abschreckung potentieller Täter) und positive Generalprävention (Erhaltung der Rechtstreue der Bevölkerung),
- Schutz der Gesellschaft vor Gefährdungen (Spezialprävention durch Besserung und Sicherung).

Im ersten Fall geht es um die Unterstützung der subjektiven Überzeugungsbildung. Im zweiten Fall geht es um die Beeinflussung von Personen mit verkehrgefährlichem Verhalten, die erst auf der strafrechtlichen Ebene zu legitimieren ist, wobei hauptsächlich die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung, aber auch Strafen in Betracht kommen. Zur Generalprävention zeigen unsere Ergebnisse:

- die Wirkung von Grenzwerten allein und ihrer rechtlichen Sanktionierung ist viel geringer als üblicherweise gedacht: trotz unterschiedlicher Rechtslage in den alten und neuen Bundesländern haben wir Ende 1992 im Grunde keine Unterschiede gefunden.
- das Abschreckungs-Problem stellt sich für den größten Teil der Bevölkerung gar nicht, da diese Menschen überhaupt nicht in die BAK-Bereiche kommen, die eine Verkehrgefährdung mit sich bringen. Dies hat vor allem seinen Grund darin, daß Alkoholwirkungen über 0,5 Promille von den meisten negativ erlebt werden (Konsumschränke).

Zum andern ist die Akzeptanz der Trennung von Trinken und Fahren enorm hoch (Norminternalisierung)<sup>22</sup>. Alkoholisiertes Fahren wird zunehmend negativ bewertet, insbesondere wenn es in hohen BAK-Bereichen stattfindet.

Diese hochgradig erwünschte Überzeugung ist sorgsam zu pflegen (positive Generalprävention). Je mehr Personen sie haben, desto stärker wird der gesellschaftliche und soziale Druck auf den einzelnen, starkes Trinken und Fahren zu trennen. Es muß alles dafür getan werden, diese soziale Ablehnung zu erhöhen, wird sie doch dort wirksam, wo es wichtig ist: am Biertisch während des Konsums!

In diesen Zusammenhang gehört die Entwicklung der Einstellung zu Alkohol-Grenzwerten in der Bevölkerung. Ein häufig zur Begründung einer Grenzwertsenkung herangezogenes Argument ist die zunehmende Akzeptanz von 0,5 oder gar 0,0 Promille in der Bevölkerung, wie sie aus Befragungen hervorgeht<sup>23</sup>. Eine solche Argumentation greift allerdings zu kurz, da sie die psychologische Systematik nicht einbezieht, die zwischen dem (beobachtbaren) Verhalten, der Einstellung und dem Wissen trennt. In unseren Roadside Studien 1992 und 1993 hatten wir jeweils auch die Frage nach der „richtigen Promillegrenze“. 1993 wurde zusätzlich die Frage eingeführt, ob man daran glaube, daß durch eine Grenzwertsenkung alkoholisierte Fahrer von einer Verkehrsteilnahme abgehalten werden. Die Ergebnisse für Thüringen gehen aus Abbildung 10 hervor.

<sup>22</sup> Zu früheren Entwicklungen bei der Normakzeptanz Schöch, S. 11 f. (o. Fußnote 21); Karstedt, S. (1993). Normbindung und Sanktionsandrohung. Frankfurt: Lang

<sup>23</sup> Etwa bei Kretschmer-Bäumel und Karstedt-Henke (Kretschmer-Bäumel, E. & Karstedt-Henke. (1986). Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer. Ergebnis einer Befragung. Bergisch Gladbach: Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Band 128. Band 13 der Untersuchungen zu „Alkohol und Fahren“) und dann wieder in Kretschmer-Bäumel (Kretschmer-Bäumel, E. (1992). Drinking and driving in Germany: Behavioural patterns and influencing factors – a temporal and cross-cultural comparison. In H.-D. Utzelmann, G. Berghaus und G. Kroj (Eds.). Alcohol, drugs, and traffic safety – T92. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 1011–1016).

