B 9414

NZV

Haftungs- und Versicherungsrecht
Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht
Verwaltungsrecht

Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

in Zusammenarbeit mit der Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von

Prof. Dr. Ulrich Berz
Rolf Bischoff
Detlef Otto Bönke
Dr. Wolfgang Bouska
Dr. Ludwig Gehrmann
Dr. Uwe Graeger
Prof. Dr. Reinhard Greger
Prof. Dr. Ulrich Heifer
Peter Hentschel
Dr. Joachim Jagow
Horst Janiszewski
Jürgen Karl
Dr. Gerhard Küppersbusch
Prof. Dr. Klaus Langwieder
Prof. Dr. Lutz Meyer-Goßner
Prof. Dr. Kurt Rebmann
Wolfgang Vogt
Christian Weibrecht

Mit neuen Entscheidungen und wissenschaftlichen Stellungnahmen zur Atemalkoholanalyse

Verlag C. H. Beck
München und Frankfurt a. M.

10 2000

S. 393 – 440 13. Jahrgang 10. Oktober 2000

Aus dem Inhalt

R. Bidinger/R. Müller-Bidinger, Überblick über neue Entscheidungen zum Personenbeförderungsrecht im Jahre 1999 *S. 393*

J. Wilske, Atemalkoholgrenzwert und -messung *S. 399*

D. Müller, Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit – ein Diskussionsbeitrag *S. 401*

M. Parzeller, Geräuschentwicklung beim Neuwagen als Fehler im Sinne des § 459 BGB *S. 408*

BGH, Verantwortung für das Anbringen vorschriftsmäßiger Verkehrszeichen *S. 412*

OLG München, Keine Anrechnung der Leistung der Pflegeversicherung auf die Schadensersatzverpflichtung aus einem Verkehrsunfall *S. 416*

BGH, Zur Berechnung der Zweijahresfrist nach § 25 II a 1 StVG *S. 420*

OLG Hamm, Sicherheitsabschlag bei Atemalkoholmessungen mit dem Draeger Alcotest 7110 Evidential MK III *S. 426*

AG Köln, Zur Zuverlässigkeit der Atemalkoholmessung mit dem Messgerät Draeger Alcotest 7110 Evidential *S. 430*

BVerwG, Anliegereigenschaft eines Verkehrsteilnehmers nach Straßenverkehrsrecht *S. 435*

gefolgt werden kann. Unabhängig davon stellt sich die Frage, warum bei 3 vorhandenen Messergebnissen nicht zumindest auch diese drei mitgeteilt werden.

4) Zum Erfordernis von Sicherheitszuschlägen

Dass durch die Umrechnung von BAK-Grenzwerten jeweils der BAK-eigene Sicherheitszuschlag ebenfalls mit umgerechnet und damit einbezogen wurde, steht außer Zweifel. Bei 0,25 mg/l beträgt er 0,05 mg/l. Wenn er bei 0,40 mg/l mit 0,07 mg/l angegeben wird, so ist dies bestenfalls formaljuristisch, jedoch keineswegs von der Sache her zu verstehen, da er bei BAK-Werten von 1,1 o/oo wiederum nur 0.10 o/oo (entsprechend 0,05 mg/l beträgt.

Es wird im Beschluss festgestellt, dass die Einhaltung der Eichfehlergrenze in Kombination mit der Verkehrsfehlergrenze durch die Bauartzulassung und die Eichung gewährleistet sei. Wenn man von diesen Grenzen ausgeht und den durch die Umrechnung inkludierten Sicherheitszuschlag einbezieht, so würde sich daraus tatsächlich keine Forderung nach einem evtl. größeren Sicherheitszuschlag ergeben. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die in der Eichordnung festgelegten Grenzwerte von diesen Geräten auch tatsächlich eingehalten werden. Die Bedenken entstehen deshalb, weil die in der DIN VDE 0405 für diese Gerätebauart festgelegten zufälligen und systematischen Fehler bei Berücksichtigung einer statistischen Fehlerberechnung zu größeren Abweichungen führen würden. Auch wenn man das sog. Fehlerfortpflanzungsgesetz mit heranziehen würde, käme man noch auf einen größeren Gesamtfehler, als in der Eichordnung festgelegt. Es ist daher nicht klar, ob der gegenständliche Gerätetyp tatsächlich in der Lage ist, diese Eich- und Verkehrsfehlergrenzen im Alltag einzuhalten. Offizielle Dokumente, die dies nachvollziehen lassen könnten, liegen leider nicht vor.

Ergänzend sei hierzu ausgeführt, dass die Verfahren der analytischen Statistik zwischen zufälligen und systematischen Fehlern unterscheiden, da die zufälligen Fehler einer statistischen Berechnung zugänglich sind, die systematischen hingegen nicht. Zu den zufälligen Fehlern gehört im vorliegenden Fall die Messpräzision, d. h. der Messwiederholungsfehler des Gerätes. Dies bedeutet, dass bei zahlreichen Messungen immer der theoretisch identischen Probe unter exakt gleichen Bedingungen dennoch ständig unterschiedliche Ergebnisse um den sog. „wahren" Wert zu beobachten sind. Dieser zufällige Fehler lässt sich durch seine Standardabweichung quantifizieren. Daneben existieren jedoch systematische Fehler, die durch Abweichungen in der Richtigkeit der Messung, die Kurz- und Langzeitstabilität des Gerätes, die Hysterese im Sinne einer Verschleppung eines vorherigen Blasergebnisses auf das nächste, die analytische Spezifität und den Temperatureinfluss hervorgerufen werden können. Sie führen gleichbleibend zu einer immer gleichgerichteten Abweichung des Messergebnisses nach oben oder unten. Definitionsgemäß können die systematischen Fehler nicht statistisch berechnet, sondern nur addiert werden. Beide Fehlerarten sind bei dieser Gerätebauart mit zu berücksichtigen, wobei damit nur Messfehler bei der Analyse der dem Gerät angebotenen Atemluft abgedeckt werden, jedoch nur eingeschränkt Einflussfaktoren bei der Probengewinnung.

5) Zur Möglichkeit einer sonstigen Beeinflussung des Messergebnisses:

Es wird in dem Beschluss von einem zuverlässigen Ausschluss aller sonstigen Beeinflussungen gesprochen, wobei auch die Kürze dieses Abschnittes im Vergleich zu den anderen auffällt. Während die Veröffentlichung von *Wilske* im DAR 2000, 16, mehrfach im Beschluss zitiert wird, wurden die in der gleichen Arbeit zu diesem Themenbereich gemachten Feststellungen nicht aufgegriffen. Dort wurde nämlich festgestellt, dass alleine durch Änderung der Atemtechnik eine Änderung der AAK um bis zu 20% erreicht werden konnte. Auch die Möglichkeit, durch Mundalkohol eine Veränderung des Messergebnisses zu erreichen, wurde dort beschrieben. Nach eigenen Untersuchungen muss die im Beschluss gemachte absolute Feststellung, dass derartige Einflüsse ausgeschlossen seien, als nicht richtig bezeichnet werden.

