



Deutscher Bundestag  
Petitionsausschuss

Herrn  
Jörg Mitzlaff  
Greifswalder Str. 4  
10405 Berlin

Berlin, 25. August 2020  
Bezug: Ihre Online-Petition vom  
8. Juli 2020  
Anlagen: 1

Referat Pet 1  
BMI, BMVI, BMWi

Frau Reuther  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: +49 30 227-35064  
Fax: +49 30 227-30057  
vorzimmer.pet1@bundestag.de

**Verhalten im Straßenverkehr**  
**Pet 1-19-12-9212-035040** (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

ich bestätige den Eingang Ihres Schreibens.

Der Ausschussdienst, der die Aufgabe hat, für den Petitionsausschuss Vorschläge zu erarbeiten, hat das von Ihnen vorgetragene Anliegen geprüft. Die Forderung nach Einführung einer 0,0-Promillegrenze war bereits Gegenstand eines Petitionsverfahrens.

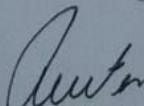
Zu Ihrer Information übersende ich Ihnen die entsprechende Entscheidung des Petitionsausschusses, der Sie weitere Einzelheiten entnehmen können.

Nach Auffassung des Ausschussdienstes enthält Ihre Eingabe keine neuen Gesichtspunkte, die zu einer anderen Beurteilung der Angelegenheit führen müssten.

Einwendungen gegen diese Bewertung können Sie innerhalb von sechs Wochen mitteilen. Nach Ablauf dieser Zeit wird der Ausschussdienst dem Petitionsausschuss vorschlagen, Ihr Verfahren abzuschließen (Nr. 7.10 in Verbindung mit Nr. 7.14.7 der Verfahrensgrundsätze, veröffentlicht unter [www.bundestag.de/Petition](http://www.bundestag.de/Petition)). Folgt der Ausschuss diesem Vorschlag, erhalten Sie keine weitere Nachricht.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

  
Reuther

Beschlussempfehlung

1. Die Petition

a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen,

b) den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben,

soweit es um eine einheitliche Auslegung in Bezug auf die Promillegrenze des § 13 Nummer 2 c der Fahrerlaubnis-Verordnung geht,

2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Der Petent fordert die Herabsetzung der Promillegrenze zum Führen von Kraftfahrzeugen von 0,5 auf 0,0 Promille und die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bereits bei Werten von 1,1 Promille.

Der Bitte des Petenten um Veröffentlichung seiner Eingabe auf der Internetseite des Deutschen Bundestages hat der Ausschuss nicht entsprochen.

Zur Begründung des Anliegens trägt der Petent im Wesentlichen vor, die derzeitigen Regelungen würden den Eindruck erwecken, dass Fahrten unter geringem Alkoholeinfluss keine Auswirkung auf das Fahrvermögen hätten. Die Entscheidung über die Fahrtüchtigkeit unterläge einer individuellen Einschätzung des Betroffenen. Es bestehe die Gefahr, dass im Zuge der Alkoholgewöhnung die Zahl der Fahrten mit deutlich mehr als 0,5 Promille aufgrund individueller Fehleinschätzung zunehme. Insbesondere bestehe mangels öffentlich zugänglicher Alkomaten nur selten die Möglichkeit, den tatsächlichen Alkoholisierungsgrad objektiv zu überprüfen. Alkoholfahrten würden jährlich zu vielen Unfällen mit hohem Sachschaden sowie Verletzten und Todesopfern führen. Es sollte die Ursache für Unfälle behoben werden, anstatt für eine Verbesserung der Fahrzeugtechnik zu sorgen und so Unfallfolgen zu minimieren.

noch Pet 1-18-12-9212-

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fallen etwa fünf Prozent (also einer von 20) der Kraftfahrenden mit Alkohol im Straßenverkehr auf. Von denen, die eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr dabei erreicht haben, fallen dann rund 50 Prozent (also einer von zwei) wieder auf.

Alkoholeinfluss war im Jahr 2016 bei 4,4 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben sieben Prozent aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmenden in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, jeder 14. Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden zehn Getötete und 219 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 17 Getötete und 337 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Bei 13.532 der 595.948 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen im Jahr 2016 war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt. Damit standen 2,3 Prozent der in Personenschadensunfälle verwickelten Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss. Allein 7.734 oder 57,2 Prozent aller alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Pkw-Fahrenden. 26,3 Prozent waren Fahrradfahrende, 8,4 Prozent Fahrende von motorisierten Krafträdern, 4,8 Prozent gingen zu Fuß und 2,8 Prozent fuhren ein Güterkraftfahrzeug.

Viele der alkoholisierten Beteiligten in Deutschland waren relativ jung: 18,3 Prozent waren zwischen 18 und 24 Jahre alt, weitere 26,2 Prozent waren zwischen 25 und 34 Jahre alt.

Frauen fielen deutlich seltener als Männer durch Trunkenheit bei Verkehrsunfällen auf. Nur 1.770 beziehungsweise 13,1 Prozent der alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Frauen, obwohl im Durchschnitt aller Unfälle mit Personenschaden 35,5 Prozent der Unfallbeteiligten Frauen waren.

Eine kombinierte Betrachtung nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen ergibt, dass besonders häufig Alkoholeinfluss bei den 45- bis 54-jährigen und 55- bis 64-jährigen Benutzern von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen mit 7,5 Prozent beziehungsweise 8,1 Prozent festgestellt wurde. Den höchsten Anteil bei den

noch Pet 1-18-12-9212-

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fallen etwa fünf Prozent (also einer von 20) der Kraftfahrenden mit Alkohol im Straßenverkehr auf. Von denen, die eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr dabei erreicht haben, fallen dann rund 50 Prozent (also einer von zwei) wieder auf.