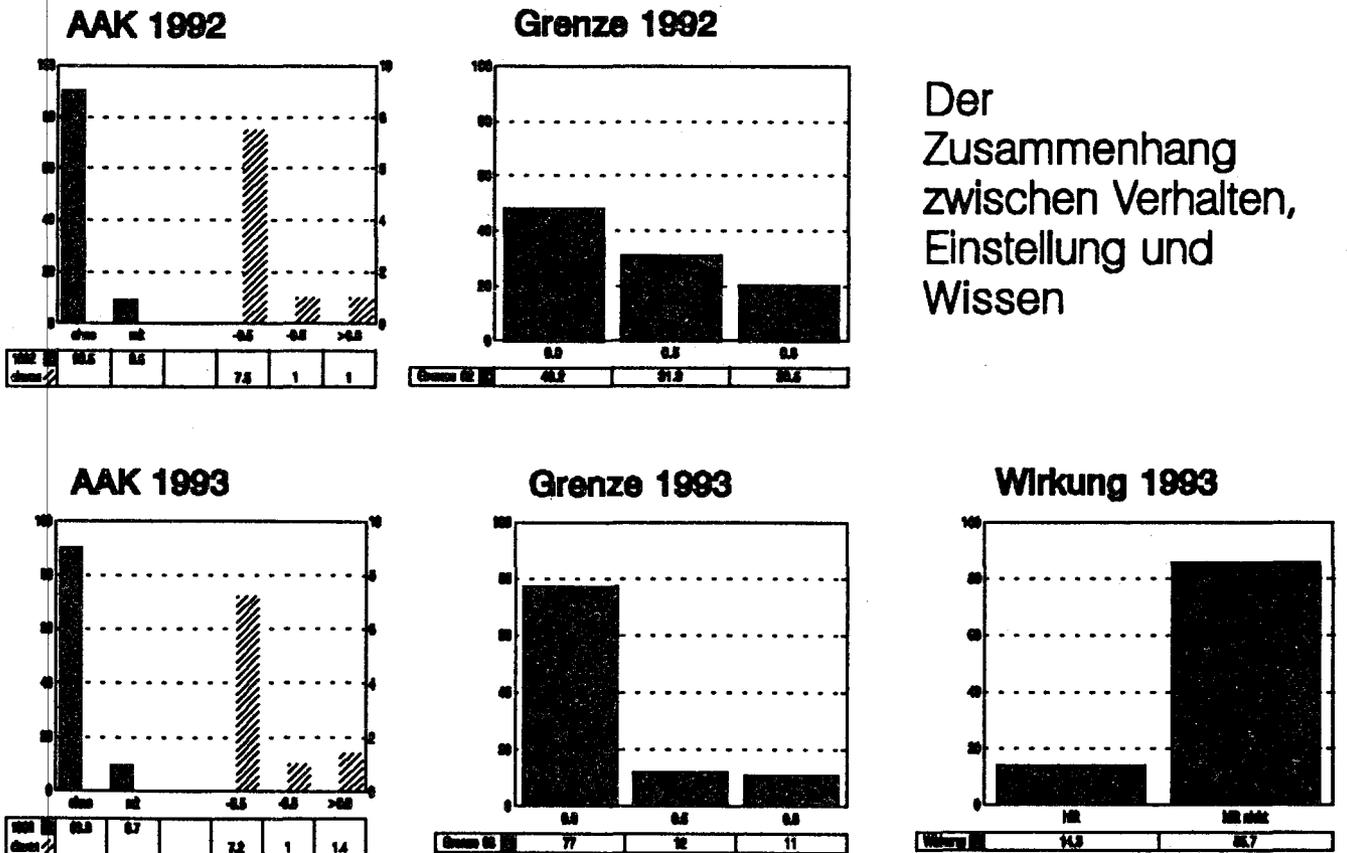


Abbildung 10: Unterschiedliche Entwicklungen in den Bereichen Verhalten, Einstellung und Wissen. Daten aus den Roadside Studien 1992/93 in Thüringen.