Zur Besprechung von Herrn Dr. Peter König in der NZV:

Die Besprechung enttäuscht aus vielfachem Grund. Zunächst werden nur die Vorteile in der Durchführung einer AAK-Messung gegenüber einer BAK-Bestimmung vorgetragen, ohne darauf einzugehen, dass man es bei der BAK-Bestimmung und den Richtlinien für ihre Bewertung seit vielen Jahren für notwendig angesehen hatte, die Anforderungen immer noch höher zu schrauben. Auf die Nachteile einer alleinigen AAK-Messung hingegen wird an keiner Stelle eingegangen. So werden die erheblichen Bestrebungen, den Atemalkohol auch auf den Straftatbereich auszuweiten, zwar als mittelfristig noch nicht durchsetzbar, jedoch letztlich doch erfolgreich eingeschätzt. Insgesamt begnügt sich die Besprechung über weite Strecken damit, die Begründungen des Beschlusses nochmals zu formulieren. Zutreffend und zusammenfassend lässt sich aus ihr folgender Satz zitieren: „Die Ausführungen des Senats überzeugen; ihnen ist wenig hinzuzufügen." Daran hat sich *Dr. König* auch gehalten. Mit den im Beschluss nicht berücksichtigten Problempunkten hat er sich nämlich auch nicht befasst, vielmehr beschränkte er sich zustimmend ausschließlich auf die vom *BayObLG* bereits besprochenen Punkte. Und wenn er auf andere rechtsstaatliche Traditionen hinweist mit bestehender AAK-Messung, so verschweigt er umgekehrt, dass dort auch die Anforderungen für die BAK-Bestimmung weit geringer sind als hier. Nicht verständlich ist seine Feststellung, dass ein technisches Verfahren, das im Ausland den Alkoholisierungsgrad hinreichend sicher feststellen könne, dies wohl auch im Inland leisten müsse. Dann muss man sich fragen, warum beispielsweise in Österreich, einem Rechtsstaat, bis vor wenigen Jahren die Geschwindigkeit von Fahrzeugen von den Polizei- oder Gendarmeriebeamten rechtssicher geschätzt werden konnte, bei uns aber aufwendige Geräte für erforderlich gehalten wurden. Oder soll man hier die Regelungen für die Blutalkoholbestimmung in Frankreich als auch für uns ausreichend ansehen? Eine solch unsinnige Argumentation hilft nicht, das Problem auf einer sachlichen Basis zu lösen, weder naturwissenschaftlich-medizinisch noch juristisch. Am Ende dieser Besprechung wird schließlich die emotionale Ebene nochmals strapaziert, wo es doch besser wäre, die Sache als solche ernsthaft und emotionslos sowie systematisch zu diskutieren. Der Beschluss enthält ohne Zweifel wichtige Feststellungen und Überlegungen, in der Besprechung werden leider keine neuen hinzugefügt.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen

Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit – ein Diskussionsbeitrag

Folgende mögliche und nach Ansicht des Verfassers sinnvolle Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird zur Diskussion gestellt:
In § 24a wird in dessen Abs. 1 folgende Nr. 3 angefügt:
„3. obwohl es als Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe während seiner Probezeit 0,025 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder

0,05 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.“

I. Anlass der angestrebten Regelung

1. Junge Fahranfänger als Unfallbeteiligte

Die Risikogruppe der jungen Fahranfänger (18-24 Jahre alt) ist im Straßenverkehr besonders gefährdet. Nach der aktuellen 24. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung von Ellinghaus und Steinbrecher sind fast ein Drittel aller im Jahr 1997 getöteten Pkw-Insassen Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren gewesen[1]. Diese Untersuchung wird für das Gebiet Sachsens im wesentlichen bestätigt durch die neueste Statistik über Straßenverkehrsunfälle im Freistaat Sachsen, wonach sich im Zeitraum von Januar – November 1999 mehr als 25% der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten und Verletzten aus der Altersgruppe der 18-25jährigen rekrutieren[2].

Die seit Jahren beständig hohe Unfallbeteiligung dieser Personengruppe wird auf die folgenden vier Hauptfaktoren zurückgeführt[3]:

1. Erhöhte Risikobereitschaft
2. Geringe Fahrerfahrung
3. Personaler und sozialer Kontext
4. Besondere verkehrstypische Rahmenbedingungen

Als Unfallursache spielt Alkohol am Steuer eine mitentscheidende Rolle. Diese Erkenntnis korreliert mit dem Ergebnis der Studie von Schulze, der in seiner Untersuchung nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer aus dem Jahr 1995 feststellte, dass in der Hälfte der Unfälle aus dieser Risikogruppe der Alkoholkonsum die Unfallursache darstellte[4].

Das erkannte Problem vergrößert sich noch dadurch, dass gerade junge Fahranfänger in dieser Lebensphase, die von großen sozialen Einflüssen durch die sie umgebende Gruppe junger Menschen, die mit dem soziologischen Begriff der „peer group“ umschrieben wird, geprägt ist[5], oft gemeinsam mit Freunden mit ihrem Auto unterwegs sind. Wenn die Fahranfänger für sich allein schon einen gefährlichen Fahrstil praktizieren, gefährden sie also oft nicht nur sich selbst, sondern gleichzeitig auch ihre ebenfalls jungen Mitfahrer.

2. Regelungsbedarf

Als eine verkehrspolitische Binsenweisheit bedarf es nur einer Randbemerkung zur Tatsache, dass jedes Unfallopfer ein Unfallopfer zu viel ist und jeder Verkehrsunfall, der Tote und Verletzte nach sich zieht, das dadurch geschaffene menschliche Leid über die Unfallfolgen nochmals erhöht[6]. Dennoch darf bei dieser oft von Emotionen geprägten Betrachtung auch die nach objektiven Kriterien messbare volkswirtschaftliche Seite der Unfälle im Straßenverkehr nicht unerwähnt bleiben[7]. Gerade diese Auswirkungen in Milliardenhöhe zwingen den Staat geradezu, über seine verfassungsrechtlich im Art. 2 II GG verankerten Schutzpflichten gegenüber den Rechtsgütern Leben und körperlichen Unversehrtheit seiner Staatsbürger, in der Verkehrssicherheitsarbeit niemals auf dem erreichten Niveau stehen zu bleiben, sondern vielmehr ständig nach neuen Möglichkeiten der Minimierung von Unfällen im Straßenverkehr zu suchen. In diesem Sinne muss die einschlägige Schutzregelung der Fahrerlaubnis auf Probe daraufhin überprüft werden, ob sie den derzeitigen Anforderungen in bezug auf den Schutz der Fahranfänger noch gerecht wird.

Die seit dem 1. 11. 1986 geltende Regelung der Fahrerlaubnis auf Probe gem. § 2a StVG hat sich zwar der herrschenden Meinung nach im allgemeinen insgesamt bewährt[8], hinsichtlich der beiden Hauptunfallursachen Geschwindigkeit und Alkohol besteht jedoch nach den Ergebnissen sämtlicher vorliegender übergreifender Studien noch ein erheblicher ergänzender gesetzlicher Änderungsbedarf[9]. Dieser Ansatz geht von der Prämisse aus, dass neben der Möglichkeit, vorbeugend unfallverhütend auf die jungen Fahranfänger einzuwirken, auch die repressiven gesetzlichen Mittel um weitere Alternativen ergänzt werden sollten.

II. Zweck und Inhalt der vorgeschlagenen Regelung

Die Änderung des § 24a StVG soll dadurch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, dass für die besondere Risikogruppe der jungen Fahrer eine verschärfte Promilleregelung eingeführt wird. Im folgenden soll die Notwendigkeit der hier vorgeschlagenen Regelung begründet werden.

1. Integration von jungen Fahranfängern in das System Straßenverkehr

a) Der Erwerb der Fahrerlaubnis

Mit dem gleitenden Übergang vom jugendlichen Alter in das Erwachsenenalter stellt sich für Jugendliche und junge Erwachsene neben vielen anderen erforderlichen Schritten auf dem Weg ihrer individuellen Entwicklung auch die ganz konkrete Frage des Erwerbs einer Fahrerlaubnis zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. Zu diesem Zeitpunkt ihrer Entwicklung haben die Heranwachsenden bereits eine grundlegende verkehrsrechtliche Entscheidung getroffen, nämlich sich in das geltende System des Fahrerlaubnisrechts auf der untersten Stufe eines Fahrerlaubnisbewerbers einzuordnen. Während der voran gegangenen Jahre haben die Fahrerlaubnisbewerber in ihrer persönlichen Verkehrsbiographie freilich bereits mehrere Stufen der Teilnahme am Straßenverkehr je nach ihrer persönlichen Entwicklung mehr oder minder erfolgreich durchlaufen und mussten sich in diesem Zusammenhang bereits seit dem Kindergarten- und Vorschulalter auch zwangsläufig mit dem Erlernen der geltenden verkehrsrechtlichen Normen auseinandersetzen. Dabei haben sie regelmäßig zumindest die beiden Verkehrsarten des Fußgängers und Fahrradfahrers als Formen der eigenständigen Teilnahme am Straßenverkehr durchlaufen und sind als Beifahrer oder Mitfahrer auch regelmäßig mit dem motorisierten Verkehr in Kontakt getreten.

