

Strafrechtliche Abhandlungen

Neue Folge · Band 127

**Fahrunsicherheit oder
Blutalkoholgehalt als Merkmal
der Trunkenheitsdelikte –
zugleich ein Beitrag zur
Rechtsentwicklung**

Von

Sabine Riemenschneider



Duncker & Humblot · Berlin

SABINE RIEMENSCHNEIDER

**Fahrunsicherheit oder
Blutalkoholgehalt als Merkmal
der Trunkenheitsdelikte –
zugleich ein Beitrag zur
Rechtsentwicklung**

Strafrechtliche Abhandlungen · Neue Folge

Herausgegeben von Dr. Eberhard Schmidhäuser
em. ord. Professor der Rechte an der Universität Hamburg

und Dr. Friedrich-Christian Schroeder
ord. Professor der Rechte an der Universität Regensburg

in Zusammenarbeit mit den Strafrechtslehrern der deutschen Universitäten

Band 127

Fahrunsicherheit oder
Blutalkoholgehalt als Merkmal
der Trunkenheitsdelikte –
zugleich ein Beitrag zur
Rechtsentwicklung

Von

Sabine Riemenschneider



Duncker & Humblot · Berlin

Gedruckt mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Riemenschneider, Sabine:

Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal
der Trunkenheitsdelikte – zugl. ein Beitrag zur Rechtsentwicklung /
von Sabine Riemenschneider. – Berlin : Duncker und Humblot, 2000
(Strafrechtliche Abhandlungen ; N.F., Bd. 127)
Zugl.: Gießen, Univ., Diss., 1999
ISBN 3-428-10002-6

Alle Rechte vorbehalten
© 2000 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Fremddatenübernahme und Druck:
Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin
Printed in Germany

ISSN 0720-7271
ISBN 3-428-10002-6

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☉

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Juni 1999 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Justus-Liebig-Universität Gießen als Dissertation angenommen.

Mein Dank gilt vor allem meinem akademischen Lehrer Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Cramer. Er hat die Arbeit angeregt und ihren Fortgang sowie mein Interesse für das Strafrecht in vielfältiger Weise engagiert gefördert. Besonders verbunden bin ich ihm für viele lehrreiche und fröhliche Jahre der Arbeit an seinem Lehrstuhl.

Herzlich danken möchte ich auch Herrn Prof. Dr. Günter Heine für die Zeit und Mühe, die er auf die Erstellung des Zweitgutachtens sowie die Förderung des Disputationsverfahrens verwandt hat.

Meinen ehemaligen Kollegen Herrn Dr. Panos Pananis und insbesondere Herrn Harald Paetzold danke ich herzlich für ihren Zuspruch und ihre fortwährende Diskussionsbereitschaft.

Zu Dank verpflichtet bin ich auch Frau Sonja Petri, die mich beim Lesen des Manuskripts mit Fleiß und Genauigkeit unterstützt hat, sowie den Mitarbeitern des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Strafrecht, welche wesentlichen Anteil am Zustandekommen der rechtsvergleichenden Ausführungen haben.

Meinen Eltern gebührt ein besonders herzlicher Dank für Ihre liebevolle Fürsorge in den nicht immer leichten Zeiten der Erstellung dieser Arbeit.

Schließlich bin ich Herrn Prof. Dr. Friedrich-Christian Schroeder sehr verbunden für die Aufnahme der Arbeit in die Schriftenreihe „Strafrechtliche Abhandlungen. Neue Folge“.

