

duktion, die einen exaltierten englischen Schauspieler nach Rom kommen läßt, damit er dort die Hauptrolle in dem ersten katholischen Western spiele, ist abermals von erstaunlicher Scharfsichtigkeit. Aus der kontroversen Bezugnahme zwischen Traumfabrik und Kirche läßt sich eine geistreiche Kritik am nachkonziliaren Überschwang klerikaler Kreise entnehmen, die in dem Eifer, zeitgemäß zu sein, den Glauben auf kurioseste Weise prostituieren. Der Schauspieler mit Anti-Affekt ist ausersehen, den christlichen Erlösungsgedanken in den Western zu tragen. Es soll eine Art Dreyer und Pasolini werden, vermischt mit einem Schuß John Ford. Das Paradox der Konzeption spiegelt sich in der hektischen Betriebsamkeit der aufs Neue beschworenen „8 1/2“-Atmosphäre. Der Schauspieler rast mit einem Maserati, seinem Honorar, durch die Straßen, hinter der Vision eines Kindes, eines Engels her, der der Teufel sein könnte und der ihn mit einem roten Ball in eine Baustelle lockt. Figuren und Symbole sind größtenteils aus früheren Fellini-Filmen bekannt, und über der faszinierenden Arrangierung einer modernen phantastischen Geschichte kann nicht übersehen werden, daß der mit einer Haßliebe zur katholischen Kirche belastete Fellini im Grunde immer wieder dasselbe Thema variiert.

Außerhalb des Festivalpalais gab es in den Kinos der Rue d'Antibes zahlreiche Filme zu

sehen, aus denen sich – im Gegensatz zu früheren Jahren – aber kaum interessante Überblicke gewinnen ließen. In dem ganz auf kommerzielle Verwertbarkeit ausgerichteten „Marché du film“ ließ nur die ziemlich lückenlose Vorführung der neuen skandinavischen Produktion die gewünschte Information zu. Dabei wurde offenkundig, daß die Anzahl der nur auf die Kasse spekulierenden Filme immer größer wird. Besonderes Interesse erregte natürlich auch in Cannes die Vorführung der Originalfassungen von Vilgot Sjömans „Ich bin neugierig – gelb“ und „Ich bin neugierig – blau“. Auch der zweite, in Deutschland noch unbekannte Teil des Films erwies sich als ein unkompetentes Konglomerat aus schlecht verarbeiteten Interviews und wenig ästhetischem Sex. Die Voyeure kommen nicht auf ihre Kosten (es bleibt bei einer völlig unerotischen Kopulationsszene), und wer Information über politisches Bewußtsein und Verhalten in Schweden erwartet, sieht sich Äußerungen von geringer Verbindlichkeit gegenüber, die weder durch lückenhaftes statistisches Material noch durch die selbstgefällige Präsentation an Wert gewinnen. Den Ankündigungen war zu entnehmen, daß Bo Widerberg, der Regisseur von „Das Rabenviertel“ und „Elvira Madigan“, momentan der wichtigste unter den schwedischen Regisseuren, mit einem neuen Film über ein sozial-kritisches Thema beginnen wird. *Franz Everschor*

Alkohol im Straßenverkehr

Überlegungen zur geplanten Einführung der 0,8-Promille-Grenze

Auf den Straßen der Bundesrepublik starben im vergangenen Jahr 17 500 Menschen. Die Zahl der „nur“ Verletzten, von denen viele nicht mehr arbeitsfähig werden, geht in die Hunderttausende. Bei den Unfällen mit Todesfolge ist in mehr als einem Viertel (28,3 %) Alkoholeinfluß nachgewiesen worden. Tatsächlich dürfte Alkohol aber bei jedem zweiten dieser Unfälle eine Rolle gespielt haben. Denn oft unterbleibt eine Blutprobe, entweder weil sie der Zustand des Verletzten nicht

zuläßt oder weil nach dem Unfallereignis auffallende Zeichen von Alkoholgenuß nicht mehr zu beobachten sind.

Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluß beschäftigen seit einigen Jahren Ärzte und Juristen in zunehmendem Maß, obwohl Presse und Fernsehen immer wieder warnend auf die hohe Unfallgefährdung durch Alkohol hingewiesen haben. Aber offensichtlich sieht sich der einzelne Kraftfahrer bei Alkoholkonsum überhaupt nicht in eine Entscheidungssitua-

tion gestellt, in der er zwischen Auto und Alkohol zu wählen hätte. Und selbst wenn Alkoholgenuß zum Unfall geführt hat, bleibt das sittliche Bewußtsein meist unberührt davon. Die Alternative „Auto oder Alkohol“ scheint als ethische Verpflichtung bisher nur selten erkannt zu werden.