Dennoch stellt der Schritt von der eigenständigen nicht motorisierten Teilnahme hin zur eigenständigen motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr im Leben der Heranwachsenden einen Entwicklungsschritt besonderer Art dar[10]. Für viele

---

1) *Ellinghaus/Steinbrecher* (für diese und die folgenden Literaturangaben siehe das angefügte Literaturverzeichnis), S. 13, auch zum folgenden. Wenn im folgenden von jungen Fahrern gesprochen wird, ist damit stets diese besonders unfallträchtige Gruppe der 18-24jährigen gemeint.

2) *Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen* (Hrsg.), Straßenverkehrsunfälle im Freistaat Sachsen November 1999, Kamenz, Februar 2000, S. 18 f.

3) *Weißbrodt*, S. 5.

4) *Schulze*, M 91, S. 15.

5) Vgl. dazu auch *Schulze*, M 91, S. 8; *Krüger* u. a., S. 72 f.; *Runge*, S. 134.

6) Zu den humanitären Folgen von Straßenverkehrsunfällen vgl. *Baum/Höhnscheid*, S. 56 ff.

7) Vgl. dazu die instruktive Untersuchung von *Baum/Höhnscheid*, S. 3, nach deren Erkenntnissen allein schon ein tödlich verletztes Unfallopfer volkswirtschaftliche Kosten von 1,5 Millionen DM verursacht.

8) So die Auffassung des Gesetzgebers in der amtlichen Begründung zur Neufassung des §32a StVG (BRDrucks 821/96), abgedruckt in *Jagusch/Hentschel*, § 2a StVG Rn. 1e. Ebenfalls dieser Auffassung sind *Hansjosten/Schade*, S. 7, *Krej*, S. 18 und auch *Meewes/Weißbrodt*, S. 3, 37.

9) So auch *Ellinghaus/Steinbrecher*, a. a. O., ebd. mit ihrer explizit vorgetragenen Auffassung: „Das vorhandene Arsenal an Maßnahmen zur Bekämpfung der hohen Unfallgefährdung von Fahranfängern wird bisher in keinem der untersuchten Länder auch nur annähernd ausgeschöpft.“ In diesem Sinne auch *Hansjosten/Schade*, S. 7, 60; *Meewes/Weißbrodt*, S. 37.

10) In diesem Sinne auch *Schulze*, M 56, S. 10 f.

junge Erwachsene beginnt das „richtige Erwachsensein" eben erst mit dem Zeitpunkt, wenn der Führerschein in den Händen gehalten und der Umwelt als Zeugnis besonderer Reife präsentiert werden kann.

Stellt im Rahmen des Erwerbs der Fahrerlaubnis das Erlernen der technischen Fähigkeiten und Fertigkeiten im allgemeinen kein Problem für diese Altersgruppe dar, so gestaltet sich der Erwerb der erforderlichen theoretischen Kenntnisse bereits um einiges schwieriger[11]. Aber auch in diesem Bereich des Erlernens der für die Teilnahme am Straßenverkehr notwendigen Kenntnisse erteilen die bestehenden Fahrschulen professionelle Hilfestellungen. Auf diesem Wege gelingt es dem Großteil der Altersgruppe, die angestrebte Fahrerlaubnis für das Führen von Personenkraftwagen bereits im ersten Anlauf erfolgreich zu erwerben[12].

b) Die Integration der jungen Fahranfänger in das System des Straßenverkehrs[13]

Problematischer als der Erwerb der Fahrerlaubnis ist in der Regel der zeitlich nachfolgende Prozess der Integration der Fahranfänger in das bestehende System des Straßenverkehrs[14]. Für diesen Vorgang spielt das Freizeit- und Mobilitätsverhalten der jungen Erwachsenen ebenso eine Rolle wie die Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer und das Vorhersehen ihres Verhaltens sowie eine für die Anderen klar ersichtliche eigene Verhaltenslinie. Neben diesen Verhaltensmustern spielt eine weitere Rolle für eine erfolgreiche Integration das geltende Verkehrsrecht, welches gelernt, eingeübt und normgerecht praktiziert werden muss.

Nach derzeitiger Rechtslage müssen sämtliche neue Fahrerlaubnisinhaber der Klasse B das Stadium der Fahrerlaubnis auf Probe (FaP) als das gesetzlich vorgeschrieben Integrationsmodell erfolgreich durchlaufen. Die gesetzliche Grundlage für diese Regelung findet sich im § 2a StVG und die weiteren rechtlichen Grundlagen für die FaP finden sich in den §§ 32 ff. FeV.

Eine erfolgreiche Integration von Fahranfängern hängt u. a. davon ab, dass diese sich im Straßenverkehr normadäquat verhalten und damit ihre Fähigkeit unter Beweis stellen, sich den geltenden Verkehrsregeln unterzuordnen. Unabdingbare Voraussetzung für diesen Anpassungsprozess ist ein Mindestmaß an Teilhabe am bestehenden *sozialen System* des Straßenverkehrs.

Bereits in der ersten theoretischen Stunde ihrer Fahrschule lernen die Fahrschüler die wichtige Grundregel des § 1 I StVO kennen, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme erfordert. Diese Grundregel ist ein Ausdruck und eine der normativen Grundlagen des sozialen Systems im Straßenverkehr. Nur wer diese Regel kennt, kann sie im eigenen Verhalten beherzigen und dadurch individuell fördernd auf den allgemeinen Verkehrsablauf einwirken. Es hängt entscheidend von der Umsetzung dieses zunächst theoretischen Ansatzes in die eigene Fahrpraxis ab, ob eine Integration in das soziale System Straßenverkehr im Einzelfall gelingt.

Der individuelle Integrationsprozess eines jeden einzelnen jungen Fahranfängers, der durchaus als eigenständiger *„Sozialisationsabschnitt"*[15] bezeichnet werden kann, wird aber auch durch das allgemeine Verhalten der Gruppe der jungen Erwachsenen determiniert. Noch größer als der Einfluss dieses jugendlichen Zeitgeistes ist jedoch der spezielle Einfluss der den einzelnen Fahranfänger umgebenden peer group[16]. Hier spielt inzwischen das Auto als entscheidendes Mittel zum Zweck eines von jungen Jahren an mobilen individualisierten Lebensstils eine große Rolle im Leben der jungen Erwachsenen[17]. Es ist dabei weniger entscheidend, was für ein Auto man hat, sondern entscheidend ist vielmehr die Tatsache, dass man überhaupt ein Auto hat und damit innerhalb der eigenen Gruppe mobil ist.

c) Das Auto als Mittel zum Zweck von Freizeitaktivitäten

Das Leben der jungen Erwachsenen ist stark von der Freizeitorientierung geprägt und besondere nachhaltig erlebte Begebenheiten sind in dieser Freizeit das Ziel der vielfältigen Aktivitäten[18]. Dazu erhellen die folgenden Ergebnisse einer Repräsentativerhebung der BASt bei jungen Erwachsenen aus dem Jahr 1996.