Wiesbaden, November 1999

Sabine Riemenschneider

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	19
-------------------------	----

Teil 1

Die Rechtsentwicklung der Alkoholbestimmungen im Verkehrsstrafrecht	23
A. Die geschichtliche Entwicklung bis 1945	23
I. Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909	23
1. § 4 KFG – Entziehung der Fahrerlaubnis	24
2. Die Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte	25
II. Die Kraftfahrzeugverordnung i. d. F. vom 10. 5. 1932	26
1. § 17 KVO – Verbot der Fahrzeugführung im Zustand alkoholbedingter Fahrsicherheit	26
2. § 51 RStGB – Zurechnungsunfähigkeit	27
3. Actio libera in causa	29
III. Das Gesetz gegen gefährliche Gewohnheitsverbrecher und über Maßregeln der Sicherung und Besserung vom 24. 11. 1933	30
1. § 330a StGB – Vollrauschatbestand	30
2. § 51 StGB – Verminderte Zurechnungsfähigkeit	32
3. § 81a StPO – Körperliche Untersuchung, Blutprobe	32
IV. Die Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. 5. 1934	33
1. § 1 II RStVO	34
2. § 25 RStVO	35
V. Die Straßenverkehrs- und die Straßenverkehrszulassungsordnung vom 13. 11. 1937	35
1. § 2 StVZO – Eingeschränkte Zulassung	36
2. § 1 StVO – Grundregeln	36

VI. Die Bedeutung der Blutalkoholkonzentration bis 1945	37
1. Das Blutalkoholbestimmungsverfahren nach Widmark	37
2. Der Beweiswert der Blutalkoholkonzentration in der Rechtsprechung	38
B. Die Rechtsentwicklung nach 1945	40
I. Das erste Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. 12. 1952	41
1. § 315a – Verkehrsgefährdung	41
2. Das Verständnis des Begriffs der Gemeingefahr in Rechtsprechung und Literatur	43
3. Der Vorschlag eines abstrakten Gefährdungsdeliktes	46
4. Weitere Neuregelungen	48
II. Der Beweiswert der Blutalkoholkonzentration in der Rechtsprechung nach 1945 bis zum Urteil des BGH vom 5. 11. 1953 (BGHSt 5, 168)	49
1. Terminologische Unsicherheiten	49
2. Die Rechtsprechung des BGH	51
3. Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte und die Ansicht der Literatur	53
4. Die Bedeutung des Sachverständigengutachtens	54
III. Die Einführung der „absoluten“ Fahrunsicherheit bei 1,5‰ durch das Urteil des BGH vom 5. 11. 1953 (BGHSt 5, 168)	55
1. Darstellung	55
2. Stellungnahme	57
3. Reaktion von Rechtsprechung und Literatur	59
IV. Das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes aus dem Jahre 1955	60
1. Methoden zur Blutalkoholbestimmung	60
2. Blutalkoholkonzentration und Fahrunsicherheit	62
3. Stellungnahme	63
4. Reaktion von Rechtsprechung und Literatur	65
5. Die Denkschrift der Deutschen Gesellschaft für gerichtliche und soziale Medizin aus dem Jahre 1961	67

Inhaltsverzeichnis

9

V. Die ersten zwei Teilgutachten des Bundesgesundheitsamtes aus den Jahren 1962 und 1963	69
1. Empfehlung eines Gefahrengrenzwertes in Höhe von 0,8‰	69
2. Empfehlung eines Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit in Höhe von 1,2‰	71
3. Reaktion von Rechtsprechung und Literatur	72
VI. Das zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. 11. 1964	74
1. Das Gesetzgebungsverfahren	75
2. § 316 StGB – Trunkenheit im Verkehr	77
3. § 315c StGB – Gefährdung des Straßenverkehrs	77
4. Sonstige Neuregelungen	79
VII. Das dritte Teilgutachten des Bundesgesundheitsamtes aus dem Jahre 1966	80
1. Darstellung	80
2. Reaktion von Rechtsprechung und Literatur	81
3. Stellungnahme zum Gesamtgutachten	82
VIII. Die Herabsetzung des Grenzwertes auf 1,3‰ durch den Beschluß des BGH vom 9. 12. 1966 (BGHSt 21, 157)	84
1. Darstellung	84
2. Reaktionen und Stellungnahme	86
3. Die Rückwirkungsproblematik	88
IX. Die Einführung des § 24a StVG durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 20. 7. 1973	93
1. Das Gesetzgebungsverfahren	94
2. Der Sicherheitszuschlag im Rahmen des § 24a StVG	97
3. Maßgeblichkeit der Körperalkoholkonzentration auch beim Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit (BGHSt 25, 246)	99
X. Die „Legalisierung“ der Rechtsprechung zur Frage zweifelhafter Schuldunfähigkeit bei der Rauschtat	100
XI. Das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes aus dem Jahre 1977	102
XII. Bestrebungen zur Vereinheitlichung der Promillegrenzen	103