1992 wurden 9,5% der Fahrer mit meßbarem AAK angetroffen, 1993 waren es 9,7%. Das beobachtbare Verhalten zeigte damit eine relative Konstanz der Alkoholfahrten, wobei ein Trend nicht zu häufigerer, dafür aber zu höherer Alkoholisierung feststellbar war. Auf der anderen Seite lag die Akzeptanz der 0,0-Promille-Grenze 1992 bei 48,2%, 1993 bei 77%. Trotz zunehmender Alkoholisierung stieg die Befürwortung des absoluten Alkoholverbots im Verkehr! Aber: 85,7% der Befragten glauben zu wissen, daß eine Grenzwertabsenkung nicht helfen wird.

Dies ist ein eindrucksvoller Befund, der darauf hinweist, daß die drei Komponenten Verhalten, Einstellung und Wissen unabhängig nebeneinander existieren können. Daß dies auch für das einzelne Individuum gilt und nicht nur ein Gruppeneffekt ist, geht daraus hervor, daß in Thüringen 48,8% der Personen mit meßbarem AAK dennoch für eine 0,0-Grenze waren und sogar bei den Fahrern mit über 0,8 Promille sich noch 41,5% für das Alkoholverbot am Steuer aussprachen. Damit wird die Botschaft deutlich, die sich in der Akzeptanz niedriger Promillegrenzen ausdrückt. Man ist für eine Absenkung, weil das Problem der Alkoholfälle vor Augen steht und weil für den Bürger dies eine plausible Maßnahme ist. Er bezweifelt aber selbst deren Wirksamkeit und – viel wichtiger – zeigt sich in seinem Verhalten deutlich unabhängig von seiner Einstellung.

Damit offenbart sich die Situation: die Problematik hoher Alkoholisierung ist in der Bevölkerung bewußt. Man unterstützt Maßnahmen gegen den Alkohol im Verkehr<sup>24</sup>. Andererseits wird der (geringe) eigene Konsum nicht gelassen. Daraus resultiert für die Generalprävention eine schwierige Gratwanderung: die Verwerflichkeit hoher Alkoholisierung muß verstärkt werden, ohne daß der Konsum bis zu objektiv noch nicht gefährlichen Konzentrationen stigmatisiert wird. Erfahrungen in anderen Ländern haben gezeigt, daß die soziale Sanktionierung des alkoholisierten Fahrens in Gefahr gerät, wenn ein Grenzwert eingeführt wird, der zu nahe am normalen, objektiv nicht generell gefährlichen und subjektiv für erträglich gehaltenen Konsum liegt<sup>25</sup>.

Wenn für jeden die Möglichkeit besteht, den Grenzwert zu überschreiten (und hierfür ist die subjektive Überzeugung und nicht die objektive BAK wichtig!), entsteht sehr schnell wieder aus allen Fahrern eine Gemeinschaft von Menschen, die prinzipiell in die Gefahr kommen, sich rechtswidrig zu verhalten. Damit entstehen Solidaritäten zwischen normalen, prinzipiell normtreuen Konsumenten und harten Trinkern (fahrenden Trinkern), die kontraproduktiv sind. In einem Volk von Gesetzesübertretern kann die Übertretung so verwerflich nicht sein.