Qutdoor-Aktivität	18-24jährige	25-34jährige
In die Disko gehen	48,6	20,5
In die Gaststätte, Kneipe gehen	48,9	40,3
Auf Feste, Parties gehen	51,6	34,8
Miteinander losziehen	68,8	46,0
Sich mit den anderen treffen	76,3	63,6

Quelle: BASt-Repräsentativerhebung „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Erwachsener" vom Mai 1996. Die Tabelle zeigt die Häufigkeit der Outdoor-Aktivitäten junger Erwachsener in % und fasst dabei die Antwortkategorien „oft" und „sehr oft" zusammen.

Für die genannten besonders beliebten Freizeitaktivitäten der jungen Erwachsenen ist ein Auto oft die unverzichtbare logistische Voraussetzung. Wer kein Auto besitzt ist schnell „out" und steht damit am Rand seines Freundes- und Bekanntenkreises.

Die im Einzelfall erforderliche motorisierte Mobilität bringt es aber auch zwangsläufig mit sich, dass junge Erwachsene während ihrer Fahrten zu den Zielen ihrer Aktivitäten einen großen Teil ihrer Freizeit im Straßenverkehr verbringen. Ihre individuelle Integration in das System Straßenverkehr steht also in einem direkten Zusammenhang mit ihren persönlichen Vorlieben hinsichtlich ihrer Freizeitaktivitäten.

Scheitert der einzelne Fahranfänger bei diesem sehr persönlichen Integrationsprozess, so wird dieses partielle oder totale Scheitern zuerst an den von staatlicher Seite her erkannten und verfolgten Regelverstößen äußerlich messbar[19]. Nicht selten aber sind die Regelverstöße auch die konkreten Ursachen für nachfolgende Verkehrsunfälle. Im folgenden wird der besonderen Bedeutung der Unfallursache Alkohol für die Integration von Fahranfängern näher nachgegangen.

---

11) *Ellinghaus/Steinbrecher* bezeichnen den theoretischen Unterricht zu Recht als ein von den Fahrschülern ungeliebtes „Stiefkind" (S. 14).

12) Nach *Ellinghaus/Steinbrecher* sind dies zwischen 70 und 80% (S. 15). Im folgenden beschränkt sich diese Untersuchung ausschließlich auf die Gruppe Pkw-Fahrer und damit die Inhaber der Fahrerlaubnis der Klasse B gem. § 6 Abs. 1 Klasse B der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. 8. 1998 (BGBl Bd. I, S. 2214).

13) Im folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Einfachheit nur die männliche Bezeichnung gewählt.

14) So auch *Schulze*, M 91, S. 7.

15) *Weißbrodt*, S. 5, der diesen Lebensabschnitt aber erst mit der Aushändigung des Führerscheins beginnen lassen will. Tatsächlich sind die Fahranfänger aber bereits seit längerer Zeit vor diesem Erwerb Verkehrsteilnehmer und dadurch in wesentlichen Verhaltensmustern vorgeprägt, so dass der Einschätzung Weißbrodts in ihrer Allgemeinheit nicht gefolgt werden kann.

16) Dieser Einfluss wird aus grundsätzlichen Erwägungen als prinzipiell nachteilig angesehen von *Weißbrodt*, S. 5.

17) Zum individuellen Autobesitz und der allgemeinen Verfügbarkeit von Fahrzeugen in dieser Gruppe vgl. *Weißbrodt*, S. 8 f.

18) Vgl. dazu *Schulze*, M 56, S. 3; *ders.*, M 91, S. 9; *Weißbrodt*, S. 9.

19) Vgl. dazu den interessanten Untersuchungsansatz von *Hansjosten/Schade*, S. 7, wonach die gemessene Legalbewährung von Fahranfängern die Grundlage dafür bietet, diese Gruppe mittels weiterer Ansätze in ihren Einstellungen und Verhaltensweisen zu beeinflussen. Die hohe Dunkelziffer der nicht erkannten Regelverstöße, die ebenfalls auf Mängel im Integrationsprozess hindeuten, muss im folgenden vernachlässigt werden.

2. Unfallrisiken für Fahranfänger

a) Allgemeines Unfallrisiko für junge Fahranfänger

Schon das allgemeine Unfallrisiko junger Fahrer ist hoch und liegt deutlich über dem Risiko anderer Altersgruppen[20]. Es wird für die Untergruppe der 18 bis 20jährigen Pkw-Fahrer auf das drei- bis vierfache des allgemeinen Unfallrisikos für ältere Fahrer beziffert[21]. Dieses gesteigerte Unfallrisiko und dessen nähere Konkretisierung durch die selbst verschuldeten Unfälle junger Fahrer legen für die älteren Generationen beredtes Zeugnis dafür ab, dass die Entwicklung des einzelnen Fahranfängers zum Idealbild eines fehlerlosen Kraftfahrers in vielen Fällen nicht reibungslos verläuft, sondern bei einer deutlich messbaren hohen Anzahl junger Fahrer mit Reibungsverlusten in Form der Verursachung von Verkehrsunfällen verbunden ist. Die Entwicklungspsychologie sieht in diesen Verwerfungen das Ergebnis nicht oder nur mangelhaft gelöster Entwicklungsaufgaben[22]. Einen interessanten und bedenkenswerten Ansatz für die Erklärung des gesteigerten Unfallrisikos bei Fahranfängern stellt dabei die Untersuchung des Lebensstils junger Menschen und der Zusammenhang zwischen diesem Lebensmuster und dem Unfallrisiko dar[23]. Kerninhalt dieser Untersuchungen, ist die besondere Affinität dieser jungen Menschen zu Risikosituationen im Straßenverkehr, einem Risiko, das sich häufig in Unfällen konkretisiert[24].

Die Unfallursache des Alkoholkonsums spielt im Rahmen dieser Untersuchungen eine besonders ausgeprägte Rolle bei den jungen Fahranfängern[25]. Deshalb wird im folgenden zunächst untersucht, aus welchen Gründen gerade dem Alkoholkonsum ein derart erhebliches negatives Gewicht in der Integration von Fahranfängern zukommt.

b) Sozialwissenschaftliche und verkehrspsychologische Erkenntnisse zum Alkoholkonsum junger Fahrer

Es ist allgemein anerkannt, dass die Entwicklung im Jugendalter nicht nach strengen Gesetzmäßigkeiten abläuft, sondern vielmehr von der Interaktion biologischer und psychologischer Reifungsprozesse geprägt ist, die von den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen soziokulturell beeinflusst werden. Entsprechend wichtig ist es daher, die Gefühlswelten junger Fahrer zu kennen, um Rückschlüsse auf ihr Handeln treffen zu können.

Aus der Untersuchung von Krüger u. a. geht hervor, dass der Alkoholgenuss in der Altersgruppe der 18-24jährigen während dieser Lebensphase sowohl für Männer als auch für Frauen deutlich ansteigt[26]. Als Ursachen werden hier im wesentlichen die Einflüsse aus der peer group, die allgemeine gesellschaftliche Akzeptanz des Alkoholkonsums und familiäre Einflüsse genannt[27].

Damit besteht aber aus verkehrswissenschaftlicher Sicht das prekäre Problem, dass der Alkoholgenuss genau dann eine ansteigende Tendenz aufweist, wenn diese Gruppe für gewöhnlich die Fahrerlaubnis erwirbt und danach eine Integration in den Straßenverkehr anstrebt[28].

Junge Fahranfänger sind als Mitglieder einer mobilen Generation im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern relativ oft am Wochenende und nachts unterwegs[29]. Alkohol wird im Gegensatz zur weitgehend alkoholfreien Arbeitszeit gerade zu diesen Zeiten der beruflichen Freizeit konsumiert. Es besteht daher allein schon bei Betrachtung des regelmäßigen Tagesablaufs vieler Fahranfänger eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass ein prozentual höherer Teil junger Fahranfänger während seiner Freizeit unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnimmt, als dies bei älteren Fahrern der Fall ist[30].