XIII. Die Herabsetzung des Grenzwertes auf 1,1‰ durch den Beschluß des BGH vom 28. 6. 1990 (BGHSt 37, 89)	109
1. Vorankündigung Salgers, Reaktionen und Entscheidungsgründe	109
a) Herabsetzung des Grundwertes auf 1,0 Promille	109
b) Das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zum Sicherheitszuschlag aus dem Jahre 1989 und dessen Herabsetzung auf 0,1 Promille	113
c) Der Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit als Beweisregel	118
2. Reaktion von Rechtsprechung und Literatur	121
XIV. Reformüberlegungen im Gefolge der Wiedervereinigung	124
XV. Ergänzung des § 24a StVG um eine gesonderte 0,5-Promillegrenze	125
C. Zusammenfassung	128

Teil 2

Die gegenwärtige Rechtslage	130
A. Sanktionierung alkoholisierter Kraftfahrzeugführer de lege lata	130
I. Die äußeren Tatbestände des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts	131
1. Blutalkoholkonzentrationen bis 0,3 ‰	133
2. Blutalkoholkonzentrationen von 0,3‰ bis 1,1‰ – §§ 316, 315c I Nr. 1 a StGB	134
a) Führen eines Fahrzeugs	134
b) Alkoholbedingte Fahrunsicherheit	136
aa) Feststellung nach den Grundsätzen der relativen Fahrunsicherheit ..	137
bb) Stellungnahme	143
c) Konkrete Gefahr i.S.v. § 315c StGB	145
aa) Gefährungsgrad	146
bb) Ursachenzusammenhang	149
3. Blutalkoholgehalt von 0,5 bis 0,8 ‰ und 0,8 bis 1,1 ‰	151
a) Anwendungsbereich des § 24a StVG	151
b) Führen eines Kraftfahrzeugs	154

Inhaltsverzeichnis	11
4. Blutalkoholgehalt über 1,1 ‰	157
a) Beweisgrenzwert für Kraftfahrzeugführer	157
b) Beweisgrenzwerte für andere Verkehrsteilnehmer	158
II. Der subjektive Tatbestand	162
1. Fahrunsicherheit als Bezugspunkt des Vorsatzes	162
a) Vorsatzfeststellung auf der Grundlage der h.M.	163
b) Alternative Ansätze	169
aa) Abstellen auf die Trinkmenge	170
bb) Trinken in Fahrbereitschaft	172
cc) Fahrunsicherheit als Begleitwissen	172
dd) Die Position Schnebles	177
c) Stellungnahme	180
2. Fahrunsicherheit als Bezugspunkt des Fahrlässigkeitsvorwurfs	183
a) Inhalt des Fahrlässigkeitsvorwurfs nach der h.M.	183
b) Stellungnahme	185
3. Gefahrgrenzwerte des § 24a StVG als Bezugspunkte des subjektiven Tatbestandes	191
III. Schuldrelevante Blutalkoholkonzentrationen (ab 2,0‰)	193
1. §§ 20, 21 StGB	193
2. actio libera in causa	197
3. Der Vollrauschtatbestand – § 323a StGB	201
a) Rauschbegriff	202
b) Die im Rausch begangene Tat	204
4. Ergebnis	209
B. Zusammenfassung	210

Teil 3

Neuregelung der Sanktionstatbestände für alkoholisierte Kraftfahrzeugführer	213
A. Verfassungsrechtliche Aspekte des Reformbedarfs	213
I. Verfassungsmäßigkeit der Strafnormen	213