Die Ergebnisse der neueren Untersuchungen zur Generalprävention durch härtere Maßnahmen fassen Ross, Klette & McCleary wie folgt zusammen: "These data have led some officials to question reliance on deterrence as the principal means of coping with the drunk driving problem; the deterrable may have been eliminated from the roads, leaving a highly dangerous minority of alcoholics"<sup>26</sup>. Und Beirness et al. fassen die vielfältigen Bemühungen in Kanada zusammen zu: "Some scholars in the field have suggested that the easy battles have been won – enforcement and persuasive techniques have converted those most accepting of the message, those easiest to change. But new, bolder initiatives are necessary to reach the most resistant to change – the 'hard core', heavy drinker."<sup>27</sup> Der Grenznutzen einer weiteren Verstärkung der Prävention durch Abschreckung ist damit gering. Weitere Verbesserungen sind nur noch zu erreichen, wenn sich die Prävention in zwei Richtungen bewegt:

- Identifikation von Risikogruppen und Entwicklung spezieller Maßnahmen für diese,
- allgemeine Bekämpfung des Alkohols nicht nur im Straßenverkehr, sondern in allen Bereichen (Gesundheits-erziehung, Steuerpolitik u.ä.).

Da letzteres zur Zeit nicht zu erwarten steht, bleibt nur der erste Weg.

Will man, daß die Frage des Trinkens und Fahrens in die eigene Verantwortung des Fahrers übergeben wird, muß dieser genau über den Zusammenhang zwischen Trinkmenge und BAK informiert werden. Dazu bedarf es einer viel offeneren und besseren Aufklärung. Die „Geheimniskrämerei“ um die Trinkmengen, die man braucht, um etwa 0,8 Promille zu erreichen, muß aufhören. Nur wenn jedem klar ist, wieviel einer getrunken haben muß, der diese Grenze überschreitet, kann die soziale Sanktionierung wirksam werden.

Zu dieser Überlegung gehört auch die sog. „Warnschuß-Theorie“. Steht zu erwarten, daß weniger Fahrer im wirklich gefährlichen Bereich ab 0,7 Promille aufzufinden sind, wenn bereits ab 0,5 eingegriffen wird? Dagegen spricht, daß die BAK-Verteilungen der Unfallfahrer weit jenseits dieser 0,7 Promille liegen (in Westdeutschland bei 1,7, im Osten bei über 2 Promille). Wer sich aber durch 0,8 Promille nicht abhalten läßt, wird sich auch durch 0,5 nicht abhalten lassen. Der Beleg wird durch die Alkoholfälle der früheren DDR erbracht. Trotz 0,0 Promille-Regel war der Anteil von Alkoholfällen gleich dem Anteil im Westen<sup>28</sup>. Ebenso betrug der Mittelwert der Blutproben im Westen wie im Osten etwa 1,7 Promille. Der Effekt der 0,0 Promille-Regel war lediglich, daß weniger Personen mit ganz geringen BAK-Werten am Verkehr teilnahmen.

5. Als die zentrale Komponente der Generalprävention hat sich in allen Untersuchungen die polizeiliche Überwachung des Grenzwerts erwiesen. Zielführend sind alle Maßnahmen, die die subjektive Wahrscheinlichkeit erhöhen, mit Alkohol im Verkehr entdeckt zu werden. Im Umkehrschluß gilt aber auch: je geringer diese Entdeckungswahrscheinlichkeit ist, desto geringer die generalpräventive Wirkung. In der zeitweilig außerordentlich geringen Kontrolldichte liegt auch ein Grund für das Ansteigen der Alkoholisierung in den Neuen Bundesländern nach Einführung der 0,8-Promille-Grenze.

Andererseits muß darauf gedrängt werden, die polizeiliche Überwachung des bestehenden Gefahrgrenzwerts vor allem in den Neuen Bundesländern noch zu intensivie-

<sup>24</sup> Dies geht deutlich aus der neuen Befragung von Kretschmer-Bäumel (o. Fußnote 23) hervor.