Nach dem geltenden Strafrecht macht sich derjenige eines Vergehens schuldig, der im Verkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug *sicher* zu führen (§ 316 StGB). Da der Gesetzgeber aber keinen bestimmten Wert für die Höhe des Blutalkohols genannt hatte, ging die Rechtsprechung ursprünglich davon aus, daß Fahruntüchtigkeit grundsätzlich bei mindestens 1,5 Promille vorliegen müsse. Seit Dezember 1966 hält der Bundesgerichtshof diese „absolute“ Fahruntüchtigkeit schon bei einem Grenzwert von 1,3 Promille erwiesen. Nach der jetzt von der Bundesregierung geplanten Gesetzesänderung soll in Zukunft jedem Kraftfahrer, bei dem ein Blutalkoholgehalt von mindestens 0,8 Promille festgestellt wird, eine Buße bis tausend Mark und Führerscheinentzug bis zu vier Wochen drohen.

Bedeutung und Wirkung des absoluten Grenzwerts von 1,3 Promille Blutalkohol mag ein nicht ungewöhnlicher Unfall veranschaulichen. An einem Sonntagnachmittag stieß das von Herrn K. gesteuerte Auto, in dem seine Frau und seine Tochter mitfuhren, auf einer Kreuzung mit einem anderen Wagen zusammen, der von Frau S. gesteuert wurde und auf der Schnellstraße vorfahrtsberechtigt war. Frau S. starb noch an der Unfallstelle, das Kind K. trotz einer sofortigen Notoperation im Krankenhaus am Abend. Frau K. erlitt vielfache Schnittverletzungen im Gesicht und verlor das rechte Auge, auf dem linken blieb eine starke Beeinträchtigung der Sehkraft zurück. Herr K. wurde dagegen nur relativ leicht verletzt. Zu seiner Entlastung gab Herr K. an, daß er das Vorfahrtschild nicht gesehen und den anderen Wagen zu spät erkannt hätte, weil er durch die Sonne geblendet gewesen wäre. Alkohol hätte er

nur mäßig getrunken gehabt: am Vormittag zwei Flaschen Bier und drei Schnäpse und zum Mittagessen eine Flasche Wein; danach hätte er fast zwei Stunden geschlafen. Es sei sein erster Unfall, obwohl er fast jeden Sonntag so viel Alkohol zu trinken pflege. Die Blutprobe ergab einen Alkoholgehalt von knapp 1,3 Promille.

Auf den gleichen Blutalkoholgehalt käme ein 70 kg schwerer Mann auch dann, wenn er erst zwei Stunden vor der Blutprobe entweder einen Liter Bier und drei 2 cl-Gläser Schnaps oder aber $\frac{3}{4}$ Liter Wein trinken würde. Verglichen damit wird eine Alkoholkonzentration von 0,8 Promille schon nach einem Konsum von entweder einem Liter Bier oder einem halben Liter Wein oder sieben Gläsern Schnaps erreicht. Die Wirkung einer derartigen Alkoholmenge ist jedoch individuell verschieden. Sie wird aber nicht nur von Alkoholgewöhnung, Lebensalter, körperlicher Ausgangslage (Ermüdung!) und Gewicht bestimmt, sondern auch von Umweltfaktoren. So sind Dämmerung, Dunkelheit oder Blendung, Nebel, Regen oder Glatteis, starker Gegenverkehr, unübersichtliche Straßenführung oder schlechte Beschilderung von der individuellen Alkoholtoleranz natürlich unabhängig.

Wenn aber Verkehrssituation oder körperliche Beschaffenheit zusammen mit dem Alkoholeinfluß derart ungünstig sind, daß eine sichere Fahrzeugbeherrschung nicht mehr zu erwarten ist, kann auch schon unterhalb des absoluten Grenzwerts von 1,3 Promille eine Fahruntüchtigkeit vorliegen. Zur Bestrafung einer solchen „relativen“ Fahruntüchtigkeit verlangt die Rechtsprechung allerdings eine konkrete Beweisführung, die aber nur durch Anwendung komplizierter Untersuchungsmethoden (Elektroenzephalogramm, Nystagmographie, Schriftänderungstest) gelingen kann. Deswegen wird heute bei der Vielzahl der Unfälle eine „relative“ Fahruntüchtigkeit meist unbestraft bleiben, obwohl der Bundesgerichtshof seit 1953 davon überzeugt ist, daß „in aller Regel schon bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille die psychophysische Leistungsfähigkeit meßbar gestört ist, und

daß Fahruntüchtigkeit *im Einzelfall* schon von diesem Wert an aufwärts vorliegen kann¹.