II. Verfassungskonformität der Anwendung der Vorschriften durch die Strafgerichte	216
1. Analogieverbot	217
2. Willkürverbot	219
3. Rückwirkungsverbot	219
4. Zusammenfassung	221
B. Reformvorschlag	221
I. Bestimmung der Gefahrgrenzwerte	222
1. Absolutes Alkoholverbot	222
2. Einheitlicher Gefahrgrenzwert	228
a) Einheitlicher Grenzwert im Ordnungswidrigkeitenrecht	228
b) Einheitlicher Grenzwert im StGB	231
3. Die Grenzwerte im einzelnen	233
a) Grundwert und Sicherheitszuschlag	234
b) Festlegung der strafbewehrten Gefährdungsgrenze	236
aa) Höhe des Grenzwertes	236
bb) Kreis der einzubeziehenden Verkehrsteilnehmer	239
c) Festlegung der Höhe des bußgeldbewehrten Grenzwertes	243
aa) Gefährlichkeit geringer Alkoholmengen	244
bb) „Konsumsperre“	247
cc) Gedanke der Rechtsangleichung	248
dd) Politische Durchsetzbarkeit	249
4. Gesonderter Grenzwert der Atemalkoholkonzentration	250
II. Sanktionsvoraussetzungen	256
1. Bestimmung der Tathandlung	256
a) Anknüpfung an Trinkmenge	257
b) Vorverlegung des Gefahrenbereichs	260
2. Die BAK-Werte als objektive Bedingung der Strafbarkeit	262
3. Ergebnis	270

III. Eingliederung der Neuregelung in die bestehende Gesetzessystematik	271
1. Beibehaltung der rauschmittelbedingten relativen Fahrunsicherheit	271
2. Einführung eines absoluten Verbotes ausgewählter Drogen in § 24a StVG ..	273
3. Wegfall der alkoholbedingten relativen Fahrunsicherheit	275
4. Wegfall des § 315c I Nr. 1 a StGB	278
5. Verhältnis der Neuregelungen der §§ 316 StGB und 24a StVG zu §§ 315c I Nr. 1 b, Nr. 2 StGB und 2 I StVZO	279
a) Wegfall des § 315c I Nr. 1 b StGB	280
b) Verhältnis der Neuregelungen zu § 2 I StVZO	282
6. Straf- und Bußgeldrahmen der Neuregelung	282
7. Ergebnis	283
 Schlußbetrachtung	 285
 Literaturverzeichnis	 288
 Sachwortverzeichnis	 306

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
a. E.	am Ende
a. F.	alter Fassung
AAK	Atemalkoholkonzentration
a. a. O.	am angegebenen Ort
abl.	ablehnend(er)
Abs.	Absatz
AG	Amtsgericht
and.	anders
ÄndG	Änderungsgesetz
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
BA	Blutalkohol (zitiert nach Jahr und Seite)
BAK	Blutalkoholkonzentration
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayObLGSt	Entscheidungen des Bayerisches Oberstes Landesgerichts in Strafsachen
BezVG	Bezirksverwaltungsgericht
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHSt.	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Strafsachen (zitiert nach Band und Seite)
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr
BR-Drs.	Bundesratsdrucksache
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BtMG	Gesetz über den Verkehr mit Betäubungsmitteln
BVerfGE	Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (zitiert nach Band und Seite)
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
DAR	Deutsches Autorecht (zitiert nach Jahr und Seite)
DAR/M	Deutsches Autorecht (Martin in DAR) (zitiert nach Jahr und Seite)