Das geltende Straßenverkehrsrecht begünstigt in nicht mehr länger vertretbarer Weise die Tendenz, dass (auch) Fahranfänger unter staatlich geduldetem Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Die geltende 0,5-Promille-Grenze fordert die Fahranfänger geradezu heraus, sich an diese absolute untere Grenze so knapp es möglich ist heran zu trinken. Bereits seit langen Jahren lernt jeder Fahrschüler in seiner Fahrschule, wie viele Gläser Bier er trinken darf, um im Konfliktfall (sprich: Alkoholkontrolle) nach der individuell vorhandenen Blutalkoholkonzentration (BAK) noch straffrei auszugehen. Diese Praxis ist ein Ausdruck der Tatsache, dass Fahren unter Alkoholeinfluss gesellschaftlich allgemein anerkannt ist und Fahranfänger dieses allgemeine Muster unkritisch für sich selbst übernehmen dürfen. Ein großer Teil dieser Fahranfänger ist daher von Beginn der Fahrpraxis an daran gewöhnt, unter regelmäßigem Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug zu führen[31]. Einige Überlegungen sprechen für die Vermutung, dass viele Fahranfänger das Fahren unter Alkoholeinfluss aus den eben genannten Gründen der breiten Akzeptanz von Alkohol regelrecht erlernen und einüben[32]. Dieser in jeder Hinsicht gefährlichen gesellschaftlichen Tendenz gilt es mit verkehrspolitischen Mitteln dringend Einhalt zu gebieten. Gerade diese besondere Gruppe von Verkehrsteilnehmern ist nämlich mit dem Prozess der Integration in das komplexe System Straßenverkehr bereits derart geistig und körperlich gefordert, dass diese geduldeten negativen Einflüsse durch den Alkoholgenuss auf den Integrationsprozess kontraproduktiv wirken.

Auf den Straßenverkehr bezogen bedeuten diese Erkenntnisse zunächst einmal allgemein, dass der Staat, will er das Vorhaben einer erfolgreichen Integration von Fahranfängern konsequent und verantwortungsbewusst begleiten, diesen komplexen Vorgang des persönlichen Reifungsprozesses bei seinen steuernden Entscheidungen (Gesetze, Verordnungen, Erlasse) entsprechend berücksichtigen muss. Daraus folgt auch, dass von staatlicher Seite her eine ständige wissenschaftliche Begleitung dieser angestrebten Integration erfolgen muss. Dabei sind insbesondere die einschlägigen Risikofaktoren, die den Reifungsprozess negativ beeinflussen könnten, im Auge zu behalten, näher zu erforschen und hinsichtlich ihres Einflusses mit staatlichen Mitteln zu minimieren. Dieser Ansatz wird bereits durch die verfassungsrechtliche Verpflichtung des Staates geboten, das Leben und die körperliche Unversehrtheit zu schützen (staatliche Schutzpflicht gem. Art. 2 I 1 GG).

Kümmert der Staat sich somit konsequent um die Eingliederung junger Fahranfänger in das System Straßenverkehr, sollte er jungen Fahranfängern eine individuelle Eingliederung ohne den staatlich geduldeten Einfluss von Alkohol zu ermöglichen. Während der Probezeit sollte also ein Alkoholverbot für Fahranfänger gelten, was im folgenden näher belegt wird.

c) Der Einfluss des Alkohols auf die Fahrweise junger Fahrer

Fahranfänger müssen sich im Straßenverkehr in einen komplexen Ablauf von Geschehnissen hinein finden, ohne bereits über ein verkehrstypisches Erfahrungswissen zu verfügen, das

20) *Schulze*, M 56, S. 7, 11.
21) *Weißbrodt*, S. 3.
22) *Schulze*, M 56, S. 11.
23) So lautet auch der Titel der Untersuchung von *Schulze*: „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen" (siehe Literaturverzeichnis). Zu diesem Thema näher auch *Keskinen*, S. 46.
24) *Keskinen*, S. 45 f.
25) Zu den drei weiteren einschlägigen Hauptunfallursachen nicht angepasste Geschwindigkeit, Vorfahrtfehler und ungenügendem Sicherheitsabstand vgl. nur *Weißbrodt*, S. 27 f.
26) *Krüger*, u. a., S. 3, 35; *Schulze*, M 56, S. 3.
27) *Runge*, S. 134.
28) Auf diesen besonders wichtigem Zusammenhang weisen *Krüger* u. a., S. 21, hin.
29) *Krüger* u. a., S. 32, 35, auch zum folgenden: ebenso *Schulze*, M 56, S. 3; zum Fahren bei Dunkelheit näher *Weißbrodt*, S. 9 f.
30) Ebenso *Runge*, S. 133.
31) *Runge*, S. 133 f.
32) *Weißbrodt*, S. 28.

ihnen entsprechend eingeübte Reaktionsmuster zur Verfügung stellt[33]. Während dieser Lehrjahre können im Rahmen der anfallenden Fahrten nahezu täglich Konfliktfälle entstehen, die einer sofortigen adäquaten Reaktion des Fahrers bedürfen. Damit ist das Problem der Anpassung an die im Straßenverkehr geltenden Normen und Regeln ebenso gemeint, wie das Erlernen des notwendigen Miteinander zwischen der verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern.

Ein übriges zum entstehenden Leistungsdruck tragen alltägliche Zwänge wie etwa Fahren unter Zeitdruck, widrige Witterungsverhältnisse, komplexe Verkehrssituationen (rush hour) oder anstrengende Beifahrer bei.

Während der nicht alkoholisierte Fahranfänger sich auf die eintretende emotionalen Belastungen im allgemeinen noch gut einstellen kann, tritt bei dem alkoholisierten Fahranfänger die vielfältige physiologische Beeinflussung durch die Wirkungen des Alkohols problemverschärfend hinzu. Damit steigern sich die Konflikte für den einzelnen Fahranfänger merklich, seine Belastungstoleranz reduziert sich und Affektreaktionen bilden oft das letzte Ventil für die überforderten Kraftfahrer[34].

d) Alkoholunfälle junger Fahranfänger

Zur Anzahl der Unfallbeteiligungen junger Fahranfänger ist zu sagen, dass diese Gruppe signifikant häufiger als andere Altergruppen von Autofahrern an Unfällen beteiligt ist, die sich nachts und an Wochenenden ereignen[35].

Der typische Alkoholunfall ist dabei bezogen auf die zu prüfende Risikogruppe überwiegend ein Unfall männlicher Fahranfänger und tritt, bezogen auf den Unfallort, gehäuft im Kurzstreckenbereich auf[36]. Krüger u. a. kommen in ihrer Untersuchung im Rahmen einer Risikoabschätzung zu den nachfolgend genannten bemerkenswerten Ergebnissen[37]:

1. Junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren zeigen sowohl an Werktagen wie auch am Wochenende ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko.
2. Junge Männer weisen ein deutlich höheres Unfallrisiko auf als junge Frauen.
3. Ein besonders hohes Unfallrisiko trifft junge Fahrer mit relativ hoher Alkoholisierung.

Diese Ergebnisse werden bestätigt durch die Unfallanalysen von *Schulze,* der im Rahmen seiner Untersuchungen sämtliche schweren Unfälle junger Fahrer analysierte, die sich im Zeitraum von September bis November 1995 auf den bundesdeutschen Straßen ereignet hatten[38]. Er konstatiert, dass die Mehrzahl dieser folgenschweren Unfälle vermeidbar gewesen wäre, wenn kein Alkohol getrunken worden wäre.

Dadurch, dass männliche Fahranfänger gegenüber weiblichen Fahranfängern ein nochmals deutlich gesteigertes Unfallrisiko aufweisen, stellt sich schon zu diesem Zeitpunkt der Untersuchung die Frage, ob für diese beiden Untergruppen getrennte Regelungsvorschläge erarbeitet werden müssen. In der Wissenschaft wird deshalb zu Recht die These in Frage gestellt, von einem erhöhten Unfallrisiko „junger Fahrer und Fahrerinnen" zu sprechen[39].