Modellfahrversuche haben darüber hinaus ergeben, „daß irgendein Leistungsabfall stets auftrat, wenn im Blut Alkohol überhaupt nachweisbar war“². Der Genuß von zwei Schnäpsen kann zwar das Reagieren beschleunigen, führt aber zu einer der Verkehrslage schlechter angepaßten Reaktion. Mit 1,0 Promille fahren schon 85 Prozent nachweisbar schlechter als die am schlechtesten fahrenden Nüchternen, obwohl sich in ihrem äußeren Verhalten meist noch keine offensichtlichen Trunkenheitszeichen finden.

Verglichen mit dem verringerten objektiven Leistungsvermögen ist das *subjektive Leistungsgefühl* auffallend gesteigert. Gehobene Stimmungslage, Selbstüberschätzung und eingeschränkte Kritikfähigkeit sind die schon früh auftretenden Veränderungen in der Persönlichkeitsstruktur. Zusammen mit der mangelnden Erkenntnis des Risikos verleiten sie zu sorglosem und unbesonnenem Fahren. Der Verlust sittlicher Hemmungen zeigt sich schließlich in einem verminderten Verantwortungsbewußtsein. Daher ist es nicht so sehr die Beeinträchtigung der Sinnesleistungen und der Reaktionsfähigkeit, die für die Verkehrssicherheit eines Menschen entscheidend sind, sondern vielmehr die Schädigung der ethischen Persönlichkeit und des damit verbundenen „verkehrssozialen“ Verhaltens, worauf schon 1961 eine Denkschrift der Gesellschaft für gerichtliche Medizin hingewiesen hatte.

Grundsätzlich gibt es demnach keinen Promillewert, der sich in einer der heute möglichen Verkehrssituationen nicht doch so nachteilig auswirken könnte, daß eine Fahruntüchtigkeit die Folge wäre. In neueren Arbeiten haben Gerichtsmediziner die *Selbstgefährdung* des alkoholisierten Fahrers und seine Gefährlichkeit für andere untersucht. So hat Spann

bei 55 Prozent der tödlich verunglückten Autofahrer Alkohol im Blut festgestellt. Bei fast der Hälfte jener alkoholisierten Fahrer lag der Promillewert aber unter dem absoluten Grenzwert von 1,3. Ähnlich ermittelte auch Gerchow bei angetrunkenen Autofahrern, die durch Unfälle getötet worden waren, einen Durchschnittswert von „nur“ 1,0 Promille³.

Weit bedeutungsvoller als diese Selbstgefährdung des alkoholisierten Fahrers ist jedoch seine *Gefährlichkeit für andere* Verkehrsteilnehmer. Bezogen auf die Unfälle mit Getöteten und Verletzten ist die durch ihn verursachte Gefährdung bereits bei 0,5 Promille mehr als doppelt so hoch wie die durch einen nüchternen Fahrer; bei 0,8 Promille ist sie schon 4,4 mal höher; bei 1,2 Promille steigt sie aber auf das Zwölfwache (nach Untersuchungen des Bundesgesundheitsamts). Da aber gerade zwischen 0,8 und 1,2 Promille besonders unvorsichtig und kritiklos gefahren wird, sind dementsprechend „die Unfälle in diesem Bereich schwerer als vergleichsweise bei mehr als 2 Promille, wo man schon langsamer fährt“ (Ponsold, S. 248).

Im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit geht nun die geplante gesetzliche Regelung von der Annahme aus, daß durch Alkoholgenuß eine Steigerung der Verkehrsgefährdung *höchstens um das Dreifache* (gegenüber nüchternen Fahrern) zu verantworten sei. Das entspräche einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,6 und 0,7 Promille. Der vorgesehene Grenzwert soll aber bei 0,8 Promille liegen, so daß in ihm ein Sicherheitszuschlag von 0,15 Promille enthalten ist. Bei der Bestimmung des Blutalkohols, zu der jeweils drei Untersuchungen nach dem Widmark-Verfahren und zwei nach der ADH-Methode verlangt werden, kann nämlich unter Umständen eine Fehlerbreite bis zu 0,15 Promille auftreten.

Gestützt auf Erfahrungen in anderen Ländern hatte die Europäische Konferenz der Verkehrsminister schon am 14. 6. 1967 einen solchen Gefährdungsgrenzwert von 0,8 Pro-

¹ Zit. nach U. Heifer, Alkoholtoleranz, Verkehrssicherheit u. Gefährdungsgrenzwert, in: Dtsch. Arztblatt 49 (1967) 2665.

² A. Ponsold, Trunkenheit am Steuer, in: Lehrb. d. gerichtl. Medizin (Stuttgart 1967) 212.

³ J. Gerchow, in: Nervenarzt 28 (1967) 192–199.

mille Blutalkohol empfohlen. In Österreich beispielsweise war nach Einführung dieses Grenzwerts im Jahr 1961 ein Rückgang der alkoholbedingten Verkehrsunfälle um 38 Prozent zu verzeichnen⁴. Während die Rechtsprechung in der Schweiz und in England ebenfalls diesen Wert zugrunde legt, ist in Schweden und Norwegen die 0,5-Promille-Grenze geltendes Recht.