DAR/R	Deutsches Autorecht: Die Rechtsprechung des Bayerischen Obersten Landesgerichts in Verkehrsstrafsachen und Bußgeldverfahren (zitiert nach Jahr und Seite)
ders.	derselbe
DJ	Deutsche Justiz (zitiert nach Jahr und Seite)
DJZ	Deutsche Juristenzeitung (1.1896–41.1936; zitiert nach Jahr und Spalte)
DRIZ	Deutsche Richterzeitung (zitiert nach Jahr und Seite)
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
EGOWiG	Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
EGStGB	Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch
f. (ff.)	folgende Seite(n)
Fußn.	Fußnote
GA	Goldammer's Archiv für Strafrecht (zitiert nach Band, Jahr und Seite bzw. ab 1953 nach Jahr und Seite)
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GrS	Großer Senat
GVG	Gerichtsverfassungsgesetz
h. L.	herrschende Lehre
h. M.	herrschende Meinung
HRR	Höchstrichterliche Rechtsprechung
hrsg. / Hrsg.	herausgegeben / Herausgeber
i. d. F.	in der Fassung
i. d. R.	in der Regel
i. d. S.	in diesem Sinne
i. E.	im Ergebnis
i. S. d.	im Sinne des / der
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
insb.	insbesondere
JA	Juristische Arbeitsblätter (zitiert nach Jahr und Seite)
JK	Jura Karteikarten
JR	Juristische Rundschau (zitiert nach Jahr und Seite)
Jura	Juristische Ausbildung (zitiert nach Jahr und Seite)
JuS	Juristische Schulung (zitiert nach Jahr und Seite)
JW	Juristische Wochenschrift (zitiert nach Jahr und Seite)
JZ	Juristenzeitung (zitiert nach Jahr und Seite)
k+v	Kraftfahrt und Verkehrsrecht (zitiert nach Jahr und Seite)
KFG	Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen
KfzPIVV	Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung

KG	Kammergericht
krit.	kritisch
KritV	Kritische Vierteljahresschrift für Gesetzgebung und Rechtsprechung (zitiert nach Jahr und Seite)
KVO	Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen
LG	Landgericht
LM	Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs, begründet v. Lindenmaier, Fritz/Möhring, Philipp (zitiert nach Paragraph und Nummer)
m.	mit
m. a. W.	mit anderen Worten
m. Anm.	mit Anmerkung
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht (zitiert nach Jahr und Seite)
MshrKrim.	Monatsschrift für Kriminalpsychologie und Strafrechtsreform (zitiert nach Band, Jahr und Seite)
n. F.	neue Fassung
Nds.Rpfl.	Niedersächsische Rechtspflege (zitiert nach Jahr und Seite)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (zitiert nach Jahr und Seite)
Nr.	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht (zitiert nach Jahr und Seite)
NStZ/J	Rechtsprechung des BGH bei Janiszewski in NStZ
NStZ-RR	Neue Zeitschrift für Strafrecht – Rechtsprechungs-Report (zitiert nach Jahr und Seite)
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (zitiert nach Jahr und Seite)
o.	oben
o. ä.	oder ähnliches
o. g.	oben genannt(e) (en)
OLG	Oberlandesgericht
OLGSt	Entscheidungen der Oberlandesgerichte zum Straf- und Strafverfahrensrecht (zitiert nach Paragraph und Seite)
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
PrOVG	Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichtes (zitiert nach Band und Seite)/Preußisches Oberverwaltungsgericht
RegE	Regierungsentwurf
RG	Reichsgericht
RGBL	Reichsgesetzblatt
RGSt	Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen (zitiert nach Band und Seite)
RN	Randnummer(n)
RStGB	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich

RStVO	Reichsstraßenverkehrsordnung
S.	Seite
SchHA	Schleswig-Holsteinische Anzeigen (zitiert nach Jahr und Seite)
SchöffG	Schöffengericht
sog.	sogenannte(r)
std.	ständig(e)
Sten.Ber.	stenographische Berichte
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozeßordnung
str.	streitig
StV	Strafverteidiger (zitiert nach Jahr und Seite)
StVE	Straßenverkehrs-Entscheidungen, Loseblattsammlung hrsg. v. Peter Cramer, Ulrich Berz, Alexander Gontard (zitiert nach Nummer und Paragraph)
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVR	Straßenverkehrsrecht
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
u.	unten / und
u. a.	unter anderem
u. U.	unter Umständen
usw.	und so weiter
v.	vom
Verf.	Verfasserin
VerkSichG	Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs
vgl.	vergleiche
VGt	Deutscher Verkehrsgerichtstag; Veröffentlichungen der dort gehaltenen Referate und erarbeiteten Entschliebungen, hrsg. v. der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e.V., Hamburg (zitiert nach Jahr und Seite)
VkBl.	Verkehrsblatt (zitiert nach Jahr und Seite)
VM	Verkehrsrechtliche Mitteilungen (zitiert nach Jahr und Seite)
VO	Verordnung
VOR	Zeitschrift für Verkehrs- und Ordnungswidrigkeitenrecht (zitiert nach Jahr und Seite)
Vorbem.	Vorbemerkungen
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung (zitiert nach Band und Seite)
WStG	Wehrstrafgesetz
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
ZfS	Zeitschrift für Schadensrecht (zitiert nach Jahr und Seite)
Ziff.	Ziffer

zit.	zitiert
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik (zitiert nach Jahr und Seite)
ZStW	Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft (zit. nach Band, Jahr und Seite)
zust.	zustimmend

Einleitung

Auch wenn die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden, in denen als Unfallursache Alkoholeinfluß ermittelt werden konnte, in den letzten Jahren rückläufig ist, beträgt der durch Alkoholunfälle verursachte Anteil der getöteten Personen immer noch fast 20%¹. Die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch alkoholisierte Fahrzeugführer stellt damit ein zentrales Problem des sich zudem stetig verdichtenden Kraftfahrzeugverkehrs dar.

Die Bedeutung des Problems „Alkohol im Straßenverkehr“ und ein entsprechendes Sanktionsbedürfnis sind vom Gesetzgeber bereits früh erkannt worden. Er hat schon im Jahre 1932 einen Übertretungstatbestand² geschaffen, mit dem diejenigen Kraftfahrzeugführer erfaßt wurden, die aufgrund der Wirkung des genossenen Alkohols nicht mehr zur sicheren Führung ihres Fahrzeugs in der Lage waren. Sowohl die Begrifflichkeit dieser Vorschrift als auch ihre Konstruktion als abstraktes Gefährdungsdelikt finden sich noch heute im geltenden § 316 StGB wieder. Das Merkmal der Fahrsicherheit³ ist damit seit jeher zentraler Anknüpfungspunkt der Trunkenheitsdelikte.

Während der Gesetzgeber jedoch seinerzeit zur Umschreibung der vom Alkohol ausgehenden Gefahr auf die Verwendung von Allgemeinbegriffen, wie „Trunkenheit“ oder „Fahrsicherheit“ angewiesen war, weil es an medizinisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnissen über Alkoholwirkungen fehlte, bietet der Fortschritt auf dem naturwissenschaftlichen Gebiet der Blutalkoholforschung heute die Möglichkeit, die Unterscheidung zwischen Recht und den verschiedenen Stufen des Unrechts an quantitative Parameter zu knüpfen. Zwar bestand bereits zu Beginn der dreißiger Jahre mit der Entwicklung des Widmark-Verfahrens vergleichsweise früh die Möglichkeit, das Maß der Alkoholbeeinflussung über die Höhe des Blutalkoholgehaltes festzustellen. Aber erst die fortan einsetzende Blutalkoholforschung führte zu umfangreichen und heute weitgehend als gesichert geltenden Erkenntnissen über die Wirkung des Alkohols auf das Leistungsvermögen, insbesondere auf die Fähigkeit zur Fahrzeugführung. Damit ist die Abhängigkeit der Beeinträchtigung der Fahrsicherheit vom vorangegangenen Alkoholgenuß über das Merkmal der Blutalkoholkonzentration quantifizierbar geworden.

¹ Vgl. S. 9 des Jahrgangsberichts „Alkoholunfälle im Straßenverkehr 1996“, hrsg. vom Statistischen Bundesamt Wiesbaden.