Hervorgerufen werden diese Unfälle durch die besonderen Wirkungen des Alkohols auf die psychomotorische Reaktionsfähigkeit. Besondere Probleme treten auf durch Störungen der Sehkraft, die bereits bei dem relativ niedrigen Promillegehalt von 0,2 auftreten[40]. Bei Fahren unter Alkohol tritt bei Fahranfängern noch eine erhöhte Ansprechbarkeit für soziale Reize durch z. B. Mitfahrer hinzu, die über eine Herabsetzung der Aufmerksamkeit für die Belange des Straßenverkehrs eine erhöhte Unfallgefahr zwangsläufig mit sich bringt[41].

Erschwerend tritt zu den bisherigen Erkenntnissen nach der Untersuchung von *Hansjosten/Schade* über die Rückfallhäufigkeit von einschlägig auffälligen Fahrerlaubnisinhabern auf Probe noch hinzu, dass Nachsuchungen offenbar wenig fruchten[42]. Ein höheres Maß an Abschreckung dieser beharrlich die Regeln missachtenden Gruppe durch eine verschärfte Promilleregelung erscheint daher auch aus diesem Grund sinnvoll zu sein. Überdies wird das für junge Fahranfänger kaum durchschaubare Dickicht von Promillegrenzwerten durchschaubarer, wenn diese Fahrer wissen, dass Alkoholgenuss kurz vor Fahrtantritt bzw. während der Fahrt im Falle der Alkoholkontrolle stets zu staatlichen Sanktionen führt.

Im übrigen gibt die Tatsache zu denken, dass bei denjenigen Fahranfängern, die während ihrer Probezeit wegen einer Verkehrsstraftat in das VZR eingetragen wurden, nach Ende der Probezeit die dreifach erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, erneut mit einem weiteren Delikt eingetragen zu werden[43]. Diese Erkenntnis spricht eindeutig dafür, über eine verschärfte Alkoholregelung und einen steigenden Kontrolldruck bereits in der Probezeit die im VZR eintragungsfähigen Delikte zu verhindern.

Ferner sollte bei der Beurteilung der hier dargelegten Problematik noch bedacht werden, dass ein großer Teil von Alkoholunfällen aus verschiedenen Gründen unentdeckt bleibt, so dass das Ausmaß der tatsächlichen Alkoholdisposition junger Fahrer noch weit größer sein wird, als bisher angenommen wurde. Dafür sprechen die von *Schulze* erwähnten folgenden drei Gründe[44]:

1. Alkoholtests unterbleiben häufig bei Unfallverursachern mit schweren Verletzungen.
2. Blutproben ergeben nur verfälschte Ergebnisse, wenn schwer verletzte Unfallverursacher bereits mit Blutkonserven versorgt wurden.
3. Eine Leichenblutentnahme unterbleibt oft.

Auch diese bislang wenig beachteten Erkenntnisse aus der kriminologischen Dunkelfeldforschung sprechen dafür, dass der Gesetzgeber alle ihm zu Gebote stehenden Mittel nutzen sollte, um das den Fahranfängern durch Alkoholeinfluss drohende Unfallrisiko zu minimieren[45].

3. Möglichkeiten einer staatlichen Einflussnahme auf die Unfallursache Alkohol bei Fahranfängern

a) Akzeptanz der Verschärfung bestehender Gesetze

Die hier vorgeschlagene Änderung in der Verschärfung der Promillegrenzen für Fahranfänger wird auch von der wichtigen

---

33) Ebenso *Keskinen,* S. 44. Zu dem während einer Autofahrt bestehenden Anforderungsspektrum an Führer von Kraftfahrzeugen vgl. nur *Krüger* u. a., S. 76 f.

34) So auch *Krüger* u. a., S. 79; *Schulze,* M 56, S. 3.

35) So das Ergebnis von *Krüger* u. a., S. 43; *Schulze,* M 56, S. 3, 12.

36) *Krüger* u. a., S. 49; *Keskinen,* S. 42. *Schulze* sieht das Hauptproblem in der Unfähigkeit männlicher Fahrer, „zwischen Trinken und Fahren zu trennen" M 56, S. 14; a. A. generell noch *Krüger/Schöch,* S. 341, die von einer in der Bevölkerung „enorm hohen" Akzeptanz der Trennung zwischen Trinken und Fahren sprechen, ohne allerdings der erkannten gestörten Akzeptanz bei männlichen Fahranfängern Beachtung zu schenken. Auch *Hansjosten/Schade,* S. 21, 28, 40, stellen auf Grund ihrer Untersuchungen der Einträge im Verkehrszentralregister fest, dass Alkoholdelikte insbesondere von männlichen Fahranfängern begangen werden.

37) *Krüger* u. a., S. 55 ff.

38) Siehe dazu die Zusammenfassung seiner Ergebnisse in *Schulze,* M 91, S. 3, auch zum folgenden. *Schulze* ermittelte bei 50,4% aller nächtlichen Freizeitunfälle junger Fahrer den Alkoholkonsum als Unfallursache (S. 15).

39) *Keskinen,* S. 42 m. w. N.; in diese Richtung weisend auch *Meewes/Weißbrodt,* S. 37.

40) *Schulze,* M 56, S. 14.

41) benso *Schulze,* M 56, S. 14.

42) *Hansjosen/Schade,* S. 31, ermitteln für VZR-auffällig gewordene Männer immerhin ein allgemeines Rückfallrisiko für eine weitere VZR-Auffälligkeit von 35% innerhalb von zwei Jahren nach ihrer Erstauffälligkeit. Das spezielle auf ein weiteres Alkoholdelikt berechnete Rückfallrisiko der erstmalig bereits mit einem Alkoholdelikt auffällig gewordenen Täter liegt danach bei 25% für Männer und bei 13% für Frauen (S. 47).

43) Hansjosten/Schade, S. 59.

44) *Schulze,* M 91, S. 17.

45) Zur Dunkelfeldforschung bei Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr näher *Schöch,* S. 11 f.

Gruppe der Fahrlehrer ausdrücklich befürwortet. Mit einer überwältigenden Mehrheit von 84% schlagen die Fahrlehrer ein völliges Alkoholverbot für Führerscheinneulinge während der ersten beiden Jahre ihrer Fahrpraxis vor[46]. Diese Forderung wird inzwischen von vielen Autoren unterstützt[47]. Die in unserem Nachbarland Österreich geltende Regelung eines besonderen Alkoholverbots für Fahranfänger wird dort von 84% der Einwohner unterstützt und selbst die direkt betroffenen Fahranfänger befürworten diese sie einschränkende gesetzliche Regelung mit 78%[48].

Eine breite Akzeptanz der vorgeschlagenen Verschärfung scheint demnach sicher.

b) Der neue Tatbestand für Fahranfänger

Die hier vorgeschlagene Verschärfung des § 24a StVG schafft über das gesetzliche Mittel eines neuen Tatbestandes einer Verkehrsordnungswidrigkeit, der im Straßenverkehrsgesetz verankert ist, ein Alkoholverbot für Fahranfänger in ihrer Probezeit. Ein neuer verschärfter Straftatbestand erscheint im Verhältnis zu der vorgeschlagenen Regelung überzogen, wenig sinnvoll und wäre überdies rechtlich bedenklich[49].