Alkoholeinfluss war im Jahr 2016 bei 4,4 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben sieben Prozent aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmenden in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, jeder 14. Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden zehn Getötete und 219 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 17 Getötete und 337 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Bei 13.532 der 595.948 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen im Jahr 2016 war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt. Damit standen 2,3 Prozent der in Personenschadensunfälle verwickelten Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss. Allein 7.734 oder 57,2 Prozent aller alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Pkw-Fahrenden. 26,3 Prozent waren Fahrradfahrende, 8,4 Prozent Fahrende von motorisierten Krafträdern, 4,8 Prozent gingen zu Fuß und 2,8 Prozent fuhren ein Güterkraftfahrzeug.

Viele der alkoholisierten Beteiligten in Deutschland waren relativ jung: 18,3 Prozent waren zwischen 18 und 24 Jahre alt, weitere 26,2 Prozent waren zwischen 25 und 34 Jahre alt.

Frauen fielen deutlich seltener als Männer durch Trunkenheit bei Verkehrsunfällen auf. Nur 1.770 beziehungsweise 13,1 Prozent der alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Frauen, obwohl im Durchschnitt aller Unfälle mit Personenschaden 35,5 Prozent der Unfallbeteiligten Frauen waren.

Eine kombinierte Betrachtung nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen ergibt, dass besonders häufig Alkoholeinfluss bei den 45- bis 54-jährigen und 55- bis 64-jährigen Benutzern von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen mit 7,5 Prozent beziehungsweise 8,1 Prozent festgestellt wurde. Den höchsten Anteil bei den

noch Pet 1-18-12-9212-

beteiligten Radfahrenden, die in alkoholisiertem Zustand in einen Unfall verwickelt waren, hatten mit 6,7 Prozent die 35- bis 44-Jährigen vor der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen mit jeweils 6,3 Prozent.

Der Ausschuss tritt dem Eindruck entgegen, durch ein striktes Alkoholverbot könne die Zahl der alkoholbedingten Unfälle deutlich gesenkt werden. Bei diesem Personenkreis, der sich deutlich über den jetzt bestehenden Grenzwert hinwegsetzt, ist von einer Abhängigkeitsproblematik auszugehen, die sich mitnichten durch die Einführung einer Null-Promille-Regelung lösen lässt.

Der Ausschuss weist darauf hin, dass auch aus medizinischer Sicht die geforderte absolute Null-Promille-Regelung schwierig ist; die Einnahme bestimmter Medikamente, der Genuss von Obst, Säften und alkoholfreiem Bier kann zu einer nachweisbaren Alkoholkonzentration im Blut führen. Dieser sogenannte endogene Alkohol wird – wie auch bei der bestehenden Null-Promille-Vorgabe für Fahranfänger, die deshalb tatsächlich erst bei 0,2 Promille beginnt – regelmäßig in entsprechenden Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Eine absolute Null-Promille-Grenze existiert daher nicht.

Nicht zuletzt stößt die unterschiedslose flächendeckende Einführung eines absoluten Alkoholverbotes für alle Autofahrenden im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auf verfassungsrechtliche Bedenken.

Zu der Forderung, die Anordnung der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) bereits ab einem Promillewert von 1,1 vorzusehen, weist der Ausschuss darauf hin, dass infolge verschiedener obergerichtlicher Entscheidungen derzeit eine uneinheitliche Auslegung des § 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) hinsichtlich der Promillegrenze besteht, ab der eine Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung möglich ist. Nach der bisher einheitlichen obergerichtlichen Rechtsprechung wurde § 13 Nr. 2c der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) dahingehend ausgelegt, dass die Anordnung der MPU erst bei einer verkehrsrechtlichen Zuwiderhandlung ab 1,6 Promille möglich war. Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim ist von dieser Rechtsprechung abgewichen

noch Pet 1-18-12-9212-

(VGH Mannheim, Beschluss vom 15. Januar 2014, Az.: 10 S 1748/13) und legt § 13 Nr. 2c der FeV dahingehend aus, dass auch bei einer Fahrt unter Alkoholeinfluss unter 1,6 Promille im Neuerteilungsverfahren ohne weiteres die Anordnung einer MPU notwendig ist. Sofern bereits eine Verurteilung wegen Fahrens unter Alkohol im Einzelfall vorgelegen hat, ist von der Notwendigkeit auszugehen.

Die bestehende Problematik wurde auch beim 54. Deutschen Verkehrsgerichtstags im Jahr 2016 erörtert. In den Empfehlungen wurde u. a. gefordert, dass eine MPU bereits bei einer Alkoholisierung ab 1,1 Promille angeordnet werden sollte. Vor einer Entscheidung zur Höhe, ab der eine Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung erfolgen soll, hat die Bundesregierung die BAST gebeten, den wissenschaftlichen Erkenntnisstand zu diesem Thema unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aufzuarbeiten und eine zusammenfassende Stellungnahme zu erstellen.

Um die bundesweit uneinheitliche Praxis der Länder bei der Anordnung einer MPU zu beenden, ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in politischen Diskussionen um eine Lösung bemüht.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen empfiehlt der Petitionsausschuss daher, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, sowie die Eingabe den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, soweit es um eine einheitliche Auslegung in Bezug auf die Promillegrenze des § 13 Nr. 2c FeV geht, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Der von der Fraktion DIE LINKE. gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur - als Material zu überweisen, den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben und den Landesvolksvertretungen zuzuleiten, ist mehrheitlich abgelehnt worden.