<sup>25</sup> Dazu Aberg: „The change in BAC limit from .05% to .02% in Sweden 1990 has obviously not affected the drivers' drinking and driving behaviour... After the new law drivers have been driving after three glasses of wine to the same extent as drivers previously were driving with a BAC over .05%. One effect of the lowered limit is therefore higher level of law violations... Also, the law violations are considered to be less serious and a little less unacceptable than before... the change of the drivers' attitudes toward more permissiveness make it easier for the drivers to decide to drive after drinking.“ (Aberg, L. (1992). Behaviors and opinions of Swedish drivers before and after the 0.02% legal BAC limit of 1990. In H.-D. Utzelmann, G. Berghaus and G. Kroj (Eds.). Alcohol, drugs, and traffic safety – T92. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 1266–1270)

<sup>26</sup> Ross, H.L., Klette, H. and McCleary, R. (1992). Recent trends in Scandinavian drunk driving law. In H.-D. Utzelmann, G. Berghaus and G. Kroj (Eds.). Alcohol, drugs, and traffic safety – T92. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 1289–1294.

<sup>27</sup> Beirness, D.J., Simpson, H. M., Mayhew, D. R. and Wilson, R. J. (1992). Canadian Trends in drinking driver fatalities. In H.-D. Utzelmann, G. Berghaus and G. Kroj (Eds.). Alcohol, drugs, and traffic safety – T92. Köln: TÜV-Akademie Rheinland. S. 1062–1067

<sup>28</sup> Vgl. Seidenstecher, K. (1990). DAR, 59, 281.

ren. Als besonders geeignetes Instrument dazu bietet sich die verdachtslose Alkoholkontrolle an<sup>29)</sup>. Zudem ist zu überlegen, ob eine Alkoholkontrolle bei Unfällen (sowohl beim Verursacher wie beim Beteiligten) nicht obligatorisch werden sollte. Die gesamte wissenschaftliche Literatur hat immer und immer wieder die Effizienz der Überwachung belegt.

6. Unter dem Aspekt der Gefährdung der Allgemeinheit sollte dringend geprüft werden, inwieweit aus den oben genannten Beweisanzeichen für relative Fahruntüchtigkeit nicht Subgruppen der Bevölkerung zu identifizieren sind, die in besonderer Weise betroffen sind. Zu denken ist dabei vor allem an zwei Gruppen:

- Junge Fahrer: im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verdoppeln junge Menschen ihren mittleren Alkoholkonsum. Es findet eine Eingewöhnung in eine Alkoholgesellschaft statt. Gleichzeitig wird aber das Fahren gelernt. Untersuchungen zeigen, daß in diesem Alter gehäuft Mehrpersonen-Fahrten auftreten (weil nicht alle ein Fahrzeug zur Verfügung haben), daß häufig große Strecken nachts gefahren werden (Freizeitverhalten) und daß ein großer Teil des Alkoholkonsums außer Haus (unterwegs) stattfindet. All dies sind besonders erschwerende Bedingungen. Unter dem Aspekt der Alkoholwirkung ist deshalb für die Gruppe der jungen Fahrer ein eigener, deutlich niedrigerer Grenzwert (etwa im Bereich von 0,3 Promille) zu befürworten. Die Notwendigkeit einer solchen Regelung dürfte jungen Menschen mit Verweis auf die erhöhte Unfallgefahr nahezubringen sein.
- Berufsmäßige Fahrer/Fahrer, insbesondere mit gefährlicher Ladung: unabhängig vom Einzelfall sind hier die Konsequenzen so schwer, daß ein eigener Grenzwert, unter Umständen sogar ein absolutes Alkoholverbot erwogen werden kann. Wer die Straße als Arbeitsplatz hat, muß sich auch strengeren Bedingungen unterwerfen.