Die beiden vorgeschlagenen Grenzwerte von 0,05 Promille Alkohol im Blut bzw. 0,025 mg/l Alkoholgehalt in der Atemluft berücksichtigen lediglich den durch natürliche Umstände vorhandenen Alkoholpegel im Körper (verordnete alkoholhaltige Arzneimittel, Traubenmost, Malzbier)[50]. Die beiden Grenzwerte lassen einen Genuss von Alkohol vor und während der Fahrt gesetzlich nicht mehr zu. Selbst nach dem Genuss von einem kleinen Glas Bier (0,2 l) wäre der vorgeschlagene Grenzwert bei Fahranfängern jeglicher körperlicher Statur überschritten, so dass ein Herantrinken an den Grenzwert, wie es heute allgemein üblich ist, nicht mehr möglich ist. Ein Trinkanreiz wäre damit nicht mehr gegeben und das im Jugendalter vorhandene Austesten der von „den Erwachsenen" gesetzten Grenzen wäre aus dieser Sicht nicht mehr möglich. Jeder Genuss von Alkohol vor und während der Fahrt wäre tatbestandsmäßig und würde im Fall staatlicher Entdeckung zu Sanktionen führen.

Notwendig ist ein solcher Toleranzgrenzwert aber auch aus dem Grund, weil dessen Fehlen ein tatbestandsmäßiges Handeln aller Fahranfänger auf Probe zur Folge hätte, die z. B. bereits einen Teelöffel alkoholhaltigen Hustensaftes zu sich genommen hätten. Es spricht im übrigen die Tatsache nicht gegen den hier vorgeschlagenen Grenzwert, dass für den Bereich von bis zu 0,3 Promille BAK eine Ursächlichkeit zwischen Alkohol und einem eintretenden Unfall nicht nachgewiesen werden kann[51]. Der niedrige Grenzwert für Fahranfänger soll nicht nur die während ihrer Verkehrssozialisation besonders hohe Unfallgefahr durch Alkoholeinfluss zurück drängen, sondern auch eine pädagogisch prägende Wirkung für das weitere Autofahrerleben zeitigen. Dieser Ansatz rechtfertigt den vorgeschlagenen Grenzwert.

Eine zeitliche Begrenzung der besonderen Alkoholregelung für Fahranfänger auf die gesetzliche Probezeit erscheint sinnvoll, da das Unfallrisiko sich im Verlauf der ersten drei Jahre kontinuierlich verringert[52].

Es spricht zwar einiges für eine Ausnahme der weiblichen Fahranfänger von der vorgeschlagenen Regel, da ihr gruppenspezifisches Unfallrisiko deutlich geringer ist als dasjenige der männlichen Fahranfänger[53], jedoch ist aus generalpräventiven Gründen eine Ausdehnung der angestrebten Regelung auf sämtliche Fahranfänger sinnvoll und auch verfassungsrechtlich vertretbar[54].

Als Sanktion auf den Verstoß gegen § 24a Abs. 1 Nr. 3 StVG wird ein Fahrverbot, das den Regeln des Fahrverbotes nach der 0,8 Promilleregelung folgt[55], nebst Geldbuße ebenso vorgeschlagen wie eine damit kombinierte spezielle Nachschulung über die Wirkungen und Folgen des Alkoholgenusses bei Autofahrern[56].

c) Verschärfung des staatlichen Kontrolldrucks

Die allgemeine Akzeptanz einer Erhöhung des staatlichen Kontrolldrucks in Österreich, wo 70% aller Einwohner und 66% der Fahranfänger den Kontrolldruck als zu niedrig ansehen, dürfte in Deutschland ähnlich gelten[57].

Tatsächlich ist das Risiko, beim Fahren unter Alkoholeinfluss entdeckt zu werden sehr gering und wird mit ca. 1 : 600 anzunehmen sein[58]. Dieses geringe Risiko kann auch bei Fahranfängern als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Eine niedrigere Promillegrenze für Fahranfänger könnte damit nur unter den Umständen eine generalpräventive Wirkung entfalten, wenn gleichzeitig besondere staatliche Kontrollmaßnahmen bei der Gruppe von jungen Fahranfängern durchgeführt werden. Diese müssten sich zudem in dieser Gruppe rasch herum sprechen. Wer also die Promillegrenze für Fahranfänger aus generalpräventiven Gründen absenken will, muss auch über die polizeiliche Potenz verfügen, den Kontrolldruck zu erhöhen. Wenn dann auch noch die potentiell stets an Verkehrsfragen interessierten Medien über den wachsenden Kontrolldruck berichten, so zeigen die Erfahrungen, ist stets ein Rückgang alkoholbedingter Unfälle zu verzeichnen[59]. Würde lediglich per Gesetz ein neues Verbot geschaffen, das sich in der Praxis nicht als kontrollierbar und durchsetzbar erweisen würde, stünde ein positiver Effekt auf die Verkehrssicherheit nicht zu erwarten. Fahranfänger würden zuhauf gegen diese nicht ernst zu nehmende Regel verstoßen und die Dunkelziffer der Taten würde prekäre Ausmaße annehmen. Eine spezielle polizeiliche Kontrollstrategie für Fahranfänger, die insbesondere Nacht- und Wochenendfahrten erfasst, müsste als notwendige Begleitmaßnahme zur gesetzlichen Verschärfung ins Auge gefasst werden[60].

Eine wirksame Überwachung der besonderen Promilleregelung für Fahranfänger sollte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nahezu ausschließlich über Atemalkohol-Testgeräte erfol-

---

46) Nach einer Erhebung unter deutschen Fahrlehrern im Rahmen der Untersuchung von *Ellinghaus/Steinbrecher*, S. 15, die sich dieser Forderung ausdrücklich anschließen (S. 13, 16).

47) Vgl. dazu nur *Hansjosten/Schade*, S. 55, 59; *Kaba*, S. 189.

48) *Kaba*, S. 183.

49) Gegen eine Verschärfung des Grenzwertes für Alkoholdelikte im Strafrecht auch *Schöch*, S. 12.

50) Die Grenzwerte der vergleichbaren Regelung in Österreich lauten auf 0,1 Promille Alkohol im Blut bzw. 0,05 mg/l Alkohol in der Atemluft. Sie würden es allerdings für körperlich den Alkohol gut abbauende Fahranfänger erlauben, z. B. ein kleines Glas Bier zu trinken, ohne den Grenzwert zu überschreiten. Aus diesem Grund erscheinen die hier vorgeschlagenen niedrigeren Grenzwerte sinnvoller zu sein, da sie keinen Trinkanreiz geben würden. Zu dieser österreichischen Regelung näher *Kaba*, S. 181 ff.

51) Für viele *Krüger/Schöch*, S. 340.

52) *Weißbrodt*, S. 16.

53) Zu diesem geringeren Unfallrisiko vgl. nur *Weißbrodt*, S. 15 f., 18, 23 f.; *Hansjosten/Schade*, S. 16, 18 f.

54) Verfassungsrechtlich beinhaltet eine Verschärfung des § 24a StVG einen Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit der betroffenen Fahranfänger, der jedoch über die Grundrechtsschranke der allgemeinen Gesetze gerechtfertigt ist. Die Verschärfung wäre auch verhältnismäßig, da es sich bei den Fahranfängern in der Probezeit um eine homogene Gruppe handelt, die nachweislich selbst besonders gefährdet ist bzw. von der für die Allgemeinheit erhebliche Unfallgefahren ausgehen.

55) Vgl. dazu Nr. 68 BußgeldkatalogVO: Erster Verstoß 1 Monat Fahrverbot, bei Voreintragung (-en) 3 Monate Fahrverbot; etwa nachzulesen bei *Jagusch/Hentschel*, S. 1525.

56) Für spezielle Nachschulungen der durch Alkoholdelikte auffällig gewordenen Fahranfänger sind auch *Hansjosten/Schade*, S. 60.

57) Zu den Zahlen aus Österreich siehe *Kaba*, S. 183.

58) Vgl. dazu m. w. N. *Fischer*, S. 206; *Janiszewski*, S. 421.

59) *Fischer*, S. 206.