Fluggesellschaften, sowie Bundesbahn und Bundespost haben ihren Piloten bzw. Fahrzeugführern jedoch ein *absolutes Alkoholverbot* während und z. T. auch vor der Dienstausübung auferlegt, weil durch die Gefährdung vieler Personen hier die Verantwortung besonders groß erscheint. Aus ethischer Sicht ist aber zu fragen, ob zur Verhütung einer bewußten oder fahrlässigen Gefährdung anderer die Anzahl der gefährdeten Personen von Bedeutung sein kann. Grundsätzlich ist diese Frage dann zu verneinen, wenn die Gefährdung ohne schwerwiegende andere Nachteile verhindert werden kann.

In diesem Sinne dürfte es nur in wenigen Fällen einen *entsprechend wichtigen Grund* geben, der es rechtfertigen würde, die Möglichkeit eines alkoholbedingten Verkehrsunfalls einzuziehen. Eine solche Verkehrsgefährdung wäre beispielsweise nur dann entsprechend begründet, wenn ein Arzt nach Alkoholgenuß unvorhergesehen zu einem dringenden Krankenbesuch gerufen würde. Vorausgesetzt, daß kein Taxi zu erreichen ist, könnte bei nur mäßigem Alkoholkonsum dem Arzt nicht zugemutet werden, seine schlafende, tagsüber ebenfalls stark beanspruchte Ehefrau zum Chauffieren zu wecken. Er wäre dazu aber verpflichtet, wenn bei ihm eine deutlich verkehrgefährdende Leistungsminderung bestehen würde. Die Begleitumstände sind also der jeweiligen konkreten Situation entsprechend sorgfältig abzuwägen, wobei grundlegendes Kriterium *das Gemeinwohl* ist.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß auch andere Faktoren die Verkehrssicherheit bedrohen. Schon die Anonymität im Straßenver-

kehr und der Geschwindigkeitsrausch am Steuer fördern ein egoistisches Verhalten, das sich über die Rechte anderer hinwegsetzt. Zusätzlich, oft nur kleine Alkoholmengen, die vor allem bei labilen Charakteren enthemmend auf psychische Kontrollfunktionen wirken, genügen dann bereits, um sich und andere Verkehrsteilnehmer in hohem Grad fahrlässig zu gefährden. Selbst wenn auf Grund des Alkoholgenusses eine Beurteilung der eigenen Leistungsfähigkeit nicht mehr möglich wäre, bliebe jedoch die (vorgängige) sittliche Verantwortlichkeit für eventuell eintretende Folgen *ungeschmälert*.

Aus der sittlichen *Verpflichtung*, sich zwischen Auto und Alkohol definitiv zu entscheiden, kann allerdings dem Gesetzgeber nicht die Pflicht auferlegt werden, für alle ange-trunkenen Verkehrsteilnehmer ein *absolutes* Fahrverbot auszusprechen. Denn seine Aufgabe ist nicht, alle denkbaren, statistisch aber nur selten eintretenden Gefahrenmomente zu reglementieren. Der Gesetzgeber kann und soll vielmehr nur signifikante und eindeutige Gefährdungen des Gemeinwohls durch gesetzliche Regelungen zu verhindern suchen. Eine Blutalkoholkonzentration von über 0,7 Promille bedeutet jedoch für die *Mehrzahl* der Motorrad- und Autofahrer eine Leistungsminderung, welche die allgemeine Verkehrssicherheit *wesentlich* gefährdet. „Ist aber bei 0,8 Promille die große Mehrheit der Kraftfahrer verkehrgefährdend, so ist der kleinen Minderheit (um der Sicherheit der Gesamtheit willen) zumutbar, sich mit 0,8 Promille *nicht* ans Steuer zu setzen“ (Ponsold, S. 249).

Hauptziel sollte aber auch dann die Erzielung eines verantwortungsbewußten und situationsgerechten Verhaltens der Verkehrsteilnehmer sein. Bei der geplanten Einführung des 0,8-Promille-Werts scheint der Gesetzgeber von diesem mehr erzieherischen Gesichtspunkt geleitet zu werden. Denn die Überschreitung jenes Gefährdungs-Grenzwerts soll nicht als kriminelles Unrecht mit Freiheitsstrafe und Eintrag ins Strafregister geahndet, sondern als *Verstoß gegen das Ordnungsrecht* mit einer Buße belegt werden.

Wilfried Ruff SJ

⁴ K. u. H. J. Wagner, in: Sucht u. Mißbrauch, hrsg. v. F. Laubenthal (Stuttgart 1964) 406.