² § 17 II KVO, RGBI. I 1932, S. 209.

³ Vgl. zu diesem und gleichbedeutend verwendeten Begriffen u. Teil I B II. 1. Fußn. 177, 178.

Der Fortschritt auf dem Gebiet der Blutalkoholforschung hat dazu geführt, daß sich auch die Rechtsprechung zur Konkretisierung des Begriffs der Fahrunsicherheit zunehmend an der Höhe des Blutalkoholgehaltes orientiert. Neben dem von der Rechtsprechung für die Annahme von alkoholbedingter Fahrunsicherheit geforderten Mindestblutalkoholwert von 0,3‰, gipfelte diese Entwicklung schließlich in der Festlegung eines „Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit“ von derzeit 1,1‰. Mit Erreichen dieses Wertes gilt seither jeder Kraftfahrzeugführer ohne weiteres als fahrunsicher. Dagegen bereitet der zwischen diesen beiden Eckwerten liegende Bereich der sog. „relativen Fahrunsicherheit“⁴ in der forensischen Praxis erhebliche Schwierigkeiten, da die Feststellung der Fahrunsicherheit hier nicht allein durch den Nachweis der Blutalkoholkonzentration erfolgen kann. Sie ist vielmehr vom Vorliegen alkoholbedingter Ausfallerscheinungen abhängig.

Von besonderer Problematik ist vor allem der Nachweis der subjektiven Tatbestandsseite. Anerkanntermaßen hat eine nicht nur unbedeutende Alkoholisierung neben Beeinträchtigungen der physischen Leistungsfähigkeit auch Störungen im psycho-physischen Bereich zur Folge. Vor allem vorübergehende Persönlichkeitsveränderungen, wie Enthemmung, Sorg- und Kritiklosigkeit sowie gesteigerte Risikobereitschaft, führen bei stark alkoholisierten Personen zu einer mit der Realität nicht mehr in Einklang zu bringenden, subjektiven Überschätzung des eigenen Leistungsvermögens. Trotz hoher Blutalkoholkonzentrationen mißlingt daher häufig der Nachweis einer für die Beurteilung der eigenen Fahrsicherheit erforderlichen und für die Vorsatzbildung ausreichenden Kritik- und Selbsteinschätzungsfähigkeit. Der Fahrlässigkeitsvorwurf unterliegt in diesem Fall ebenfalls Zweifeln. Aber auch bei geringerer Alkoholbeeinflussung gestaltet sich der Vorsatznachweis schwierig. Zwar wird in der Regel die Erkenntnis- und Selbsteinschätzungsfähigkeit vorliegen. Dafür fehlt es oft an deutlich alkoholbedingten Ausfallerscheinungen, die den Nachweis zulassen, daß der Fahrzeugführer die Alkoholwirkung bemerkt und als verkehrsrelevant hat beurteilen müssen.

Die Spannungen, die sich damit aus den Anforderungen an den gerichtlichen Nachweis des Tatbestandsmerkmals der Fahrunsicherheit einerseits und den naturwissenschaftlichen Erkenntnissen andererseits ergeben, sind schließlich auch von gerichtsmedizinischer Seite erkannt und erstmals in der Denkschrift der Deutschen Gesellschaft für gerichtliche und soziale Medizin im Jahre 1961⁵ umfassend festgehalten worden. Obwohl deren Ergebnisse kurz darauf auch vom Bundesgesundheitsamt bestätigt wurden und zu der bis heute auch in der rechtswissenschaftlichen Literatur oft wiederholten Forderung geführt haben, das unscharfe und der Ausfüllung durch die Rechtsprechung bedürftige Merkmal der Fahrunsicherheit durch einen konkreten, gesetzlich fixierten Blutalkoholwert zu ersetzen, ist der Be-

⁴ Zu den Begriffen „absolute Fahrunsicherheit“ und „relative Fahrunsicherheit“ vgl. näher u. Teil I B II. 1. Fußn. 180, 181.