60) Den Bedenken von *Janiszewski*, S. 422, die eine Verstärkung des polizeilichen Kontrolldrucks im Anschluss an *Huppertz* nicht für möglich halten, kann in ihrem pauschalen Umfang nicht gefolgt werden.

gen. Im Falle der möglichen und zulässigen Weigerung des Tatverdächtigen bliebe den Polizeibeamten allerdings auch bei Fahranfängern nur die Anordnung einer Blutentnahme als rechtmäßiges Mittel der Wahl.

d) Prävention

Auch der präventive Ansatz soll in diesem Rahmen nicht unerwähnt bleiben. Alkoholprävention, also der Ansatz der Verhinderung von Alkoholfahrten besitzt absolute Priorität[61]. Jede verhinderte Alkoholfahrt ist ein Gewinn für die Sicherheit des Straßenverkehrs. Ist jedoch von dem einzelnen Fahrer die Hemmschwelle überwunden worden und findet die Fahrt unter Alkoholeinfluss tatsächlich statt, so kann der präventive Ansatz zu diesem Zeitpunkt nicht mehr greifen. Allenfalls hilft noch die Furcht vor staatlicher Repression gegenüber dem oft bewusst eingeschlagenen kriminellen Weg.

Schulze schlägt vor die in sich nicht homogene Gruppe der jungen Fahranfänger differenzierend zu betrachten und von staatlicher Seite unterschiedlich zu intervenieren[62]. Dieser Ansatz kann isoliert betrachtet auf sozialpädagogischer Ebene durchaus erfolgversprechend greifen. Jedoch besteht dabei die große Gefahr, erst dann zu reagieren, wenn sich die Unfallgefahr realisiert hat. Dann ist es jedoch in vielerlei Hinsicht zu spät. Der Ansatz bedarf also einer Ergänzung[63]. Die Ergänzung kann nach der hier vertretenen Ansicht nur über eine Verschärfung der bestehenden gesetzlichen Regelung für Fahranfänger erfolgen, um den Druck zu normgerechtem Verhalten plausibler und klarer zu gestalten. Ein Alkoholverbot für Fahranfänger ist eine solche klar verständliche Regel.

Wagner/Vierboom präsentieren ein interessantes neues Konzept zur Ausbildung und Verhaltensbeeinflussung junger Fahrer, in dem sie insbesondere auf die Gefühlswelt junger Fahrer rekurrieren[64]. Dieses sehr sinnvolle und gut durchdachte Konzept könnte seinen Ansätzen nach bereits für die allgemeine Fahrschulausbildung junger Fahranfänger greifen, also vorbeugend wirken, bedürfte dazu allerdings eines (derzeit nicht vorhandenen) Konsenses der Fahrlehrer[65]. Wird als Konzept für die Nachschulungen bereits auffällig gewordener Fahranfänger angewendet, sind ebenfalls erfolgversprechende Konsequenzen bei vielen Fahrern zu erwarten, so dass zumindest die hohe Rückfallwahrscheinlichkeit eingedämmt werden könnte. Eine allgemeine Einführung dieses Konzeptes für Fahrschulausbildung und Nachschulung ist sehr zu befürworten, trägt aber derzeit nichts zur Verringerung des bestehenden Unfallrisiko für Fahranfänger durch Alkoholeinfluss bei.

Allein die Verschärfung der Promillegrenze für Fahranfänger wird nicht die erhoffte generalpräventive Wirkung hervorrufen[66]. Erst ein Zusammenspiel dieser Verschärfung mit präventiven Ansätzen der Fahrausbildung und der erhöhten Kontrolldichte für Fahranfänger wird zu dem erhofften Ziel führen können, das alkoholbedingte Unfallrisiko für Fahranfänger deutlich zu vermindern[67].

III. Länderübergreifende Ansätze

Bei der in dieser Untersuchung behandelten Problematik handelt es sich naturgemäß nicht um ein auf Deutschland begrenztes Problem. Junge Fahranfänger haben nicht nur in Deutschland Probleme im Umgang mit dem Alkohol und steigen auch in anderen Ländern alkoholisiert in ihre Autos. Aus dieser profanen Erkenntnis folgt die Notwendigkeit einer europäischen Lösung des angesprochenen Problems.

Die Straßenverkehrssicherheit ist spätestens seit dem Vertrag von Maastricht zur Europäischen Union (EU) in den Einflussbereich der Europäischen Kommission gelangt. Die staatliche Arbeit der Vertragsstaaten für die Straßenverkehrssicherheit ist also keine ausschließlich nationale Aufgabe mehr, sondern sollte zukünftig im europäischen Rahmen bedacht werden. Es erscheint daher sinnvoll EU-einheitliche Regelungen für Fahranfänger anzustreben, da die Problematik der Integration junger Fahranfänger in das System des Straßenverkehrs und ihr erhöhtes Unfallrisiko international gilt[68].

Auf dieser Ebene erscheint es sinnvoll, die guten Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf EU-Ebene – das Jahr 1995 war das EU-Jahr des jungen Fahrers[69] – erneut zu bündeln und zu intensivieren.

Literaturverzeichnis

Baum, Herbert/Höhnscheid, Karl-Josef, „Volkswirtschaftliche Kosten der Personenschäden im Straßenverkehr", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 102, Bergisch Gladbach 1999.

Clauss, Rüdiger, „Rücksicht kommt an", in: „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996, S. 14-16.

Ellinghaus, Dieter/Steinbrecher, Jürgen, „Die 24. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung", in: Polizei/Verkehr/Technik, Heft 1/2000, S. 13-16.

Fischer, Klaus Andreas, „Generalprävention und Trunkenheit im Straßenverkehr – Bisherige Erkenntnisse im In- und Ausland", in: Blutalkohol Vol. 35/1998, S. 204-219.

Hansjosten, Elfriede/Schade, Franz-Dieter, „Legalbewährung von Fahranfängern", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 71, Bergisch Gladbach 1997.

Jagusch, Heinrich/Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, 35. Aufl. München 1999.

Janiszewski, Horst, „Auto und Alkohol. Neue Erkenntnisse – Neue Grenzen?", in: DAR 1990, S. 415-424.

Kaba, Alexander, „Evaluation der BAK-Beschränkung für Fahranfänger in Österreich", in: „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996, S. 181-191.

Keskinen, Esko, „Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer höher?", in: „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996, S. 42-53.

Kroj, Günter, „Ziel und Zweck der Konferenz", in: „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996, S. 17-20.

Krüger, Hans-Peter/Braun, Peter/Kazenwadel, Jörg/Reiß, Jürgen/Vollrath, Mark, „Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 88, Bergisch Gladbach 1998.

Krüger, Hans-Peter/Schöch, Heinz, „Absenkung der Promillegrenze. Ein zweifelhafter Beitrag zur Verkehrssicherheit", in: DAR 1993, S. 334-343.

Laapotti, Sirkku, „Tödliche Verkehrsunfälle von Fahranfänger", in: „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996, S. 96-101.

Meewes, Volker/Weißbrodt, Günter, „Führerschein auf Probe – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit", hrsg. im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (BMV) von der BASt als Heft 87 in der Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 1992.

61) So auch *Krüger* u. a., S. 58.
62) *Schulze,* M 56, S. 51.
63) So grundsätzlich auch *Schulze,* M 56, S. 52.
64) Siehe Literaturverzeichnis.
65) Wagner/Vierboom, S. 55.
66) Zweifel an der generalpräventiven Wirkung drastischer Strafen nähren die bei *Fischer,* S. 209, genannten Beispiele aus Finnland (vor 1976) und Arizona.
67) In diesem Sinne, allerdings bezogen auf sämtliche Alkoholdelinquenten aller Altersklassen, wohl auch *Schöch,* S. 16 f.
68) Vgl. dazu für Finnland nur *Keskinen,* S. 49 und *Laapotti,* S. 96; für Österreich *Kaba,* S. 188 f.
69) Siehe dazu *Clauss,* S. 15; *Kroj,* S. 19.