Zusammenfassend: der Effekt einer generellen Absenkung der Promillegrenze auf 0,5 Promille wird, wenn überhaupt, viel geringere Wirkungen auf das Auftreten des Alkohols im Verkehr haben als üblicherweise vermutet. Zudem steht eine Aufweichung der sozialen Sanktionierung zu befürchten. Zu empfehlen ist deshalb eine verstärkte Anwendung der relativen Fahruntüchtigkeit mit einer Würdigung des Einzelfalls im Bereich zwischen 0,3 und 0,8 Promille. Weiter muß dafür gesorgt werden, daß durch entsprechende Kontrollen die jetzige 0,8 Promille-Grenze auch tatsächlich durchgesetzt wird. Die Generalprävention „für alle“ muß erweitert werden um eine gruppenspezifische Generalprävention „für einige“. Das rechtliche Instrumentarium muß ergänzt werden durch Regelungen für Gruppen, die als besonders gefahrenträchtig identifiziert wurden.

Gegen eine Absenkung des Gefahrgrenzwertes des § 24a StVG auf 0,5 Promille sprechen eine Reihe von Gründen:

- Der für die Legitimation eines Gefahrgrenzwertes notwendige Nachweis einer generellen Gefährdung kann für 0,5 Promille nicht erbracht werden, wohl aber für 0,8 Promille (0,7 Promille + 0,1 Promille Sicherheitszuschlag).
- Das Setzen von Grenzwerten und ihre rechtliche Bewehrung hat für sich allein nur geringe Wirkungen. Entscheidend ist die soziale Sanktionierung des Fahrens unter Alkohol. Diese findet zunehmend mehr statt, was auf die Effektivität der bisherigen Maßnahmen hinweist, die die rechtlichen Sanktionen ergänzen. Diese Maßnahmen konnten in den Neuen Bundesländern noch nicht greifen. Dennoch ist nach unseren aktuellen Untersuchungen in den Alten und Neuen Bundesländern die Rechtstreue der Bevölkerung bereits jetzt beachtlich hoch und ausgeprägter als vielfach angenommen.
- Ein Grenzwert, der in der Überzeugung der Autofahrer jeden treffen kann, schafft Solidaritäten zwischen Gelegenheits- und harten Trinkern, die diese soziale Sanktionierung (und damit auch die Rechtstreue) wieder in Frage stellen.
- Die „Warnschuß-Theorie“, die unterstellt, daß die Sanktionierung geringer Alkoholkonzentrationen das Auftreten hoher Konzentrationen im Verkehr verringert, ist empirisch nicht belegt dann ist sie rechtspolitisch bedenklich, wenn die Gruppe der Fahrer mit niedriger BAK sanktioniert, um die Gruppe der Fahrer mit hohem BAK zu „warnen“.

Gegenüber der Absenkung des Grenzwertes werden zur Verbesserung der verkehrspolitischen Effektivität folgende Erweiterungen des bisherigen Instrumentariums vorgeschlagen:

- Für den Bereich zwischen 0,3 und 0,8 Promille ist das Rechtsinstitut der relativen Fahruntüchtigkeit in besonderem Maße sachgerecht. Durch die Herausarbeitung eines Katalogs von in der Rechtsprechung anerkannten und verkehrspsychologisch nachgewiesenen Beweisanzeichen kann die Anwendung dieses Instituts gefördert werden.
- Eine besondere Gefährdung durch Alkohol geht von der Gruppe der Fahranfänger aus. Ein eigener Grenzwert für diese Gruppe ist zu befürworten. Dieser Wert sollte im Bereich um 0,3 Promille BAK angesiedelt werden.
- Dies gilt in gleicher Weise für die Gruppe der Berufsfahrer, die die Straße als Arbeitsplatz haben. Die bisherigen Regelungen für den personentransport sind zu erweitern.
- Einführung der verdachtslosen Alkoholkontrolle, wenn möglich als obligatorisch für alle an einem Verkehrsunfall Beteiligten. Die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit hat sich in allen Untersuchungen als die wirksamste Maßnahme zur Eindämmung des Alkoholproblems erwiesen.

<sup>29)</sup> § 36 V 1 StVO i.d.F.v. 19.3.1992 geht bei Kontrollen ohne jeglichen Anfangsverdacht noch nicht weit genug.