⁵ BA 1961, 33.

griff der Fahrunsicherheit im Bereich der Strafvorschriften bis heute zentraler Anknüpfungspunkt geblieben.

Während der medizinisch-technische Fortschritt auf dem Gebiet der Blutalkoholforschung rasch von der Strafrechtspraxis rezipiert worden ist, spiegelt er sich in der Gesetzgebung nur unvollständig und mit erheblicher zeitlicher Verzögerung wieder. Erst im Jahre 1973 führte der Gesetzgeber unter Beibehaltung der auf den Begriff der Fahrunsicherheit abstellenden Strafvorschriften die 0,8-Promillegrenze in Gestalt der Ordnungswidrigkeit des § 24a StVG ein. Für den Bereich der Straftatbestände hat dagegen die Rechtsprechung mit der Entwicklung des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit übernommen, was der Gesetzgeber nicht durchsetzen konnte.

Das Gesetz stellt somit teils auf das Merkmal der Fahrunsicherheit und teils auf einen gesetzlich festgelegten Blutalkoholgehalt ab. Diese Anknüpfung an unterschiedliche Gefahrenschwellen stellt das Grundproblem der Sanktionierung alkoholisierter Fahrzeugführer dar. Wenn die geltende Rechtslage trotz eines vergleichsweise überschaubaren Bestands einschlägiger Vorschriften für den juristischen Laien kaum verständlich ist und auch Fachleuten Schwierigkeiten bereitet, so beruht dies vor allem darauf, daß die Reichweite der auf Fahrunsicherheit abstellenden Strafvorschriften von vielen Fahrzeugführern verkannt wird und auch in öffentlich geführten Diskussionen um die Herabsetzung der 0,8-Promillegrenze nicht genügend herausgestellt worden ist⁶. Den meisten Kraftfahrern ist wohl kaum hinreichend geläufig, daß sie bereits bei einem Blutalkoholgehalt unterhalb der im Ordnungswidrigkeitenrecht festgelegten Gefahrengrenzwerte Gefahr laufen, sogar den Tatbestand einer Strafnorm zu verwirklichen.

Nach alledem muß es verwundern, daß der Gesetzgeber für die Strafvorschriften bis heute am Tatbestandsmerkmal der Fahrunsicherheit festgehalten hat. Hier darf wohl der außergewöhnlich hohe Einfluß der öffentlichen Meinung, die sich heftig gegen jede Einschränkung im Bereich der Kraftfahrzeugbenutzung sträubt⁷, als mögliche Ursache nicht unterschätzt werden. Dies zeigt bereits die von Kommission gekennzeichnete historische Entwicklung der Trunkenheitsdelikte, insbesondere das langwierige Gesetzgebungsverfahren zu § 24a StVG⁸ und auch die

⁶ Vgl. zur jüngsten Diskussion um die Herabsetzung des Gefahrengrenzwertes in § 24a StVG (BT-Drs. 13/1439, 13/7906) die Fernsehsendung „Pro und Contra“ ARD v. 24. 7. 1997; Der Spiegel 40/1997, S. 27; Stern 43/1997, S. 42 ff.

⁷ *Ronellenfisch* ist beispielsweise der Auffassung, daß die Rechte der Autofahrer durch vermehrte Geschwindigkeitsbeschränkungen, 30-km-Zonen und „die grundrechtsdogmatische Schreckensversion der autofreien Innenstädte“ unzulässig beschnitten würden, DAR 1994, 13. Bei den zahlreichen, häufig mit verfassungsrechtlichen Erwägungen gerechtfertigten Maßnahmen bliebe das aus der Gesamtheit der grundrechtlichen Mobilitätsgehalte abzuleitende Grundrecht auf Mobilität, welches auch das Grundrecht, Auto zu fahren beinhalte, unberücksichtigt, DAR 1994, 9, 12 f. Vor diesem Hintergrund sei der Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ durchaus ernst zu nehmen, DAR 1994, 12.

⁸ Vgl. dazu u. Teil I B IX. 1.